IRIA IBÁÑEZ VILAR

RECUPERACIÓN DE LA ESCALA HUMANA DEL BARRIO DE SAN ROQUE DE VIGO

ESTRATEGIAS DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO.

Março
2021

Escola Superior Gallaecia (ESG)

escola superior gallaecia

Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

2020-2021

DISSERTAÇÃO

ESTRATEGIAS DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO

RECUPERACIÓN DE LA ESCALA HUMANA DEL BARRIO DE SAN ROQUE DE VIGO

Iria Ibáñez Vilar

Vila Nova de Cerveira, março 2021

Escola Superior Gallaecia (ESG)

Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

Volume I: Pesquisa de projecto

Março 2021

DISSERTAÇÃO

ESTRATEGIAS DE DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO

RECUPERACIÓN DE LA ESCALA HUMANA DEL BARRIO DE SAN ROQUE DE VIGO

Iria Ibáñez Vilar

Vila Nova de Cerveira, março 2021

ORIENTADORES:

Prof.Doutor.Urbanista. Daniel Casas Valle

Prof. Doutor. Arq. Rui Florentino

PREÁMBULO

Esta disertación se enmarca dentro de la unidad curricular A50 “Projecto-Dissertação” del “Mestrado Integrado de Arquitectura e Urbanismo (MIAU)” para la Escola Superior Gallaecia (ESG) en los años lectivos 2019/2020 y 2020/2021. La disertación se compone de una investigación científica en el ámbito de urbanismo y específicamente en el ámbito del diseño del espacio público de los últimos tiempos; un proyecto de urbanismo para el barrio de San Roque de Vigo, que tiene por objetivo dotar al barrio de un espacio público de calidad; una memoria descriptiva y justificativa de las soluciones del mencionado proyecto; un índice de planos del citado proyecto y un cuaderno de encargos con el presupuesto para la ejecución de una parte del proyecto.

Esta disertación ha sido orientada por los profesores: Doctor Daniel Casas Valle y Doctor Rui Florentino.

AGRADECIMIENTOS

A toda mi familia por el apoyo y hacer posible la realización de esta disertación, y muy especialmente a mis padres María Victoria y Mariano por su apoyo incondicional.

Quiero agradecer también especialmente a Manuel Carballo Rodríguez, mi profesor de dibujo técnico, por toda su atención y apoyo durante el bachillerato, al que recuerdo con mucho cariño.

Un especial agradecimiento a la junta directiva de la “Asociación Veciños San Roque”, y a los vecinos del barrio de San Roque por su inestimable y desinteresada ayuda sin la cual me hubiera sido imposible recopilar muchos de los datos que se hacen constar en esta disertación.

A mis compañeros de la Escola Superior Gallaecia, Alba, Andrea, Antia, Ita, Javi, Marta, Martín, Mónica, Pablo, Rafa, Sergio, y Yoli.

A todo el equipo docente de la Escola Superior Gallaecia: Especialista Alejandro López, Doutora Ana Lima, Especialista César Rouco, Doutor Gilberto Carlos, Doutora Goreti Sousa, Doutor Javier Ortega, Especialista Luís Paulo Pacheco, Doutora Mariana Correia, Doutora Mónica Alcindor, Doutor Nuno Esteves, Doutor Paulo Guerreiro, Especialista Vitor Rosas, y especialmente a Doutor Daniel Casas Valle y Doutor Rui Florentino por haber orientado esta disertación.

A la Escuela Superior Gallaecia por darme la oportunidad de poder estudiar Arquitectura y Urbanismo.

Recordatorio:

*A la memoria de mi compañero **Jorge Fernández Iglesias**, con el que compartí un breve pero importante periodo de mi experiencia en la escuela, y que me brindó su amistad y su ayuda desinteresadamente cuando apenas me conocía.*

RESUMEN

En estos últimos años las ciudades han ido transformando su espacio público recuperándolo para la vida social eliminando progresivamente la presencia de vehículos en el, ya que dificultan el correcto desenvolvimiento del ambiente urbano. Pero en la mayor parte de los casos estas transformaciones están ligadas a los centros urbanos y a los centros históricos. Sin embargo, las ciudades no solo están conformadas por sus centros urbanos, también la integran los múltiples barrios, pero el interés en su espacio público es menor. La ciudad de Vigo, también ha experimentado en los últimos años una transformación del espacio público de su centro histórico en favor de los peatones, sin embargo, el resto de la ciudad tiene una gran dependencia del vehículo. Los espacios para el desarrollo de la vida social son escasos se limitan al centro histórico y a los parques. El espacio público de varios barrios que conforman la ciudad es más deficiente en comparación con el del centro, existiendo también grandes desigualdades entre ellos, es el caso del barrio de San Roque que presenta una degradación general.

Los objetivos de esta disertación será definir estrategias para el diseño de un espacio público de calidad a escala humana que impulse la vida social; y transformar el barrio de San Roque a esa escala aplicando las estrategias de diseño anteriormente definidas para poder mejorar la calidad de vida de sus vecinos, a través sobre todo de su espacio público.

Se emplearán varias técnicas de recogida de información, así como de tratamiento de la misma. Se ha escogido como método de investigación de esta disertación el estudio de caso. La información obtenida será tratada según el análisis de contenido de naturaleza cualitativa siguiendo el sistema naturalista.

Para poder garantizar la escala humana de las ciudades y crear condiciones para el desarrollo de la vida social en ellas es necesario que las actividades se mezclen y que todas las zonas y barrios estén integrados formando un conjunto que es la ciudad en si misma, y no de manera segregadas por zonas exentas unas de las otras. La movilidad también es uno de los factores más relevantes para esta cuestión pues de ser la ciudad compacta y con mezcla de usos no serán tan necesarias las grandes infraestructuras para la comunicación de unas zonas con otras, ni los recorridos usados para el desarrollo de las actividades diarias serán tan largos, por lo que los vehículos tampoco serán tan necesarios, y un espacio público con menor número de vehículos será más apropiado para la vida social.

El barrio de San Roque deberá de recuperar la vida social por lo que se elaborará un proyecto que creará condiciones en ese sentido. El proyecto será el resultado de la investigación sobre el concepto de escala humana y las prácticas de urbanismo y espacio público en relación a este concepto, así como el análisis de la realidad del contexto en que se encuentra el barrio y de su problemática.

PALABRAS CLAVE: escala humana, estrategias de diseño urbano, espacio público, vida urbana, barrio de San Roque de Vigo.

RESUMO

Nos últimos anos as cidades foram transformando o seu espaço público, recuperando-o para a vida social e eliminando progressivamente a presença de veículos, porque dificultam o correto desenvolvimento do ambiente urbano. Mas na maior parte dos casos estas transformações estão relacionadas com os centros urbanos e históricos. Contudo, as cidades no estão apenas formadas pelos centros urbanos, também integram diversos bairros, embora o interesse no seu espaço público é menor. A cidade de Vigo também experimentou nos últimos anos uma transformação do espaço público do seu centro histórico a favor dos peões, apesar de no resto da cidade ter uma grande dependência do veículo. Os espaços para o desenvolvimento da vida social são escassos e limitam-se ao centro histórico e aos parques. O espaço público de vários bairros que conformam a cidade é mais débil, comparativamente com os do centro, existindo ainda grandes desigualdades entre eles, como no caso do bairro de San Roque que apresenta uma degradação geral.

Os objetivos desta dissertação são definir estratégias para o desenho de um espaço público de qualidade à escala humana, que potencie a vida social, e transformar o bairro de San Roque a essa escala, aplicando as estratégias de projeto previamente definidas, permitindo melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, através sobretudo do seu espaço público.

Foram utilizadas várias técnicas de recolha de informação, assim como para o seu tratamento. Escolheu-se como método de investigação para esta dissertação o estudo de caso. A informação obtida é tratada de acordo com a análise de conteúdo de natureza qualitativa, seguindo o sistema naturalista.

Para garantir a escala humana das cidades e criar condições para o desenvolvimento da vida social é necessário que as atividades se misturem e que todas as zonas e bairros estejam integrados, formando um conjunto que é a cidade em si mesma, e não de forma segregada por zonas, separando-as umas de outras. A mobilidade é igualmente um dos fatores mais relevantes para esta questão, pois ao ser-se uma cidade compacta e com mistura de usos não serão necessárias grandes infraestruturas para a comunicação de umas zonas com outras, nem os percursos usados para se desenvolverem as atividades diárias serão tão distantes, pelo que os veículos não serão também tão necessários, e um espaço público com um menor número de veículos será mais apropriado para a vida social.

O bairro de San Roque deverá recuperar a vida social, pelo que se elabora um projeto que criará condições nesse sentido. O projeto será o resultado da investigação sobre o conceito de escala humana e as práticas de urbanismo e espaço público relacionadas com este conceito, assim como da análise da realidade do contexto em que se encontra o bairro e da sua problemática.

PALAVRAS-CHAVE: escala humana, estratégias de desenho urbano, espaço público, vida urbana, bairro de San Roque em Vigo.

ABSTRACT

In recent years, cities have been transforming their public space, recovering it for social life, progressively eliminating the presence of vehicles on it, as they interfere with the urban enviroment. But in most cases these transformations are linked to urban centers and historic centers. However, cities are not only compose by urban centers, they are also integrate by multiple neighborhoods, but the interest on their public space is less. The city of Vigo has also undergone in recent years a transformation of the public space of its historic center in favor of pedrestrians, however, the rest of the city is highly dependent on the vehicle. Spaces for the development of social life are scarce, they are limited to the historic center and the parks. The public space of some neighborhoods that compose the city is more deficient in comparation with the public space of the city center, and there are also great inequalities between them. This is the case of the San Roque neighborhood, which presents a general degradation. The objectives of this dissertation will be to define strategies for the design of a quality public space on a human scale that promotes social life; and transform the neighborhood of San Roque on that scale by applying the design strategies previusly defined to improve the quality of life of its neighbors, espacially through its public space.

Various information gathering techniques will be used, as well as its treatment. The case study has been chosen as the research method for this dissertation. The information obtained will be treated according to the content analysis of a qualitative nature, following the naturalistic system.

In order to guaranted the human scale of cities and create conditions for the decelopment of social life in them, it is necessary that activities are mixed and that all areas and neighborhoods are integrated into a whole that is the city itself, and not segregated by areas exempt from one another. Mobility is also one of the most relevant factors for this issue, since being a compact city with a mixture of uses, large infrastructures will not be so necessary for the communication of some areas with others, nor the routes used for the development of activities daily will be so long, so vehicles will not be so necessary, and a public space with fewer vehicles will be more appropriate for social life.

The neighborhood of San Roque must recover social life so a project will be developed that will crated conditions in that sense. The project will be the result of research on the concept of human scale and the practices of urban planning and public space in relation to this concept, as well as the analysis of the reality of the context in which the neighborhoord is located and the its problematic.

KEY WORDS: human scale, urban desing strategies, public space, urban life, neighborhoord of San Roque of Vigo.

ÍNDICE

Preámbulo

Agradecimientos

Resumen

Resumo

Abstract

1. Capítulo I- INTRODUCCIÓN.....11

1.1 Contextualización.....11

1.2 Justificación de la problemática.....12

1.3 Objetivos.....13

1.4 Metodología.....14

1.4.1 Técnicas de recogida de la información.....15

1.4.2 Técnicas de tratamiento de la información.....16

1.4.3 Cuadro resumen.....20

1.5 Estructura de contenidos.....24

2. Capítulo II- FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....27

2.1 ESCALA HUMANA.....27

2.1.1 Introducción al estado del arte.....27

2.1.2 Críticos del urbanismo funcionalista y concepto de escala humana.....35

2.1.3 Nuevos conceptos de espacio público y nuevas corrientes de urbanismo.....52

2.1.4 Proyectos y actuaciones recientes en el espacio público.....60

2.1.5 Reflexiones y conclusiones extraídas del análisis del estado de arte.....77

2.2 CASOS DE ESTUDIO.....80

2.2.1 Criterios de selección.....80

2.2.2 Introducción a los casos de estudio.....83

2.2.2.1 Superislas de Barcelona……84

2.2.2.2 La transformación urbana de Pontevedra……85

2.2.2.3 Proyectos Lombokplein y Merwede de Utrecht……86

2.2.3 Análisis comparativo……87

2.2.3.1 Comparación general de las intervenciones (comparación teórica)……87

2.2.3.2 Comparación de las soluciones de diseño (comparación gráfica)……130

2.2.3.3 Reflexiones extraídas del análisis de los casos de estudio……151

3. Capítulo III- ANÁLISIS DEL CONTEXTO Y DEL ÁREA DE PROYECTO……156

3.1 Introducción……156

3.2 Evolución histórica del espacio público de la ciudad de Vigo……156

3.3 Análisis del barrio de San Roque……168

3.3.1 Introducción……168

3.3.2 Evolución urbana……169

3.3.3 Análisis estado actual del barrio……183

4. Capítulo IV- CONCLUSIONES……210

4.1 Resultados de la investigación……210

4.1.1 Cualidades que toda ciudad a escala humana debe de tener……211

4.1.2 Líneas estratégicas para el diseño de las ciudades……213

4.2 Justificación de la propuesta- estrategias de proyecto……216

Referencias bibliográficas……221

Índice de figuras……225

Anexos……234

Capítulo I- INTRODUCCIÓN

1.1 CONTEXTUALIZACIÓN

Desde la publicación de la Carta de Atenas (1942) han ido surgiendo y sumando se críticos a este tipo de urbanismo impuesto por la aplicación de esta carta de manera generalizada en prácticamente todas las partes del mundo; así como han ido apareciendo otros tipos de urbanismo. La gran mayoría de los estudiosos del urbanismo se centran en las grandes ciudades Nueva York, Paris, Barcelona etc. Igualmente muchas de las reflexiones de los críticos al urbanismo funcionalista están basadas en las grandes ciudades, es el caso por ejemplo de Jane Jacobs que en su obra trata diferentes grandes ciudades de Estados Unidos, es el caso también de William H. Whyte que analiza diferentes espacios de la ciudad de Nueva York y Clarence Perry cuya obra más referente también trata la ciudad de Nueva York, el estudio de “Gehl People” únicamente realiza estudios y proyectos para grandes ciudades de todo el mundo, igualmente el propio Jan Gehl en sus obras reflexiona sobre grades ciudades como Copenhague, y Donald Appleyard que trata el caso de la ciudad de San Francisco. Normalmente los seminarios y conferencias sobre urbanismo inciden también en la temática de las grandes ciudades. Pero la realidad es que la mayor parte de ciudades del mundo no son grandes ciudades si no que son ciudades de tamaño medio como Vigo o ciudades pequeñas.

El proyecto a realizar en esta disertación se encuentra en la ciudad gallega de Vigo. En el contexto gallego no hay grandes ciudades, siendo la mayor, la ciudad seleccionada. Por otra parte, en el contexto particular de Galicia las ciudades tienen un marcado “carácter rural”, ellas se expanden por el territorio siendo difícil establecer el límite de la ciudad.

En Galicia a lo largo de las últimas décadas se han realizado intervenciones en los centros urbanos siguiendo las ideas de algunos de los teóricos anteriormente mencionados u otros que igualmente son afines al urbanismo a **escala humana**; ya que estas zonas de las ciudades gallegas son más compactas, teniendo características más urbanas y por lo tanto próximas a los ejemplos de ciudades estudiadas por los principales críticos. Sin embargo, las intervenciones de este tipo son muy escasas en los barrios

periféricos de las ciudades gallegas que por lo general suelen tener unas características más rurales, aunque esta tendencia parece estar cambiando. Porque no se encuentran ejemplos de proyectos de este tipo ni estudiosos de este tipo de espacios urbanos. Estas zonas de las ciudades mantienen todavía una fuerte dependencia del vehículo privado y su **espacio público** es de menor calidad habitualmente, en comparación con los de los centros urbanos. Por ello se ha escogido a la ciudad de Vigo, por ser una ciudad con un marcado carácter rural en su periferia, y por ello también se ha escogido el barrio de San Roque por ser el barrio de mayor carácter rural que integra la ciudad. Para ello se realizará un estudio del barrio entendiendo también su vinculación a la ciudad de Vigo (Capítulo III- Análisis del **contexto** y del área de proyecto). Y se elaborara un proyecto acorde con los principios de **escala humana** que dé respuesta al contexto rural y particular del barrio de San Roque, de modo que también pueda servir de referencia para otros barrios de otras ciudades gallegas con similares características.

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Desde las primeras oposiciones a la Carta de Atenas (1942), y las primeras actuaciones para revertir los cambios efectuados en el espacio público por la aplicación de la ideología del urbanismo funcionalista (ciudades para máquinas) en la segunda mitad del siglo XX, hasta los tiempos de hoy en día, se ha buscado la manera de rediseñar nuestras ciudades otra vez pensado las desde la óptica del ser humano. Este “nuevo” pensamiento de urbanismo se ha ido extendiendo por todo el mundo en las últimas décadas. A España y más especialmente a Galicia, estas ideas e iniciativas han llegado en muchos casos por parte de gobiernos municipales, es aquí donde estas nuevas ideas de urbanismo se han visto en muchas ocasiones desvirtuadas por los intereses políticos. Por otra parte, igualmente en el contexto de España y Galicia, la aplicación de estas ideas se pudo haber visto perjudicada por el planeamiento urbanístico municipal, así como las legislaciones urbanísticas. Ya que las legislaciones de urbanismo apenas han experimentado cambios desde mediados del siglo XX, (Fariña, 2015). Por ello se vuelve necesario la elaboración de estrategias que permitan diseñar el espacio público desde la óptica del ser humano, es decir diseñar a **escala humana**.

En el contexto particular de Galicia la ciudad y el rural se mezclan constituyendo ciudades “difusas”, es el claro ejemplo de la ciudad de Vigo, (Alonso, 2015), que se extienden por el territorio de accidentada topografía por lo que quizás la dependencia del vehículo se vuelva mayor.

Vigo es la ciudad de la industria automovilística de Galicia, formada por una compleja red de grandes carreteras, túneles, carreteras elevadas etc. Existe gran desequilibrio en la ciudad, así como en su centro histórico han sido realizadas numerosas intervenciones que han devuelto su **espacio público** a los peatones, y lo mismo sucedió en el barrio del Calvario. Sin embargo, la mayor parte del **espacio público** de la ciudad todavía se encuentra dominado por el vehículo. Así como también el mantenimiento del **espacio público** es muy desigual en la ciudad, siendo este más escaso en las zonas de carácter más rural. El barrio de San Roque a pesar de encontrarse en el centro urbano, este aún mantiene parte de su carácter rural, y su **espacio público** se encuentra deteriorado por la falta de atención y mantenimiento que ha causado el progresivo abandono del barrio en las últimas décadas. Por lo que se hace necesario que su **espacio público** vuelva a recuperar su papel de lugar principal de desarrollo de la vida social, es decir que este debe de recuperar su **escala humana.**

1.3 OBJETIVOS

Tras la identificación de la problemática se establece un primer objetivo que consistirá en definir cuales son las estrategias comunes que permiten diseñar un espacio desde la **escala humana**, para después seleccionar aquellas más apropiadas para el lugar y que serán aplicadas en el proyecto a desarrollar en esta disertación.

- Definir **estrategias de diseño urbano** que promuevan la **escala humana** del **espacio público**:

  En un primer momento se realizará una revisión de la literatura, acudiendo a obras originales de diferentes autores, diferentes momentos y diferentes lugares, para extraer las ideas que subyacen al concepto de **escala humana**. Posteriormente se realizará una revisión de diferentes proyectos y actuaciones en el espacio público para poder comprobar como se traducen estas ideas teóricas al diseño del **espacio público**. Por

ello, se realiza una revisión de múltiples actuaciones y se escogerán tres casos de estudio para ser analizados con mayor profundidad.

- Recuperar la **escala humana** del barrio de San Roque, aplicando **estrategias de diseño urbano**:

  Una vez extraídas las ideas del concepto de **escala humana** y haber definido las **estrategias de diseño urbano** tras el análisis de los casos de estudio, se realizará un estudio y posterior análisis del barrio de San Roque, así como de su contexto en el que se encuentra, es decir la ciudad de Vigo. Con el propósito de escoger y aplicar las mejores **estrategias de diseño de espacio público** para la zona de intervención, aquellas que permitan a ese lugar recuperar su **escala humana**.

1.4 METODOLOGÍAS DE INVESTIGACIÓN

La fundamentación teórica de esta investigación (capítulo II) se divide en dos partes. En un primer momento, para adquirir una noción básica de la situación del panorama urbanístico en la actualidad, así como las ideas y debates que están siendo formulados en cuestiones de **espacio público** en los tiempos más recientes; es necesario hacer una revisión del urbanismo del último siglo para poder comprender la situación actual. Para ello se realizará una revisión tanto de la literatura como del estado del arte, de diferentes autores de diferentes contextos ya que se pretende adquirir una visión global de lo que sucede en el panorama internacional. A continuación, será realizada una revisión breve de algunas de las transformaciones urbanas experimentadas en este último siglo con el fin de adquirir una comprensión de como las teorías fueron aplicas en forma de intervenciones urbanísticas, y como cambiaron el funcionamiento de las ciudades y el **espacio público**.

En un segundo momento se escogen tres casos de estudio correspondientes a tres intervenciones en el **espacio público** para realizar un análisis más pormenorizado. Para ello se utiliza el método de estudio de caso múltiple de naturaleza comparativa (Groat & Wang, 2013; Yin, 2009). La información obtenida en los estudios de caso será tratada según el análisis de contenido de naturaleza cualitativa y sistema naturalista (Bardin, 1979; Bogdan & Biklen, 1994; Groat & Wang, 2013). La metodología

seleccionada tiene como objetivo que a través de la comparación de los estudios de caso, puedan ser reconocidas estrategias de intervención que puedan ser aplicadas en el proyecto a realizar.

Fuera de la fundamentación teórica únicamente con el propósito de la comprensión del área de intervención del proyecto se estudiará la ciudad de Vigo de manera general. Se revisará diferentes documentos como obras escritas sobre la ciudad de Vigo y planos y normativas tanto históricas como actuales vigentes del ayuntamiento de Vigo. Se realiza también un estudio del área de intervención del proyecto a realizar que es el barrio de San Roque para ello se utiliza el método de estudio de caso único (Groat & Wang, 2013) la información será tratada según el análisis de contenido de naturaleza cualitativa y sistema naturalista (Bardin, 1979; Bogdan & Biklen, 1994; Groat & Wang, 2013). En este apartado en un primer momento se estudiará la historia del barrio. Y en un segundo momento se realizará un análisis del estado actual en el cual se encuentra la zona. Para ello se empleará diferentes técnicas. Aunque este apartado se encuentra exento de la fundamentación teórica este estudio se vuelve indispensable para la elaboración del proyecto que será el elemento principal de esta disertación que contribuirá al conocimiento científico.

1.4.1 TÉCNICAS DE RECOGIDA DE LA INFORMACIÓN

Para la recogida y análisis de la investigación se recurrirá a las siguientes técnicas:

Análisis documental (Albarello, 1997): De la literatura, del estado del arte, de los documentos como los del planeamiento municipal, las normativas urbanísticas tanto históricas como las actuales vigentes; así como también documentación gráfica de planos y dibujos de proyectos, fotografías encontradas, memorias y otros estudios realizados como tablas de datos y conferencias grabadas en video.

Cuestionarios (Gil, 1995): Se realizarán cuestionarios a los vecinos del barrio de San Roque con la finalidad de comprender mejor el barrio ya que es desconocido para la autora. Y que de esta manera los vecinos puedan también realizar propuestas.

Entrevistas (Ghiglione & Matalon 1997): Se realizarán entrevistas abiertas y semiabiertas a los miembros de la" Asociación Veciños San Roque" con el objetivo de conocer su visión del barrio, sus reivindicaciones etc. Y de este modo poder comprender mejor la problemática del barrio. Se ha escogido las entrevistas abiertas y semiabiertas ya que la autora desconoce la zona y este tipo de entrevistas permite mayor libertad para que los representantes puedan aportar mayor información.

Fotografías *in situ* (Bogdan & Biklen, 1994): En las visitas al barrio de San Roque se tomarán fotografías para documentar el estado actual del barrio. También se realizarán visitas a la ciudad de Pontevedra ya que es uno de los casos de estudio. Igualmente, con el propósito de documentar el estado de las intervenciones, así como también del funcionamiento del **espacio público** (la vida urbana).

Notas de campo (Bogdan & Biklen, 1994): Se anotarán todas aquellas observaciones relevantes durante las visitas al caso de estudio de Pontevedra y al barrio de San Roque.

Observación directa (Gil, 1995): Se realizará durante las visitas tanto al barrio de San Roque como a uno de los casos de estudio. No se podrá realizar visitas a los otros dos casos de estudio debido a las medidas restrictivas impuestas tras la pandemia de la Covid-19.

1.4.2 TÉCNICAS DE TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Para realizar el análisis de los casos de estudio se escogerá el método de estudios de caso múltiple de naturaleza comparativa (Groat & Wang, 2013; Yin, 2009). La metodología seleccionada tiene por objetivo que a través de la comparación de los casos de estudio, puedan reconocerse estrategias comunes de intervención que puedan ser aplicadas en el proyecto a realizar. El análisis será dividido en dos fases, en un primer momento se realizará un análisis más teórico y de carácter general. Para ello se elaborará una gráfica de categorías e indicadores (Bardin, 1979) en base a las conclusiones retiradas del capítulo II- fundamentación teórica, subcapítulo I- escala humana; y que se adjunta al final del mencionado capítulo (figura 26-cap II). Posteriormente se realizará un análisis de las soluciones de las

intervenciones, más específico, y más gráfico. Para ello se ha elaborado una tabla de categoría e indicadores. Las categorías recogen los ámbitos de actuación, en este caso los ámbitos en los que un proyecto de **espacio público** suele intervenir como la movilidad, los cambios en la configuración del **diseño del espacio público**, el cambio de pavimentos etc. Los indicadores están constituidos por parámetros (tipos, tipología, dimensiones, posicionamiento, funciones etc) y elementos concretos (materiales, colores, barreras arquitectónicas etc) que sirven para la evaluación de las soluciones. La tabla esta compuesta por una tercera columna donde se indica las técnicas de recogida de la información que se han establecido en el aparatado anterior.

CATEGORÍA	INDICADORES	TÉCNICAS DE RECOGIDA
MOVILIDAD	PEATONAL	Análisis documental, fotografias in situ
	CICLISTA	Análisis documental, fotografias in situ
	TRANSPORTE PÚBLICO	Análisis documental, fotografias in situ
	VEHÍCULOS	Análisis documental, fotografias in situ
MOBILIARIO: PÚBLICO	POSICIONAMIENTO (adecuado, inadecuado)	Análisis documetal, fotografía in situ
	MATERIALES	Análisis documental, fotografía in situ
	DISEÑO (adecuado para el uso)	Análisis documental, fotografía in situ
VEGETACIÓN	TIPO (arbolado denso, arbolado pequeño, arbustos, césped, pequeñas plantas etc.)	Análisis documental, fotogafía in situ
INFRA-ESTRUCTURA	TIPOS (iluminación, semáforos, de recogida de aguas, pósters, etc.)	Análisis documental, fotografía in situ
DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO	TIPOLOGÍA (aceras a ambos lados, un carril unidireccional, con bulevar, etc.)	Análisis documental, fotografia in situ
	FUNCIONES/USOS (predominio vehículo privado, predominio peatones, etc.)	Análisis documental, fotografía in situ
	TRAZADO	Análisis documental
	BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	Análisis documental, fotografía in situ
ESCALA	DIMENSIONES DE PERFILES DE CALLES	Análisis documental
PAVIMENTOS	TIPOS	Análisis documental, fotografía in situ
	MATERIALES	Análisis documental, fotografía in situ
	COLORES	Análisis documental, fotografía in situ

Figura 1: Tabla para casos de estudio.

La información obtenida en el análisis del área de intervención será tratada según el análisis de contenido de naturaleza cualitativa (Bardin, 1979). La metodología seleccionada tiene por objetivo comprender la problemática de la zona de intervención, para poder dar una respuesta acorde con el lugar. Para el análisis

del barrio y posterior proyecto se han escogido dos escalas de análisis ya que se actuará también en dos escalas diferentes. Se realizará un análisis de toda el área de intervención (aproximadamente 60 hectáreas) a escala 1:2000 que corresponderá a una propuesta de intervención de la misma área a la misma escala. Posteriormente se seleccionará una zona dentro de esa área para realizar un análisis más pormenorizado que corresponderá con una propuesta de intervención a diferentes escalas de abordaje a partir de la escala 1:1000. Por lo tanto, se ha dividido esta tabla de análisis en dos partes una correspondiente al análisis más general de la totalidad de la zona de intervención, y la otra parte correspondiente al área que será seleccionada para un análisis más pormenorizado. Para ello también se ha elaborado una tabla de categoría, indicadores y técnicas de recogida de la información.

Un barrio esta compuesto por lo construido y las personas que lo habitan, si falta cualquiera de estos elementos no se puede considerar barrio. Por lo tanto, para realizar un correcto estudio de un barrio se deben de analizar ambos elementos. Las categorías de cada tabla corresponderán entonces a estos dos elementos siendo una de estas categorías las personas que lo habitan, es decir los vecinos. Para el caso particular de este estudio ya que se lleva a cabo con el fin de realizar un proyecto de urbanismo no hay un gran interés en el estudio particular de las personas que lo habitan. A pesar de ello se ha otorgado una categoría distinta a los vecinos; aunque los cuestionarios realizados a los mismos inciden sobre el espacio del barrio, se les pregunta también por sus opiniones. Las informaciones aquí obtenidas no tienen la finalidad de estudiar la realidad, sino que lo que le interesa a la autora en este caso ya que esta no es perteneciente al barrio, es como el barrio es percibido por los vecinos. Esta cuestión es completamente subjetiva por lo que no puede formar parte de las categorías de análisis del espacio físico. Para el análisis del espacio físico se emplean otras técnicas de recogida de la información como la del análisis documental, la fotografía in situ y la observación directa.

El otro elemento es lo construido, este esta compuesto por espacio privado y espacio público, por lo que otra categoría corresponderá al espacio público, y otra corresponderá al espacio privado. Del espacio privado lo más interesante para el análisis del barrio es el edificado por ello la categoría será nombrada “edificado” en vez de espacio privado. Una cuarta categoría se ha decidido añadir a el análisis más general, que corresponde a la relación del espacio público con el espacio privado y viceversa ya que cada uno de estos espacios no está exento del otro.

CATEGORÍAS E INDICADORES PARA EL ANÁLISIS DEL **BARRIO SAN ROQUE** (Vigo)

CATEGORÍA	INDICADORES	TÉCNICAS DE RECOGIDA
ESPACIO PÚBLICO	TIPOS DE ESPACIO (Público, comunitario, privado)	Análisis documental
	TIPOLOGÍA DE ESPACIOS (peatonal, verde, bici, vehículos,)	Análisis documental
	TOPOGRAFÍA (Curvas de nivel, cotas)	Análisis documental
	TIPOLOGÍA DE CALLES (nivel ciudad, avenidas, rurales, ...)	Análisis documental
	MOVILIDAD (Peatones,bicicletas, vehículos)	Análisis documental
EDIFICADO	MASA EDIFICADA (morfología)	Análisis documental
	USOS DEL EDIFICADO (vivienda, equipamiento,...)	Análisis documental, fotografias *in situ*
CONJUNTO ESPACIO PÚBLICO ESPACIO PRIVADO	TIPOLOGÍAS URBANAS (rural, mixta, urbana en manzana...)	Análisis documental
	ORDENANZAS MUNICIPALES abierta, familiar, cerrada...)	Análisis documental,
VECINOS	OPINIONES (opiniones y propuestas.)	Cuestionario, entrevista

Figura 2: Tabla para el análisis del barrio del área a escala 1:2000

CATEGORÍAS E INDICADORES PARA EL ANÁLISIS DEL **BARRIO SAN ROQUE** (Vigo)

CATEGORÍA	INDICADORES	TÉCNICAS DE RECOGIDA
ESPACIO PÚBLICO	TIPOLOGÍA DE ESPACIOS (peatonal, infantil, deporte...)	Análisis documental
	MOVILIDAD (Peatones,bicicletas, vehículos)	Análisis documental
	ESTRUCTURA VERDE	Análisis documental
	ÁREA DE ESPACIOS VERDES PÚBLICOS (m2, ha)	Análisis documental
	CAPITALIZACIÓN DE ESPACIOS VERDES	Análisis documental
	TIPOS MOBILIARIO (bancos, iluminación, ….)	Análisis documental
	POSICIONAMIENTO MOBILIARIO	Análisis documental
EDIFICADO	Nº PLANTAS EDIFICADO	Análisis documental
	SUPERFICIE CONSTRUIDA (m2)	Análisis documental
	ÁREA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS (m2)	Análisis documental,
	CAPITALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS	Análisis documental
	ÁREA DE COMERCIO (m2)	Análisis documental,
	MEZCLA DE USOS	Análisis documental,
VECINOS	Nº DE HABITANTES	Análisis documental
	DENSIDAD DE POBLACIÓN (nº habitantes/ superficie ha)	Análisis documental

Figura 3: Tabla para el análisis del barrio del área a detallar.

1.4.3 CUADRO RESUMEN

A partir de las técnicas y las fuentes de información anteriormente mencionadas se elabora un “cuadro resumen” para su organización. En la primera columna se clasifican las técnicas de recogida de la información establecidas en el apartado anterior. Las fuentes analizadas se clasifican según el tipo, la segunda columna corresponde a cada uno de los tipos de fuentes. La tercera columna esta compuesta por cada una de las fuentes

analizadas. Se han analizado más fuentes, pero ya que la tabla constituye un cuadro resumen solo se han destacado las más relevantes para la realización de esta disertación.

TÉCNICAS	TIPOS DE FUENTES	FUENTES
ANÁLISIS DOCUMENTAL	OBRAS DE AUTOR	Gehl,J. (2010) "*Cities for People*"
		Gehl,J. & Svarre, B. (2013) "*How to Study Public Life*"
		Gehl,J. (1987) "*Life Between Buildings: Using* Public Space"
		Jacobs,J. (1961) "*Death and Life of a Great American Cities*"
		Pereiro Alonso, J. L. (1981) "*Desarrollo y Deterioro Urbano de la Ciudad de Vigo*"
		Tonucci, F. (2014) "*A Cidade dos Nenos: Un Xeito Novo de Pensar a Cidade*"
		Whyte, W.H. (1980) "*The Social Live of Small Urban Spaces*"
	LEGISLACIÓN	Orden VIV/561/2010, (1/2/10) Boletin Oficial del Estado
		Plan de Ordenación Urbana 1993 (Vigo)
		Planes de Ordenación Urbana historicos de Vigo así como planos históricos
	DOCUMENTOS EXPOSITIVOS DE LOS PROYECTOS	Documentación variada del ayuntamiento de Barcelona sobre el plan Superislas
		Documentación variada del ayuntamiento de Pontevedra sobre la transformación urbana
		Documentación variada del ayuntamiento de Utrecht sobre los proyectos Lombokplein y Merwede
		"Victoría-Gasteiz Green Capital; Una Ciudad a Escala Humana". Ayuntamiento de Victoría-Gasteiz
	REVISTAS	Revista AUS consulta online
		Caderno do Território consulta online
	PUBLICACIONES DE PRENSA	Publicaciones de prensa variadas de consulta online sobre intervenciones de "humanización"
	GUÍAS	"Guía de Boas Prácticas en Intervencións de Espazos Públicos" Xunta de Galicia
		"Guía Basica de Espacios Públicos y Movilidad Amable" Deputación de Pontevedra

	CARTAS	"Carta del Nuevo Urbanismo" (1996)		
		"IV Internacional Congress for Modern Architecture" (1933). "Charter of Athens" (1942)		
	VIDEOS	"Planejamento urbano: a humanização das cidades" (2016). Ana Caroline Rodrigues profesora UCEFF		
		Entrevista realizada a Tonucci, F. sobre la transformación urbana de Pontevedra (10/2013)		
		Entrevista realizada a Zaida Muxí Martinez. Emitida por La Sexta (20/10/20)		
		Conferencia "In Search of the Human Scale" impartida por Jan Gehl (2015)		
		Conferencia "El Espacio Público en este Nuevo Siglo" impartida por Jordi Borja (11/2014)		
		Conferencia "Ciutat Orgànica II: Ciudad y Territorio Retorno a la Conciencua Local" José Fariña (2015)		
		Documental "The Human Scale" (2013) Emitido por La Dos de RTVE (2017)		
		Documental "La Escala Humana" Emitido (2012)		
		Documental "Escala Humana-Sueños Urbanos" Emitido por La Dos de RTVE (Marzo 2020)		
	CONFERENCIAS	Seminarios	Sesiones	Participantes
		Asistencia a "The Future Desing of Streets" (5/20-7/20) Moderadores y organizadores Daniel Casas Valle, y Ivo Oliveira	"Ring Ring! Bike Streets, Street Desing for Bike Movements" (22 Mayo 2020)	António Pedro Figueiredo, Dirk van Pijpe
			"Be involved! Lively, the Importance of Good Plinths" (3 Junio 2020)	Roberth Mantho, Hans Karssenberg Joao Machado
			"Let's do it! Friendly Streets, the Impact of Temporary Uses" (17 Junio 2020)	Evelino Ozola, José Carlos Mota José Luis Gisbert
			"Go Natural! Eco Streets, about Ecology and Climate Change" (1 Julio 2020)	Maria Manuel Oliveira, Jane Berden Paula Farinha Maruqes

			"Go Walking! Walking, Streets, for All. (8 Julio 2020)	Francesc Magringà, David Vale
		"INTBAU's Autumn Series"	Asistencia a "The Art of Making Places: Creating Cayalá & Herencia de Allende" (20 Octubre 2020)	María Sánchez, Pedro Paulo Godoy, Léon Krier
			Asistencia a Aula Aberta ESG "Formas Urbanas em Portugal e no Brasil" (11 Diciembre 2020)	Pedro Paulo Palazo
	FOTOGRAFÍAS ENCONTRADAS	Fotografías de diversa indole: históricas,aereas, de archivo, Google Earth, extraidas de libros…		

CUESTIONARIO	VECINOS DEL BARRIO DE SAN ROQUE	11 Vecinos anónimos
		Cabreira, Begoña
		Fernandez Rodriguez, Jose
		Gil Granjero, Isabel
		Gil Granjero, José Antonio
		Lopéz Fernandez, María del Carmen
		Mato Lorenzo, María Lourdes
		Nogueira Vázquez, Francisco
		Pérez Fernandez, Patricia
		Rodriguez, Manuel
		Rodriguez Lorenzo, Rubén
		Rodriguez Ramos, Manuel
		Suarez Álvarez, Belol
		Slim, Samir
		Vila, Santiago
		Villar Rodriguez, Rosa

ENTREVISTAS	JUNTA DIRECTIVA ASOCIACIÓN DE VECIÑOS SAN ROQUE	Varios miembros de la junta directiva entre ellos a Manuel Rodriguez
FOTOGRAFÍAS	Autoria propia	
NOTAS DE CAMPO	Durante la visita a la ciudad de Pontevedra y al barrio de San Roque de Vigo se han recogido anotaciones referentes a la vida urbana en el espacio público.	
OBSERVACIÓN DIRECTA	VISITA A PONTEVEDRA	Agosto, 14, 2020
	VISITA A BARRIO DE SAN ROQUE	Mayo, 31, 2020
		Junio, 10, 2020
		Julio, 27, 2020
		Septiembre, 14, 2020

Figura 4: Cuadro resumen técnicas de recogida de información y fuentes de información.

1.5 ESTRUCTURACIÓN DE CONTENIDOS

Los contenidos de esta disertación se han organizado en orden de lo más general a lo más específico. El contenido se estructura en:

Capítulo I - INTRODUCCIÓN: Se expone la problemática, para después realizar una breve introducción al contexto en el que se enmarca esta disertación. A continuación, se formulan los objetivos que darán respuesta a la problemática una vez concluida la disertación. Por último, se expondrá la metodología seleccionada para la recogida y el tratamiento de la información que se vaya recopilando durante la elaboración de esta disertación.

Capítulo II - FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA: Consta de dos subcapítulos: Subcapítulo I - Escala Humana; abordara el concepto de "**escala humana**", y la búsqueda por alcanzarla en las ciudades. En un primer momento se realizará un breve repaso a la historia con el fin de comprender y exponer la

situación del urbanismo contemporáneo. Finalmente se expondrán proyectos y actuaciones en el **espacio público** de los últimos años con el fin de conocer diferentes estrategias y abordajes en diferentes contextos de todo el mundo para diseñar un **espacio público** de calidad para la vida urbana. Subcapítulo II - casos de estudio; una vez realizada la revisión de las actuaciones en el **espacio público** en el subcapítulo I, en este apartado se escogen tres actuaciones para un análisis más detallado, con el fin de extraer la mayor variedad de estrategias de diseño, para facilitar posteriormente la definición de las estrategias a aplicar en el proyecto de esta disertación.

Capítulo III - ANÁLISIS DEL CONTEXTO Y DEL ÁREA DEL PROYECTO: Se realizará una revisión de la historia más reciente de la ciudad de Vigo con el fin de comprender la relación del barrio de San Roque con la ciudad y viceversa, así como la propia problemática del barrio. Ya que el barrio no es un lugar aislado si no que se encuentra en un contexto que es la ciudad de Vigo. Para posteriormente aproximarse a la problemática particular del barrio que será expuesta en este capítulo.

Capítulo IV - CONCLUSIONES: Una vez que todo el análisis y el proyecto estén finalizados se podrá responder a los objetivos, esa repuesta será expuesta en este cuarto capítulo. El primer objetivo consiste en definir **estrategias de diseño** de **espacio público** acordes con el principio de "**Escala Humana**" que puedan ser aplicado en cualquier lugar. El segundo objetivo será recuperar la **escala humana** en el barrio de San Roque a través de un proyecto de urbanismo donde se aplicarán **estrategias de diseño de espacio público** que fueron previamente definidas en el marco teórico de esta disertación.

ANEXOS: Se adjuntan en este volumen anexos que siguen el mismo orden de capítulos de este volumen. Se componen de:

*Recopilación de las fotografías tomadas en la visita al caso de estudio de Pontevedra, forman parte del trabajo de campo (capítulo II- fundamentación teórica, subcapítulo II- casos de estudio).

*Planos y fotografías históricas del barrio de San Roque que han sido utilizadas en esta disertación para realizar el estudio histórico del barrio (capítulo III-análisis

del contexto y del área del proyecto), a partir del cual se elaboraron los planos de la evolución del **espacio público** del mismo.

*Cuestionarios cubiertos por los veintisiete vecinos encuestados a partir de los cuales se ha realizado parte del estudio del estado actual del barrio y se han elaborado las gráficas que ilustran la información aquí recogida (capítulo III - análisis del contexto y del área del proyecto).

*Fotografías del barrio de San Roque tomadas por la autora que han servido para el conocimiento de la zona de intervención, así como de la problemática del barrio a resolver en el proyecto.

*Bocetos del proyecto que muestran la evolución en el diseño de las soluciones correspondiente a la fase de ideación del mismo.

Capítulo II - FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1 Subcapítulo I- ESCALA HUMANA

2.1.1 INTRODUCCIÓN AL ESTADO DEL ARTE

A consecuencia de las múltiples pandemias y epidemias que afectaron a Europa en los siglos anteriores, en parte debido a las malas condiciones urbanas: viviendas pequeñas, construcción descontrolada, escaso **espacio público** en los barrios más humildes, falta de infraestructuras etc. En el siglo XIX surgirá una preocupación en los planeadores urbanos, que intentaran resolver este problema mediante lo que se denominará el "urbanismo higienista". Este urbanismo se caracteriza por su estricto racionalismo y sus actuaciones son conocidas en España como "ensanche"; mas esta tipología urbana no es exclusiva de España, existiendo actuaciones similares en otros lugares de Europa, aunque denominadas de manera diferente, destaca el plan Haussmann para Paris. Los ensanches se caracterizaban por plantear un entramado urbano ortogonal de calles anchas, así como otros **espacios públicos** como plazas o parques. Al aumentar la escala del **espacio público**, y debido a la estricta racionalidad del mismo, este es menos usado por los viandantes, ya que se vuelve poco adecuado como espacio de socialización. Por otra parte, los ensanches eran pensados para la clase alta, cuando realmente el foco del problema de higiene eran los barrios obreros que presentaban situaciones de hacinamiento. Los **espacios públicos** eran un lujo al servicio de la clase burguesa. Los parques y jardines se encontraban en los barrios donde residían las personas de las clases más altas. En caso de que el **espacio público** pudiera ser utilizado por todos los ciudadanos estos según la clase podían ocupar un lugar específico dentro de este espacio para no mezclarse, (Figuiras, García, Graus, Guardia, Paricio & Roselló, 2009).

Los ensanches en España serán puestos en práctica sobre todo a raíz de la Primera Revolución Industrial (1760-1840). La cual provoca una emigración del campo a la ciudad, y la llegada del ferrocarril que unirá unas ciudades con otras, destruyendo se las murallas que antes las separaban y protegían. El rápido crecimiento de las ciudades hace necesaria la ampliación de las mismas de forma rápida, y para ello el modelo del

ensanche parece ser efectivo. Los ensanches se realizaban sobre todo en las ciudades que más se habían industrializado como es el caso de Barcelona, o en Galicia en la ciudad de Ferrol, (Figuiras, García, Graus, Guardia, Paricio & Roselló, 2009).

En las últimas décadas del siglo XIX, surgen nuevas corrientes urbanísticas en Europa con gran influencia del arquitecto vienés Camilo Sitte, que critica la corriente racionalista del urbanismo de la época (urbanismo higienista), defendiendo la introducción del arte y la creatividad en el diseño urbano. El socialista inglés Ebenhezer Howard continuará la obra de Sitte y creará el concepto de "Ciudad Jardín" relatado en su libro "Garden Cities of To-morrow" publicado en 1898, (Morris, 2018).

Tras la Segunda Revolución Industrial (1870-1914), aparece un nuevo elemento que transformara las ciudades para siempre; el automóvil. En las primeras décadas del siglo XX surgen en Europa nuevas corrientes artísticas que tendrán incidencia en la arquitectura y el urbanismo que son denominadas vanguardias. Algunas de estas corrientes se preocuparon más por el urbanismo que otras, destacando la corriente del futurismo nacida en Italia en 1909. Los arquitectos y urbanistas vanguardistas entendían que se necesitaba de buscar un modelo totalmente nuevo de ciudad para dar respuesta a las nuevas necesidades de la sociedad y al nuevo invento del automóvil. Planteaban una rotura completa con cualquier influencia del pasado realizando diseños completamente innovadores. Muchos de los proyectos de los arquitectos vanguardistas no llegaron a realizarse bien por ser demasiado ambiciosos o bien porque poco después estallo la Primera Guerra Mundial (1914-1918). Pero tuvieron una gran influencia en el urbanismo posterior del denominado "Movimiento Moderno" el cual surge de la fusión y evolución de muchas de las vanguardias, (Morris, 2018).

El arquitecto y urbanista más destacado de la corriente del futurismo es el italiano Antonio Sant'Elia. Sant'Elia a pesar de haber fallecido en 1916, en la Primera Guerra Mundial, fue tal vez uno de los arquitectos con mayor influencia en el movimiento de urbanismo que surgiría en las siguientes décadas (Caranel, Longatti & Romanelli, 1991).

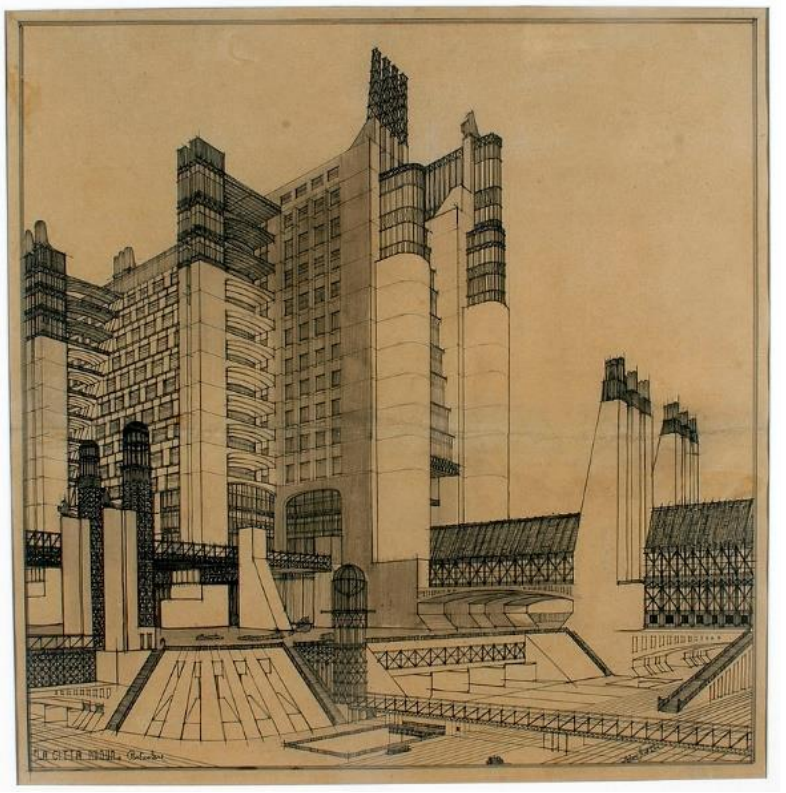


Figura 1: Boceto del arquitecto Antonio Sant'Elia de un edificio y su entorno.

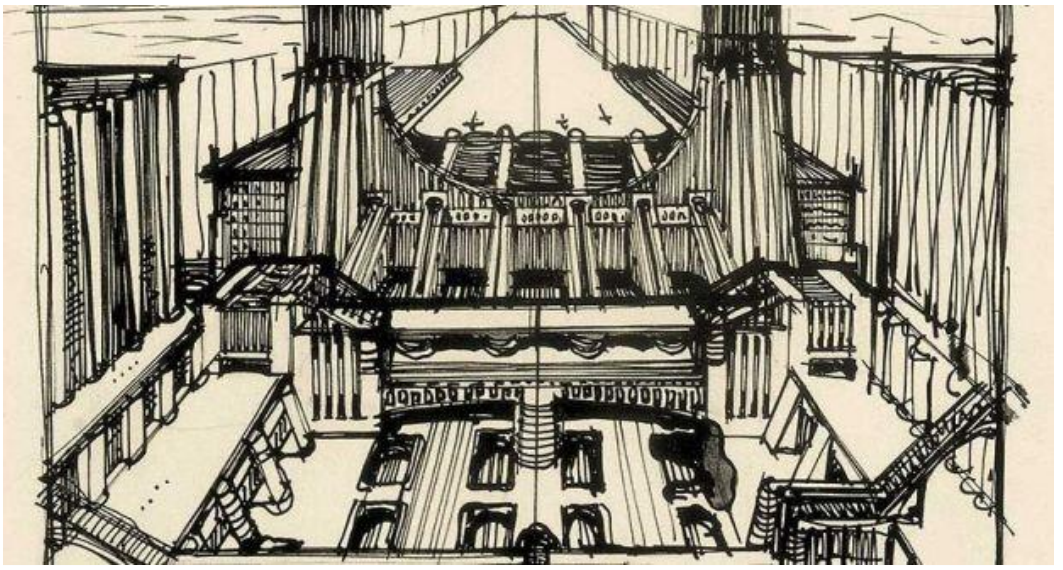


Figura 2: Boceto del arquitecto Antonio Sant'Elia de una ciudad.

Se puede observar en las figuras 1 y 2 la "**deshumanización**" de la ciudad en los bocetos de Sant'Elia. Se representa una ciudad sin personas, en general sin elementos vivos ya que no hay presencia tampoco de vegetación. Es una ciudad para las máquinas, de inmensas calles para la circulación a toda velocidad de las mismas. La escala es "gigante", las personas son de una escala ridícula en este entorno y no existe representación de ellas. No existe ninguna referencia al lugar, donde se encuentran estas ciudades, ya sea un lugar natural porque no existe

condicionantes naturales en los dibujos (topografía, ríos, mar, vegetación etc.); o ya sea un lugar humano (ciudad). Tampoco parecen existir referencias en las soluciones arquitectónicas diseñadas; por lo que se puede concluir que se tratan de representaciones de "**no lugares**" según la definición de Marc Augé (1993).

En la década de 1920 surge una nueva corriente arquitectónica y urbanística a partir de las corrientes de las vanguardias; está inspirada por el arquitecto francés Tony Garnier y su mayor representante fue Le Corbusier. Es denominada Movimiento Moderno. Esta corriente defiende la creación de un nuevo modelo de urbanismo que establezca una rotura total con el pasado. Pero no es bien cierto que no existan referencias de modelos urbanísticos anteriores en esta nueva corriente. Este nuevo modelo urbano se caracteriza por su extremo racionalismo que recuerda mucho al urbanismo higienista del siglo XIX. La nueva concepción de urbanismo del Movimiento Moderno tiene como principio los siguientes conceptos:

- "Zonificación": Cada área de la ciudad se destina a un uso. Idea derivada de la ciudad jardín de finales del siglo XIX.
- "Funcionalismo": Idea de eficiencia, funcionamiento de una ciudad como una máquina. Idea derivada del futurismo italiano de principios del siglo XX.
- "Higienismo": Gran apreciación por la naturaleza, el sol y la higiene en general. Idea derivada del urbanismo higienista finales del siglo XIX.
- "Separación funcional": Se separa el tráfico asignando a los vehículos un espacio y a los peatones otro, se pone fin a la calle tal y como era concebida hasta entonces. Idea de nueva concepción asociada a la idea de funcionalismo.

En 1928 se funda el primer Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM). Los CIAM sirvieron como organismos para la difusión de este movimiento arquitectónico y urbanístico por todo el mundo. Aunque no será hasta el CIAM IV celebrado 1933 que es tratado el tema del urbanismo; hasta entonces los anteriores congresos estuvieron dedicados exclusivamente a la arquitectura. En el cuarto CIAM se redactará la "Carta de Atenas", que recogerá todas estas nuevas ideas de urbanismo y **espacio público**, anteriormente mencionadas. Aunque la carta no será publicada hasta 1942. Los principios de esta carta son:

- La ciudad queda dividida en cinco áreas funcionales (idea de zonificación): Residencial, Recreación, Trabajo, Transporte, Legado e Historia.

- Grandes áreas verdes para reducir la densidad de población y garantizar la máxima entrada de sol a los edificios.
- Diferentes zonas funcionales alejadas unas de las otras y conectadas por grandes carreteras para circular a alta velocidad y poder reducir el tiempo, como por ejemplo el tiempo de residencia-trabajo.

- Calles anchas y adecuadas para el transporte en “maquinas” (vehículos). Se menciona que el transporte a caballo o a pie es inadecuado para el modo de vida de la época:

“Devised for the use of pedestrians and horse drawn vehicles, they are inadequate for today's mechanized transportation.” (Charter of Athens, 1942, p.3)

- Separación funcional de la circulación de vehículos de la circulación peatonal:

“Pedestrian routes and automobile routes should follow separate paths” (Charter of Athens, 1942, p.4)

> Las ideas planteadas por el Movimiento Moderno se podrán en práctica sobre todo a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), ya que su puesta en práctica quedo paralizada en mucho de los casos por el estallido de esta guerra. La Segunda Guerra Mundial es espacialmente destructiva, la más destructiva de todas las guerras ya sea en vidas humanas como en daños materiales. Muchas ciudades Europeas fueron totalmente destruidas. La guerra dejo una profunda crisis económica en Europa que fue salvada gracias al “European Recovery Program (ERP)”, popularmente conocido como “Plan Marshall“, un plan económico para la reconstrucción de Europa. Las ciudades necesitaban de reconstruirse rápidamente y los nuevos materiales prefabricados y el nuevo sistema estructural que utilizaba el hormigón armado implementado por los arquitectos del Movimiento Moderno, parecían los ideales para la reconstrucción rápida de las ciudades. Hubo un profundo debate de como deberían de reconstruirse las ciudades europeas; si volver a reconstruir lo que ya estaba, o si hacer ciudades completamente nuevas. La idea que más triunfo fue la última, es en este momento por lo tanto cuando las ciudades europeas se reconstruyen siguiendo los principios de la Carta de Atenas, y los edificios son reconstruidos siguiendo los puntos de la arquitectura del Movimiento Moderno, utilizando los nuevos sistemas estructurales y materiales (García, 2016).

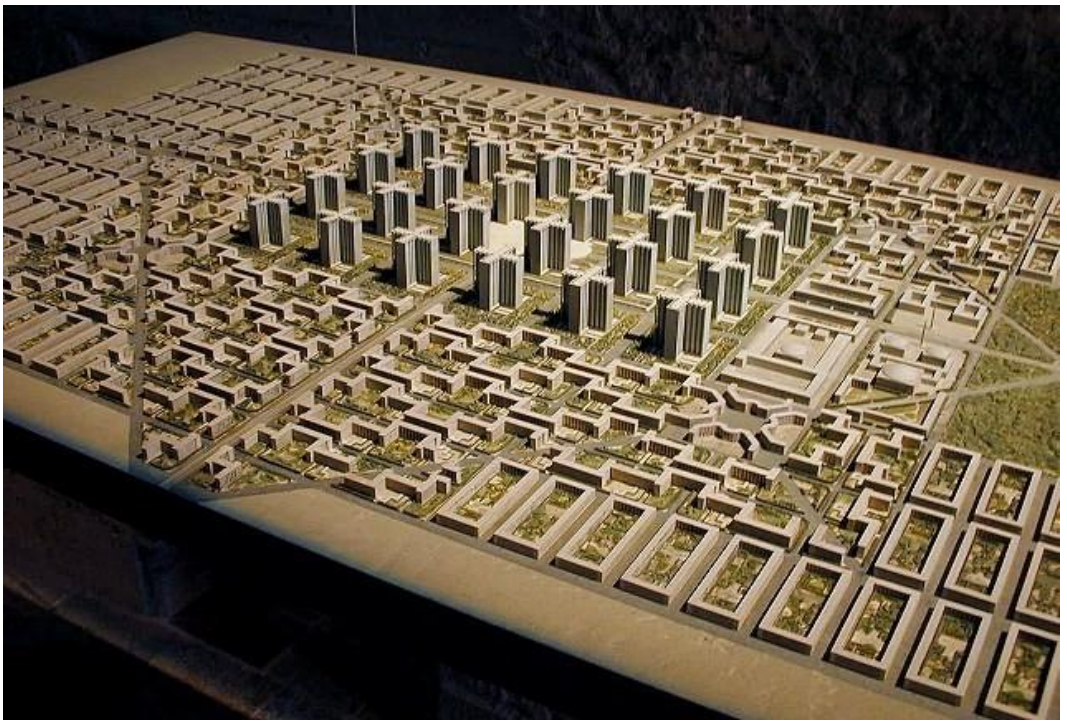


Figura 3: Maqueta de la Ville Radieuse presentado por Le Corbusier en 1924 para Paris y que nunca llego a realizarse.



Figura 4: Ciudad de Brasilia proyectada por el arquitecto y urbanista Lúcio Costa en 1957.

En las figuras 3 y 4 se pueden observar los principios de la Carta de Atenas en ambos proyectos. Se presentan ciudades "**deshumanizadas**", un **espacio público** que sobrepasa la **escala humana**. El **espacio público** no es adecuado

para el uso del peatón: espacios demasiado grandes para ser recorridos a pie, espacios donde el sol tiene gran incidencia ya que los edificios están alejados y apenas hay árboles, espacio muy reducido para la circulación del peatón etc. El **espacio público** es excesivo en estas ciudades y al mismo tiempo es extremadamente escaso. Aunque es excesivo en superficie no lo es en la realidad, ya que el espacio aprovechable por los viandantes es muy escaso. Se plantean grandes superficies de césped que no reúnen las condiciones mínimas de confort para que las personas las utilicen. La mayor parte de la superficie de las "calles" está dedicada a la circulación y aparcamiento del vehículo, y la que está dedicada al viandante solo está pensada para la circulación del mismo, pero no para que este pueda quedarse en la calle.

Estas nuevas ciudades "modernas" no solo se restringieron a la reconstrucción de las ciudades Europeas, si no que la influencia del Movimiento Moderno fue tal, que fueron construidas numerosas ciudades por todo el mundo siguiendo los principios de la Carta de Atenas. Estados Unidos al no verse afectado por la destrucción de la Segunda Guerra Mundial siguió más bien la corriente de las ciudades jardín que evolucionaron hasta dar lugar al actual suburbio americano, es decir al modelo de ciudad americana basada en el vehículo privado, (Jacobs,1961). Ya que la industria del automóvil tubo una especial incidencia en este país.

A diferencia de los urbanistas anteriores los urbanistas del Movimiento Moderno tienen gran preocupación por diseñar la ciudad para todas las personas. Hasta entonces la preocupación principal de los planeadores urbanos era diseñar ciudades para la clase alta. Surgiendo en las ciudades "barrios" construidos por las personas locales que quedaban fuera del planeamiento.

Tras el Movimiento Moderno los arquitectos por primera vez se preocupan por el diseño de la arquitectura de la mayoría de ciudadanos, las personas trabajadoras, el diseño de las viviendas, el diseño de los barrios de trabajadores etc. En España el diseño de muchos barrios obreros o urbanizaciones para personas con pocos recursos económicos se llevará a cabo siguiendo los principios de la Carta de Atenas. Aunque a España esta influencia llegará un poco más tarde, este tipo de urbanismo será implementado durante la dictadura del general Franco tras la recuperación económica del país en las décadas de 1960 y 1970. Destaca en Vigo de ese periodo el proyecto para el barrio de Coía (Terán, 1999).

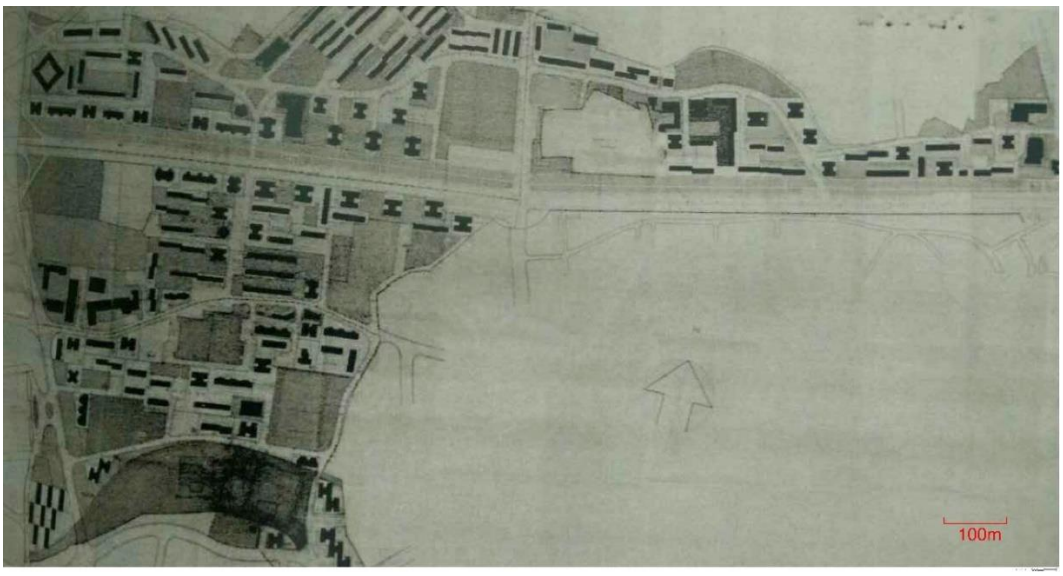


Figura 5: Plano de remodelación General del Polígono de Coía 1975.

Casi la totalidad de ciudades del mundo se han visto influenciadas por la Carta de Atenas en mayor o menor medida. No necesariamente se han levantado ciudades como las de las figuras 3 y 4 que son los casos más extremos de este movimiento ya que surgen como las “ciudades ideales” del Movimiento Moderno, pero igualmente el **espacio público** fue alterado para ser adaptado para el paso de los vehículos, proyectando el **espacio público** desde la perspectiva del vehículo privado. Este hecho puso fin al **espacio público** como tal, espacio para el uso y disfrute de los ciudadanos, ya que era concebido simplemente como el espacio de circulación del vehículo. Esto causo problemas de todo tipo que hoy en día aún están presentes. Llevo a un modelo de vida insostenible que ahora más que nunca queda en entredicho ya que se tiene más conciencia de esta situación por el conocimiento del fenómeno del cambio climático. Algunos de estos factores provocaron la reacción de muchos arquitectos, urbanistas y teóricos hacia tanto la arquitectura como al urbanismo del Movimiento Moderno. Así es que en 1959 tiene lugar el último CIAM en el cual se disuelve.

Tras el fin de los CIAM han surgido nuevas corrientes de urbanismo, algunas más continuadoras de las ideas iniciadas por el Movimiento Moderno y otras que rompen totalmente con los principios de este movimiento. Del urbanismo derivado de la Carta de Atenas se critica fundamentalmente la pérdida de la “**escala humana**” de las ciudades. Pero curiosamente según los redactores de la Carta de Atenas las ciudades deberían de ser a **escala humana**. Pero no ha ocurrido esto en la práctica desde que la propia carta diseña un modelo de ciudad basado en

"la maquina"; por lo tanto, se encuentra aquí una contradicción del propio documento:

"The architect engaged in town planning should determine everything in accordance with the **human scale**" (Charter of Athens, 1942, p.5)

2.1.2 CRÍTICOS DEL URBANISMO FUNCIONALISTA Y CONCEPTO DE ESCALA HUMANA

Cuando las ciudades comienzan a ser ocupadas por los vehículos empiezan a surgir los primeros críticos hacia esta inminente transformación de las ciudades. Pero no será hasta la finalización de los CIAM que realmente empiezan a surgir criticas profundas hacia el modelo de ciudad impuesto por la Carta de Atenas, que acabaran derivando en nuevas corrientes de urbanismo, que se oponen al "sprawl" (difusión) defendiendo la **escala humana** contraria por lo tanto al "sprawl", (Mawromatis, 2015).

En las últimas décadas la concepción de **espacio público** ha cambiado. Esta nueva forma de entender el **espacio público** tiene su origen e inspiración en muchos de los primeros críticos que alzaron su voz reaccionando al urbanismo del Movimiento Moderno. Más cabe destacar que es difícil de hablar de corrientes propiamente dichas sobre el diseño del **espacio público**. La disciplina del **espacio público** esta directamente vinculada a la del urbanismo o la arquitectura por lo tanto en mayor o menor medida esta vinculada a las corrientes de arquitectura o urbanismo. Pero se ha observado la creciente preocupación en la especificidad del diseño del **espacio público** en las últimas décadas. Aunque quizás no se pueda hablar de corrientes de diseño de **espacio público** propiamente dichas, si se puede decir que existen nuevas formas de diseñarlo y que todas ellas giran entorno a la misma idea, que trata sobre la recuperación del **espacio público** para las personas, a lo que se puede denominar diseñar desde la **escala humana**. En este apartado se hará un repaso de los críticos de la disciplina de urbanismo más relevantes para el diseño de **espacio público**. Se han seleccionado los que han sido más influyentes para el diseño del **espacio público** en los últimos años.

En 1929 se publica "The Neighbourhood unit: from the "Regional Survey of New York and Its Environs, Volume VII, Neighbourhood and Community

Planning” obra del urbanista y sociólogo estadounidense Clarence Arthur Perry. Si bien no es un crítico al Movimiento Moderno ya que su obra fue publicada más o menos al mismo tiempo que el surgimiento de este movimiento (primer CIAM 1928); Perry si es consciente del cambio que estaban experimentando las ciudades y los efectos negativos causados en el **espacio público** por la introducción del vehículo. Escribe su obra cuando están a aparecer los primeros suburbios americanos derivados de modelo de ciudad jardín: barrios residenciales de baja densidad situados en el extrarradio de las ciudades.

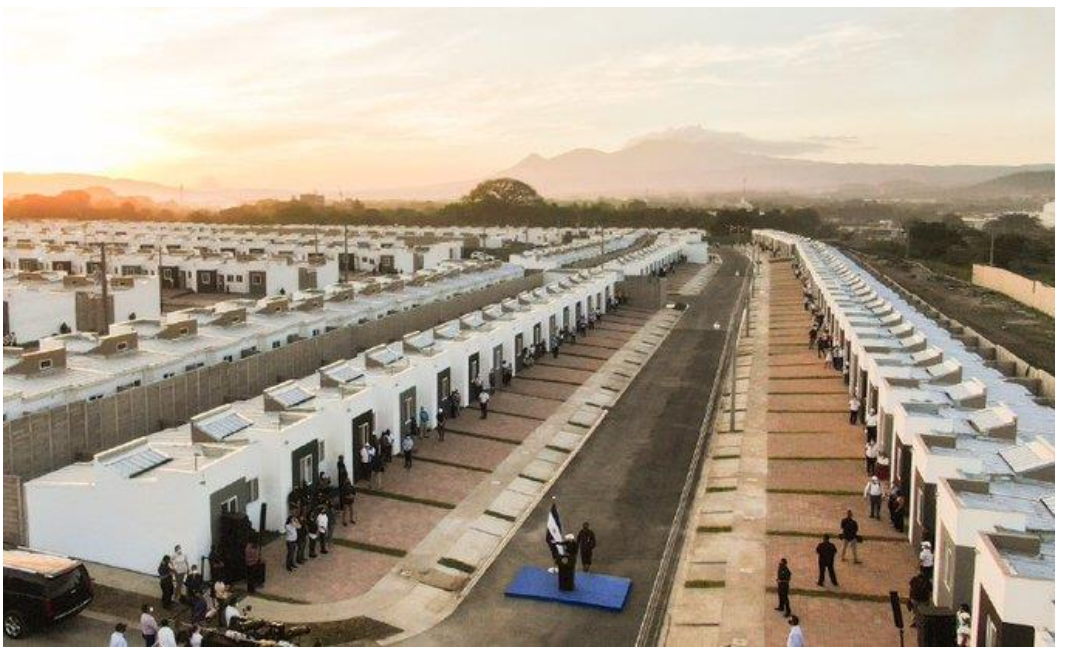


Figura 6: Suburbio en Ciudad Marsella (El Salvador) inaugurado en diciembre de 2020.

En su obra crea el concepto de “neighbourdhood unit” (unidad vecinal). Un área donde el peatón tiene prioridad, quedando las grandes vías de circulación de los vehículos fuera de estas unidades conectando las entre si. Su obra gira en torno al planeamiento urbano desde el punto de vista del peatón y no desde la perspectiva del automóvil, al contrario de como en aquel momento empezaba a planearse. Perry incide sobre la idea de las distancias asequibles para ser recorridas a pie, estableciendo distancias máximas para la situación de los equipamientos públicos y oponiéndose a la zonificación, que causa que los recorridos sean tan grandes que hacen necesaria la utilización de alguna clase de vehículo para poder salvar dichas distancias. Perry defiende que el tráfico de vehículos debe de contornear la ciudad dejando las vías interiores como disuasorias del tráfico para garantizar la seguridad peatonal, (Perry, 1929).

Se puede comprobar la influencia de Perry en muchos de los proyectos de **espacio público** de las últimas décadas. Un ejemplo de la influencia de Perry es la transformación urbana de la ciudad de Pontevedra seleccionada como caso de estudio en este trabajo. Esta influencia es reconocida por las propias instituciones municipales impulsoras de esta transformación. En Pontevedra se ha eliminado la mayor parte del tráfico de vehículos del centro urbano el cual ha sido desviados a nuevas vías que contornan la ciudad.

Una de las primeras críticas hacia el urbanismo del Movimiento Moderno fue **Jane Jacobs**. En 1961 se pública su obra más influyente "**The Death and Life of Great American Cities**". Como Perry, Jane Jacobs también criticara el suburbio americano, pero ella lo hace con mayor profundidad y un lenguaje más reaccionario. En su libro afirma que es una obra en ataque al "urbanismo ortodoxo" refiriendo se al urbanismo funcionalista, es decir aquel influenciado por la Carta de Atenas y por la Ciudad Jardín:

This book is an attack on current city planning and rebuilding. It is also, and mostly, an attempt to introduce new principles of city planning and rebuilding,[…]. My attack is not […] about Fashions in design. It is an attack, rather, on the principles and aims that have shaped modern, orthodox city planning and rebuilding (Jacobs, 1961, p.3).

Jane Jacobs además de ser una teórica critica con las ideas del urbanismo funcionalista fue una activista en contra del urbanismo impuesto por los planeadores urbanos y promotores; enfrentando se con Robert Moses el mayor impulsor de grandes proyectos urbanos de la ciudad de Nueva York de aquel tiempo. Criticaba de este tipo de urbanismo: el nulo interés por el lugar, los fines lucrativos del mismo etc. Igualmente era muy crítica con falta de "calidad" de las intervenciones de los urbanistas funcionalistas por estar vinculadas al vehículo y olvidar la vida urbana del **espacio público**. La calle se convertirá en un elemento de conexión entre un punto u otro de la ciudad. Por otra parte, Jacobs también estaba en desacuerdo con la macro escala que planteaba el urbanismo funcionalista, (Jacobs,1961).

Jacobs era defensora de la vida urbana, por eso era partidaria de la mezcla de

usos. Prefería comercios locales de barrio para contribuir a la economía de las propias personas del vecindario y también porque según ella estos negocios propiciaban la vida social del barrio. Debido a que las personas de estos negocios pueden desarrollar un vínculo con el resto de los vecinos del barrio, ya que conservan sus puestos de trabajo. Jacobs hace hincapié en el papel que los comerciantes juegan en la vigilancia del vecindario contribuyendo a su seguridad. Es partidaria de que los barrios tengan cierta independencia de las ciudades a las que pertenecen. El barrio es visto como el lugar donde se da la vida social. Porque las personas de las grandes ciudades se relacionan fundamentalmente con las personas de su mismo barrio. Jacobs es la defensora del barrio por excelencia. No considerando barrio a las urbanizaciones residencial tipo suburbio ya que funcionan como "ciudades dormitorio" y que por lo tanto no hay vida en su deficiente **espacio público**, (Jacobs, 1961).

Tras la publicación de "The Death and Life of Great American Cities" Jane Jacobs fue criticada por sus detractores, que alegaban que ella no podía hacer esas críticas sin tener formación en urbanismo y sin haber realizado estudios que pudieran verificar sus hipótesis. Pero inspiro a otros muchos teóricos: sociólogos, psicopedagogos, arquitectos y urbanistas etc, que reafirmaron lo que ella defendía en su obra. Las ideas de Jane Jacobs, a día de hoy, siguen siendo fuente de inspiración para muchas actuaciones de **espacio público**. Como pueden ser los casos de estudio seleccionados para esta disertación como el Plan de la Superislas de Barcelona, la transformación urbana de la ciudad de Pontevedra o el proyecto Merwe de Utrecht. En el caso de Pontevedra es reconocida la influencia de Jane Jacobs por las instituciones municipales impulsoras de dicha transformación. Para Muxí Martinez & Gutiérrez Valdivia (2011) y Delgado (2011), las ideas de Jane Jacobs siguen estando vigentes en el panorama urbano actual.

Además de Clarence Perry y Jane Jacobs, también el filósofo, sociólogo e historiador estadounidense **Lewis Mumford** crítica el urbanismo americano basado en los suburbios.

De la década de 1960 también destacan obras europeas como **"Traffic in Towns"** de 1963 del ingeniero civil y urbanista ingles **Sir Colin Buchanan.** Que si bien no ejerce una crítica hacia el urbanismo, o su crítica no es tan evidente como la de otros teóricos, él establece un volumen máximo de tráfico que una calle puede

soportar sin comprometer la vida social. Y por lo tanto de alguna amanera esta demostrando una preocupación por la vida urbana de las calles de la cual carecían los urbanistas del Movimiento Moderno. En su obra desarrolla el concepto de "capacidad ambiental", que hace referencia a este máximo volumen que una determinada calle pude asumir sin comprometer la calidad de vida de sus residentes.

Su informe sobre el tráfico en las ciudades hoy es universalmente aceptado y tiene una gran influencia en el diseño del **espacio público**. Tal es así que tanto los impulsores del Plan Superislas de Barcelona como los de la transformación urbana de Pontevedra afirman haberse inspirado en esta obra para desarrollar sus respectivos modelos urbanos.

En 1965 es publicado un texto muy crítico con las ciudades planeadas según la Carta de Atenas o según cualquier otra forma de urbanismo racionalista, se trata del texto del arquitecto inglés y estadounidense **Christopher Wolfgang Alexander** "**City is Not a Tree**". En el cual critica de los urbanistas funcionalistas su escasa o nula capacidad de poder comprender las complejidades de la ciudad. Que según Alexander esta complejidad es lo que propicia la vida urbana, así como la belleza y la harmonía de la ciudad. Este es un texto influyente en el urbanismo, es posible que haya cierta influencia de este texto en la idea teórica que hay detrás del Plan de Superislas de Barcelona.

En 1977 publica una obra titulada "**A Pattern Language**" con junto con Sara Ishikawa, Murray Silverstein, Max Jacobson, Ingrid King, y Shlomo Angel. En la cual se defiende el diseño de las ciudades entendiendo la relación que guardan con la vida urbana y con el **espacio público**.

Quizás la obra más influyente publicada en la década de 1960 en Estados Unidos sea "The Death and Life of Great American Cities" de Jane Jacobs y su homóloga en Europa sea la obra del filósofo francés **Henri Lefebvre** que en 1968 publica "**Le Droit à la ville**". Al igual que Jacobs tampoco contaba con formación en urbanismo y fue fuertemente criticado por sus detractores. Pero a pesar de eso igualmente su obra tuvo una gran influencia en el urbanismo posterior. Al igual que Jacobs, Lefebvre realiza una fuerte crítica hacia el urbanismo funcionalista, criticando la Carta de Atenas.

A diferencia de Jacobs, Lefebvre si hace referencia en su libro a la estructura política y social, cuestión fundamental para la comprensión de los problemas urbanos, que es ignorada por Jacobs. Critica al igual que Jacobs las urbanizaciones periféricas tipo suburbio.

Lefebvre además de la crítica hacia el urbanismo de aquel entonces reflexiona profundamente sobre el y lo clasifica en tres tipos:

- "El urbanismo de los hombres de buena voluntad": Se refiere al urbanismo de los urbanistas, arquitectos, etc. Es decir, el urbanismo funcionalista, realizado por los arquitectos del Movimiento Moderno. Dice de estos urbanistas que pretenden construir a "**escala humana**" para "los hombres". Dice de los proyectos que están vinculados al antiguo "humanismo clásico", y que pretenden construir edificios y ciudades a "**escala humana**". Lefebvre llama la atención de que el hombre ya ha cambiado la escala, a la escala de la máquina. Por lo tanto, acusa a este tipo de urbanismo de estar sobredimensionado. En esta clasificación se demuestra que Lefebvre es uno de los primeros en ser consciente del conceto de **escala humana** y del distanciamiento del urbanismo de la Carta de Atenas de este concepto, así como la incoherencia en el uso de la terminología **escala humana** en dicho documento.

- "El urbanismo de los administradores vinculados al sector público": Se refiere al urbanismo tecnocrático, probablemente se refiera más concretamente al urbanismo llevado a cabo por los ayuntamientos, las leyes de urbanismo, planes municipales de ordenación, ordenanzas urbanísticas, concejales de urbanismo, alcaldes, políticos en general etc.

- "El urbanismo de los promotores": Referentes a los promotores inmobiliarios, empresarios etc. Dice de estos que su único interés es lucrarse a costa del urbanismo.

Lefebvre se posiciona en contra de cualquiera de estos tres grupos, Lefebvre (1968).

Hasta 1980 los teóricos estaban más preocupados por ejercer una crítica hacia el denominado urbanismo funcionalista, pero sin realmente analizar con estudios rigurosos los factores causantes del fracaso de este tipo de urbanismo. En este año el sociólogo y urbanista estadounidense **William H Whyte** publica su obra "**The Social Life of Small Urban Spaces**" la cual constituye un referente aún hoy para los estudiosos de la vida urbana en el **espacio público**. También fue una obra influyente en urbanismo. En "The Social Life of Small Urban Spaces" Whyte demuestra a través de la observación y la toma de fotos y videos; que la vida urbana se da mejor en los espacios pequeños, ya que estos resultan más

acogedores. Analiza sobre todo los parques y las plazas de Nueva York por ser la ciudad donde el residía. Igualmente, también analiza otras ciudades de Estados Unidos.

Jane Jacobs al igual que Whyte también vivía en Nueva York por lo que sus observaciones también estaban centradas en esta ciudad. Pero a diferencia de Jacobs, Whyte es urbanista y realiza investigaciones basadas en estudios rigurosos con el fin de analizar los movimientos de las personas, por lo tanto, sus conclusiones están mejor fundamentadas a diferencia de Jacobs. Whyte hace una reflexión sobre los **espacios públicos** que ya llevan existiendo mucho tiempo por lo tanto puede reflexionar sobre el buen o mal funcionamiento de distintos **espacios públicos** de la ciudad. En cambio, Jacobs además de comentar sobre el funcionamiento de diferentes **espacios públicos** que ella conoce, ella va mucho más allá, argumentando una fuerte crítica hacia las tendencias urbanísticas de su tiempo. Jacobs critica con gran dureza los planes de los planeadores urbanos, promotores, ayuntamientos etc. No existe critica o no está tan clara en el libro de Whyte, ni existe un interés sobre los nuevos proyectos que se estaban llevando a cabo en aquel tiempo. Whyte simplemente se dedica a estudiar el funcionamiento de los espacios de uso público pequeños: donde se sitúan las personas, que actividades realizan etc. Más bien se trata de un estudio del comportamiento humano en relación con el **espacio público**. Whyte concluye que los espacios pequeños funcionan mejor en términos de vida urbana en ellos. Por este motivo su obra demostró que la mega escala de las intervenciones del urbanismo del Movimiento Moderno, no funcionaban en cuanto a vida urbana del **espacio público**, por lo tanto, de algún modo su libro constituye una crítica hacia este tipo de urbanismo.

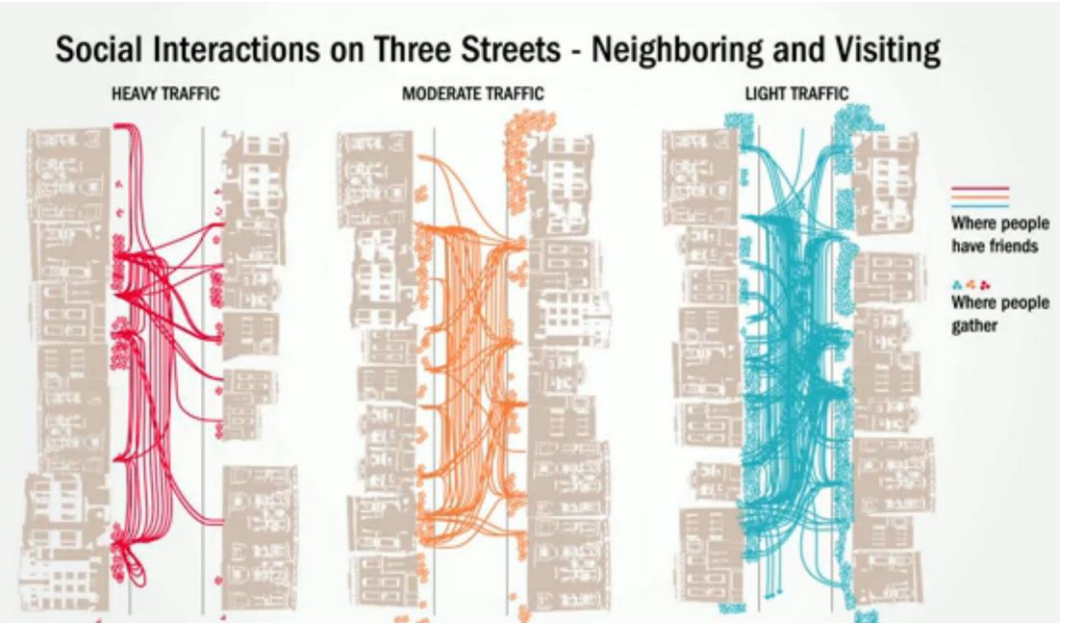


Figura 7: Interaciones sociales en función del tráfico de vehículos de los estudios de Appleyard en Livable Streets.

En una línea muy parecida a la de Whyte; el arquitecto y urbanista estadounidense Donald Appleyard publica en 1981 su obra “Livable Streets”, en la que también realiza estudios sobre el espacio público. En “Livable Streets”, Appleyard escoge a la ciudad de San Francisco como caso de estudio. En ella analiza la relación del tráfico peatonal con el tráfico de vehículos y la relación de las actividades e interacciones sociales con el volumen de vehículos. Concluyendo que cuanto menos vehículos, más tránsito peatonal hay; y cuanto más tránsito peatonal hay, aumentan las interacciones con otras personas y las actividades de socialización. En el caso de la transformación urbana de Pontevedra las propias instituciones municipales implicadas en la citada transformación aseguran haberse inspirado en esta obra. La inspiración también está clara en proyectos como el de las Superislas de Barcelona.

En 1982 Appleyard junto con **Allan Jacobs** publican el manifiesto “**Toward an Urban Design Manifesto**”. Se trata de un manifiesto en contra de los CIAM, el Movimiento Moderno y la Ciudad Jardín. En el manifiesto establecen principios para un nuevo urbanismo basado en las cualidades de las ciudades tradicionales como: la ciudad compacta, la mezcla de usos etc. Poniendo el foco en la dimensión psicológica y social de estas mostrando preocupaciones en los siguientes temas: **espacio público** para todas las personas, autenticidad, el

significado de la ciudad y el **espacio público**, el disfrute de participar en la vida de la ciudad etc.

En 1985 Allan Jacobs publica un libro, el cual también trata sobre la realización de estudios sobre la vida urbana defendiendo la técnica de la "observación sistemática", titulado "**Looking at Cities**". En 1993 publica su obra "**Great Streets**" la cual reúne estudios sobre calles, donde Jacobs analiza los factores físicos, los factores climáticos, la vida en el **espacio público** etc. Allan Jacobs junto con **Jan Gehl**, Donald Appleyard y **Bill Hiller**, es uno de los pioneros en los estudios de la vida en el **espacio público**. En esta obra Jacobs critica a los urbanistas funcionalistas que los acusa de estar únicamente preocupados por la correcta circulación de vehículos por la calle y no estar preocupados por los **espacios públicos** para las personas.

"Great Streets" es otra de las obras mencionadas por las instituciones públicas municipales de Pontevedra como fuente de inspiración para la transformación urbana de la ciudad. Y probablemente haya influido en otros muchos más proyectos de **espacio público** de los últimos tiempos.

Los críticos hasta ahora citados son fundamentalmente teóricos; ni tan siquiera todos son arquitectos. Por lo que algunos de ellos no han podido poner en práctica en forma de proyecto de urbanismo o de **espacio público** sus principios; sin embargo, sus obras han influido a otros arquitectos en sus proyectos de urbanismo. Pero si hay un arquitecto que destaca tanto por sus obras criticas escritas como por sus proyectos de urbanismo y **espacio público** innovadores, es el arquitecto danés Jan Gehl. Gehl comenzó siendo un estudioso de la vida urbana en el **espacio público**. En la actualidad su estudio de urbanismo "Gehl People" continúa realizando numerosos estudios en este ámbito, así como proyectos de urbanismo y **espacio público** en ciudades de todo el mundo.

En 1966 Gehl recibió una beca de KADK para estudiar "la forma y el uso del **espacio público**". De este estudio saca su libro "**Livet mellem husene**" (La vida entre los edificios), que fue publicado en 1971. Gehl se dio a conocer en el panorama internacional a raíz de la traducción de esta obra al inglés en 1987 como "Life Between Buildings: Using Public Space". No será hasta 2006 que se traducirá al español a partir de la quinta edición en ingles

del año 2003 como “La **Humanización** del **espacio público**: la vida social entre los edificios”.

Gehl reunió los principios defendidos por los nuevos teóricos del urbanismo en contraposición de los principios expuestos por la Carta de Atenas, con el término “**human scale**” (**escala humana**), que como bien ya ha sido mencionado aparece citado en dicho documento. Gehl nacido en 1936 pertenece a la generación posterior de los primeros críticos hacia el Movimiento Moderno, por lo que Gehl pudo estudiar a estos críticos. Según Gehl, Jane Jacobs fue quien más le inspiro en su trabajo y comparte una gran admiración por ella según sus propias declaraciones. Gehl al contar con la perspectiva del tiempo, que no podían tener los primeros que alzaron su voz contra el urbanismo funcionalista, es consciente de que todos ellos giran en torno a unas ideas comunes que Gehl comparte. Por ello Gehl reúne las ideas en el concepto que el desarrolla de “**human scale**”, de Jane Jacobs y otros críticos a los que él también reconoce su admiración como pueden ser, William H Whyte, Donald Appleyard, Léon y Rob Krier, Thomas Gordon Cullen, Aldo Rossi, Christopher Wolfgang Alexander, Allan Jacobs, Clare Cooper Marcus, ya que son mencionados en sus obras. Para Gehl este concepto de **escala humana** es diseñar las ciudades desde el punto de vistas de las personas, es decir desde el punto de vista del viandante. Según Gehl el concepto de **escala humana** se desarrolla en cuatro puntos principales que son:

- En primer lugar, este concepto, hace referencia al significado más literal, el de la propia escala de los elementos, es decir, el dimensionamiento de los mismo. Ya sean edificios, calles, plazas, zonas verdes etc. Los urbanistas funcionalistas defendían la construcción de edificios altos que según Gehl son de una escala muy grande en comparación con la escala de un ser humano, por eso dificulta o imposibilita la relación de las personas del interior de los edificios con las de la calle y viceversa. Además, los edificios altos aumentan la incidencia de viento en el **espacio público** lo que resulta incómodo para las personas. Los funcionalistas defienden las calles anchas para garantizar la correcta circulación del vehículo y aparcamiento de los mismos, así como la entrada de sol a los edificios de gran altura. Gehl sostiene que las calles anchas son psicológicamente menos atrayentes para la vida urbana en ellas. Además de presentar condicionantes físicas que dificultan la vida urbana. Como la mayor incidencia de viento y menor protección contra el sol. Dificultando también las interacciones entre las

personas por las excesivas distancias entre ellas. Lo mismo sucede con las plazas sobredimensionadas o los espacios verdes también sobredimensionados y de diseño deficiente.

- En segundo lugar, este concepto hace referencia a diseñar la ciudad desde el punto de vista del individuo humano. Los funcionalistas sin embargo defendían el diseño de las ciudades dando gran prioridad la máquina (vehículos), Gehl defiende el sentido inverso de prioridades a las establecidas por los funcionalistas.

- En tercer lugar, este concepto hace referencia a la propia configuración espacial de las ciudades. Si los funcionalistas diseñaban las ciudades desde el punto de vista de la máquina (el avión, o el coche), se podría decir que utilizaban una escala área. Todo parece perfectamente ordenado desde una gran escala, y desde el interior de los vehículos, por su velocidad, no se llega a apreciar la simpleza real de este tipo de urbanismo. Pero según Gehl mientras la escala y la velocidad se van reduciendo, el conjunto va perdiendo interés, porque no va ganando en detalle (a menor escala no se visualiza mayor información) y se percibe su sobredimensionamiento. Por lo que Gehl defiende un tipo de urbanismo que se vea interesante desde la escala de una persona, es decir que se vea interesante desde el punto de vista de un ser humano aproximadamente a 1’50m de altura, que es la distancia aproximada del suelo a los ojos y desde la velocidad de un peatón que es aproximadamente de 5km/h.

- En cuarto lugar, este concepto hace referencia a las relaciones humanas. Los funcionalistas y la industria del automóvil provocaron el exceso de vehículos en las ciudades, lo cual según demuestran los estudios de Appleyard, dificultan las actividades de los peatones. Así como también dificultan o imposibilitan muchas otras actividades vinculadas a la socialización entre personas en el **espacio público**.

Esta definición de “**Human Scale**” contemplando estos cuatro puntos, fue relatada por Jan Gehl en 2015 durante la conferencia “In Search of the Human Scale”. Igualmente, hace mención a estos cuatro puntos en su libro “Cities for people” (2010). Este conceto pudo ser ampliado por otros teóricos y arquitectos ya que Gehl tiene una gran influencia sobre el urbanismo más reciente.

En una entrevista realizada a Jan Gehl por Rodrigo Alonso el 21 de mayo de 2017 para la revista “City Manager” se le realizo la siguiente pregunta a Gehl “¿Qué debemos entender por ciudades a **escala humana**?” a lo que Gehl respondió:

“*Cuando hablo de este concepto tomo como punto de partida los sentidos humanos y cómo nosotros, las personas, nos movemos. El hombre, por supuesto, es un ente andante y nuestros sentidos, y todo, está organizado muy bien para una gente que camina hasta cinco kilómetros por hora.*

Las ciudades antiguas fueron hechas para que este homo sapiens se sintiera cómodo. Los espacios no eran demasiado amplios ni grandes, por eso el hombre siempre estuvo muy cómodo.

En las antiguas metrópolis todo estaba hecho de acuerdo y a la medida de él, pero después de la introducción del modernismo y del automóvil cada escala fue derrumbada; pasamos de tener una arquitectura de cinco kilómetros por hora a ciudades enteras de 60 kilómetros por hora; esto implica calles anchas, anuncios grandes, edificios altos, donde no se puede ver nada a detalle si te mueves rápido.

Entonces, el modernismo y el motorismo han confundido mucho a los arquitectos y a los planificadores con respecto a lo que sería una escala cómoda para los seres humanos. He estudiado este tema durante mucho tiempo porque en verdad creo que en los últimos 50 años los planificadores y los arquitectos han olvidado lo que es una buena escala para el ser humano. En la antigüedad, las personas sabían muy bien qué hacer” (Gehl, 2017).

Concluyendo, Jane Jacobs probablemente sea la mayor referencia para Jan Gehl, la persona que más le influyo. Pero Jane Jacobs fue una pionera. Fue una de las primeras personas en criticar el urbanismo funcionalista a pesar de no tener formación en urbanismo o arquitectura. Gehl ya vivió en un tiempo postmodernista donde ya existían más críticos tanto teóricos como otros numerosos urbanistas y arquitectos que a través de sus proyectos se distanciaban o rompían totalmente con el urbanismo funcionalista, algunos anteriores a Gehl y otros contemporáneos a él. Las reflexiones de Jane Jacobs fueron contrastadas con rigurosos estudios realizados años más tarde tanto por Whyte, por

Appleyard y por Bill Hiller. Además, Gehl trata la cuestión del clima al igual que hacía Whyte, teniendo además en consideración el tema de la contaminación y el cambio climático, cuestión que es de reciente conciencia entre la sociedad. Gehl al igual que Whyte analiza cuales son los espacios que las personas eligen para sentarse o estar de pie. Gehl también es el primero en tener en cuenta los factores tiempo y velocidad (espacio entre tiempo). No solo pone atención en el número de actividades, sino que también estudia la duración de las mismas, y las características del espacio en que se realizan, además de la velocidad de circulación en relación a la percepción del espacio. Y como la velocidad también repercute en los posibles peligros que podría causar una velocidad excesiva en el espacio público.

The funcionalists made no mention of the psychological and social aspects of the desing of buildings or public spaces. This lack of interest is also evidente regarding the public spaces. That building design could influence play activities, contact patterns, and meeting possibilities, to name a few examples, was not considered. Funcionalims was a distinctly physically and materially oriented planning ideology. One of the most noticeable effects of this ideology was that streets and squares disappeared from the new building projects and the new cities. (Gehl, 1987, p.45)

Conviene destacar también la obra de Gehl sobre el tema específico de diseñar ciudades para las personas publicada en 2010 "**Cities for people**" y la obra que trata específicamente de cómo se deben de realizar los estudios de la vida urbana en el **espacio público**, "**How to study public life**" publicada en 2013.

Jan Gehl ha contribuido a la transformación del **espacio público** de su ciudad, Copenhague, así como ha impulsado la transformación de muchas ciudades europeas bien porque directamente él ha realizado proyectos y estudios para diversas ciudades, o bien porque otros arquitectos se vieron inspirados por él. El Plan Superislas de Barcelona atribuido al psicólogo y biólogo director de la Agencia Ecológica Urbana de Barcelona, Salvador Rueda, tomo como idea base para el proyecto uno de los principios defendidos por Gehl, que se basa en la transición de unos espacios con otros estableciendo diferentes **jerarquías de calles y de otros espacios públicos**. Este también es el tema recurrente en el texto "City is not a tree" de Christopher Wolfgang Alexander. Los redactores del proyecto Merwede de Utrecht dicen haberse inspirado en las ideas tanto de Jan Gehl como de

Jane Jacobs calificando su proyecto de un “renacimiento” de las ideas de estos dos teóricos.

In conclusion mention should be made of flowing, gentle transitions between the various categories of public spaces. It is expedient and often important that transitions, for example, between city astreet and residential group, are indicated physically, but at same time it is important that the indication is not so firm a demarcation that it prevents contacts with the outside world. (Gehl, 1987, p.61).

Todos los críticos anteriormente mencionados han influido en el panorama internacional, y muchos de ellos, también han influido en España como se ha relatado. Pero si hay uno que ha tenido una fuerte influencia en el contexto gallego es el psicopedagogo italiano **Francesco Tonucci.** Su obra “**La Città Dei Bambini: Un modo nuevo di pensare la citt’a**” de 2005 ha tenido un fuerte impacto en los proyectos de **espacio público** de los últimos años en Galicia. Dicha obra fue publicada en gallego en 2014 como “A cidade dos menos: Un xeito novo de pensar a cidade”. En su obra Tonucci actualiza las teorías de Jane Jacobs. El libro parte de un experimento que Tonucci realizo en la ciudad italiana de Fano en el año 1991. Critica en su libro como la introducción del vehículo en las ciudades arrebato el **espacio público** a los niños. Él defiende las peatonalizaciones de las ciudades, pero no las peatonalizaciones estrictas en las cuales se corta la calle totalmente al tráfico; si no lo que defiende, es el calmado de tráfico para que las calles puedan ser seguras para que los niños puedan jugar en ellas, (Tonucci, 2014).

A raíz del experimento de Frano se generó un proyecto internacional comenzado en 1996 denominado “La Città Dei Bambini”. El proyecto está impulsado por el Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR); que en 1996 constituyo un grupo de investigación para el proyecto internacional. De este proyecto surgió el Laboratorio Internacional de La Città Dei Bambini que lleva a cabo actividades de investigación y promueve el mencionado proyecto junto con las administraciones de las ciudades. De hecho, el propio Tonucci reconoció en una entrevista la dimensión política de sus ideas las cuales podían realizarse para ganar votos, además afirmo haber tratado con gobiernos locales para la implantación de su visión en diferentes ciudades (Tonucci, 2013). La propia página web del proyecto internacional reconoce la dimensión política de dicho proyecto, “El proyecto tiene como interlocutor

inmediato al alcalde y a su Junta Municipal ya que, por su transversalidad, están interesados e implicados todos los sectores de la administración". Para Tonucci hay que convencer a las personas que tienen el poder, en este caso los gobiernos, para poder implantar sus ideas, es mencionado en la citada entrevista. Es por ello que Tonucci parece tener una fuerte influencia más que ningún otro en los proyectos cuya iniciativa parte de los gobiernos locales. Y es importante destacar en esta cuestión que si no la totalidad, la inmensa mayoría de las actuaciones de reforma del **espacio público** llevadas a cabo en Galicia son iniciativa de los gobiernos municipales que las promocionan en sus programas electorales.

Además, el proyecto internacional de la ciudad de los niños incluye una red de ciudades que realizan intervenciones siguiendo los principios de Tonucci. La mayor parte de ciudades que pertenecen a esta red internacional se restringe a tres países, Argentina, España e Italia, existiendo alguna ciudad más en algún otro país. En España la segunda comunidad autónoma que más ciudades tiene es Galicia con dos; que son los municipios de Catoira y A Guarda. La mayoría de las comunidades autónomas no tienen ningún municipio en esta red. Queda comprobada por lo tanto la especial influencia de Tonucci en el contexto gallego. Dicha influencia tal vez se deba en parte a que esta obra fue una de las fuentes de inspiración para la transformación urbana de Pontevedra, así es afirmado por las propias instituciones municipales. La transformación del **espacio público** de Pontevedra recibió números premios tanto nacionales como internacionales, lo que le hizo ganar fama a este tipo de actuaciones en el **espacio público**. Por lo que otros municipios gallegos decidieron también transformar su **espacio público** del mismo modo que Pontevedra, siguiendo los principios defendidos por Tonucci. El propio Tonucci ha defendido públicamente la transformación urbana de Pontevedra en la entrevista anteriormente mencionada. Aunque curiosamente el municipio de Pontevedra no se encuentra en la red de municipios del proyecto del Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione. La edición al gallego de la obra de Tonucci comienza con un prólogo del actual alcalde de Pontevedra, Miguel Anxo Fernández Lores, alabando las enseñanzas de Tonucci. Y continua con otro prólogo del propio Tonucci alabando la transformación del centro urbano de Pontevedra. Es también un hecho llamativo que igualmente demuestra la fuerte influencia de esta obra en el contexto gallego; pues si bien las diferentes obras mencionadas en este capítulo de relevancia internacional incluso algunas también relevantes para la historia del urbanismo, no existen

ejemplares de ellas en las bibliotecas públicas de Galicia. No sucede lo mismo con la obra de Tonucci, de la cual existen multitud de ejemplares en la red de bibliotecas de la Xunta de Galicia tanto de la edición en español como de la edición en gallego.

Los países precursores de la transformación del **espacio público** de las ciudades europeas son nórdicos por la influencia de Jan Gehl. Estos países del norte de Europa comenzaron a transformar su **espacio público** en las décadas de 1970 y 1980. En aquella época España aún estaba saliendo de una dictadura que había durado más de cuarenta años. Por lo que estas ideas acabaron llegando más tarde. En 1998 el Ministerio de Fomento español pública "**Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana**" obra escrita por Alfonso Sanz que recoge las primeras experiencias europeas, holandesas y danesas, orientadas a cambiar la movilidad en ciudades, tratando de aplicarlas al contexto español. Esta obra es otra de las fuentes de inspiración para la transformación urbana de Pontevedra, así es afirmado por las instituciones municipales. Las ideas de este libro se ven reflejadas a lo largo de la transformación urbana de Pontevedra ya que todas las intervenciones tratan de calmar el tráfico. Pero probablemente esta obra sea la fuente de inspiración de muchos otros proyectos similares en España. Ya que justo en esta época es cuando se inician las primeras transformaciones del **espacio público** en España, destacando la de Pontevedra iniciada un año después de la publicación de la mencionada obra. Similares a la obra de Alfonso Sanz en Galicia también se han publicado obras orientadas a cambiar la movilidad de las ciudades gallegas, así como a la mejora de los espacios público; destacan: "Guía Básica de Espacios Públicos y Movilidad Amable" (Deputación de Pontevedra 2017), y "Guía de Boas Prácticas en Intervencións en Espazos Públicos" (Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda, Xunta de Galicia 2020).

Una de las figuras más destacadas en la cuestión del **espacio público** en España, es **Jordi Borja Sebastià** sociólogo y con máster en urbanismo. De sus obras de referencia sobre **espacio público** destacan: "L'espai públic: ciutat i ciutadania" (2001) escrita junto con la arquitecta Zaida Muxí Martinez, "La Ciudad Conquistada (2003) y "Urbanismo en el siglo XXI" (2003).

Borja además de haber escrito variadas obras sobre urbanismo y **espacio público** también ha impartido múltiples conferencias sobre urbanismo y más específicamente sobre la cuestión del **espacio público**. En la conferencia "**Espacio Público** en Este Nuevo Siglo" que tuvo lugar en Argentina durante

septiembre de 2015; Borja critica al suburbio porque su **espacio público** no puede ser utilizado ya que estos están compuestos únicamente por viviendas a modo de ciudades dormitorio en la periferia, y causa la dependencia del vehículo para poder acudir a los servicios que se encuentran lejanos. Comparte la crítica al suburbio y la defensa del **espacio público** con Jane Jacobs. Igualmente coincide con Jacobs, en la idea de la seguridad de la ciudad en relación a las personas del **espacio público**, lo que Jacobs denomina “Eyes on the Streets”. Borja se opone a la ciudad dispersa (sprawl) siendo defensor por lo tanto de la ciudad compacta. Ya que la ciudad dispersa deteriora el **espacio público** porque necesita de grandes infraestructuras de vehículos que dividen a la ciudad y que impiden o dificultan el desarrollo de la vida urbana en las calles. Sus ideas sobre ciudad o sobre **espacio público** no son nuevas, estas ya eran defendidas por Jane Jacobs en los años sesenta, así como muchos otros. Pero Borja contribuyo a traer este debate a España, que hasta entonces el urbanismo todavía estaba influenciado fuertemente por el Movimiento Moderno.

Borja es uno de los mayores defensores de la democratización del urbanismo. Al igual que Jane Jacobs y Gehl defiende que las intervenciones en el **espacio público** deben contar con la participación directa de los lugareños y nunca ser impuestas desde las instituciones; idea que también es defendida en la mencionada conferencia. Esta idea además es compartida con el catedrático en urbanismo José Fariña. Borja también defiende el **espacio público** como lugar de las reivindicaciones democráticas por ello debe de ser adecuado para la concentración de personas. En la misma conferencia Borja defiende la movilidad peatonal como la preferente de los desplazamientos en la ciudad; declara “La ciudad además tiene que favorecer la movilidad peatonal” (Borja, 2015). Critica también la privatización del **espacio público** que a veces sucede en zonas peatonales por la instalación de excesivo espacio de terraza de hostelería sumada a la falta de mobiliario público.

Borja además tiene un blog personal en el que publica numerosos textos sobre **espacio público** en el que entre otras cuestiones hace incidencia en la del “derecho a la ciudad” citando a Henri Lefevre.

2.1.3 NUEVOS CONCEPTOS DE ESPACIO PÚBLICO Y NUEVAS CORRIENTES DE URBANISMO

Los críticos mencionados en el apartado anterior, como ya fue expuesto tienen una gran influencia, de modo que otras personas sobre todo profesionales de la arquitectura y el urbanismo se fueron sumando en la defensa de sus ideas. Por otra parte, han aparecido nuevos términos vinculados al urbanismo que han acuñado algunos de estos teóricos, y su origen puede ser desconocido. Algunos de estos términos también están vinculados a las nuevas corrientes de urbanismo.

Conviene realizar un repaso de los conceptos más referentes para el diseño del **espacio público** en la actualidad. Se exponen a continuación en orden alfabético:

BOTTOM- UP

Hace a que los lugareños son los que mejor conocen sus ciudades, barrios, calles etc. Por ello los planes urbanísticos, los proyectos de **espacio público**, y en general las actuaciones en el **espacio público** deben de contar con la participación directa de los lugareños. Los ciudadanos pagan con sus impuestos el **espacio público** que ellos mismo utilizan, por eso tienen derecho a decidir sobre el. El término significa literalmente “de abajo hacia arriba”. Hasta entonces el urbanismo era impuesto por los planeadores, arquitectos, autoridades, promotores etc, sin tan si quiera preocuparse si dichos planes eran adecuados o no para el lugar, si iban a alterar la vida de los vecinos etc. Algunos de los críticos que alzaron su voz contra el urbanismo impuesto por la Carta de Atenas también reivindicaron no solo un urbanismo diferente si no una forma de hacer urbanismo diferente. Gehl fue quién popularizo este término. Para Gehl los urbanistas deben de ser conocedores de las actividades de los habitantes en el **espacio público**, tendrán que realizar por lo tato estudios como los que él hace y contar con la participación democrática del vecindario. Aunque Gehl no se inventó el concepto de “Bottom-up”, este ya era defendido por Jane Jacobs que fue la pionera de las reivindicaciones vecinales, aunque ella no le otorga ningún término a esta cuestión, (Gehl,1987).

DIMENSIÓN HUMANA

Punto de vista humano. Particularmente se refiere a como se ve y se vive la ciudad desde el punto de vista de un ser humano. Concepto directamente vinculado con el de **escala humana**, (Gehl,1987).

EYES ON THE STREET

Es una terminología utilizada por Jane Jacobs referente a la vigilancia del barrio por los propios vecinos: las personas que están en las calles, las personas que miran por la ventana a la calle, las personas que trabajan en los locales comerciales, etc. En un lugar visible y vigilado se cometerán menos actos delictivos. Por este motivo entre otros Jane Jacobs defiende la vida urbana de las calles como garantía de la seguridad de las mismas, (Jacobs,1961).

En la actualidad este concepto es muy recurrente por influencia del movimiento feminista, el cual ha servido para visualizar los problemas que presentaban las ciudades diseñadas desde el punto de vista de los hombres. En la actualidad con el aumento en la incorporación de las mujeres en la profesión de urbanismo, se ha prestado mayor atención a este concepto, así como a otras cuestiones de diseño. Este concepto es tratado por la arquitecta y urbanista Zaida Muxí Martínez, aunque sin hacer referencia a la terminología que le otorgo Jane Jacobs, en la entrevista realizada por Sandra Sabatés para el programa “El Intermedio”.

HUMANIZACIÓN

En Galicia es utilizado el término “**humanización**” que puede tener cierta relación con el concepto de “**Human Scale**” referido por Jan Gehl. El término apareció en Galicia antes de la traducción al español del libro “Life Between Buildings: Using Public Space” que fue traducido en el año 2006 utilizando el término **humanización** en su título.

Mas **humanización** no es lo mismo que “**Human Scale**” (**escala humana**), aunque guarde cierta relación. Si se entiende **humanización** por lo contrario de **deshumanización**, o **humanizado** por lo contrario de **deshumanizado**, y si se entiende **deshumanizado** como sinónimo de “no lugar” (término definido por el antropólogo Marc Augé), **humanizar** por lo tanto será convertir un no lugar, en un lugar. Y esto no es a lo que hace referencia Jan

Gehl es su concepto de "**Human Scale**". Aunque **humanización** también implica hacer un lugar desde la perspectiva de un ser humano, es un término mucho más radical. El uso del término humanización en Galicia es tan extendido que se vuelve ambiguo. Se utiliza para denominar a casi todas las intervenciones en el **espacio público** que se llevan realizando en Galicia desde el 2010 debido a la puesta en marcha por la "Xunta de Galicia" del "Plan Hurbe". A partir del cual todos o en su mayoría los proyectos e intervenciones financiadas por este plan pasan a denominarse "**humanizaciones**". Y prácticamente todas las intervenciones realizadas en el **espacio público** de las ciudades gallegas están financiadas por el "Plan Hurbe". La denominación con este término de proyectos que poco o nada tienen que ver con el significado que le otorga Jan Gehl al término "**Human Scale**", hace que el término **humanización** se vea banalizado en el contexto gallego. Por lo que el libro fue traducido utilizando la palabra **humanización** porque ya era una palabra utilizada en urbanismo en España en aquel tiempo.

Siendo desconocido el momento y la razón por la que se comenzó a utilizar esta terminología aplicada en el área de urbanismo. Claramente se observa que el incremento del uso de este término en el contexto gallego se debe a la puesta en marcha del "Plan Hurbe". El término es también utilizado en el resto del territorio de España, pero no tan numerosamente utilizado como en el caso de Galicia. Ejemplo de ello es la XIV Bienal Española de Arquitectura y Urbanismo celebrada en Madrid en el año 2019 que llevó como título "Más habitar, más **humanizar**".

El término **humanizar** también es incluso utilizado en países de habla no española, como el caso de Brasil. Hay que tener en cuenta además que el libro de Gehl no fue traducido al portugués, por lo que, en este país, este término tampoco está asociado a dicho libro. La profesora de arquitectura y urbanismo Ana Caroline Rodrigues de la Unidade Central De Educação Faem Faculdade (Brasil) define el concepto "**humanizaçao**". En su definición hace referencia a una dimensión de calles adecuadas para la vida social como hacía mención también Gehl. Y a los espacios de convivencia tema tratado por Jane Jacobs, Whyte, Alexander, Appleyard, Gehl y Allan Jacobs. Igualmente hace referencia a la idea de seguridad tratada también por Jane Jacobs y Gehl. Así como la cuestión del problema con el automóvil que es tratada en mayor o menor medida por todos los críticos del urbanismo funcionalista. En este caso parece que el concepto de **humanizaçao** es igual o muy similar al de "**human scale**" (Rodrigues, 2016).

En Portugal también existe el concepto de **humanizaçao**, es mencionado en varias disertaciones del "Mestrado Integrado de Arquitectura e Urbanismo" realizadas en la última década. Igualmente, este término aparece en un artículo de la revista "Caderno do territorio" titulado "**Humanizar** o habitar e a cidade" escrito por Antonio Baptista Coelho en 2009. Este artículo trata la cuestión de la "**humanizaçao**" como idea contraria al diseño de una ciudad a escala de la máquina (automóvil). Hace mención también a la cuestión de las accesibilidades, la vida urbana y el barrio. Utiliza también el término "**re-humanizaçao**". Menciona el tema de integración tanto de personas diferentes como de actividades. Tema también tratado por Gehl. El autor del artículo cita a Jan Gehl, Gordon Cullen y Jane Jacobs como vinculados a este término. Se refiere a los barrios (vecindarios) como unidades diferenciadas dentro de la ciudad que deben de tener sus propios equipamientos y deben de ser los que concentren las actividades de socialización, idea compartida con Jane Jacobs. Trata igualmente la cuestión de la mezcla de usos que es igualmente defendida en mayor o menor medida por los críticos al urbanismo funcionalista. Menciona el término sustentabilidad tratado también por Gehl. Por lo tanto, su definición de "**humanizaçao**" es muy similar al término "**human scale**" de Gehl (Baptista, 2009).

MIXED PRIMARY USES

Jane Jacobs le otorgaba mayor importancia a los usos de la vida diaria como los pequeños negocios, poder ir a la carnicería, supermercado, etc. No teniendo para ella porque haber una mezcla de otro tipo de usos tales como: grandes superficies de oficinas, o grandes superficies comerciales, locales de ocio, edificios industriales, etc, que obligarían a utilizar el automóvil, (Jacobs,1961).

MOVILIDAD AMABLE

Es un término utilizado en España. Se refiere a un tipo de movilidad más "amble" con el medio ambiente, por lo tanto, hace referencia a la movilidad no contaminante, como la movilidad peatonal y la movilidad en bicicleta; incluso la movilidad en transporte colectivo ya que reducirá el uso del vehículo privado que conllevara la reducción de las emisiones de CO_2, (Deputación de Pontevedra, 2017).

NEW URBANISM

Es un movimiento de diseño urbano fundado en 1993 con el primer congreso de "New Urbanism" (CNU). Su texto fundacional es la "Charter of the New Urbanism". Aunque comenzó a surgir ya en la década de 1970 con la nueva visión urbana y los nuevos modelos teóricos de reconstrucción de las ciudades europeas por Léon Krier y las teorías extraídas del libro "A Pattern Language" de Christopher Wolfgang Alexander (1977). Esta corriente intenta dar una respuesta a los problemas causados por la expansión de las ciudades tras la Segunda Guerra Mundial, momento en el que se puso en práctica el urbanismo funcionalista. Este grupo defiende la recuperación de la esencia de las ciudades anteriores al desarrollo del Movimiento Moderno, pero sin ignorar las necesidades de la sociedad actual. También pretenden revertir la zonificación de la planificación urbanística causada por la aplicación de la Carta de Atenas. Igualmente, este grupo esta preocupado por la recuperación de la **escala humana** que para ellos se encuentra en la ciudad tradicional /clásica, (Mawromatis, 2015).

PLACEMAKING

Es un término referente al planeamiento y diseño de los **espacios públicos**. Tiene la intención de crear **espacios públicos** que fomenten la salud, la felicidad, y el bienestar de las personas. "Placemaking" es al mismo tiempo un proceso y una filosofía que hace uso de los principios del diseño urbano. Trata de diseñar el **espacio público** desde la escala del viandante, es decir la **escala humana**. Intentando cambiar los malos hábitos en la ciudad como puede ser el excesivo uso del vehículo privado etc. Imponiendo nuevos hábitos más sostenibles y saludables como caminar, utilizar la bicicleta etc.

El concepto de "Placemaking" deriva de Jane Jacobs y William H. Whyte, aunque ellos no utilizasen ninguna terminología específica para denominarlo. El término "Placemaking" comenzó a utilizarse por primera vez en la década de 1970 por urbanistas, arquitectos y arquitectos paisajistas para describir el proceso de creación de **espacios públicos** tales como: plazas, parques, calles, paseos marítimos etc que atraían a las personas por ser interesantes y agradables.

"Placemaking" es más que un simple concepto de urbanismo, sino que se ha convertido en un movimiento de diseño de **espacio público** en si mismo vinculado

al “Project for Public Life” (PPL). El propio ayuntamiento de Pontevedra reconoce la influencia de este movimiento en la transformación urbana de la ciudad.

El movimiento “Placemaking” también está directamente vinculado al arte urbano. Defiende la inclusión social y la organización en comunidades. Pone el foco en las calles como **espacio público** principal al igual que defendía Jane Jacobs. Apostando por calles habitables, seguras donde exista la posibilidad de diferentes opciones de transporte, interacciones entre los residentes, etc. Este grupo es especialmente partidario de utilizar las redes sociales y en general los medios digitales como herramienta para darse a conocer, generar debates etc. Algunos de los teóricos que han impulsado este movimiento son Jan Gehl y Allan Jacobs, entre otros. Esta corriente está inspirada por la obra de Jane Jacobs “The Death and Life of Great American Cities” (Perrault, 2020).

PEATONALIZACIÓN

Es un término muy extendido en España. Hace referencia a cerrar una calle o una plaza al tráfico solo permitiendo el tránsito de vehículos para acceder a los aparcamientos subterráneos de los edificios, vehículos de carga y descarga y vehículos de emergencia. También puede hacer referencia al calmado de tráfico de una calle, a esto se le suele llamar peatonalización parcial; puede implicar restricciones en el tráfico tales como que los vehículos pueden circular respetando una velocidad baja máxima de circulación. Normalmente si la peatonalización es definitiva se acompaña de un cambio del pavimento para otro más apropiado al peatón. Normalmente se suele llevar a cabo en los centros urbanos en aquellas calles donde se encuentran la mayor parte de comercios y locales de hostelería, porque una de las finalidades de las peatonalizaciones es reactivar el comercio local, ya que se ha demostrado que cuantas más personas circularan por una calle el consumo aumenta. Por este motivo se suelen realizar este tipo de intervenciones sobre todo en zonas turísticas y comerciales. A veces las intervenciones de peatonalización pueden ir acompañadas de la implementación de mobiliario público (bancos, jardineras, fuentes etc.) y arbolado. Pero no necesariamente, a veces simplemente es referido este término al exclusivo cierre de una calle al tráfico de vehículos, como se ha podido contrastar en diversos proyectos de este tipo. Las peatonalizaciones

tienen sobre todo una finalidad económica. En Galicia posteriormente al año 2010 (año de aprobación del primer Plan Hurbe) este tipo de intervenciones pasaron a denominarse “humanizaciones”, abandonando el término peatonalización que era el utilizado anteriormente al mencionado plan.

También existe en ingles el término “pedestrianization” pero es poco utilizado, es más utilizado el término “carfree” que hace referencia justo a este concepto.

WOONERF

Es un término que comenzó a ser utilizado en Holanda para denominar a un espacio urbano donde conviven vehículos, peatones, bicicletas etc. Pudiendo los niños jugar en la vía pública. No existe una separación del transporte, se imponen restricciones de velocidad para que el espacio no sea peligroso y tenga condiciones suficientes para hacer posible la vida pública. Es similar a lo que se denomina como peatonalización parcial en España o “shared space” en países de habla inglesa. En un espacio woonerf los vehículos a motor deberán de circular a la misma velocidad de un peatón o similar. Normalmente solo son permitidos los vehículos particulares y pequeños vehículos de mercancías. Puede estar permitido aparcar en la vía pública siempre y cuando el estacionamiento no sea obstructivo ni invasivo. Las restricciones de circulación se llevan a cabo mediante el diseño del **espacio público** como por ejemplo colocar obstáculos como maceteros para que los vehículos circulen a escasa velocidad, así como un pavimento adecuado al peatón y no adecuado para grandes velocidades de circulación, trazado de la calle para evitar la velocidad excesiva, implementación de mobiliario urbano que también sirva de obstáculo para los vehículos, etc. Todas estas medidas tienen por finalidad crear una “zona recreativa”.

A finales de la década de 1960 se pone en práctica los primeros espacios Woonerf en Holanda. Siendo en la actualidad muy común este tipo de espacios en ese país. Este concepto fue extendido a otros países de todo el mundo, pero con diversas terminologías como: Gångfartsområde (velocidad de paso) en Suecia, zone résidentielle (zona residencial) en Francia, shared zones (zonas compartidas) en Australia y Nueva Zelanda etc. Los Woonerf han sido implementados de manera temporal durante la pandemia de la Covid-19 para que las personas tengan mayor espacio para garantizar la distancia de seguridad (entre 1’5 y 2 metros entre personas). Estos Woonerf temporales fueron implementados en los centros

urbanos como el de la ciudad de Vigo. Se identifican con la señal internacional de Woonerf.



Figura 8: Diferentes señales de Woonerf en distintos países y en distintas décadas.

2.1.4 PROYECTOS Y ACTUACIONES RECIENTES EN EL ESPACIO PÚBLICO

Muchas ciudades europeas a partir de la década de 1970 revirtieron los cambios en el **espacio público** que habían sido realizados para adaptar las ciudades al automóvil; volviendo a recupera el **espacio público** para el uso y disfrute de los ciudadanos. Jan Gehl cita ejemplos de estas transformaciones en el **espacio público** en su libro “Life between buildings: using public space” (1987); de ciudades de países como Dinamarca, Suecia, Holanda etc. También menciona numerosos proyectos de nuevas urbanizaciones diseñadas desde el punto de vista del peatón; algunas totalmente peatonales y otras semipeatonales que se fueron realizando durante las décadas de 1970 y 1980 en su ciudad natal; Copenhague. Esta ciudad fue una de las pioneras en la transformación de su **espacio público**, como apunta en su libro Gehl. En 1968 el área peatonal de Copenhague era de 25500m2, veinte años más tarde ya era de 55000m2 y en 1995 ya alcanzaba los 75000m2, Gehl (2011). Estas transformaciones fueron exitosas ya que devolvieron la vida urbana a las calles; por lo que otras ciudades siguieron el ejemplo de Copenhague.

En un primer momento comenzaron a realizar este tipo de actuaciones en las ciudades más icónicas del mundo en sus espacios más icónicos y turísticos con el fin de ponerlos en valor. Destaca la **peatonalización** parcial de la calle Pall Mall de Londres que permitió prolongar la icónica plaza Trafalgar Square hacia el edificio de la National Gallery. El proyecto fue desarrollado por la firma de arquitectura Foster and Partners en 2003.



Figura 9: Trafalgar Square antes y después de la peatonalización.

En las décadas siguientes comenzaron a realizarse intervenciones similares en ciudades de todo el mundo, Arnhem (Holanda), Barcelona (España), Bilbao (España), Buenos Aires (Argentina), Guimarães (Portugal), Madrid (España), Pontevedra (España), Vitoria-Gasteiz (España), Viena (Austria), y muchas otras. Algunas de ellas no solo tenían el fin de poner en valor los **espacios públicos** icónicos si no que la intención principal de las actuaciones era la ganancia de **espacio público** de calidad para los viandantes y la disminución del espacio dedicado para el automóvil fomentando una movilidad más sostenible.

Vitoria-Gasteiz fue una de las primeras ciudades españolas en reconvertir su **espacio público** restando espacio para el vehículo y devolviendo se lo a los viandantes, casi al mismo tiempo que las ciudades europeas como Copenhague. Las primeras peatonalizaciones de Vitoria-Gasteiz comenzaron en 1976, por las cuales se peatonalizo parte del centro urbano. En 1983 se peatonalizo el casco medieval. Y en 1993 se peatonalizaron veinte calles más de la ciudad.

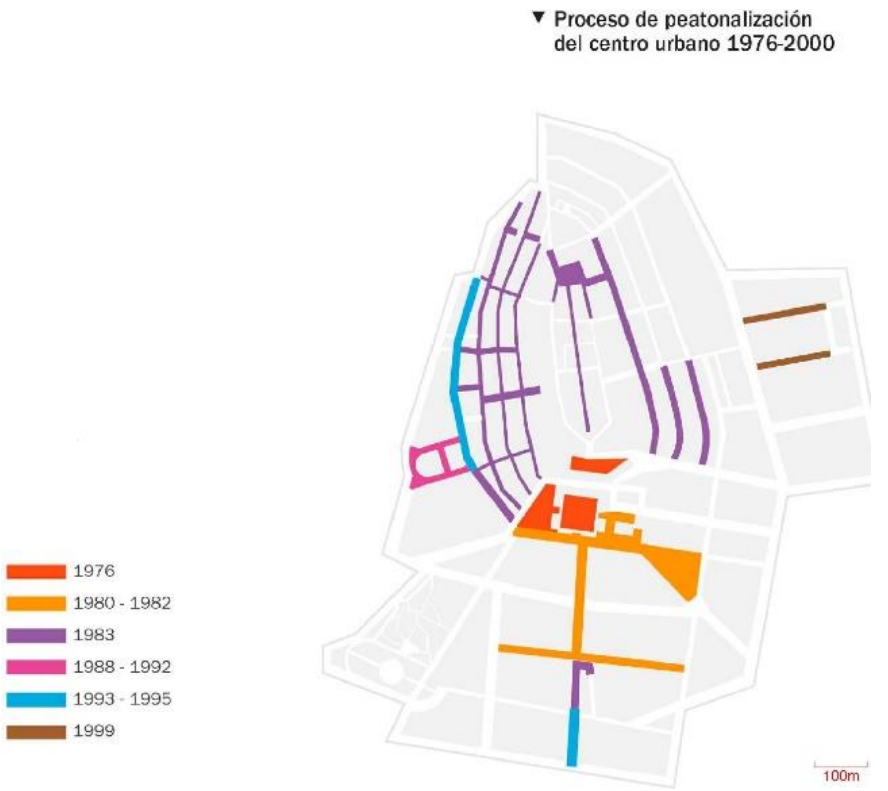


Figura 10: Peatonalizaciones en el centro de Vitoria-Gasteiz a lo largo del siglo XX.

Al mismo tiempo que Vitoria-Gasteiz aumentaba el espacio peatonal también aumentaba el espacio para la bicicleta. Las primeras redes ciclistas (carril bici y vías ciclables) comenzaron a ser implementadas en la década de 1980 hasta día de hoy.

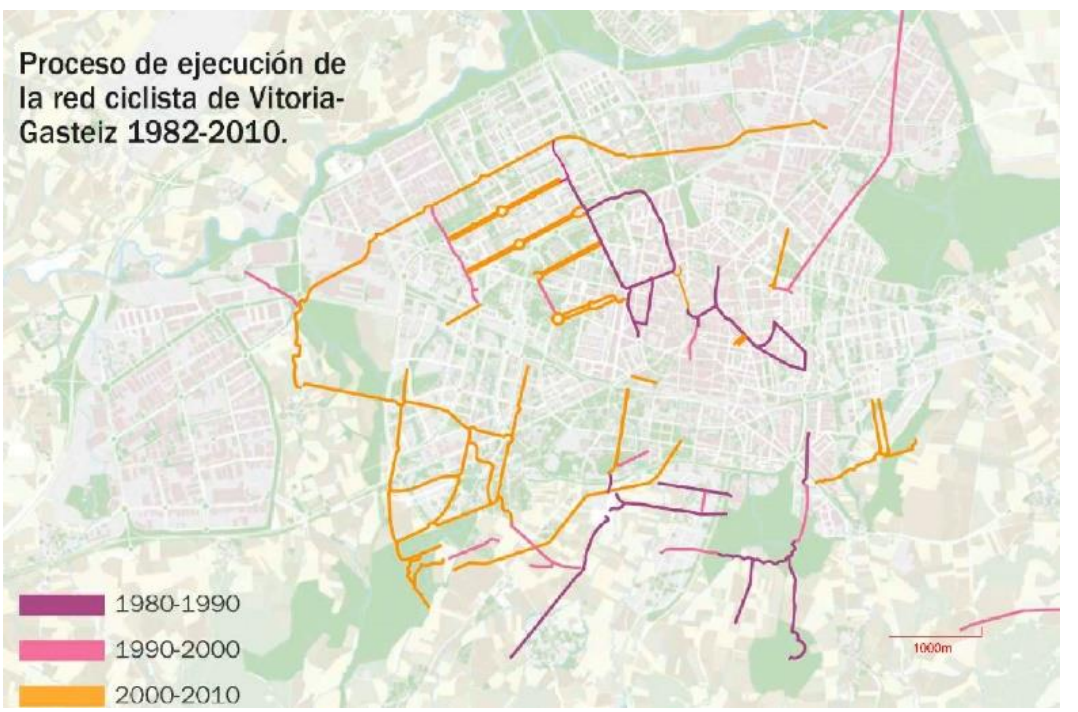


Figura 11: Red ciclista de Vitoria-Gasteiz a lo largo de los años.

A pesar de las peatonalizaciones, instalación de carriles bicicleta, eliminación de espacio de aparcamiento etc. La proporción de tráfico de vehículos aumento, y disminuyo la proporción del tráfico peatonal, el uso del transporte público se mantenía y solo aumento el uso de la bicicleta. Si en 1996 los desplazamientos en vehículo privado representaban un 29%, en 2006 tras peatonalizar más calles los desplazamientos en vehículo privado aumentaron en un 8% (datos de Vitoria- Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana). En 1996 el medio de desplazamiento más común en Vitoria-Gasteiz era el peatonal que representaba un 56% de los desplazamientos totales, en 2006 aunque continuaba a ser el peatonal este se vio reducido en un 6% (datos de Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana). En 2007 se pone en marcha una estrategia común para toda la ciudad denominada “Plan de Movilidad Sostenible y **Espacio Público** de Vitoria-Gasteiz” que se preveía que lograse reducir el tráfico de vehículos privados. Este plan proponía la instalación de un nuevo transporte público colectivo, el tranvía, así como la restructuración de las líneas de autobuses urbanos formando una red conjunta tranvía-bus. Entre 2009 y 2010 se ejecuto la primera supermanzana en un área de la ciudad siendo una de las primeras experiencias de este tipo en España (el plan Superislas de Barcelona es de 2012).

Aunque esta supermanzana es bastante diferente a las de Barcelona ya que la ciudad tiene unas características bastante distintas. Tras la ejecución de este proyecto, se pudo comprobar que el nuevo modelo de supermanzanas funciona, pues el tráfico de vehículos se consiguió reducir en un 63%, aunque se desconocen los efectos que ha podido tener sobre el tráfico global de la ciudad. Tras los exitosos resultados de la supermanzana se pretende llevar este modelo a toda la ciudad replicando el modelo de Barcelona, (Marañón 2020).

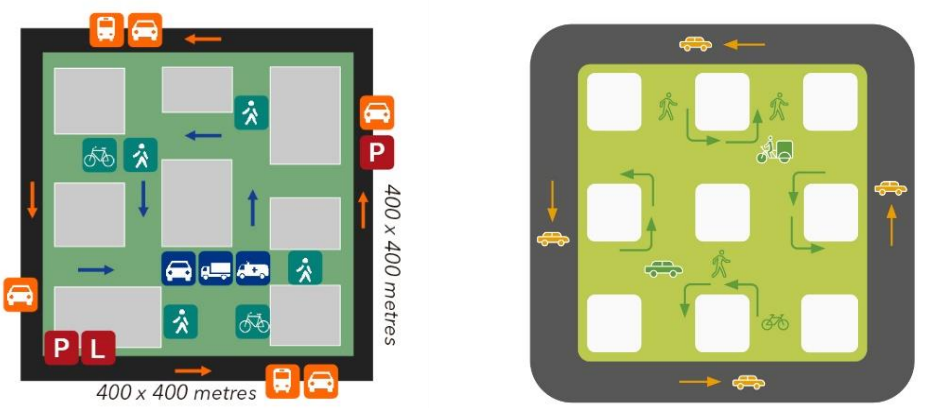


Figura 12: A la izquierda modelo superisla de Barcelona y a la derecha modelo supermanzana

de Vitoria-Gasteiz.

A veces los proyectos de urbanismo exitosos pueden tener mucho más poder de influencia que los teóricos urbanistas. La transformación urbana de Pontevedra también tuvo gran influencia en otras ciudades, tras ser reconocida internacionalmente se creo la “Red de Ciudades que Caminan” presidida por el alcalde de Pontevedra Miguel Anxo Fernández Lores que tras la publicación en 2011 del mapa para la promoción de los desplazamientos a pie denominado “metrominuto” de Pontevedra se elaboraron “metrominutos” de diversas ciudades de todo el mundo incluido el de Vitoria-Gasteiz.

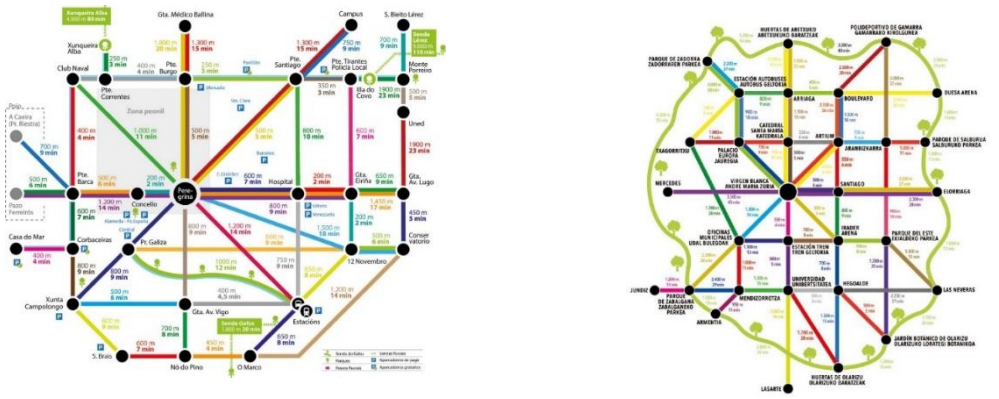


Figura 13: A la izquierda metrominuto de Pontevedra, a la derecha metrominuto de Vitoria-Gasteiz

La ciudad portuguesa de Guimãraes también es una ciudad que rehabilito su **espacio público** con el propósito de conseguir un **espacio público** de calidad para el disfrute de las personas poniendo en valor su centro histórico. En el centro histórico de Guimãraes, la rehabilitación del **espacio público** fue acompañada de un proceso de rehabilitación urbana que logro que el centro histórico de la ciudad fuese declarado Sitio Patrimonio Mundial de la Humanidad en 2001.



Figura 14: Plaza Largo Cónego José Maria Gomes de Guimarães antes y después de la rehabilitación urbana.

La ciudad de Bilbao también experimento un proceso de transformación

urbana similar a Pontevedra, Victoria-Gasteiz y Guimarães. A partir de la primera década del siglo XX se realizaron numerosas intervenciones en la ciudad como la peatonalización de diversas calles diseñando un nuevo **espacio público** de calidad. La realización de carriles bici así como el acondicionamiento de calles para la circulación de la bicicleta, el aumento de los carriles bus, la gestión de las plazas de aparcamiento de la calle etc. Estos cambios se pueden apreciar comparando fotografías del **espacio público** anteriores y posteriores a las intervenciones, a continuación, se muestran algunas de ellas:



Alameda Mazarredo (Bilbao 2001)



Alameda Mazarredo (Bilbao) 2010



Calle Egaña (Bilbao) 2001



Calle Egaña (Bilbao) 2010

Figura 15: Transformación de calles de Bilbao.

En la ciudad de Madrid no ha habido una transformación urbana propiamente dicha que afectase al conjunto de la ciudad. Pero a lo largo de esto últimos años si se han transformado algunos de sus **espacios públicos** más emblemáticos como puede ser la icónica calle Gran Vía. En 2016 se aumentó el espacio peatonal y para la bicicleta. Esta era una de las calles de mayor tráfico de la ciudad con cuatro carriles de circulación. La actuación en la Gran Vía plantea un carril de circulación de vehículos en el cual la prioridad la tienen las bicicletas, dos carriles de transporte público y el ensanchamiento de uno de los lados de la acera dotando lo de nuevo mobiliario urbano. La actuación tiene por finalidad el aumento del

espacio para el viandante y la reducción de espacio para el vehículo en una de las “arterias” de la ciudad; por lo que es previsible que se reduzca el número de vehículos en toda la ciudad, fomentando una movilidad más sostenible como la ciclista o la del transporte público colectivo.



Figura 16: Calle Gran Vía de Madrid antes y después del ensanchamiento de aceras.



Figura 17: Evolución de la Puerta del Sol de Madrid: Imagen de la izquierda 1967, imagen del centro 2006, imagen de la derecha 2010.

Este tipo de actuaciones por lo general se volvieron exitosas en las ciudades por lo que más ciudades se fueron sumando a estos cambios, cada vez se fue aumentado más el espacio peatonal, o de prioridad peatonal como ya fue mencionado para el caso de Copenhague. Los cambios experimentados en el **espacio público** de la Puerta del Sol de Madrid son un reflejo del cambio de paradigma a la hora de diseñar el **espacio público**: desde las primeras décadas del siglo XX en que los vehículos comenzaron a invadir el **espacio público** como refleja la imagen de la Puerta del Sol de 1967. A finales del siglo XX comienzan las primeras actuaciones en las ciudades en las cuales se resta espacio al vehículo y se aumenta el espacio peatonal, ya en la imagen del 2006 se observa que el espacio peatonal de la Puerta del Sol ha aumentado considerablemente. Con el comienzo del nuevo siglo las peatonalizaciones van en aumento, en 2010 se peatonaliza la Puerta del Sol y su entorno dejando un único carril de circulación en la plaza donde la bicicleta tiene prioridad sobre el vehículo.

La firma de urbanismo Gehl People ha desarrollado numerosos proyectos en esta misma línea que tienen por objetivo crear un **espacio público** de calidad donde se pueda dar la vida urbana. Algunos de estos proyectos son:

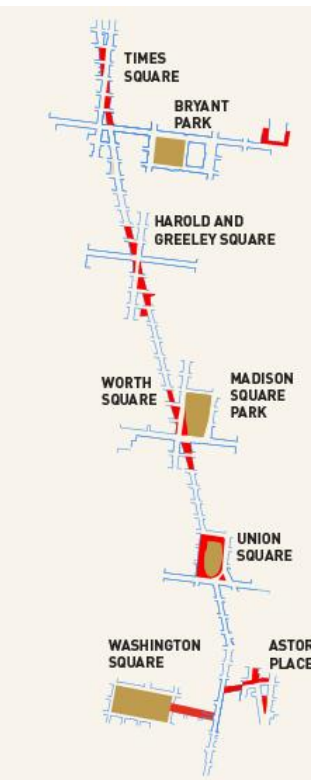


Figura 18: Intervención de Jan Gehl en la calle Broadway: el rojo representa el incremento de espacio peatonal.

"Unrolling a welcome mat for the people of New York" desarrollado entre 2007-

2009. El proyecto interviene en la icónica calle Broadway una de las calles que más tráfico soporta de Manhattan. La calle es convertida en un gran eje peatonal que articula plazas y parques que son los siguientes: la icónica plaza de Times Square que se peatonaliza parcialmente, el parque Briant Park, se ensanchan las aceras del tramo de Harold and Greeley Square, se ensanchan las aceras del tramo de Worth Square de modo que el parque Madison Square Park se prolonga hacia la calle, la plaza Union Square también se amplía "invadiendo" la calle, y finalmente se une mediante un paseo peatonal a Washington Square.

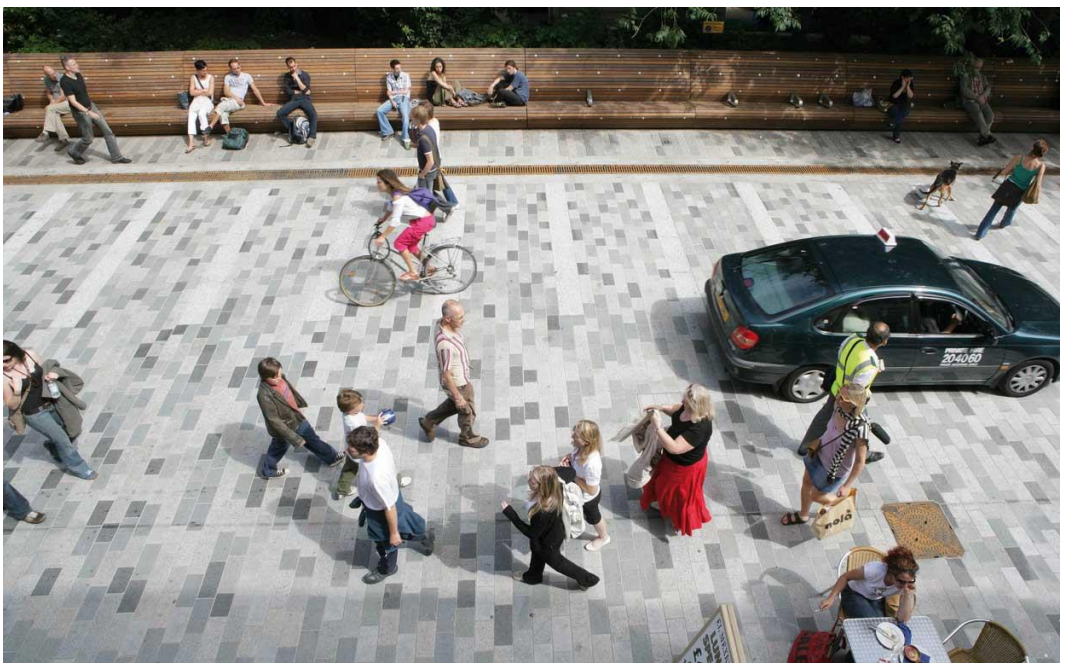


Figura 19: New Road Street

"Paving the way, for the city change", desarrollado entre 2007-2010 en la ciudad de Brighton & Hove (Inglaterra). El proyecto se basa en la peatonalización parcial de la calle New Road; es decir el peatón es el prioritario en la calle y aunque los vehículos pueden atravesar la, estos tienen que circular a una velocidad reducida respetando a los peatones. Gehl denomina a este tipo de intervención "espacio compartido"; que hace referencia a la movilidad compartida en un mismo espacio, de peatones, ciclistas y vehículos; a lo que también se denomina con el término holandés woonerf. La calle tenía una calzada asfaltada con algunos aparcamientos y aceras a ambos lados. La intervención de Gehl se basa en transformar la calle a un pavimento único en una misma cota sin espacios de aparcamiento, dotando además a la calle de bancos e iluminación adecuada al uso peatonal. Tras la intervención de Gehl en esta calle el tráfico de

vehículos en la mencionada calle se redujo en un 93%, el tráfico peatonal aumento un 63% y las actividades en la calle experimentaron un aumento de un 600%.

Además de intervenciones de repercusión internacional que se han realizado en lugares icónicos del mundo o intervenciones realizadas por arquitectos o urbanistas conocidos también en el panorama internacional. Hay que destacar otras intervenciones en lugares que no necesariamente tienen que ser icónicos o turísticos y no necesariamente tienen que estar realizadas por arquitectos o urbanistas conocidos internacionalmente, pero que igualmente presentan soluciones interesantes que podrían servir de modelo para el diseño de calles en un futuro. Conviene destacar en esta cuestión el webinar “The Future Desing of Street” que se llevo a cabo entre el 22 de mayo y el 8 de julio de 2020.

En diversas ciudades se están tomando iniciativas para reducir los vehículos privados en ellas y ofrecer alternativas hacia un transporte más sostenible. Algunas ciudades españolas y portuguesas están implementando carriles bici eliminando espacio para el vehículo privado. Como por ejemplo ocurre en la ciudad de Vigo en la cual en este último año se esta instalando carriles bici para recorrer toda la ciudad. También en el municipio de Loulé (Portugal) se desarrollo un proyecto de **espacio público**, “Projecto de Recualificaçao da Baixada de Vilamoura”, por el estudio Mobilidade.pt, entre 2009 y 2011; que tenía por objetivo garantizar la seguridad peatonal, la accesibilidad y contribuir a una movilidad más sostenible instalando un carril bici que retira espacio de vehículos privados en dos grandes avenidas de la ciudad. En Lisboa también se esta desarrollando un proyecto muy similar al de Vigo, que también tiene por objetivo la implantación de carriles bici en toda la ciudad, es denominado “Lisboa Horizontal”. Esta siendo desarrollado por el estudio de arquitectura y paisajismo BXLX, que ha diseñado un sistema de carril bici siguiendo el modelo de las líneas de metro.

Es conveniente destacar también otros proyectos de urbanismo de nueva construcción que también plantean diseñar **espacios públicos** desde el punto de vista del peatón. Pero que a diferencia de los otros estos plantean el diseño integro de nuevas urbanizaciones, barrios, o ciudades; por lo que no se actúa sobre un **espacio público** ya existente y ya planeado. Cuentan con la ventaja de que no hay limitación a la hora de crear un **espacio público** pudiendo diseñarlo en todas sus escalas, desde la escala del planeamiento (“masrterplan”) hasta el detalle constructivo. De este tipo, hay numerosos proyectos por lo que se han seleccionado solo algunos de los más recientes y aquellos realizados por firmas

de arquitectura y urbanismo de relevancia internacional, algunos de ellos ya realizados y otros todavía en fase de construcción:

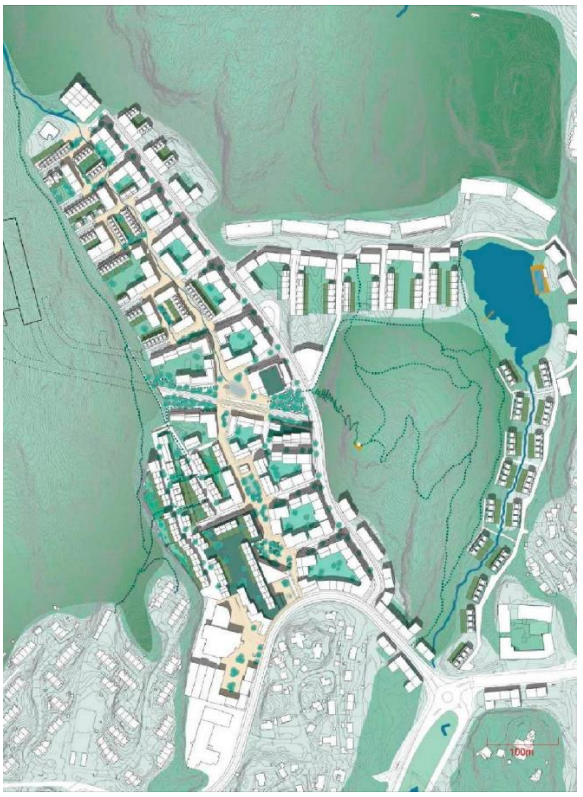


Figura 20: A liveable and sustainable Spelhaugen, Gehl People.

El estudio Gehl People además de desarrollar proyectos de intervención en el **espacio público** existente también ha diseñado proyectos de nueva construcción destacan, el de la ciudad noruega de Bergen desarrollado entre 2016 y 2017. El proyecto es denominado " A liveable and sustainable Spelhaugen". Transforma una antigua área industrial en un barrio sostenible de diversos usos y de calles peatonales. Se conecta con el centro mediante una vía de ferrocarril ya que se encuentra lejos del centro de Bergen.

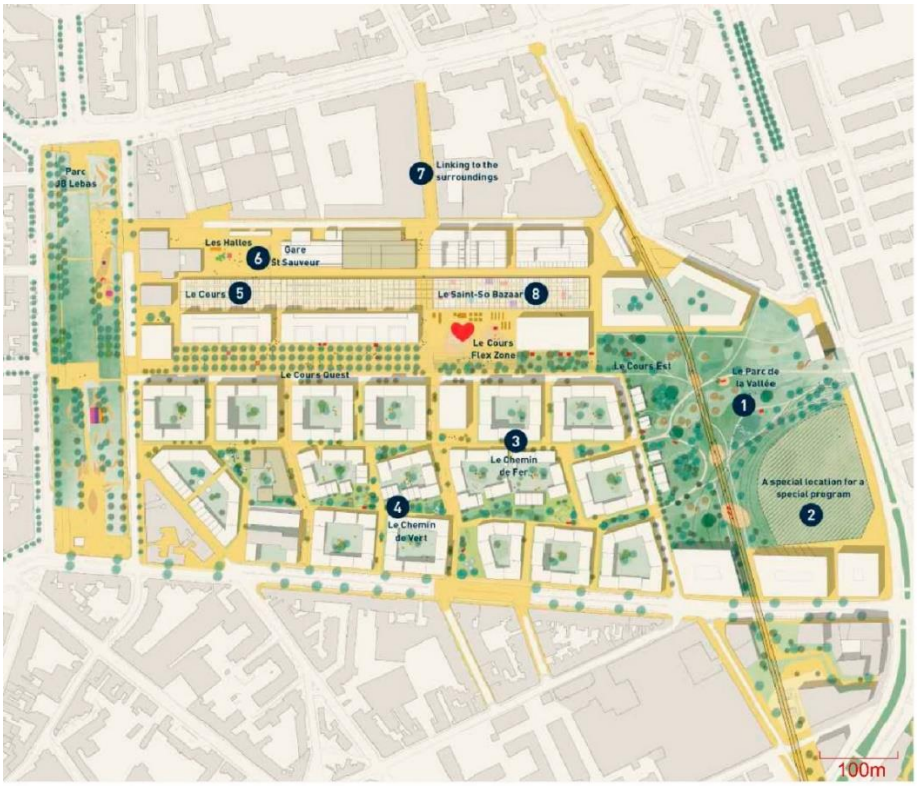


Figura 21: Completing the hart of Lille, Gehl People.

También del estudio Gehl People es el proyecto “Completing the hart of Lille” en la ciudad de Lille (Francia). Ocupa un área de 23 hectáreas donde se proyecta un nuevo barrio para 5000 habitantes, equipado con comercios, equipamientos educacionales, culturales y deportivos y un nuevo parque. Todas las calles del nuevo barrio son peatonales. El proyecto comenzó en 2013 y se prevé que su construcción no finalizara hasta 2030.



Figura 22: Paseo Cayalá y Ramblas de Cayalá, Estudio Urbano, Richard Economakis y Leon Krier.

En el continente americano destaca en Guatemala la nueva ciudad de Cayalá diseñada por María Sánchez, Pedro Pablo Godoy Barrios (Estudio Urbano) en colaboración con Leon Krier y Richard Economakis. Esta intervención fue dividida en dos grandes proyectos “Paseo Cayalá” comenzado en 2003 y “Ramblas de Cayalá” un gran barrio para la nueva ciudad de Cayalá, la redacción del proyecto fue terminada en 2015 y actualmente se encuentra en construcción. Todo el **espacio público** de la nueva ciudad es de prioridad peatonal con infraestructuras de comunicación en el entorno. Igualmente, las calles son accesibles para vehículos que deben de circular a una velocidad restringida. Se crean plazas, espacios verdes y calles adecuadas para el desarrollo de la vida social en ellas. Los edificios no son excesivamente grandes guardan una buena relación de escala con el **espacio público**. Se realiza con un gran cuidado y sensibilidad el diseño tanto del **espacio público** como del edificado para que este resulte interesante desde el punto de vista de un viandante. Pero lo más importante que la ciudad se dota de todos los servicios necesarios por lo que no constituye un suburbio, sino que, es una ciudad que funciona de manera independiente, y esto reduce la dependencia del vehículo privado u otros medios de transporte.







Figura 23: Kit A Nossa Rua, Gil Moreira, Catarina Isidoro, Desiree Poço Seixas y José Carlos Mota.

Es importante también destacar diversas experiencias en el **espacio público** que tienen como propósito retirar espacio al vehículo y ganarlo para

el viandante, pero que en vez de ser proyectos definitivos son intervenciones de carácter temporal y totalmente reversibles. En un tiempo tan cambiante como el momento de hoy en día, a veces estas experiencias pueden resultar más acertadas que un proyecto definitivo. En un momento cualquiera puede llegar una pandemia mundial que lo cambie todo y de repente desaparezcan los coches en las calles, por lo que el **espacio público** se replantea para el uso y disfrute de los ciudadanos. Tras la pandemia de la Covid-19 y las medidas de confinamiento y restricción de la movilidad impuestas para hacer frente a la pandemia, muchos gobiernos locales decidieron aumentar el espacio peatonal de sus ciudades para el disfrute de todo tipo de ciudadanos y poder facilitar las distancias de seguridad entre personas. Ciudades de todo el mundo tomaron este tipo de medidas. En España ciudades como Logroño, Madrid, Vigo, Zaragoza etc, cerraron calles al tráfico o ampliaron el espacio peatonal de las mismas. Otras actuaciones más elaboradas con la instalación de diverso mobiliario público se han llevado a cabo en ciudades portuguesas como Aveiro con la propuesta de “Kit A Nossa Rua” ideado por Gil Moreira, Catarina Isidoro, Desiree Poço Seixas e José Carlos Mota y promovida por la “Câmara Municipal de Aveiro”. Este tipo de experiencias, aunque se vieron en aumento tras la pandemia de la Covid-19 ya eran puestas en práctica anteriormente en diversas ciudades. Es el caso de Barcelona y el proyecto seleccionado para este trabajo como uno de los casos de estudio, el “Superislas”. Antes de la realización del primer proyecto definitivo para la primera supermanzana, se realizó un proyecto temporal completamente reversible, para poder estudiar su funcionamiento y posteriormente desarrollar el proyecto definitivo. Como este proyecto temporal dio buenos resultados, la siguiente supermanzana que se realizo en Barcelona se combinaron intervenciones de carácter definitivo con intervenciones reversibles.



Figura 24: Proyecto definitivo PAM y actuación temporal en Plaza Pizarro (Valencia).

En 2014 en Valencia también se llevo a cabo la transformación temporal de un cruce convirtiéndolo en una plaza. El espacio para vehículos se veía reducido a un único carril y sentido de circulación el cual discurría solo por uno de los lados del cruce. Para la resolución de este cruce se utilizo la idea extraída del proyecto “Superislas” de Barcelona. Ya que la zona de implantación es igualmente un ensanche de dimensiones muy similares y mismo diseño de cruces que en Barcelona. Posteriormente los autores de este proyecto temporal; inspirados por Jane Jacobs, William H. Whty y Jan Gehl, decidieron realizar un proyecto definitivo al que llamaron “La PAM” que planteaba intervenciones en cuatro calles de la zona, pero el gobierno municipal se opuso por lo que nunca llego a realizarse.

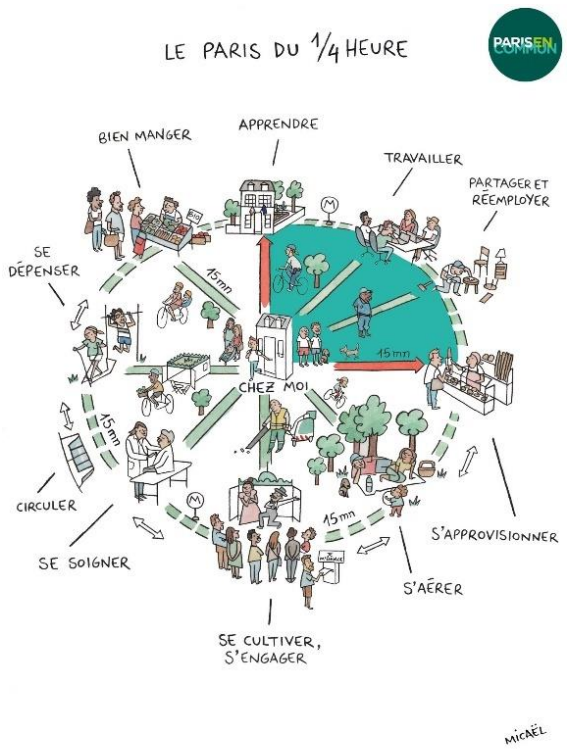


Figura 25: Ciudad de los 15 minutos de Paris.

Como se relata en esta disertación, este es un tiempo en el cual los modelos de ciudad del pasado, sobre todo aquellos vinculados o influenciados por la Carta de Atenas han demostrado su fracaso, por lo que en este mismo momento se están buscando nuevos modelos de ciudades más sostenibles, ya que ahora existe una conciencia en la sociedad de los efectos en el planeta causados por del propio modelo de ciudad. Por lo que en este tiempo se están debatiendo modelos de ciudad alternativos. No necesariamente estos debates tienen que derivar de forma inmediata en una propuesta de diseño ya que todavía no se conoce la respuesta, pero estos debates son

igualmente o más interesantes que muchos proyectos que pueden ser tanto acertados como desacertados. Por lo que se considera relevante mencionar en este apartado una de las iniciativas que más debate esta generando recientemente. Se trata pues del plan “Ciudad de 15 minutos” que fue puesto en marcha por la alcaldesa de Paris, Ana Hidalgo. Esta propuesta trata de que todos los servicios importantes de la ciudad de Paris queden a una distancia de quince minutos a pie o en bicicleta de los parisinos, estableciendo se diversos centros urbanos por toda la ciudad, rompiendo por lo tanto con la centralización que presenta actualmente la ciudad. El concepto “Ciudad de los 15 minutos” o “Ciudad del cuarto de hora” fue acuñado por Carlos Moreno de la Universidad Sorbona de Paris que se inspiro en Jane Jacobs. Este plan tiene por objetivo ayudar a combatir el cambio climático.

¿Qué es el #VilleDuQuartDHeure (ciudad del cuarto de hora)?Es una ciudad con barrios donde puedes encontrar todo lo que necesita a 15 minutos de tu hogar. Esta es la condición para la transformación ecológica de la ciudad, al tiempo que mejora la vida cotidiana de los parisinos (Hidalgo, 2020)

2.1.5 REFLEXIONES Y CONCLUSIONES EXTRAÍDAS DEL ANÁLISIS DEL ESTADO DEL ARTE

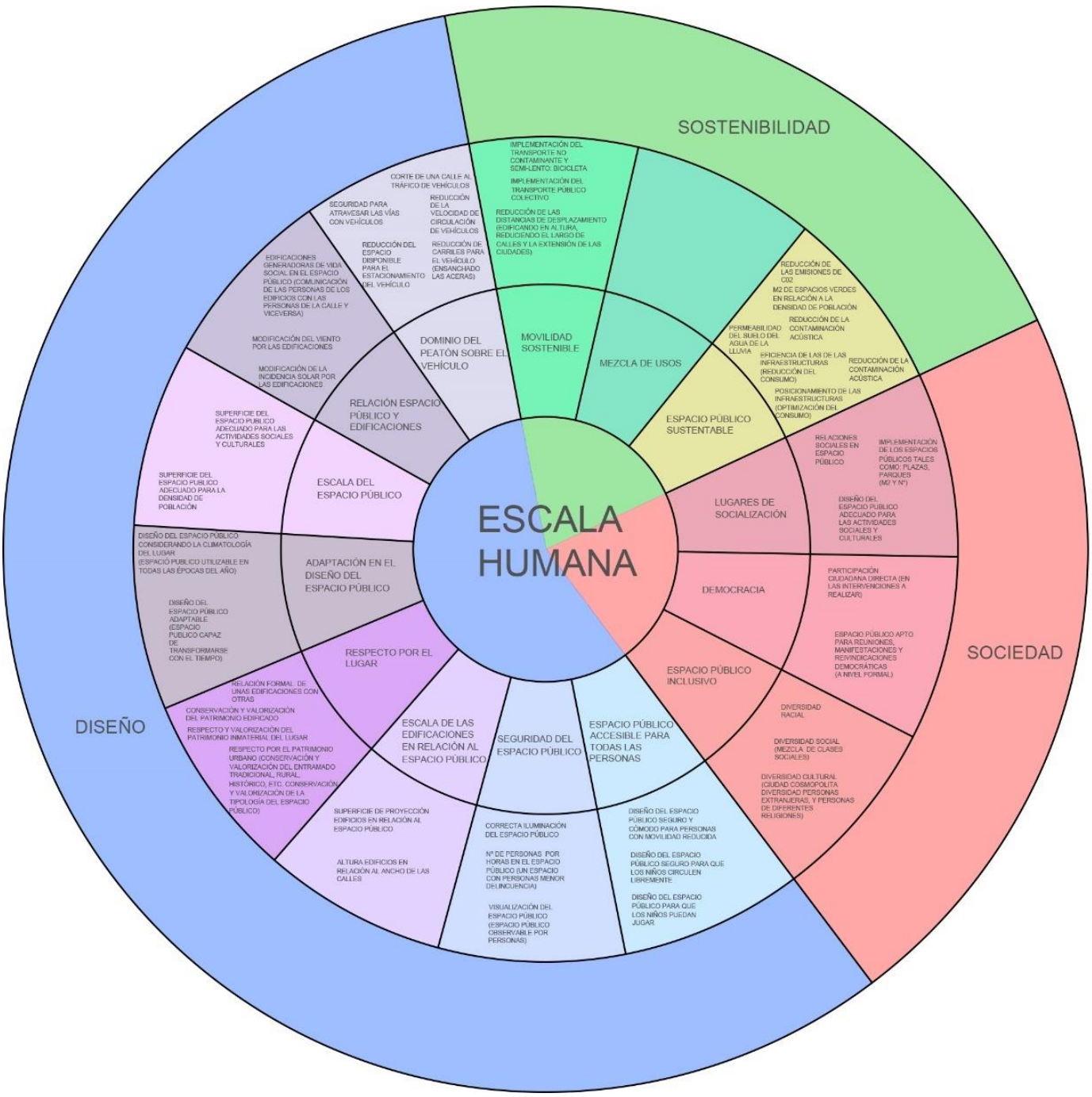


Figura 26: Gráfica de principios e ideas que definen el concepto de escala humana.

En la actualidad hay muchas corrientes diferentes tanto de la arquitectura como del urbanismo o incluso sobre la cuestión especifica del **espacio público**. Así como anteriormente destacaba movimientos o corrientes únicas como el Movimiento Moderno o la “ciudad jardín” que se expandieron y se aplicaron por prácticamente la totalidad del planeta y en prácticamente

todas las ciudades grandes y pequeñas, en mayor o menor medida. Poca incidencia tenían otras corrientes alternativas al Movimiento Moderno que pudieran surgir, pero cada vez se fueron sumando más críticos hacia este movimiento tanto en urbanismo como en arquitectura. A pesar de que en la actualidad siguen vigentes las ideas y principios de la “ciudad jardín” y el Movimiento Moderno; se siguen construyendo en los tiempos actuales grandes suburbios siguiendo estrictamente la Carta de Atenas, o los modelos de los suburbios norteamericanos. Sin embargo, hoy en día existe una gran variedad de corrientes, movimientos, urbanistas etc, que reformulan o rompen totalmente con el urbanismo que hasta entonces imperaba. Ya no existe una corriente hegemónica, si no que cada urbanista, arquitecto etc realizan sus aportaciones e influyen unos más que otros. Puede resultar confusa la gran variedad de corrientes o pequeños movimientos encabezados por diferentes teóricos sobre urbanismo que existen en la actualidad, además dependiendo del país o región la influencia de las diferentes corrientes o teóricos es distinta siendo unos más influyentes en unos lugares que en otros. Sin embargo, a pesar de las aparentes diferencias de las distintas corrientes en realidad la mayor parte comparten los mismos principios y mismas ideas, son diferentes en el leguaje que utilizan o en la incidencia que hacen de los principios cada una de ellas.

Como también se ha podido comprobar en este capítulo los teóricos aquí mencionados no tienen ideas contrarias ni defienden principios que puedan estar en confrontación con los principios defendidos por otros teóricos. Si no que cada uno de ellos realiza aportaciones diferentes para conseguir un mismo objetivo que es una ciudad a **escala humana,** otros sin embargo no realizan prácticamente aportaciones nuevas, sino que son difusores de las ideas de otros teóricos. Pero son igualmente importantes porque ejercen una gran influencia en cada uno de los territorios y contribuyen a la difusión de las nuevas ideas.

Se ha elaborado una gráfica (figura 26) de síntesis de las diferentes ideas y principios de las distintas corrientes y distintos teóricos con el fin de comprender mejor la compleja realidad de los tiempos actuales. La gráfica no pretende aglutinar toda esta realidad porque sería imposible, por lo que se han seleccionado aquellas cuestiones que se han considerado más relevantes para el urbanismo actual, tras haber realizado el análisis también de las diferentes actuaciones y proyectos de urbanismo y **espacio público**. Están incluidas ideas de los

diferentes teóricos más influyentes en la disciplina del **espacio público** tales como Jane Jacobs, Jan Gehl, William H. Whyte, Jordi Borja Sebastià etc. Por lo tanto, si una intervención urbanística o del **espacio público** cumple con la mayoría de estos principios en mayor o en menor medida teniendo en cuenta también la escala de la intervención (no todas las intervenciones podrán cumplir por su escala) se podrá decir que dicha intervención es afín al concepto de **escala humana**. Por lo que esta gráfica será utilizada también para el análisis de los casos de estudio que se trataran en el siguiente subcapítulo (subcapítulo II).

2.2 Subcapítulo II- CASOS DE ESTUDIO

2.2.1 CRITERIOS DE SELECCIÓN

Para la selección de los casos de estudio se han tenido en consideración varios criterios.

Todos los proyectos y actuaciones analizadas en este subcapítulo deberán estar directamente relacionados con la cuestión de la **escala humana.** Por lo tanto, el primer criterio de selección será que los proyectos o actuaciones intervengan en el **espacio público**, permitiendo la recuperación del mismo, para el uso y disfrute de los viandantes, y que estos puedan contribuir a una movilidad sostenible, implementando y mejorando los transportes alternativos al vehículo privado como puede ser el transporte público, el peatonal, o la bicicleta. Además, los proyectos deberán de estar diseñados siguiendo la lógica del viandante y no la del vehículo privado.

Puesto que la escala del proyecto a realizar será una escala de barrio, los proyectos seleccionados tendrán que tener una escala o bien de barrio o similar. Los proyectos también pueden formar parte de planes o estrategias de intervención a mayor escala. Este es por lo tanto el segundo criterio de selección.

En este subcapítulo se realizará una comparación de los tres casos de estudio con el fin de que pueden extraerse **estrategias de diseño urbano** que puedan servir para la realización del proyecto objeto de esta disertación. Para poder realizar esta comparación los proyectos deben plantar estrategias innovadoras para el diseño del **espacio público** donde se puedan apreciar diferentes tipos de soluciones de diseño urbano; este por lo tanto será el tercer criterio de selección.

Esta disertación trata sobre el urbanismo actual, por lo que los casos de estudio deberán de ser relativamente recientes, por lo que este constituirá el cuarto criterio de selección. Para la selección de estos casos de estudio se ha fijado el año 2000 como año máximo de antigüedad en el cual las actuaciones urbanísticas deberán de haber finalizado; pudiendo haber comenzado las obras o la realización del proyecto años antes.

El quinto criterio de selección es el acceso a las fuentes de información, ya que por las medidas restrictivas a causa de la pandemia de la Covid-19 se hace

muy dificultosa o imposible en algunos caos la visita de los casos de estudio. Sin información suficiente el análisis es imposible. Pudiendo existir muchos proyectos interesantes pero cuya información es inaccesible.
Para esta disertación finalmente se ha seleccionado tres casos de estudio, las Superislas de Barcelona, la transformación urbana de Pontevedra y los proyectos Merwede y Lombokplein de Utrecht.

La transformación urbana del centro de Pontevedra: Se ha seleccionado por ser una referencia para Galicia ganadora de los premios: “Ciudad de Piedra” (2006), “Cermi” (2007), “Nacional de la Cultura Gallega” (2008), “Seguridad Vial” (2011), “ONU Hábitat-Dubai” (2014), “Leadership in Active Design” (2015) y “Euro China” (2015). El centro histórico de Guimãraes también experimento una transformación urbana similar a la de Pontevedra; así como la ciudad de Vitoria-Gasteiz cuya transformación urbana empezó antes que la de Pontevedra. El caso de Guimarães no pudo ser seleccionado por la falta de información y la imposibilidad de visitar el caso de estudio debido a las medidas restrictivas impuestas por la pandemia. En el caso de Vitoria Gasteiz tampoco hay información suficiente y también la visita a la ciudad se vuelve dificultosa por las medidas restrictivas de movilidad. Por otra parte, la transformación urbana de Vitoria-Gasteiz comenzó en la década de 1970, por lo que es un caso demasiado antiguo para ser seleccionado como caso de estudio; sin embargo, si se ha comentado en el subcapítulo uno de este volumen como caso histórico. Entre estos tres casos de similares características, Guimãraes, Pontevedra y Victoria-Gasteiz; se escogió finalmente el caso de Pontevedra por haber sido galardonado con siete premios y encontrarse situado en Galicia en la provincia de Pontevedra al igual que el proyecto a realizar en esta disertación.

En Vigo, ciudad donde se sitúa el proyecto a desarrollar en esta disertación, también experimento una transformación urbana en las últimas décadas sobre todo con la peatonalización de su centro histórico y la peatonalización del Barrio del Calvario, pero no fue ninguno de estos casos seleccionados como casos de estudio ya que se tratan de simples peatonalizaciones para eliminar el tránsito de vehículos de la zona, no existiendo apenas variedad y originalidad en las intervenciones, por lo que no cumplen el tercer criterio establecido para la selección de estos casos.

El segundo caso de estudio escogido es el “Superilles” (Superislas) de Barcelona, que si bien, no fue premiado, el “Programa Superilles” quedo entre los 25 finalistas de los C40 Cities Bloomberg Philanthropies Awards 2017 y la Superilla de Pobleunou recibió una mención del Premio Europeo del **Espacio Público** Urbano. Las Superislas de Barcelona también fueron escogidas como caso de estudio ya que se interviene a una escala de barrio, similar a la escala de intervención del proyecto a realizar en esta disertación. A pesar de que el proyecto Superislas también conforma estrategias de planeamiento urbano para toda la ciudad, el proyecto Superislas todavía no fue realizado en toda la ciudad, si no que las intervenciones realizadas hasta el momento fueron únicamente en dos barrios de Barcelona.

Para el tercer caso de estudio se ha seleccionado una ciudad holandesa ya que en este país las transformaciones urbanas comenzaron décadas atrás, por lo que es un país que tiene gran experiencia en cuanto al urbanismo a **escala humana**, así como también existe una gran tradición en la movilidad en bicicleta. Ambas intervenciones son promovidas por el ayuntamiento de Utrecht para una zona de la ciudad, estas intervenciones se han dividido en dos proyectos: Lombokplein que transforma una gran infraestructura viaria de la ciudad en una avenida acondicionada para el tránsito de peatones y ciclistas; y el proyecto Merwede que diseña un nuevo barrio para la zona, libre de vehículos. Se ha seleccionado estos proyectos por presentar soluciones innovadoras en el diseño del **espacio público** y por ser muy recientes, del año 2017 y 2019 respectivamente.

No se han seleccionado los proyectos de “PAM” en Valencia y “Projecto de Recualificaçao da Baixada de Vilamoura” en Loulé por presentar poca variedad en las soluciones tomadas y por intervenir a una escala pequeña, más propia de diseño de calle que el diseño de un área de la ciudad que es lo que se pretende con el proyecto a realizar en esta disertación. Además, en el caso del proyecto PAM se trata casi de una réplica del proyecto “Superilles” de Barcelona, por lo que se ha preferido escoger el caso de Barcelona por su mayor complejidad y variedad en las soluciones. Sin embargo, ambos proyectos se comentan en el subcapítulo uno de este volumen, por ser proyectos que siguen la misma línea de actuación que trata de fomentar una movilidad más sostenible y diseñar un **espacio público** de calidad para el uso y disfrute de los ciudadanos.

También se han descartado por falta de información suficiente para el análisis proyectos del arquitecto Jan Gehl, las firmas de arquitectura Skidmore, Owigns & Merrill, Urban Power, MVDRV, y el proyecto Paseo Cayalá.

Ante la imposibilidad de encontrar proyectos de referencia en contextos similares al del área de intervención seleccionada (núcleo rural en el centro urbano de una ciudad). Se ha optado por seleccionar casos de estudio de contextos muy diferentes con soluciones muy diferentes, para poder estudiar una mayor variedad de intervenciones.

2.2.2 INTRODUCCIÓN A LOS CASOS DE ESTUDIO

El análisis de los casos de estudio se ha dividido en dos. En un primer momento se realizará un análisis general de carácter más teórico en relación al subcapítulo I-escala humana perteneciente al capítulo II – fundamentación teórica. Para el análisis se escogerá la gráfica de este subcapítulo (figura 26-capII, subcapítulo I). En la gráfica se han establecido categorías e indicadores. Las categorías son los principios que definen una ciudad a **escala humana** tratados en el subcapítulo I, y los indicadores son los parámetros de evaluación que sirven para verificar si son seguidos o no estos principios en las ciudades, en los planes urbanísticos, o en los proyectos de urbanismo.

En un según momento se realizará un análisis más específico de las soluciones de diseño de los distintos proyectos, por lo que será un análisis con un carácter más gráfico. Para este análisis se ha seleccionado la tabla para el análisis de los casos de estudio (figura 1-capI) que se adjunta en el “Capítulo I- Introducción” en el apartado de “1.4 metodología”.

Se realiza una pequeña introducción de cada caso de estudio y a continuación se realiza un análisis comparativo de los mismo. Para poder realizar el análisis comparativo previamente se realizo un análisis individual de cada caso de estudio. Pero se ha decidido mostrar únicamente el análisis comparativo debido a límite de palabras establecido por las normas de la “dissertação de projecto”. Además, los casos de estudio se pueden comprender individualmente a partir del análisis comparativo por lo que no

se vuelve necesario el análisis individual.

2.2.2.1 SUPERISLAS DE BARCELONA

El plan Superislas establece un plan de actuación para toda la ciudad de Barcelona, pero no es objeto de estudio ya que la escala de actuación es demasiado grande en comparación con el proyecto de esta disertación. Se analizará por lo tanto las actuaciones ya realizadas en los barrios de Poblenou y Sant Antoni. El mencionado plan en su conjunto tiene como objetivo recuperar las calles como **espacio público** invirtiendo las prioridades establecidas en el siglo XX a consecuencia del denominado Movimiento Moderno (vehículo privado, transporte público, bicicleta, peatón) en las nuevas prioridades; peatón, bicicleta, transporte público, vehículo privado; con la finalidad de mejorar las condiciones ambientales y la calidad de vida de las personas. Se trata de un proyecto que interviene en el **espacio público** ya existente, mayoritariamente en calles. El plan pretende organizar la ciudad mediante el "modelo superisla". Anteriormente, al Plan Superislas, en la cuestión de movilidad el municipio de Barcelona ya había realizado cambios en la ciudad para contribuir a una movilidad más sostenible, con el nuevo ambicioso plan de las Superislas se dota al **espacio público** de calidad.

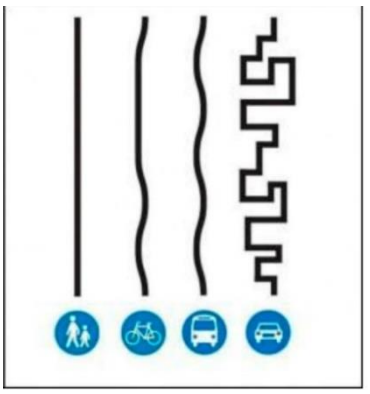


Figura 1: Nuevas prioridades del modelo Superisla.

2.2.2.2 TRANSFORMACIÓN URBANA DE PONTEVEDRA

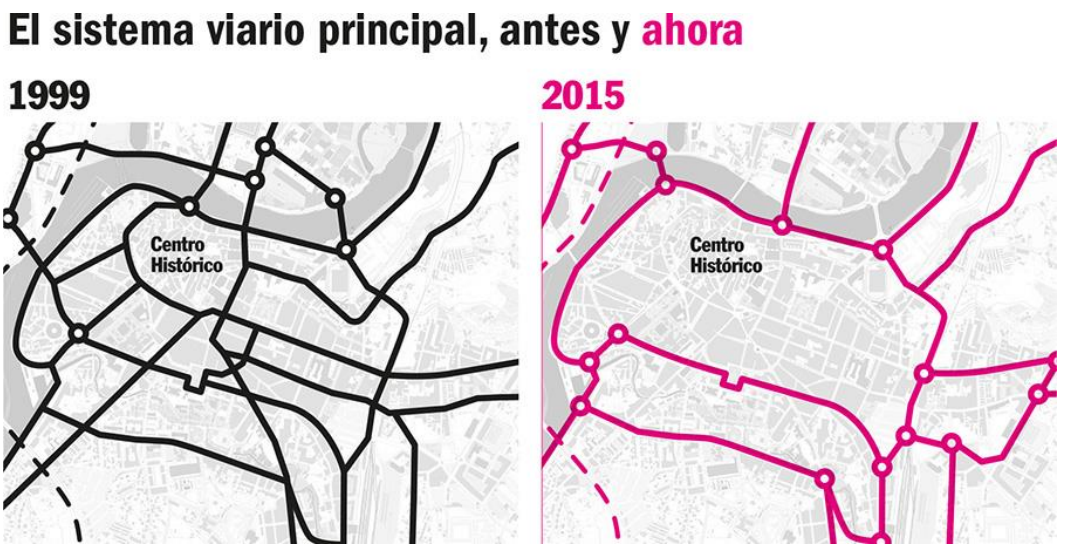


Figura 2: Centro urbano de Pontevedra. En negro y rosa carreteras.

La transformación urbana de Pontevedra comenzó con la peatonalización del centro histórico en 1999, reduciendo drásticamente el volumen de tráfico del centro de la ciudad, siguiendo con la creación de sendas ciclistas y peatonales comenzada en 2008, y la limitación de la velocidad máxima de la ciudad a 30km/h en 2010. Las primeras intervenciones que pueden ser consideradas de peatonalización se fueron extendiendo a lo largo de los años hasta la década pasada por todo el centro de Pontevedra. En la actualidad se pretende extender estas actuaciones al resto de la ciudad incluyendo los barrios no céntricos y los núcleos rurales, pero por el momento no hay planes para ello. Anteriormente, a la realización de actuaciones de reforma del **espacio público**, ya desde de 1980, se intentó reducir el tráfico en el centro urbano de Pontevedra. Se reprogramaron semáforos, se cambiaron sentidos de circulación, se peatonalizo alguna calle de manera aislada, se puso en funcionamiento una línea circular de autobuses, y se empezó a cobrar por estacionar. Sin embargo, todas estas medidas fueron un fracaso (Gómez, Gómez D, Macenlle, da Silva, Bará, Suárez, & Prieto, 2015).

2.2.2.3 PROYECTOS LOMBOKPLEIN Y MERWEDE DE UTRECHT



Figura 3: Proyecto Lombokplein

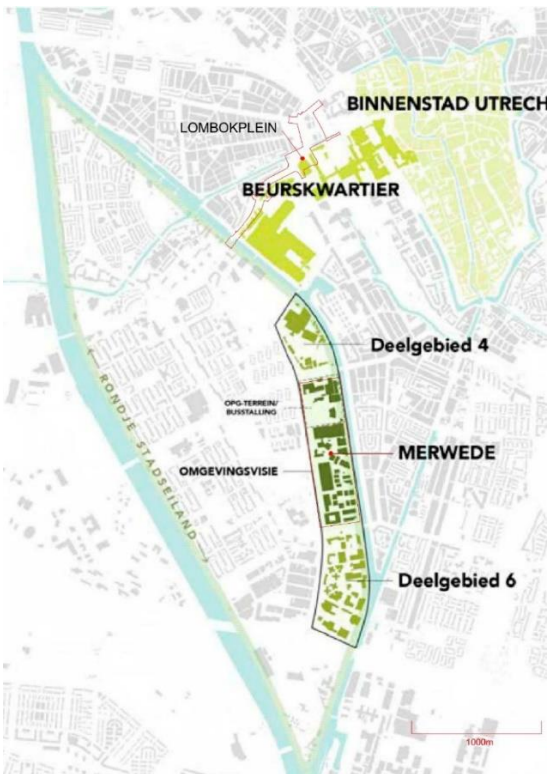


Figura 4: Futura transformación de la ciudad de Utrecht a lo largo del canal: Emplazamientos (existente) de los proyectos Merwede y las zonas de intervención Deelgebied 4 y 6 todavía están en desarrollo los respectivos proyectos de transformación urbana asociados al proyecto Merwede, y emplazamiento del proyecto Lombokplein.

Lombokplein interviene en una zona de la ciudad donde en la actualidad se encuentra una gran infraestructura automovilística que fue construida sobre un canal. La intervención es una propuesta de recuperación del canal eliminando la carretera desviando el tráfico para otra calle que también es una gran infraestructura de transporte, en este caso de tranvía. Se rediseñada tipo bulevar verde para un tráfico de intensidad media. Se acondiciona todo el entorno para adecuarlo al tránsito de peatones y ciclistas. El canal quedara visible, y se realiza una intervención paisajista dejando los márgenes del canal como zona verde pública. También hay una propuesta de urbanización de la zona con edificios residenciales.

El proyecto Merwede diseña un nuevo barrio totalmente peatonal conectado con el resto de la ciudad en un área degradada y aislada de la ciudad en cuento a conexiones peatonales o de bicicleta. El nuevo barrio proyectado cuenta con todos los equipamientos necesarios para el normal desarrollo de la vida, así como también es diseñado desde la óptica de la sostenibilidad ecológica. Este proyecto esta siendo redactado por la firma de arquitectura de Utrecht “OKRA Landscape Architects”.

Ambos proyectos son llevados a cabo por el ayuntamiento de Utrecht y ambos se encuentran en fase de redacción por lo tanto no necesariamente las soluciones serán las definitivas, pero eso no vuelve menos interesante las soluciones planteadas en esta fase para este análisis.

2.2.3 ANÁLISIS COMPARATIVO

2.2.3.1 COMPARACIÓN GENERAL DE LAS INTERVENCIONES (COMPARACIÓN TEÓRICA)

Para este análisis se ha tomado como base la gráfica de los principios de “escala humana” (figura 26-capII, subcap I), a continuación, se muestra el análisis a partir de las categorías y principios de la gráfica:

DISEÑO……...

Escala de las edificaciones en relación al **espacio público**

- Altura de los edificios en relación a la sección de las calles:

- Barcelona: Solo existe una propuesta de edificado en una de las manzanas del barrio de Poblenou. En cuento a la altura los edificios propuestos, estos se encuentran más o menos equilibrados con el ancho de las calles (aproximadamente 20m de ancho).



Figura 24: Propuesta de edificio de 12 plantas para Poblenou.

- Pontevedra: No existen propuestas de edificado vinculadas a las intervenciones en el **espacio público**.

- Utrecht: Las alturas de las volumetrías propuestas en el proyecto Lombokplein guardan una buena relación conforme al ancho de las calles de modo que se garantiza la incidencia solar tanto a los otros edificios como a las calles. En el proyecto Merwede se ha tenido un especial cuidado en esta cuestión. Los nuevos edificios proyectados para Merwede no son excesivamente altos, aunque algunos sobrepasan las cinco plantas recomendadas por Gehl. Existe un especial cuidado tanto en la cuestión de la incidencia del viento provocada por las edificaciones como la sombra proyectada por estas mismas sobre el **espacio público** en el proyecto de Merwede. El nuevo barrio de Merwede se compone de edificaciones con variación en altura, esto minimiza el impacto del viento en el **espacio público**, esta cuestión fue estudiada por Jan Gehl. En cuanto a la sobra proyectada por las edificaciones en el **espacio público** se han realizado estudios de incidencia solar contrastando diferentes soluciones de edificado.



Figura 25: Estudio de la incidencia solar según las horas del día para el barrio de Merwede.

- Superficie de proyección edificios con respecto al **espacio público**:

- Barcelona: La superficie que ocupan los edificios propuestos en el espacio se ha reducido si se compara con la masa de edificado de Barcelona. Las manzanas de Barcelona son compactas y el interior de estas manzanas es espacio privado perteneciente a los edificios. En la propuesta de nuevos edificios para una de las manzanas, la altura de los edificios es aumentada para poder reducir su superficie de proyección y así poder aprovechar esta superficie para nuevo **espacio público** en el cual es proyectado un jardín.



Figura 26: Propuesta de nuevo edificado y jardín público para el barrio de Poblenou.

- Pontevedra: No existen propuestas de edificado vinculadas a las intervenciones en el **espacio público**.

- Utrecht: En Lombokplein las intervenciones se limitan casi al **espacio público**. En Merwede la superficie propuesta de edificado esta muy bien equilibrada con la superficie de **espacio público**.



Figura 27: Infografía del proyecto Merwede

Seguridad del **Espacio público**

- Vida urbana en el **espacio público**:

- Barcelona: No se tienen datos de los índices de delincuencia de las zonas donde fueron aplicadas las superislas. Pero es posible que la vida urbana en las calles se viese aumentada tras las intervenciones. Al aumentar las personas en el **espacio público** menos delitos se cometerán en el; y por lo tanto, el **espacio público** será más seguro. Uno de los objetivos de del plan superislas es aumentar la vida urbana en el **espacio público**, por lo que, la cuestión de la mejora de seguridad esta implícita en este objetivo.

- Pontevedra: La vida urbana aumento considerablemente en Pontevedra y este era uno de los objetivos principales de la transformación del **espacio público**. Y aunque no se tienen datos es probable que la seguridad haya aumentado en el centro.

- Utrecht: Aunque todavía no fueron realizados los proyectos, cabe esperar que al menos en el caso de Merwede esta cuestión mejore mucho, ya que en la actualidad es una zona despoblada y por lo tanto susceptible de peligro, pero tras la realización del proyecto las personas irán a vivir allí y en su **espacio público** es de esperar que haya una intensa vida urbana.

Respeto por el lugar

- Relación formal de las edificaciones propuestas con las edificaciones existentes:

- Barcelona: Las escasa edificaciones propuestas siguen una línea similar a las del entorno más inmediato.

- Pontevedra: No existe propuesta de nuevo edificado en relación a la transformación urbana.

- Utrecht: No hay una especial relación formal con las edificaciones existentes en ambos proyectos salvo la cuestión de la escala que es equivalente a las existentes en el entorno.

- Conservación y valorización del patrimonio edificado:

- Barcelona: Como ya se ha comentado en este capítulo, en el barrio de Sant Antoni se ha rehabilitado el mercado, un edificio histórico del siglo XIX que a pesar de ser un proyecto individual de algún modo esta vinculado también al proyecto de la superislas de Sant Antoni.

- Pontevedra: Uno de los objetivos principales de la transformación del **espacio público** de Pontevedra ha sido poner en valor su centro histórico. Este tipo de intervenciones suelen generar interés en la rehabilitación del edificado de las zonas "peatonales". Muchos de los edificios del centro histórico de Pontevedra han sido rehabilitados desde el año 1999 (año de iniciación de las primeras intervenciones en el centro histórico).

- Utrecht: No parece haber edificios históricos en las zonas de intervención.

- Respeto por el patrimonio urbano (conservación y valorización del entramado tradicional, rural, histórico etc. Conservación y valorización de la tipología del **espacio público**):

  - Barcelona: No se modifica el entramado de la ciudad, se actúa en el **espacio público** existente. La idea de las superislas tiene como fuente de inspiración el propio plan Cerdá, se modifica el funcionamiento de las calles, pero no el entramado diseñado en 1850 por el ingeniero Idelfonso Cerdá.

  - Pontevedra: Al igual que en Barcelona no se modifica el entramado ni se realizan grandes intervenciones. En el siglo XX los vehículos comenzaron a ocupar el centro histórico de Pontevedra caracterizado por sus estrechas calles. Por lo que la circulación de vehículos y peatones se volvía muy dificultosa. Ya que el **espacio público** del centro histórico no esta pensado para vehículos, se ha retirado la mayor parte de los vehículos del centro histórico, recuperando y valorizando el patrimonio urbano.

  - Utrecht: No existe entramado histórico en las zonas de intervención. Únicamente para el caso de Lombokplein el proyecto pretende recuperar un antiguo canal.

Diseño del **espacio público**

- Diseño del **espacio público** considerando la climatología del lugar:

Solo existe una especial preocupación por esta cuestión en el proyecto Merwede en que se tiene en cuenta el viento, la incidencia solar, y la lluvia. En cuanto a la lluvia el agua es aprovechada para los nuevos edificios. No parece haber una especial incidencia de esta cuestión en los demás casos de estudio, tal vez se haya tenido en cuenta la climatología para la elección de las especies de vegetación propuestas, pero no se tienen datos.

- Diseño del **espacio público** adaptable (capacidad del **espacio público** de transformarse con el tiempo):

- Barcelona: La superisla de Poblenou fue la primera en realizarse en la ciudad por ello previamente a la realización de un proyecto definitivo, se realizo un proyecto temporal para poder verificar el funcionamiento del modelo superislas. Este proyecto de carácter temporal que fue aplicado durante un tiempo en la superislas de Poblenou era poco especifico. Es decir, no había actividades muy definidas en el diseño del **espacio público**. Varias de las soluciones planteaban usos mixtos, como por ejemplo: el espacio de estacionamiento de vehículos de las calles, estos se transformaron en espacios de preferencia peatonal; es decir los peatones tenían preferencia en la utilización de este espacio pero los vehículos podían seguir estacionando si las circunstancias lo requerían. Muchas de las actividades propuestas para la realización en el **espacio público**, como diversos juegos, estaban dibujados en el pavimento de modo que se podía realizar en el espacio cualquier actividad. También había zonas de mobiliario, como por ejemplo las zonas de descanso con bancos, pero estos eran fácilmente retirables. Se instalaron árboles también para delimitar las diversas zonas con distintas funciones, pero todos ellos se encontraban en grandes maceteros, de modo que se podía alterar la ubicación de los mismo y por lo tanto cambiar el funcionamiento del espacio por completo moviendo los árboles o el mobiliario. Por lo tanto, este proyecto era casi completamente adaptable a cualquier circunstancia. El proyecto definitivo que se realizó posteriormente es más definido, y como las soluciones son definitivas tampoco es tan adaptable. Aun así, en el proyecto se combinan soluciones con propuestas de usos específicas como por ejemplo: parques infantiles, zonas de bancos, zonas de circulación de vehículos, carril bici etc. Así como otras soluciones con usos menos definidos tipo zonas de movilidad compartida; o incluso en el proyecto para el barrio de San Antoni se ha decidido combinar soluciones definitivas con soluciones reversibles como las del proyecto temporal para Poblenou.



Figura 50: Proyecto temporal para Poblenou. Intervenciones reversibles en la superisla de Poblenou.



Figura 51: Proyecto temporal para Poblenou. Intervención reversible y adaptable a las circunstancias. El espacio observable en la imagen puede ser utilizado por los viandantes o para el estacionamiento de vehículos.

- Pontevedra: En muchas calles la única intervención fue el cambio de pavimento de la tipología de asfalto y aceras, a una calle de un pavimento único de piedra. El mobiliario público es escaso. Las soluciones en el centro histórico son las de menor definición por lo que se puede realizar prácticamente cualquier tipo de actividad en el **espacio público**. Muchas de las soluciones son espacios de movilidad compartida. Ya fuera del centro histórico las soluciones son un poco más específicas, definiéndose zonas exclusivas paras los peatones, zonas de movilidad compartida, zonas de estacionamiento de vehículos o bicicletas, zonas de terrazas de hostelería etc.



Figura 52: Calle de Pontevedra.

- Utrecht: En Lombokplein las soluciones son completamente definitivas no reversibles y se establecen diferentes zonas funcionales: zonas verdes recreativas, paseos, carril bici, zonas asfaltadas para la circulación de vehículos, zona de circulación de tranvía, canal, etc. El espacio es menos adaptable a diferentes actividades que en los casos de Barcelona y Pontevedra. Las intervenciones de Merwede también son definitivas, pero no hay separación funcional en el **espacio público**, lo cual es una gran ventaja para adaptarse a las circunstancias, ya que el **espacio público** no es muy específico. El **espacio público** de Merwede esta diseñado de tal manera que las actividades en el no son impuestas si no que pude ser utilizado de diferente forma el mismo espacio (espacio polivalente).

Escala del **espacio público**

La escala del **espacio público** es adecuada para la densidad de población de la propuesta de Merwede y además los **espacios públicos** cuenta con escala adecuada para el desarrollo de la vida social. En los demás casos de estudio no se modifica la escala del **espacio público** ya que se actúa sobre la trama existente.

Relación del **espacio público** y edificaciones

- Alteraciones en el viento o la incidencia solar del **espacio público** provocados por la nueva masa edificada:

Como ya se mencionó, esta cuestión fue tenida en cuenta a la hora de diseñar el proyecto de Merwede. Además de estudiar el efecto sobre el viento de las edificaciones propuestas se ha estudiado también los efectos sobre el viento de las edificaciones existentes en el entorno que afectan a la zona de intervención. Por ello se ha intentado minimizar los efectos del viento causados por las edificaciones existentes a través de las nuevas edificaciones. En los demás casos de referencia no hay datos sobre ello, pero es posible que no haya grandes alteraciones en estas cuestiones porque la masa edificada propuesta es escasa y los edificios propuestos no son excesivamente altos.

- Edificaciones generadoras de vida social en el **espacio público** (comunicación personas de los edificios con las personas de las calles y viceversa):

- Barcelona: Como Gehl establecía que a partir de la 5ª planta de un edificio no puede haber interacción entre las personas de la calle y las personas que están en los edificios, ya que escuchar y visualizar a las personas se vuelve muy dificultoso. Para Gehl es mejor que los edificios tengan balcones, así es más fácil la interacción con las personas de la calle. En Barcelona se proponen cinco nuevos edificios, solo uno de ellos esta diseñado, y carece de balcones y es de doce plantas por lo tanto se puede decir que esta cuestión no fue tenida en cuenta.

- Pontevedra: No hay propuestas de nuevas edificaciones.

- Utrecht: Los edificios propuestos no sobrepasan las cinco plantas establecidas por Gehl en el proyecto para Lombokplein. Curiosamente algunos nuevos edificios del proyecto Merwede tienen más de cinco plantas y balcón a partir de la quinta planta cuando ya no se produce relación entre las personas de la calle y las personas de los edificios como defendía Jan Gehl.



Figura 53: Propuesta de volumetría de edificado para el barrio de Merwede.

Dominio del peatón sobre el vehículo

- Reducción del espacio para el estacionamiento del vehículo:

- Barcelona: Hay poca reducción del número de plazas de estacionamiento en las calles porque la ciudad de Barcelona ya cuenta con un sistema de gestión de plazas de aparcamiento. Se diferencian los siguientes tipos de plazas de aparcamiento en Barcelona: plazas de aparcamiento ilimitado gratuito, plazas de minusválidos, plazas de pago por tiempo, plazas de preferencia residentes, plazas de uso exclusivo residentes, zonas de carga y descarga. Lo que trata el Plan Superislas es eliminar casi todas las plazas de estacionamiento ilimitado y sustituirlas por plazas de pago por tiempo, plazas de preferencia residentes o plazas exclusivas residentes. De este modo no se promueve el desplazamiento en vehículo a la ciudad y se dispondrán mayor o menor número de plazas de preferencia residentes o residentes en función de la disponibilidad que tengan los residentes de la zona de plazas privadas. Las plazas de pago por tiempo se sitúan junto a los equipamientos con el fin de la alternancia de vehículos de modo que un mismo vehículo no este ocupado indefinidamente el **espacio público**. Algo parecido sucede con las plazas de preferencia residentes, pueden aparcar vehículos de no residentes, pero solo por un tiempo limitado. Las plazas de carga y descarga no se han visto reducidas para no perjudicar a los comercios de la zona, ya que estas plazas son indispensables para el suministro.

- Pontevedra: Solo existen cuatro tipos de plazas de aparcamiento: las de aparcamiento ilimitado y gratuito, plazas de minusválidos, las de pago por tiempo y las de carga y descarga. Por lo que la solución en Pontevedra ha sido completamente diferente. Para la recuperación y valorización del centro histórico se decidió eliminar todos los vehículos estacionados del centro histórico y la mayor parte de vehículos estacionados del centro urbano. En el centro urbano, fuera del centro histórico se instalaron plazas de pago por tiempo. La estrategia implantada en Pontevedra ha sido la de disponer aparcamientos disuasorios entorno al centro, de modo que las personas sobre todo las provenientes de fuera de la ciudad de Pontevedra puedan estacionar el vehículo y recorrer a pie o en bicicleta el centro de la ciudad. Estos aparcamientos disuasorios son gratuitos y se puede estacionar el vehículo sin limitación de tiempo.



Figura 54: Estacionamientos por tiempo en una calle de Pontevedra.



Figura 55: Aparcamientos disuasorios en Pontevedra.

- Utrecht: En Lombokplein Se eliminan las plazas de aparcamiento convencionales. Las líneas verdes y arboladas que se proponen a lo largo de toda la calle son espacio también de aparcamiento. No hay espacio de estacionamiento de vehículos en la superficie en Merwede. El estacionamiento de vehículos se encuentra bajo los edificios y también hay estacionamiento público en el “centro de movilidad”.



Figura 56: Perfil de calle propuesto del proyecto Lombokplein.

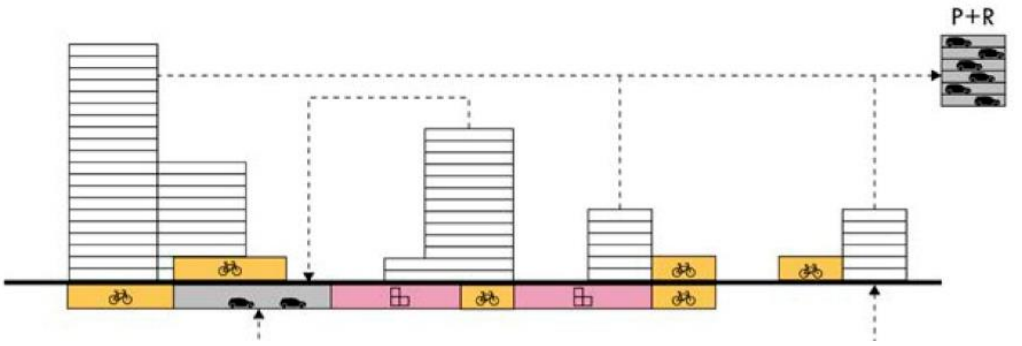


Figura 57: Modelo de estacionamiento de vehículos y bicicletas para Merwede.

- Reducción de carriles de circulación de vehículos:

  - Barcelona: Para poder calmar el tráfico se han eliminado carriles de circulación de vehículos en las calles. Las calles han sido clasificadas según el tráfico que soportaran definidas por el proyecto, en los siguientes tipos:

  *Calles básicas: A nivel de ciudad, contornan y definen las superislas. Estas calles soportan la mayor parte del tránsito rodado. Por lo que no se suelen eliminar carriles de circulación en estas calles.
  *Calles locales: A nivel de barrio, pueden encontrarse en el interior o rodeando la superisla. Menor volumen de tráfico. La mayoría de vehículos que circulan por estas calles serán por lo

tanto vehículos de los locales. En algunas calles se reducen los carriles de circulación haciendo más anchas las aceras.

*Calles vecinales: Se encuentra en el interior de la denominadas “superisla”, pudiendo haber diferentes tipos de calles; las cerradas al tráfico; las abiertas al tráfico en un único sentido y carril de circulación; las abiertas al tráfico que contemplan el uso compartido de diferentes movilidades en una misma plataforma (vehículo, bicicleta y peatón). En todas ellas se eliminan carriles de circulación, como máximo disponen de un único carril para vehículos.

- Pontevedra: En prácticamente todas las intervenciones realizadas en el centro de Pontevedra se han eliminado el espacio para la circulación de los vehículos. En muchos casos o bien se ha dejado una franja de movilidad compartida o se ha mantenido el carril de circulación ensanchando las aceras de los laterales.



Figura 58: Calle en Pontevedra.

- Utrecht: El proyecto Lombokplein elimina gran cantidad de espacio de circulación de vehículos: se elimina un tramo de la carretera, se eliminan los nudos de conexión, y se eliminan algunos carriles. El proyecto Merwede elimina todo el tráfico de vehículos del interior de la zona sin tan siquiera permitir como en el caso de Barcelona o Pontevedra los vehículos de carga y descarga; estos deberán de dejar la mercancía en el “centro de movilidad” y desde allí es distribuido al barrio mediante carros eléctricos o bicicletas de transporte. Los únicos vehículos que pueden acceder al interior del barrio son los vehículos de emergencia y los vehículos de los residentes para aparcar en los aparcamientos subterráneos de las inmediaciones.

• Reducción de la velocidad de circulación de vehículos:

- Barcelona: La reducción de velocidad máxima forma parte también de las medidas de calmado de tráfico, es fundamental para garantizar la seguridad de los ciclistas y los peatones.

*Calles básicas: la velocidad máxima depende de cada calle, en algunas se redujo y en otras no.
*Calles locales: Se redujo la velocidad a 30km/h.
*Calles vecinales: Se redujo la velocidad a 10km/h.



Figura 59: Calle vecinal en el barrio de Sant Antoni, velocidad máxima permitida 10km/h.

- Pontevedra: Se realizaron estudios de mortalidad en los atropellos en relación a la velocidad de los vehículos. Los estudios demostraron que a 50km/h la probabilidad de muerte por atropello es del 50% pero si la velocidad es 30km/h la probabilidad de muerte se reduce al 5% (datos extraídos del documento Pontevedra otra movilidad otra ciudad). Por ello la velocidad máxima permitida en la ciudad es de 30km/h habiendo calles (en función del tipo) con velocidades máximas de 20 o 10 Km/h.



Figura 60: Calle de Pontevedra con limitación de 20km/h.

- Utrecht: No se tienen datos de esta cuestión para el proyecto Lombokplein. En el caso de Merwede se retira la circulación de vehículos del barrio.

- Seguridad para cruzar las calles con vehículos:

- Barcelona: En muchas calles se eliminan carriles de circulación por lo tanto la distancia de cruce es menor y más segura. En aquellas zonas donde hay más de un carril de circulación se instalan badenes cerca de los pasos de peatones para que el vehículo tenga que frenar.

- Pontevedra: Se eliminan carriles de circulación, algunos pasos de peatones se elevan para que los vehículos tengan que frenar. En otros casos el pavimento de las zonas de cruce es rugoso, tiene igualmente la finalidad de que los vehículos reduzcan la velocidad en estas zonas. En otras calles se continua el pavimento de la zona peatonal para indicar que en el paso los vehículos tienen que respetar a los peatones ya que el vehículo es el que invade en este caso el espacio del peatón.



Figura 61: Paso de peatones y paso de ciclistas elevados en una calle de Pontevedra.



Figura 62: Continuación del pavimento de la zona de uso exclusivo peatonal en la calzada de una calle de Pontevedra.

- Utrecht: El proyecto Lombokplain no trata esta cuestión porque todavía no esta definido a escala de detalle. En Merwede este problema desaparece al eliminar el tránsito de vehículos.

- Cierre de calles al tránsito de vehículos:

- Barcelona: No suele ser la solución escogida. Normalmente se escogen soluciones menos radicales donde el número de vehículos que acceden a la calle se reducen considerablemente, pero sin terminar de desaparecer el vehículo del **espacio público**. Aún así, en la superisla de Poblenou se tomo la decisión de cerrar un tramo de una calle al tránsito de vehículos. La idea principal del modelo superislas es la limitación de los movimientos del vehículo evitando que este atraviese los cruces del interior de las superislas teniendo que rodear las manzanas, y de este modo conseguir ganar importante superficie para el peatón, sin la necesidad de cerrar ningún tramo de calle al tránsito de vehículos. Esto se consigue reduciendo los carriles de circulación y cambiando los sentidos de circulación de los mismos.



Figura 63: Propuesta de circulación de vehículos para la nueva superislas de Poblenou (modelo superisla). Las líneas rojas representan a las calles básicas y las líneas verdes a las calles vecinales.

- Pontevedra: Al igual que Barcelona no se suelen realizar cierres de calles al tránsito de vehículos, exceptuando aquellas calles que por ser demasiado estrechas y por lo tanto muy difíciles o imposible el acceso a vehículos, solo en este caso se cierran al tránsito de cualquier vehículo. Porque a veces se vuelve necesario que determinados vehículos puedan acceder, como es el caso de los vehículos de emergencias, los vehículos de transporte de mercancías a los comercios locales, los vehículos de residentes que necesitan acceder a los aparcamientos privados etc. En Pontevedra se ha decidido realizar “peatonalizaciones parciales” ya que se han seguido las ideas de Francesco Tonucci que no es partidario de las peatonalizaciones totales o radicales (no permitido tránsito de vehículos).

- Utrecht: El proyecto Lombokplein elimina un tramo de una carretera para poder ser recuperado un canal, pero no es un proyecto de peatonalización. En el proyecto Merwede

todas las calles quedan cerradas a la circulación de vehículos exceptuando aquellas de entrada a los aparcamientos subterráneos.

SOSTENIBILIDAD……

Movilidad sostenible

- Implementación de la movilidad peatonal:

- Barcelona: Se diseña una red peatonal para toda la ciudad y se establecen “ejes cívicos” para ser recorribles a pie. Estos ejes cívicos unen los puntos de interés de la ciudad. También se establecen ejes cívicos a nivel de barrio que conectan los puntos de mayor interés del barrio. Así se han diseñado en el proyecto para el barrio de Sant Antoní. Por otra parte, los interiores de las superislas se conciben como semipeatonales, prácticamente libres de vehículos salvo casos excepcionales como el acceso a los aparcamientos subterráneos de los edificios.

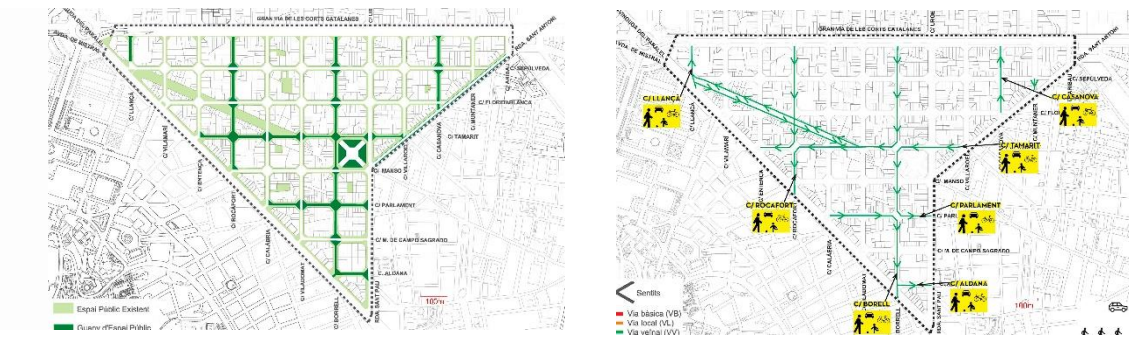


Figura 5: La imagen de la izquierda corresponde al espacio peatonal y semipeatonal propuesto para el barrio de Sant Antoni. La imagen de la izquierda muestra las nuevas calles woonerf propuestas para el barrio de Sant Antoni.

Pontevedra: Todo el casco histórico y parte del centro urbano se transforma en un espacio woonerf o también denominado semipeatonal.



Figura 6: Cartel indicativo de calle semipeatonal en Pontevedra, estando solo permitidos los vehículos de carga y descarga pudiendo circular en unas horas determinadas del día.

Utrecht: No hay grandes alteraciones en cuanto al tránsito peatonal en el proyecto Lombokplein. El nuevo barrio de Merwede se plantea como una supermanzana que puede recordar a las superislas de Barcelona, aunque el funcionamiento de Merwede es diferente ya que los vehículos en el interior del barrio son practicamente inexistentes.



Figura 7: Recorridos peatonales Merwede.

- Implementación del transporte no contaminante y semi-lento:

- Barcelona: Se diseña una red ciclista para los barrios de intervención que combina carriles bici y vías “ciclables”. Las vías ciclables son calles donde no hay separación funcional de la movilidad, por lo tanto, no existe un carril bici, pero la velocidad se reduce y el tráfico se calma. Por lo que son compatibles para una movilidad ciclista que compartirá espacio junto con los vehículos y los peatones. Aunque anteriormente al proyecto superislas, Barcelona ya contaba con una amplia red de carril bici, así como servicio de alquiler de bicicletas públicas tanto convencionales como eléctricas; la red de carril bici es aumentada y rediseñada en este proyecto, así como también se añaden a esta red las nuevas vías ciclables, y se aumentan y redistribuyen los puestos de alquiler de bicicletas y las zonas de estacionamiento de bicicletas.



Figura 8: Elementos para el estacionamiento de bicicletas en Poblenou.

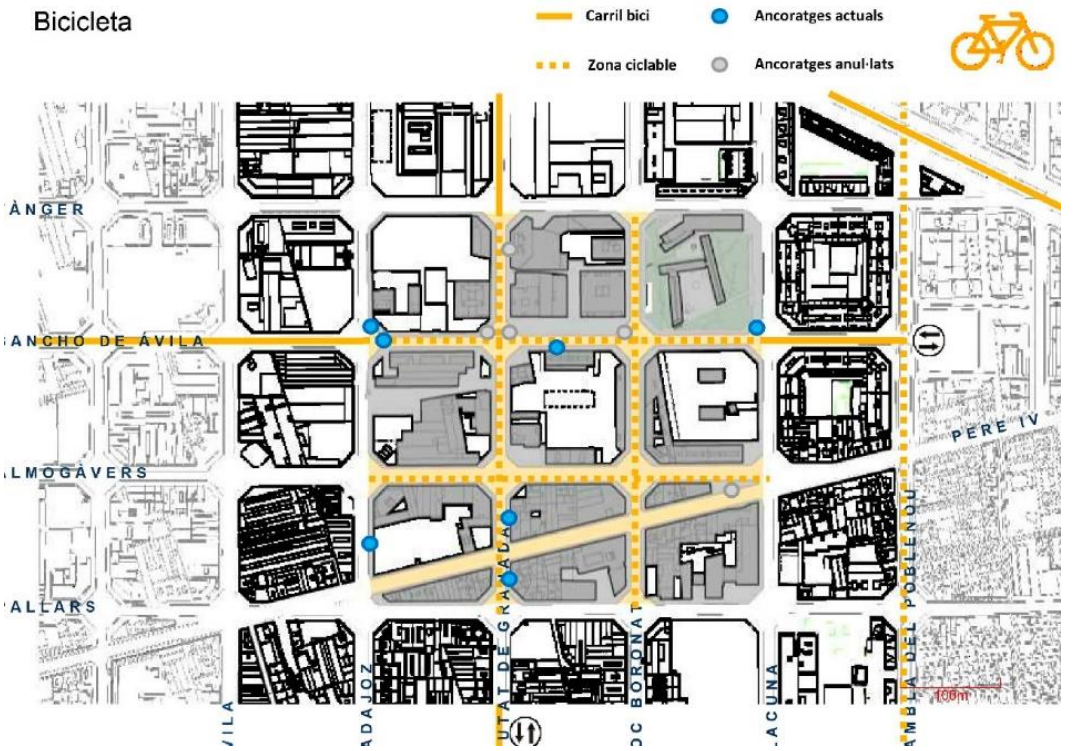


Figura 9: Propuesta de red de bicicletas y situación estacionamientos bicicletas para la superisla de Poblenou.



Figura 10: Puesto de alquiler de bicicletas en el barrio de Sant Antoni.



Figura 11: Red ciclista y puestos de alquiler de bicicleta pública para el barrio de Sant Antoni.

- Pontevedra: Se instala carril bici entorno al centro histórico. Y dentro del centro histórico el tráfico se calma de modo que todo el centro histórico se convierte en una zona ciclable, donde los peatones y las bicicletas tienen prioridad sobre los vehículos. Además, se instalan zonas de estacionamiento de bicicletas, algunas de ellas ocupando el espacio que anteriormente estaba destinado al estacionamiento de vehículos. En 2012 se inaugura un nuevo puente, “Puente de las Corrientes” que consta de dos carriles bici. Sin embargo, Pontevedra carece de bicicletas públicas.

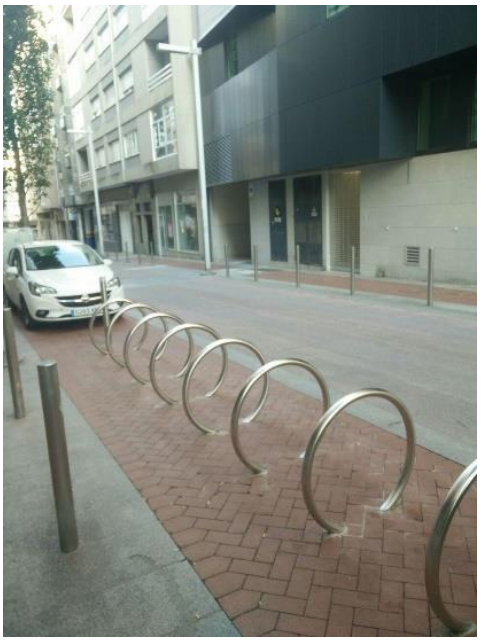


Figura 12: Estacionamiento de bicicletas en el lugar que antes estaba dedicado al estacionamiento de vehículos.



Figura 13: Carril bici Puente de las Corrientes.



Figura 14: Paso de bicicletas en Pontevedra.

- Utrecht: El proyecto Lombokplein diseña un carril bici para la nueva zona. No aparecen en el proyecto las zonas para el estacionamiento de las bicicletas porque el proyecto todavía no fue diseñado a escala de detalle, ya que se trata de un proyecto base. El proyecto Merwede

plantea calles ciclables en todo el barrio y carriles bici en la avenida Europalaan que conecta al barrio con la ciudad, en esta misma avenida se sitúa un nuevo “centro de movilidad”. Este centro entre otras cosas dispondrá de un servicio de alquiler de bicicletas públicas convencionales y eléctricas. Además, se disponen en todo el barrio edificios y espacios subterráneos para el almacenamiento de bicicletas.



Figura 15: Nuevos carriles bici para Lombokplein.

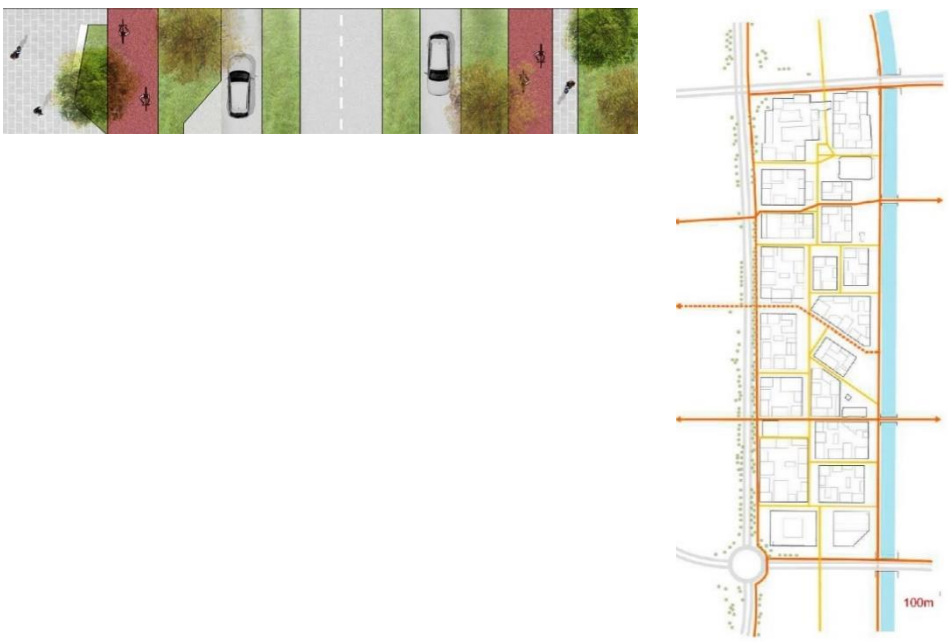


Figura 16: A la derecha imagen de los carriles bici en la Av Europallan y en la imagen de la Izquierda calles ciclables del nuevo barrio.

- Implementación del transporte público colectivo:

- Barcelona: El proyecto superislas rediseña la red de autobuses urbanos de Barcelona, para que sea más funcional (mayor cobertura) y más acorde con el propio proyecto Superislas.

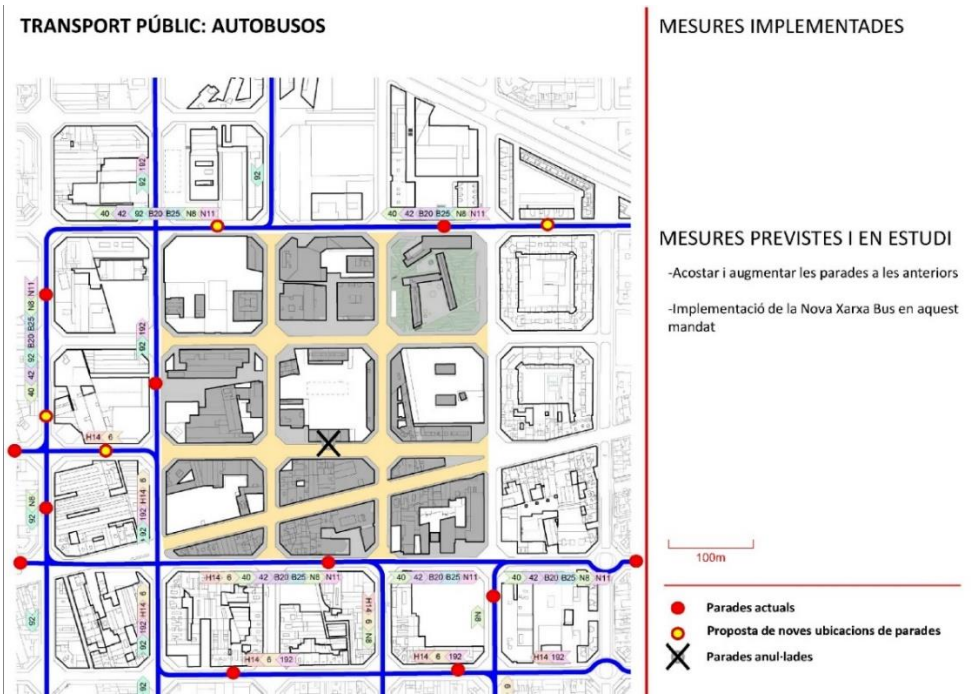


Figura 17: Propuesta de nuevos recorridos de autobús urbano, y nueva distribución de paradas para la superisla de Poblenou.



Figura 18: Propuesta de nuevos recorridos de autobús urbano, y nueva distribución de paradas para la superisla de Sant Antoni.

- Pontevedra: La transformación urbana de esta ciudad no se focaliza en el transporte colectivo; es más, el autobús urbano (único transporte público de Pontevedra) es eliminado del centro; ya que es un vehículo grande, y la malla urbana del centro histórico es de origen medieval, por lo que las calles son pequeñas y de poca visibilidad y no resultan adecuadas para este medio

de transporte. Por otra parte, la ciudad de Pontevedra es pequeña a diferencia de Barcelona, por lo que el transporte público no se vuelve tan necesario.

- Utrecht: El proyecto Lombokplein no presenta ninguna propuesta en relación al transporte público, se conserva la línea de tranvía situada en el centro de la calle, así como los carriles bus. En cuanto al proyecto Merwede, los autobuses urbanos no pueden entrar al interior del barrio por lo que hacen el servicio en las avenidas Europalaan y Wilhelminalaan estableciéndose tres paradas. El "centro de movilidad" situado en Europalaan funcionara como un intercambiador de transporte, también esta incluido el transporte público colectivo aquí. Los autobuses pueden estacionar en este intercambiador, que esta conectado con el tranvía así se favorece el intercambio de dos modalidades de transporte público colectivo. En este mismo intercambiados se encuentra también el transporte público semi-colectivo como los vehículos compartidos y el transporte público no colectivo como los taxis.

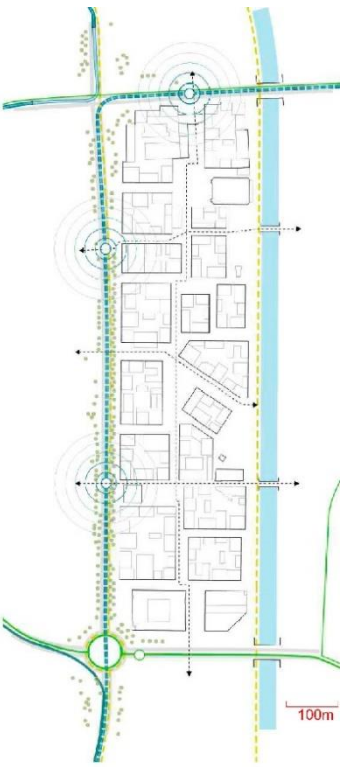


Figura 19: Circulación autobuses Merwede.

- Reducción de las distancias de desplazamiento:

El plan superislas actúa sobre las calles ya existentes, la transformación urbana de Pontevedra también y prácticamente no existen propuestas de edificado nada más que un caso excepcional en Barcelona, y en el proyecto Lombokplain no propone tampoco el trazado de nuevas calles; por lo que esta cuestión no es relevante para estos casos. Sin embargo, en el proyecto Merwede si es una cuestión en la que se ha tenido un especial cuidado:

Merwede: Por una parte, las calles proyectadas son cortas y todos los espacios están muy bien interconectados de modo que un peatón o un ciclista no tiene que recorrer grandes

distancias; también es cierto que el área de intervención no es excesivamente amplia por lo que no se hace necesario recorrerla por medio del vehículo. Por otra parte, se proyectan redes peatonales y ciclistas de conexión con el resto de la ciudad. Y en tercer lugar se dota al barrio de todos los servicios necesarios para el día a día como comercios, equipamientos públicos tales como escuelas etc. De este modo se evita realizar grandes desplazamientos a otras zonas de la ciudad para acudir a la escuela o comprar.



Figura 20: Plano de Merwede

Mezcla de usos

- Barcelona: Se interviene en dos barrios ya existentes del centro de la ciudad donde ya existe una gran variedad de usos. La intervención en Poblenou no incide en esta cuestión. El plan superislas no propone mayor mezcla de usos pero diseña los “ejes cívicos”, que se desarrollan en dos escalas; la escala de ciudad conectando los equipamientos y puntos de interés de Barcelona, y la escala de barrio conectando los puntos de interés de los barrios (equipamientos, comercios etc). Los ·ejes cívicos” por lo tanto tienen una función de potenciación de los diversos usos de la ciudad y de los barrios. No hay una propuesta de ejes cívicos para la superisla de Poblenou ya que es un área demasiado pequeña, si existe en cambio una propuesta de ejes cívicos para el barrio de Sant Antoni. Por otra parte, en el barrio de Sant Antoni se encuentra el mercado del mismo nombre, a través del proyecto de **espacio**

público se pretende potenciar el mercado ya que es un importante equipamiento comercial de la ciudad. Se rediseña el **espacio público** entorno al mercado situando zonas para la instalación de puestos móviles.

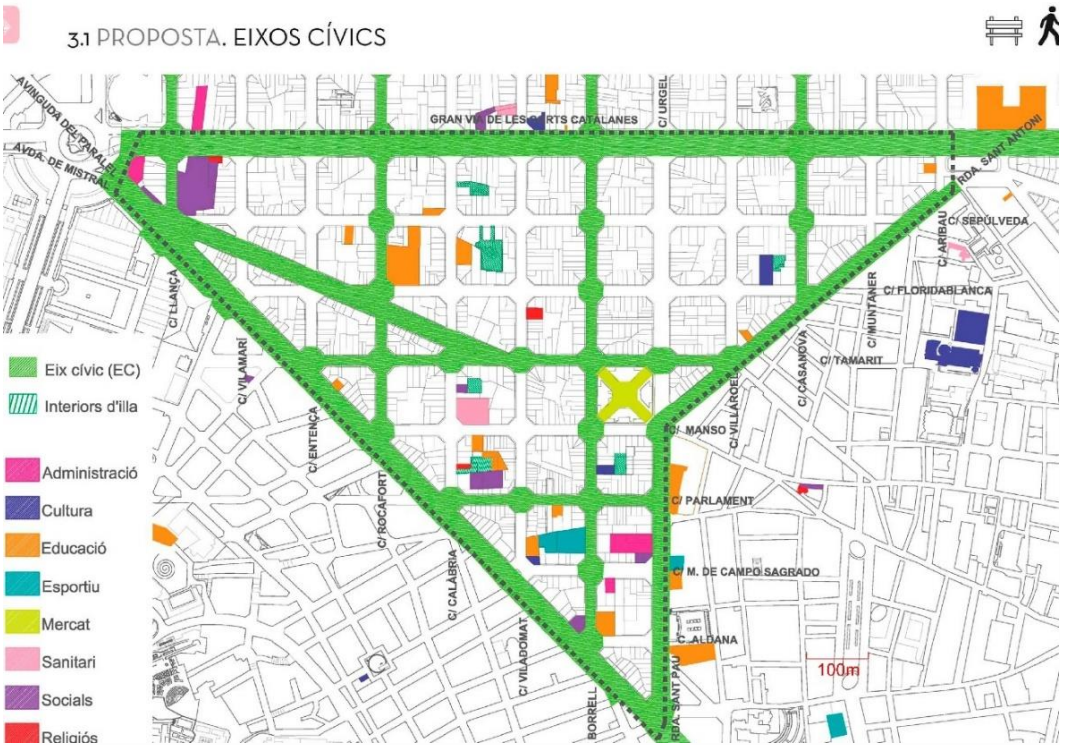


Figura 21: Propuesta de ejes cívicos para el barrio de Sant Antoni y diferentes equipamientos del barrio marcados a color según su uso.

- Pontevedra: La zona de intervención es el centro de la ciudad donde ya existe gran diversidad de usos. Por lo que las intervenciones tratan de potenciar la hostelería y el comercio, sobre todo para potenciar el turismo de la zona, ya que se interviene en todo el centro histórico.



Figura 22: Terrazas de hostelería en una plaza de Pontevedra.

- Utrecht: En el proyecto Lombokplein proponen edificios residenciales y multiusos para el

área que en la actualidad únicamente esta ocupada por edificios comerciales. Para el proyecto Merwede esta es una de las cuestiones principales para garantizar el correcto funcionamiento del barrio, así como la vida urbana en el. El 20% de la superficie del nuevo barrio estará ocupada por comercios y equipamientos de toda clase como educacionales, culturales, deportivos etc (dato extraído del documento “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”).

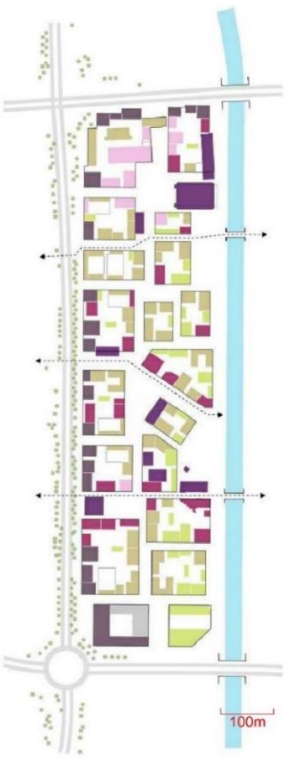


Figura 23: Distintos usos para el barrio de Merwede marcados con diferentes colores.

Espacio público sustentable

- Metros cuadrados de espacios verdes en relación a la densidad de población:

- Barcelona: Se ha realizado un estudio de toda la ciudad por barrios, relacionando la superficie de espacios verdes con la densidad de habitantes de cada barrio, y comprobando si los espacios verdes estaban en equilibrio con la densidad de población o no. Los resultados fueron diversos en cada barrio; existiendo barrios equilibrados en este aspecto, barrios en los que los espacios verdes son muy escasos con respectos a la densidad de población y barrios que por lo contrario los espacios verdes están en exceso. Como el Plan Superislas tiene por propósito actuar en toda la ciudad, es posible que se utilice estos datos para tal vez proponer más espacios verdes público. Pero el Pan Superislas solo ha sido aplicado por el momento en pequeñas áreas de la ciudad. Donde sí ha sido aplicado no han aumentado los espacios verdes, pero si ha aumentado el verde público, ya que se han plantado más árboles, se han

instalado jardineras y se ha realizado un pequeño jardín en el barrio de Poblenou. Esta cuestión de la proporción entre la densidad de población y la superficie de espacios verdes no se vuelve un elemento principal en las intervenciones de Barcelona, ya que estas se basan en el rediseño del **espacio público** ya existente y no hay prácticamente propuestas de nuevo **espacio público**.

- Pontevedra: No se han planteado nuevos espacios verdes en la transformación urbana de esta ciudad, tal vez porque los existentes ya sean suficientes en relación a la densidad de población del centro urbano de Pontevedra.

- Utrecht: La zona de intervención del proyecto Lombokplein no hay existencia de espacios verdes, por lo tanto, en el proyecto se contempla un nuevo gran espacio verde público, que se trata de un nuevo parque, así como una línea verde a lo largo del canal, y un bulevar verde Graadt van Roggenweg. Para Merwede también se proyecta un nuevo aseo v ambién se propone la plantación de n la zo getación.



Figura 42: Imagen de la izquierda estructura verde Lombokplain, imagen de la derecha estructura verde Merwede.

- Permeabilidad del suelo del agua de la lluvia:

- Barcelona: Se tiene especial cuidado en esta cuestión en las intervenciones realizadas en Poblenou y Sant Antoni. Se suelen dejar franjas verdes con vegetación ornamental o sin ella en las calles.



Figura 43: Planta nuevo diseño urbano para un tramo de una calle de la superisla de Sant Antoni.



Figura 44: Cruce reconvertido en plaza en el barrio de Sant Antoni. En torno a los árboles se suele dejar una superficie verde.

- Pontevedra: No tiene especial incidencia esta cuestión en la ciudad de Pontevedra, incluso es posible que las intervenciones en el **espacio público** impermeabilicen demasiado suelo, podría haberse dejado pequeñas áreas verdes en las calles como en el caso de Barcelona.

- Utrecht: La superficie verde/permeable aumenta considerablemente en la propuesta para Lombokplein: nuevo parque con una gran superficie verde; nuevas franjas verdes a lo largo de las calles y del canal; franja verde en el espacio central de la calle, lugar de circulación del tranvía. También se disponen numerosas zonas verdes ajardinadas, así como un nuevo parque en Merwede



Figura 45: Nuevo parque para Merwede

- Reducción de la contaminación acústica:

- Barcelona: Se presto gran atención a esta cuestión en Barcelona, ya que fueron realizados estudios de contaminación acústica en los diferentes distritos de la ciudad y zonas de actuación. Ya que se pretende implantar el modelo Superislas en toda la ciudad. Este plan pretende reducir considerablemente el tráfico de vehículos de la ciudad por lo tanto cabe esperar que la contaminación acústica se vea reducida. De hecho, en las dos Superislas que ya se pusieron en práctica, Poblenou y Sant Antoni, la contaminación acústica se redujo, porque también se redujo el tránsito de vehículos en estas zonas.

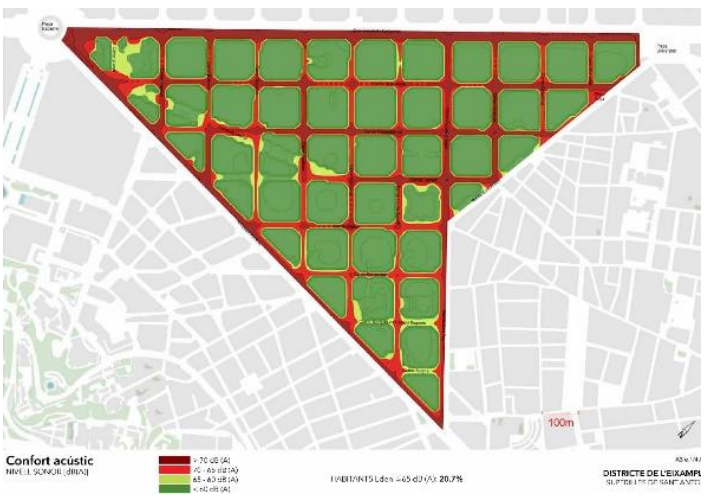


Figura 46: Estudios de contaminación acústica del barrio de Sant Antoni (antes de la realización de las intervenciones).

- Pontevedra: En esta ciudad se consiguió reducir la contaminación acústica considerablemente en el centro urbano. Anteriormente a la transformación urbana, por el centro pasaban carreteras nacionales. Ahora los vehículos que pasan por el centro son muy escasos. Por lo que prácticamente no hay contaminación acústica. Sin embargo, el ruido ahora proviene de la intensa vida urbana de las calles: personas ablando, niños jugando etc.

- Utrecht: Cabe de esperar que tras la realización del proyecto Lombokplein, que una vez que se realice este proyecto, se reduzca considerablemente la contaminación acústica ya que una gran infraestructura automovilística se transforma en un lugar de esparcimiento y recreo. La contaminación acústica en Merwede será reducida ya que no existirá tránsito de vehículos en el interior del barrio sin embargo hay una gran avenida que bordea el barrio y que soporta una gran intensidad de vehículos por lo que cabe esperar que en las zonas más próximas del barrio a esta avenida la contaminación acústica sea mayor.



Figura 47: Infraestructura automovilística existente en la zona de intervención del proyecto Lombokplein.

- Reducción de las emisiones de CO2:

- Barcelona: Es probable que se hayan reducido las emisiones de CO2 en las zonas donde han sido aplicadas las superislas, ya que el tráfico se ha visto reducido en estas zonas; pero por el momento no se han realizado estudios con respecto a esta cuestión. Cabe esperar que si se llega a implantar el modelo Superislas en toda la ciudad, las emisiones de CO2 se ven reducidas considerablemente en toda Barcelona.

- Pontevedra: En esta ciudad se han reducido considerablemente las emisiones de CO2 al reducirse el tráfico de vehículos en el centro de Pontevedra. Así lo demuestran los estudios realizados por el ayuntamiento de este municipio.

Tiempos de demora en la circulación de Pontevedra				
	Centro ciudad		Ciudad completa	
	Consumo litros	CO_2 kg	Consumo litros	CO_2 kg
1996	6.391.843,5	16.139.104,84	14.443.296	36.469.324
2014	792.812,43	2.001.851,39	5.077.400	12.820.435
Diferencia	-5.599.031	-14.137.553	-9.365.896	-23.648.888
Porcentaje	-87,6%	-87,6%	-64,85	-64,85%

Fuente: Elaboración propia.
1 litro de gasolina emite 2,38 kg de CO_2 y de gasóil 2,61.

Figura 48: Consumo de combustible y emisiones CO2 de Pontevedra antes y después de la transformación urbana.

- Utrecht: Probablemente una vez que se haga realidad este proyecto de Lombokplein las emisiones de CO2 de la zona se reduzcan ya que el proyecto plantea la reducción del tráfico, así como la plantación de gran número de árboles. Igualmente se reducirán las emisiones con el proyecto Merwede ya que se elimina el tráfico de vehículos, los edificios funcionarán con paneles solares y se dotara a la zona árboles y diversa vegetación, no solo en el **espacio público** si no también en las cubiertas y fachadas de los edificios.

- Situación y eficiencia de las infraestructuras de iluminación:

No se tiene información suficiente en esta cuestión en ninguno de los tres casos de estudio.

SOCIEDAD……..

Potenciación de la vida social en el **espacio público**

- Implementación de los **espacios públicos** como plazas, parques (tanto en superficie como en número):

- Barcelona: Los proyectos de Poblenou y Sant Antoni intervienen en el **espacio público** existente, por lo que no se proponen nuevos parques, sino que la intención que se pretende con

la realización de estas intervenciones es “rediseñar” es **espacio público** existente. Únicamente en el proyecto para la superisla de Poblenou se proyecta un nuevo jardín público. No se “realizan” nuevas plazas como tal, pero algunos de los cruces de calles del interior de las superislas se reconvierten en plazas peatonales, por lo tanto, de alguna manera si existe propuesta de nuevas plazas.



Figura 28: Reconversión de un cruce del barrio de Sant Antoni en una plaza de carácter temporal.

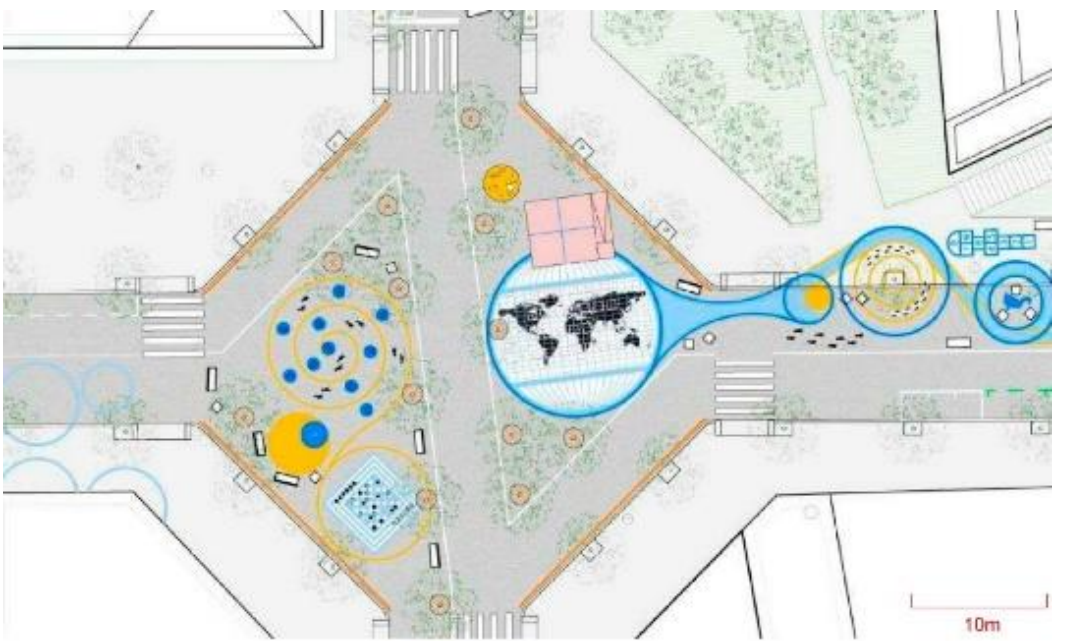


Figura 29: Reconversión de un cruce del barrio de Poblenou en una plaza de carácter temporal.

- Pontevedra: La transformación urbana del centro de Pontevedra al igual que Barcelona se centra en el rediseño del **espacio público** ya existente.

- Utrecht: El proyecto Lombokplein propone un nuevo parque para la zona. En el emplazamiento de Merwede existe una estación de autobuses que ocupa gran superficie del espacio, hay edificios grandes industriales que también ocupan gran superficie del espacio, así como también hay una zona acotada con calles privadas. Por lo que el **espacio público** en la actualidad en esta zona es escaso y además no es apropiado para que se dé en el la vida urbana. El proyecto Merwede propone para este lugar el trazado de nuevas calles, nuevas plazas, y nuevas zonas verdes. El **espacio público** no solo aumenta en su superficie si no que este se vuelve "aprovechable" para el uso y disfrute de las personas.

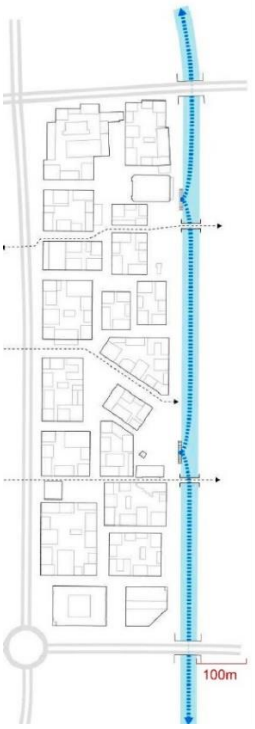


Figura 30: Nuevo barrio de Merwede

- Diseño del **espacio público** que potencie las "actividades no esenciales" (actividades culturales, relaciones sociales, actividades de ocio, reivindicaciones democráticas etc.)

- Barcelona: Se dispone diverso mobiliario público esencial para que el espacio pueda ser usado más allá de las actividades necesarias como la instalación de bancos, mesas, arboles, mobiliario de juegos infantiles, juegos infantiles pintados en la calle etc. Se combinan zonas para actividades más específicas con otras zonas menos específicas.



Figura 31: Mobiliario infantil en la superisla de Poblenou.



Figura 22: Juego infantil pintado en una calla de la superisla de Poblenou.



Figura 33: Nuevos bancos en una calle de la superisla de Poblenou.



Figura 34: Nuevos bancos en el barrio de Sant Antoni.

- Pontevedra: Las intervenciones en Pontevedra son bastante menos específicas que las de Barcelona. El mobiliario público es escaso. Esto puede tener la ventaja de que pueden realizarse mayor número de actividades diferentes en un mismo **espacio público**. La vida social y las actividades no esenciales en el **espacio público** del centro de Pontevedra han aumentado considerablemente tras la transformación urbana. Era este precisamente uno de los objetivos de las intervenciones en Pontevedra. El cumplimiento de este objetivo es fácilmente comprobable tras comparar fotografías anteriores y posteriores a las intervenciones.

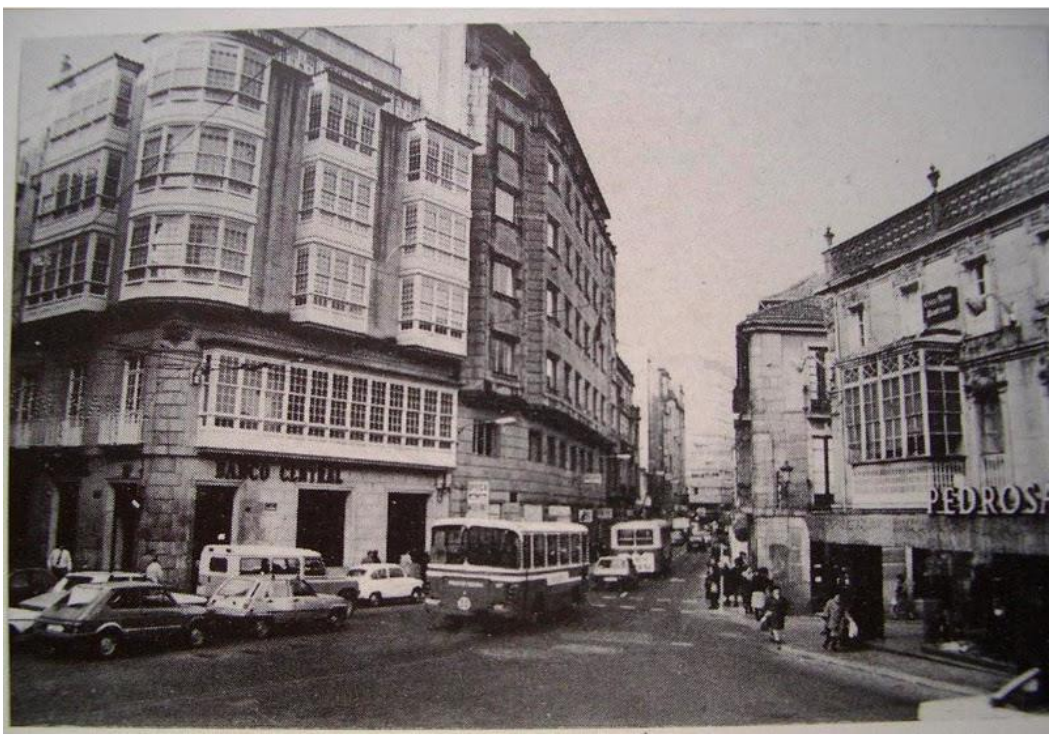


Figura 35: Plaza de la Peregrina siglo XX.



Figura 36: Plaza de la Peregrina 2020.

- Utrecht: El nuevo parque propuesto pata Lombokplein se espera que potencie la vida social del lugar. Uno de los pilares fundamentales en el proyecto de Merwede es la potenciación de la vida urbana. Para ello se tiene un especial cuidado en el diseño del **espacio público**. Este tiene una escala adecuada para desarrollarse la vida social, los espacios no están sobredimensionados. Hay una correcta transición entre espacios, se combinan calles plazas y zonas verdes. Se proyecta un nuevo parque también y un paseo a lo largo del canal. No existen vehículos en el **espacio público** nada más que en algún tramo corto para acceder a los aparcamientos de los edificios, por lo tanto, no hay calzadas que dividan la calle dificultando las interacciones sociales, ni hay vehículos aparcados que ocupen el **espacio público**. El tercer principio seguido en el proyecto Merwede para la vida social es la mezcla de usos proponiendo edificios multiusos con bajos comerciales y locales de hostelería. Además, se proyectan espacios semipúblicos en el interior de las manzanas accesibles a todos los vecinos del barrio. Como ya fue mencionado, la incidencia de viento esta controlada con la finalidad de garantizar el confort en el **espacio público**. Un **espacio público** confortable será más utilizado y las personas se quedarán más tiempo por lo que esto potenciara las interacciones sociales.





Figura 37: Imagen de la izquierda circulación de vehículos en Merwede. Imagen de la derecha nuevo parque para Lombokplein,

Espacio público inclusivo (espacio público accesible a todas las personas)

- Diseño del **espacio público** seguro y cómodo para las personas con movilidad reducida:

- Barcelona: Las intervenciones de algunas calles plantean la reconversión de las mismas en “plataforma única”; es decir un único nivel de calle sin diferenciación de cota entre zona peatonal y zona de circulación de vehículos. Y en aquellas calles que si se conserva la tipología: aceras a ambos lados y carriles asfaltados en el centro; bien se aumenta la altura del carril asfaltado igualándolo a las aceraras, o se elevan los pasos de peatones o bien se rebaja la acera junto al paso de peatones.



Figura 38: Calle de plataforma única con rebaje de acera en el barrio de Poblenou.

- Pontevedra: Gran parte del centro urbano fue reconvertido a “plataforma única”, por lo que ya no existen barreras arquitectónicas. En los casos en que se ha conservado la tipología de calle con dos aceras a ambos lados y carriles asfaltados en el centro, se han elevado los pasos de peatones o bien se han rebajado la acera junto al paso de peatones.



Figura 39: Calle de Pontevedra en la cual la movilidad de vehículos y de peatones esta separada por elementos metálicos (suficientemente separados para el paso de una silla de ruedas) en vez de una diferenciación de cota.

- Utrecht: No hay suficiente información de esta cuestión en ambos proyectos.

- Diseño del **espacio público** para que los niños circulen y jueguen libremente:

  - Barcelona: En el interior de las superislas de Barcelona se calma el tráfico y se reduce la velocidad de los vehículos. Por lo que el **espacio público** se vuelve mucho más seguro para los niños. Por ello se instalan actividades de juegos infantiles en el interior de las superislas (parque infantil y juegos pintados en la calle).

  - Pontevedra: Se elimino la mayor parte del tráfico de vehículos del centro y se redujo la velocidad máxima permitida. Por lo que el centro de Pontevedra se convirtió en un **espacio público** seguro para el disfrute de los niños. Se ha tenido además un especial cuidado en esta cuestión por la gran influencia de Francesco Tonucci ejercida sobre la transformación urbana de esta ciudad.



Figura 40: Niña jugando con palomas en una plaza de Pontevedra.

- Utrecht: En el proyecto Lombokplein, algunas zonas se destinan a espacios verdes y peatonales libres de circulación de vehículos por lo que se puede considerar que también son seguros para los niños. La totalidad del barrio de Merwede es muy seguro para los niños ya que no existe circulación de vehículos. Los únicos conflictos que pudiese haber pueden ser con respecto a los ciclistas más estos deben de respetar a los peatones que tienen la prioridad del espacio. Por otra parte, el barrio de Merwede se espera que sea seguro ya que se potencia la vida urbana, y si hay suficientes personas (sin producirse aglomeraciones) en el **espacio público** este será seguro para todos incluido los niños.



Figura 41: Una propuesta de calle para el barrio de Merwede.

Democracia

- Participación ciudadana directa en las intervenciones a realizar:

- Barcelona: Para el plan superislas se realizó un proceso participativo desde el inicio. Se convocaron reuniones con los vecinos y comerciantes de los barrios a intervenir, Poblenou y Sant Antoni. A partir de estas reuniones se intento entender la problemática de los barrios. Igualmente se contó con la participación directa de los vecinos y comerciantes para la elaboración de los proyectos de carácter temporal y los proyectos definitivos; que ambos fueron modificados en multitud de ocasiones, hasta lograr la solución más satisfactoria para los lugareños.



Figura 49: Vecinos de Sant Antoni participando en el proyecto definitivo para las superislas del barrio.

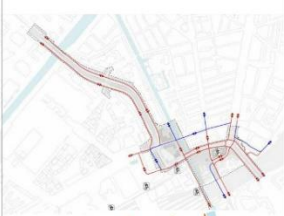
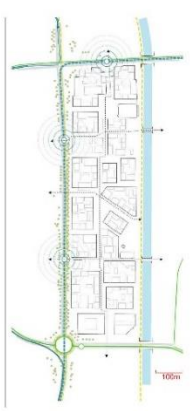
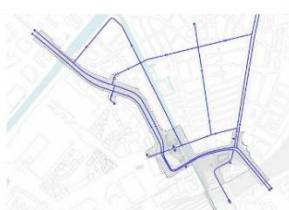
- Pontevedra: En los documentos elaborados por el propio ayuntamiento de Pontevedra se afirma que los vecinos han participado en la transformación urbana de la ciudad. Pero no se ofrece mayor información de como fue elaborado este supuesto proceso. Es conveniente destacar que el caso de Pontevedra no se trata de un único plan o proyecto como en el caso de Barcelona; si no que las intervenciones fueron muy prolongadas en el tiempo constituyendo cada una de ellas un proyecto diferente. No se tiene información alguna sobre cuales de estas múltiples intervenciones participaron los vecinos y de que manera.

- Utrecht: No se tiene información al respecto.

2.2.3.2 COMPARACIÓN DE LAS SOLUCIONES DE DISEÑO (COMPARACIÓN GRÁFICA)

Se ha tomado de referencia para la comparación de las soluciones de diseño la tabla de análisis de casos de estudio que se adjunta en el “capítulo I- Introducción” en el apartado “1.4 Metodología” (figura 1-capI). A continuación, se muestra el análisis ordenado por las categorías establecidas en la tabla.

ANÁLISIS MOVILIDAD

Categoría	Elementos de análisis	PEATONAL	CICLISTA	TRANSPORTE PÚBLICO	VEHÍCULOS
BARCELONA		 EN LA IMAGEN PROPUESTA ESPACIO PEATONAL PARA EL BARRIO DE SANT ANTONI. EN VERDE CLARO SE REPRESENTA EL ESPACIO PEATONAL EXISTENTE, Y EN VERDE OSCURO SE REPRESENTA EL NUEVO ESPACIO PEATONAL (ESPACIO PEATONAL GANADO). PUEDEN SEGUIR CIRCULANDO VEHÍCULOS POR LAS ZONAS DE COLOR VERDE OSCURO PERO EN ESTOS ESPACIOS LOS MOVIMIENTOS DE LOS VEHÍCULOS SON MAS LIMITADOS. LAS ZONAS DE MOVILIDAD COMPARTIDA (SEMIPEATONALES) ESTÁN REPRESENTADAS EN VERDE OSCURO. POR LO QUE MÁS BIEN EL VERDE OSCURO REPRESENTA EL ESPACIO DONDE EL PEATÓN TIENE PRIORIDAD, Y EL VERDE CLARO REPRESENTA EL ESPACIO DONDE EL PEATÓN HACE USO EXCLUSIVO DE EL. EN BLANCO POR LO TANTO SE ENCUENTRAN LAS ZONAS DISTRIBUIDORAS DE TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN EL BARRIO.	 EN LA IMAGEN PROPUESTA CARRIL DE BICI PARA EL DISTRITO DE L' EIXAMPLE. EN LA IMAGEN APARECE SOLO EL CARRIL BICI. PERO LA RED ADEMÁS SE COMPONE DE CALLES CICLABLES. EL PLAN SUPERISLAS ELIMINA LOS CARRILES BICI EN LAS CALLES DEL INTERIOR DE LAS SUPERISLAS TRANSFORMANDO LAS EN CALLES "CICLABLES". LOS CARRILES BICI QUEDAN RODEANDO LAS SUPERISLAS.	 EN LA IMAGEN PROPUESTA LINEAS DE AUTOBÚS URBANO PARA EL DISTRITO DE L' EIXAMPLE. BARCELONA DISPONE DE METRO, AUTOBÚS URBANO, Y BICICLETAS PÚBLICAS. EL PLAN SUPERISLAS NO INTERVIENE EN EL METRO. EL PLAN SUPERISLAS RE-DISTRIBUYE LAS LÍNEAS Y PARADAS DE LOS AUTOBUSES URBANOS PARA UNA MEJOR COBERTURA DEL SERVICIO. EN CUANTO A LA RED CICLISTA, ESTA ES AMPLIADA Y LOS PUESTOS DE BICICLETAS SON AUMENTADOS EN NÚMERO Y RE-DISTRIBUIDOS PARA SER MÁS ACORDES CON EL PLAN SUPERISLAS.	 EN LA IMAGEN SE MUESTRA EL PLAN DE MOVILIDAD PARA EL BARRIO DE SANT ANTONI. EL PLAN SUPERISLAS ESTABLECE DIFERENTES TIPOS DE CALLES QUE SOPORTAN INTENSIDADES DE TRÁFICO DISTINTAS: -CALLES BÁSICAS: SON LAS QUE SOPORTAN MAYOR VOLUMEN DE VEHÍCULOS. FUNCIONAN A NIVEL CIUDAD. -CALLES LOCALES: FUNCINAN A NIVEL DE DISTRITO. MAYORITARIAMENTE CONSTAN DE DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS. -CALLES VECIONALES: CONFORMAN EL INTERIOR DE LA SUPERISLA. SON CALLES WOONERF.
PONTEVEDRA		 EN LA IMAGEN, "METROMINUTO" DE PONTEVEDRA. EL "METROMINUTO" ES UN MAPA QUE MARCA LAS DISTANCIAS DE LOS PUNTOS MÁS RELEVANTES DEL CENTRO URBANO PEATONALIZADO JUNTO CON EL TIEMPO QUE SE INVIERTE RECORRIENDO A PIE ESAS DISTANCIAS. SE REALIZO CON EL PROPÓSITO DE CONCIENCIAR A LA POBLACIÓN, YA QUE USUALMENTE LA CIUDADANÍA TIENDE A PENSAR QUE SI SE DESPLAZAN EN VEHÍCULO PRIVADO INVIERTEN MENOS TIEMPO. SE REALIZO TAMBIÉN UN "PASOMINUTO" QUE ADEMÁS INCLUYE LAS CALORÍAS PERDIDAS.	 TODO EL CENTRO DE PONTEVEDRA SE HA CONVERTIDO EN UNA ZONA CICLABLE. LOS CICLISTAS DEBEN DE CIRCULAR POR EL ESPACIO DE MOVILIDAD COMPARTIDA EN LAS CALLES DONDE ESTE DIFERENCIADO.	 EL AUTOBÚS URBANO ES EL ÚNICO TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD. LAS LÍNEAS DE AUTOBUSES SE ELIMINARON DEL CENTRO HISTÓRICO. TRAS LA TRANSFORMACIÓN URBANA LOS AUTOBUSES ESTACIONAN ENTORNO AL CENTRO HISTÓRICO. ADEMÁS DE ESTE CAMBIO, EL TRANSPORTE PÚBLICO NO FUE EL PUNTO PRINCIPAL DE LA TRANSFORMACIÓN URBANA.	TRAS HABER ELIMINADO LAS CARRETERAS DEL CENTRO DE LA CIUDAD EL TRÁFICO SE REDUJO CONSIDERABLEMENTE, NO SOLO EN EL PROPIO CENTRO SI NO TAMBIÉN EN EL CONJUNTO DE LA CIUDAD. TRAS HABER REDUCIDO LA VELOCIDAD MÁXIMA DE CIRCULACIÓN EN TODA LA CIUDAD LOS TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO EN VEHÍCULO SE REDUJERON, YA QUE SE REDUJO TAMBIÉN EL VOLUMEN DE VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN EN LA CIUDAD.
UTRECHT		 	 	NO SE CONTEMPLA TRANSPORTE PÚBLICO EN EL INTERIOR DEL BARRIO. LA AVENIDA QUE DA ACCESO AL BARRIO ES LA PRINCIPAL SURTIDORA DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOBÚS Y TRANVÍA CONTEMPLANDO SE TRES PARADAS DE AUTOBÚS EN EL BARRIO. 	 

IMÁGENES SIN ESCALAR

ANÁLISIS MOBILIARIO

Categoría

Elementos de análisis

POSICIONAMIENTO, MATERIALES Y DISEÑO

BARCELONA













EN LAS ZONAS DONDE FUERON IMPLANTADAS LAS SUPERISLAS (BARRIOS DE POBLENOU Y SANT ANTONI) SE DISPUSO DE UNA GRAN VARIEDAD DE MOVILIARIO: BANCOS, MESAS, JARDINERAS, JUEGOS INFANTILES Y OTROS DECORATIVOS. SE PUEDEN DIFERENCIAR DOS DIFERENTES TIPOS DE MOBILIARIO:

-LOS DE LAS INTERVENCIONES TEMPORALES: MOBILIARIO EN SU MAYORÍA DISEÑADO PARA EL PROYECTO SUPERISLAS. ES MOBILIARIO DE MADERA, LIGERO Y POSADO SOBRE EL SUELO. POR LO QUE SE PUEDE RETIRAR FÁCILMENTE (SOLUCIONES REVERSIBLES DE MOBILIARIO). HAY UNA GRAN DIVERSIDAD EN EL MOBILIARIO DE LAS INTERVENCIONES TEMPORALES: BANCOS INDIVIDUALES Y BANCOS CONVENCIONALES STANDARD, ELEMENTOS DE ASIENTO, JARDINERAS, CONJUNTOS DE BANCOS Y MESA Y ROCAS PARA SENTARSE O DECORATIVAS. LA MAYORÍA SE ENCUENTRAN EN LAS ZONAS ASFALTADAS QUE NO SON LAS IDEALES PARA LA SITUACIÓN DE MOBILIARIO PÚBLICO YA QUE EL ASFALTO IRRADIA CALOR Y PUEDE VOLVERSE INCOMODO EN EL VERANO. SE ENCUENTRAN EN ESTAS ZONAS YA QUE LAS ACERAS SON DEJADAS PARA LA CIRCULACIÓN Y LIBRES POR LO TANTO DE OBSTÁCULOS. ALGUNOS ELEMENTOS DE ASIENTO ESTÁN ORIENTADOS HACIA LA CALZADA POR LO QUE LOS HACE POCO UTILIZABLES MÁS TAMBIÉN FUNCIONAN COMO SEPARADORES DE LA ZONA PEATONAL DE LA ZONA DE VEHÍCULOS. EL MOBILIARIO TIENE UN DISEÑO CORRECTO PARA SU FUNCIÓN: EXCEPTUANDO LOS ELEMENTOS DE ASIENTO QUE AL NO TENER RESPALDO NO RESULTAN TAN CÓMODOS.

-LOS DE LAS INTERVENCIONES DEFINITIVAS: EN SU MAYORÍA ES MOBILIARIO STANDARD DE CATALOGO Y HAY MENOS VARIEDAD DE MOBILIARIO. EL MOBILIARIO SE LIMITA A BANCOS Y JUEGOS INFANTILES. HAY ALGÚN MOBILIARIO DE DISEÑO COMO UN CONJUNTO DE BANCOS Y MESA DE PIEDRA. ESTE MOBILIARIO ESTA BIEN POSICIONADO Y FIJADO EN EL PAVIMENTO QUE FUE SUSTITUIDO POR PIEDRA.

PONTEVEDRA









HAY POCA VARIEDAD DE MOBILIARIO EN EL CENTRO DE PONTEVEDRA.
LA SITUACIÓN DEL MOBILIARIO ES LA ADECUADA.
LA MAYOR PARTE O LA TOTALIDAD ES DE DISEÑO STANDARD.
EL MOBILIARIO SE LIMITA CASI A BANCOS, DE LOS CUALES SE PUEDEN DISTINGUIR CUATRO PRINCIPALES TIPOS:
-BANCO STANDARD DE MADERA CONVENCIONAL O INDIVIDUAL.
-BANCO DOBLE TRADICIONAL DE MADERA.
-ASIENTO DE GRANITO Y MADERA.
-BODE DE GRANITO PARA DELIMITAR LA ZONA DE UN ÁRBOL.
DISPONEN DE SUPERFICIES DE MADERA PARA SENTARSE.
EN CUANTO AL DISEÑO ESTE ES POCO ACERTADO PARA SU FUNCIÓN
EN EL CASO DE LOS ASIENTOS DE GRANITO Y MADERA YA QUE NO DISPONEN DE RESPALDO Y EL MATERIAL ES CONTINUO HASTA EL SUELO.

UTRECHT



TODAVÍA NO HAY DISEÑO DE MOBILIARIO EN ESTE LOS PROYECTOS DE UTRECHT NO ESTÁN DEFINIDOS. PUESTO QUE AMBOS PROYECTOS TODAVÍA NO ESTÁN EN UNA FASE DE DETALLE, SIENDO PROYECTOS BASE POR EL MOMENTO. SIN EMBARGO EN LA DOCUMENTACIÓN DE AMBOS PROYECTOS SE RECOGEN IDEAS DE MOBILIARIOS DE OTROS PROYECTOS. EN EL PROYECTO MERWEDE HAY ALGUNAS IDEAS DE POSIBLES DISEÑO DE MOBILIARIO QUE SE MUESTRAN EN LAS INFOGRAFÍAS DEL PROYECTO.

ANÁLISIS VEGETACIÓN

Categoría

Elementos de análisis

TIPO

BARCELONA











LOS PROYECTOS PARA POBLENOU Y SANT ANTONI CONTEMPLAN LA PLANTACIÓN DE GRAN CANTIDAD DE NUEVOS ÁRBOLES, ASÍ COMO EL AUMENTO DE ZONAS VERDES CON VEGETACIÓN ORNAMENTAL.
EN CUANTO A LA VEGETACIÓN ESTA ES IMPLANTADA EN LAS CALLES DE MANERA DIFERENTE SEGÚN SI SE TRATA DE INTERVENCIONES TEMPORALES O INTERVENCIONES DEFINITIVAS.

- EN LAS INTERVENCIONES TEMPORALES:
HAY JARDINERAS CON VEGETACIÓN ORNAMENTAL. LOS ÁRBOLES SE ENCUENTRAN EN GRANDES MACETEROS.
- EN LAS INTERVENCIONES DEFINITIVAS:
LOS ÁRBOLES ESTÁN PLANTADOS EN EL TERRENO EN ALGUNOS CASOS SE DEJA UNA ZONA VERDE AMPLIA ENTORNO A LOS ÁRBOLES O SIN ÁBOLES CON DIFERENTES ESPECIES DE VEGETACIÓN ORNAMENTAL. NO HAY JARDINERAS.

PONTEVEDRA





LA TRANSFORMACIÓN URBANA DE PONTEVEDRA NO SUPUSO UN AUMENTO SIGNIFICATIVO DEL ÁRBOLADO O LA VEGETACIÓN. ENTORNO A LOS ÁRBOLES SE SUELE DEJAR UN PEQUEÑO ESPACIO.

UTRECHT



ESTE PROYECTO LOMBOCKPLAIN PROPONE UN AUMENTO SIGNIFICATIVO DEL ARBOLADO. ACTUALMENTE EN LA CALLE GRAADT VAN ROGGENWEG
HAY DOS HILERAS DE ÁRBOLES. EL PROYECTO CONTEMPLA LA PLANTACIÓN DE DOS HILERAS MÁS DE ÁRBOLES FRONDOSOS
JUNTO A LA LÍNEA DEL TRANVÍA. ADEMÁS DE UN NUEVO PARQUE CON ABUNDANTE VEGETACIÓN Y ARBOLADO.
EN LA ZONA DE INTERVENCIÓN DEL PROYECTO MERWEDE EN LA ACTUALIDAD LOS ÁRBOLES Y EN GENERAL LA VEGETACIÓN ES MUY ESCASA. EL PROYECTO PROPONE CONVERTIR EL CANAL EN UN CORREDOR ECOLÓGICO ASÍ COMO TAMBIÉN LA EL PROPUESTA
CONTEMPLA LA PLANTACIÓN DE ABUNDANTES ARBOLADO EN LA ZONA ASÍ COMO OTRAS PLANTAS ORNAMENTALES Y HUERTOS URBANOS EN EL ESPACIO PÚBLICO. Y LAS PROPUESTAS DE EDIFICADO INCLUYEN CUBIERTAS VERDES Y FACHADAS VERDES.

Categoría

ANÁLISIS ILUMINACIÓN (categoría infraestructuras)

Elementos de análisis

TIPOS

BARCELONA



PARA PLAZAS O CALLES PEATONALES



PARA CALLES ACCESIBLES A VEHÍCULOS

EN LAS INTERVENCIONES TEMPORALES DE LAS SUPERISLAS NO SE SUSTITUYERON LAS FAROLAS, DEJANDO LAS EXISTENTES QUE ERAN ADECUADAS PARA LOS VEHÍCULOS PERO NO PARA LOS PEATONES YA QUE SOLO ILUMINABAN LA PARTE DE LA CALZADA DE LA CALLE. TRAS LA REALIZACIÓN DE LAS INTERVENCIONES DEFINITIVAS SE RENOVÓ EL ALUMBRADO PÚBLICO Y EN LAS CALLES SE INSTALARON FAROLAS DOBLES CON ILUMINACIÓN HACIA LA ZONA DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y HACIA EL PASEO. EN LAS PLAZAS SE INSTALARON FAROLAS MUY SIMILARES ADECUADAS AL USO PEATONAL.

PONTEVEDRA



PARA AMPLIAS ZONAS PEATONALES



PARA PASEOS Y CALLES PEATONALES



PARA PLAZAS Y GRANDES CALLES



PARA PASEO FUERA DEL CENTRO



PARA SENDAS NATURALES



PARA CARRIL BICI DE PREFERENCIA PEATONAL



PARA ZONAS PEATONALES CON EDIFICADO HISTÓRICO



PARA ZONAS DE MOVILIDAD COMPARTIDA Y PASEOS. SIENDO LA ILUMINACIÓN MÁS ALTA PARA LA ZONA DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y LA ILUMINACIÓN MÁS BAJA PARA LOS PASEOS



PARA CALLES ASFALTADAS. ENFOCADA PARA ILUMINAR LA CALZADA.

EN PONTEVEDRA SE PUEDEN ENCONTRAR UNA GRAN VARIEDAD DE INFRAESTRUCTURA LUMÍNICA ADECUADAS A LOS PEATONES Y TAMBIÉN A LOS VEHÍCULOS. AUNQUE TODAVÍA HAY ALGUNA CALLE DEL CENTRO QUE LA ILUMINACIÓN AÚN NO FUE ADAPTADA AL USO PEATONAL,TODAVÍA CONSERVAN LAS FAROLAS DE CARRETERA; MAS SON CASOS EXCEPCIONALES EN EL CENTRO.

UTRECHT

TODAVÍA NO FUE REALIZADO DISEÑO DE ALUMBRADO PÚBLICO EN AMBOS PROYECTOS

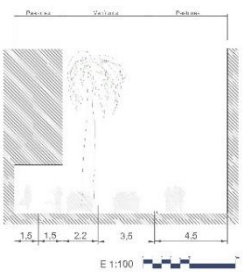
Análisis calles- calle Borrel (Barcelona), avenida de Vigo (Pontevedra), calle Graadt van Roggenweg (Lombokplein) y avenida Europalaan (Merwede, Utrecht)

Categoría

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

Elementos de análisis	TIPOLOGÍA	FUNCIONES/USOS	TRAZADO	BARRERAS ARQUITECTONICAS
BARCELONA	MORFOLOGÍA: ACERAS A AMBOS LADOS Y CALZADA (CASI A LA MISMA COTA)	FUNCIONAMIENTO: -ZONA DE CIRCULACIÓN PEATONES -ZONA RECREATIVA Y DE DESCANSO -UN CARRIL DE ÚNICO SENTIDO PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS Y BICICLETAS -ESPACIO DE APARCAMIENTO EN LÍNEA -ZONA CIRCULACIÓN PEATONES.	CALLE RECTA DEL ENSANCHE DE CERDÁ (TRAMA URBANA ORTOGONAL)	PRÁCTICAMENTE INEXISTENTES. LA CALZADA FUE IGUALADA AL NIVEL DE LAS ACERAS
PONTEVEDRA	MORFOLOGÍA: ACERAS A AMBOS LADOS Y CALZADA (A LA MISMA COTA)	FUNCIONAMIENTO: -ZONA DE CIRCULACIÓN PEATONES Y TERRAZAS DE HOSTELERÍA -ZONA APARCAMIENTO -UN CARRIL DE ÚNICO SENTIDO PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS -ZONA CIRCULACIÓN PEATONES.	CALLE RECTA PROCEDENTE DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL	NO HAY BARRERAS ARQUITECTÓNICAS. NO HAY DIFERENCIACIÓN DE COTA ENTRE LA ZONA PEATONAL Y LA ZONA DE VEHÍCULOS. LA DIFERENCIA DE LAS DIFERENTES ZONAS FUNCIONALES SE REALIZA CON CAMBIOS DE MATERIAL Y ADEMÁS PARA MARCAR EL FIN DE LA ZONA PEATONAL SE MARCA CON UN BORDILLOS DE HORMIGÓN CON SUFICIENTE SEPARACIÓN ENTRE ELLOS PARA GARANTIZAR EL ACCESO DE UNA PERSONA EN SILLA DE RUEDAS.
UTRECHT	MORFOLOGÍA GRAADT VAN ROGGENWEG : DOBLE BULEVAR CON LÍNEA DE TRANVÍA EN EL CENTRO MORFOLOGÍA EUROPALAAN: DOBLE BULEVAR	FUNCIONAMIENTO GRAADT VAN ROGGENWEG: -ZONA PEATONAL -CIRCULACIÓN CICLISTAS -CIRCULACIÓN AUTOBUSES -CIRCULACIÓN VEHÍCULOS -CIRCULACIÓN TRANVÍA -CIRCULACIÓN VEHÍCULOS .CIRCULACIÓN AUTOBUS -CIRCULACIÓN CICLISTAS -ZONA PEATONAL FUNCIONAMIENTO EUROPALAAN: -CIRCULACIÓN PEATONES -CIRCULACIÓN CICLISTAS -APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS -CIRCULACIÓN VEHÍCULOS -APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS -CIRCULACIÓN CICLISTAS -ZONA PEATONAL	TRAZADO GRAADT VAN ROGGENWEG: LA CALLE SIGUE EL TRAZADO DE LA LÍNEA DE TRANVÍA TRAZADO EUROPALAAN: SE RE-DISEÑA LA AVENIDA EXISTENTE SIN MODIFICAR EL TRAZADO	BARRERAS ARQUITECTÓNICAS GRAADT VAN ROGGENWEG: FALTA INFORMACIÓN AUNQUE NO PARECE QUE EXISTAN BARRERAS ARQUITECTÓNICAS YA QUE LA CALLE SE ENCUENTRA A LA MISMA COTA. PARA SEPARAR UNAS ZONAS FUNCIONALES DE OTRAS SE REALIZA MEDIANTE LÍNEAS VERDES ARBOLADAS QUE ESTAS SE ELEVAN UNOS CENTÍMETROS POR ENCIMA DE LA COTA DE LA CALLE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS: NO HAY YA QUE NO EXISTE DIFERENCIAS DE COTA EN TODA LA AVENIDA

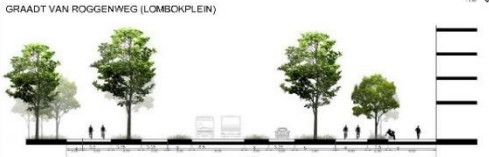




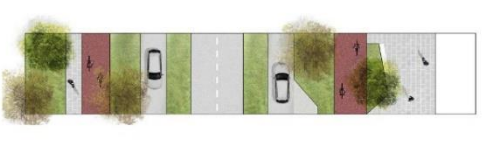




GRAADT VAN ROGGENWEG (LOMBOKPLEIN)



EUROPALAAN (MERWEDE)



EUROPALAAN (MERWEDE)

Categoria

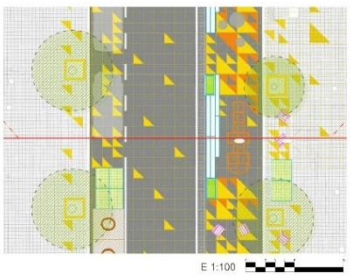
ESCALA

Elementos de análisis

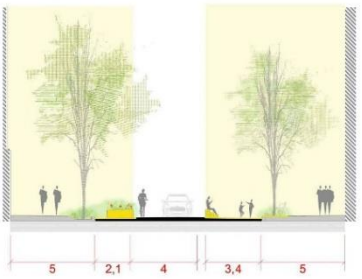
DIMENSIONES DE PERFILES DE CALLES (METROS)

BARCELONA

INTERVENCIÓN TEMPORAL PARA CALLE BORRELL



E 1:100



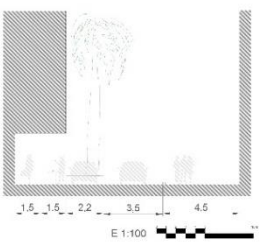
E 1:100

NO ES ALTERADA LA MORFOLOGÍA DE LA CALLE. SE MANTIENE EL PERFIL DE LA CALLE. POR MEDIO DE ELEMENTOS TÁCTICOS COMO EL MOBILIARIO O LA PINTURA SE TRANSFORMA EL FUNCIONAMIENTO DE LA CALLE.
EL ESPACIO PARA EL PEATÓN ES GANADO ELIMINANDO ESPACIOS DE APARCAMIENTO. LA PINTURA INDICA EL ESPACIO PARA LOS VIANDANTES. SE PINTAN TRIÁNGULOS AMARILLOS EN LAS ACERAS Y EN EL ANTIGUO ESPACIO DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS INDICANDO LA CONTINUIDAD DE LA ZONA PEATONAL. ESTA PINTURA TAMBIÉN SE ENCUENTRA EN EL CARRIL DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS INDICANDO QUE LA PRIORIDAD ES LA DE LOS PEATONES. POR LO TANTO LOS VEHÍCULOS DEBEN DE RESPECTAR CICLISTAS Y PEATONES, MAS AQUÍ DISMINUYE LA CONCENTRACIÓN DE TRIÁNGULOS AMARILLOS INDICANDO DE QUE EL USO DE ESTE ESPACIO NO ES EXCLUSIVO PEATONAL.
EN UNA DE LAS ANTIGUAS FRANJAS DE APARCAMIENTO SE SITÚA MOBILIARIO, BANCOS Y JARDINERAS . TAMBIÉN SE DIBUJAN EN EL SUELO JUEGOS INFANTILES. LA OTRA FRANJA SIGUE CONSERVANDO SU FUNCIÓN DE APARCAMIENTO, PERO LA PRIORIDAD DE USO DE ESTE ESPACIO PASA A SER DE LOS PEATONES, POR ESO, IGUALMENTE ESTÁN PINTADOS TRIÁNGULOS AMARILLOS PERO EN MENOR CANTIDAD YA QUE ES UN ESPACIO COMPARTIDO ENTRE PEATONES Y VEHÍCULOS. SE VE REDUCIDO EL ESPACIO DE APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS YA QUE SE SITÚA TAMBIÉN MOBILIARIO EN ESTA FRANJA.

PONTEVEDRA

AVENIDA DE VIGO



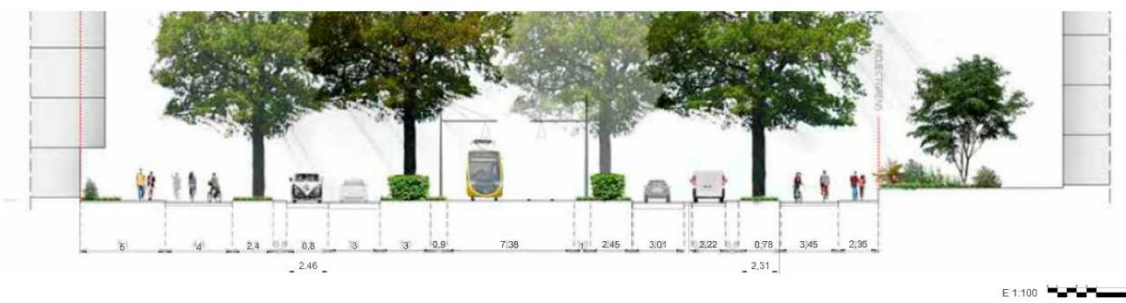


E 1:100

SE CONSERVA LA TIPOLOGÍA ACERAS A AMBOS LADOS Y CARRIL ASFALTADO. PERO NO HAY DIFERENCIACIÓN DE COTA ENTRE LAS ACERAS Y EL CARRIL DE VEHÍCULOS. LA DIFERENCIA EN LAS FUNCIONES DE LA CALLE SE HACE MEDIANTE EL MATERIAL. SIENDO DE UN MATERIAL DIFERENTE LA ZONA PEATONA Y LA ZONA DE VEHÍCULOS. UNO DE LOS LADOS DE LA CALLE TIENE ESPACIO DE APARCAMIENTO QUE ES APROVECHADO PARA AÑADIR ARBOLADO A LA CALLE, EL ARBOLADO A SU VEZ TAMBIÉN MARCA LAS ZONAS DE APARCAMIENTO.

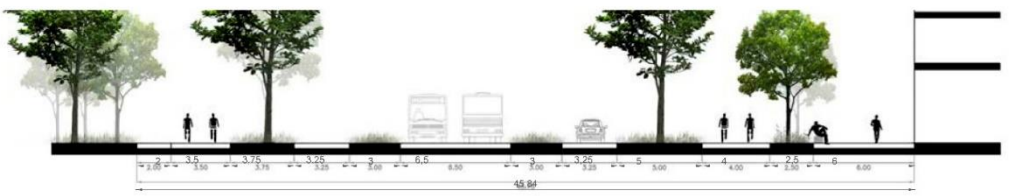
UTRECHT

AVENIDA GRAADT VAN ROGGENWEG (LOMBOKPLEIN)



E 1:100

AVENIDA EUROPALANN (MERWEDE)



E 1:100

Categoria

PAVIMENTOS

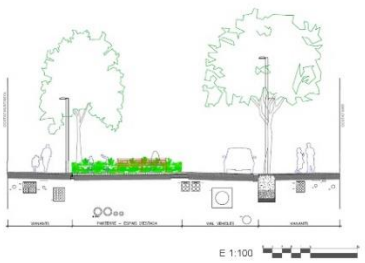
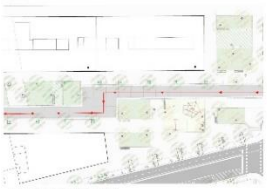
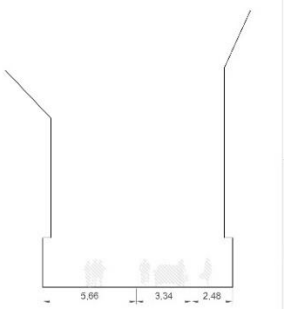
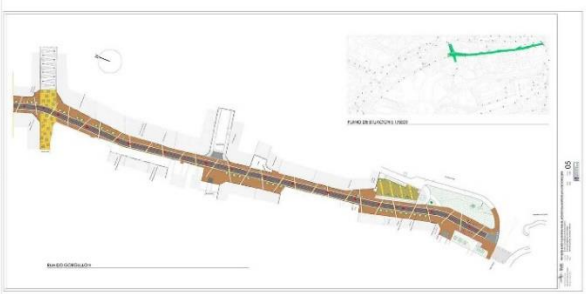
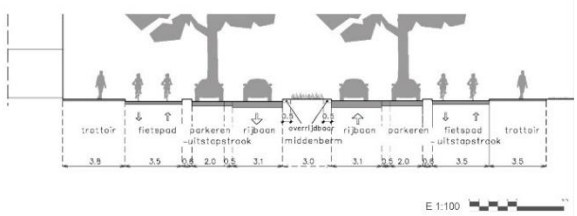
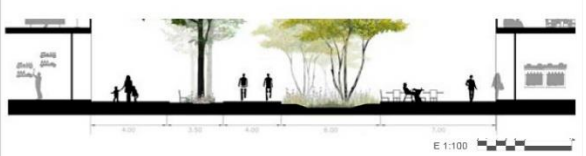
Elementos de análisis	TIPOS	MATERIALES	COLORES
BARCELONA	TEXTURA 1 : ACERA. OCUPA LA ZONA DE USO EXCLUSIVO PEATONAL TEXTURA 2: CALZADA. OCUPA LA ZONA DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS, APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS, Y LA ZONA ESPARCIMIENTO	 ACERAS DE BARCELONA: HORMIGÓN  ASFALTO PINTADO, INDICATIVO DE LA PRIORIDAD PEATONAL	EN EL PROYECTO TEMPORAL NO FUERON ALTERADOS LOS MATERIALES NO SE ALTERO POR LO TANTO LA CONFIGURACIÓN DE ACERA GRIS Y ASFALTO. A TRAVÉS DE LA PINTURA SE DIFERENCIARON LAS ZONAS FUNCIONALES DE LA CALLE ASÍ COMO CON LA PINTURA TAMBIÉN SE DIBUJARON JUEGOS EN EL PAVIMENTO DE ASFALTO. LOS TRIÁNGULOS AMARILLOS SON INDICATIVOS DE LA PRESENCIA DE VIANDANTES EN EL ESPACIO. AQUÍ EL COLOR SIRVE PARA INDICAR A LOS CONDUCTORES DE LA PRUDENCIA QUE TIENEN QUE GUARDAR POR SER UNA ZONA DE PRIORIDAD PEATONAL.
PONTEVEDRA	TEXTURA 1 : ACERA. OCUPA LA ZONA DE USO EXCLUSIVO PEATONAL. TEXTURA 2: ZONA DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS TEXTURA 3: CALZADA. OCUPA LA ZONA DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS.	 ACERA: HORMIGÓN ZONA DE APARCAMIENTO: CEMENTO CALZADA: ASFALTO	 EL COLOR EN LA AVENIDA DE VIGO SE UTILIZA PARA MARCAR LA ZONA DE CRUCE. JUNTO AL PASO DE PEATONES LA ACERA ES DE COLOR ROSA OSCURO E INCLUSO TIENE UNA TEXTURA DIFERENTE PARA LA PERSONAS INVIDENTES. EN UNO DE LOS LADOS DE LA CALLE LA ACERA TIENE DOS TONOS DE COLOR EL ROSA Y UNA FRANJA GRIS QUE INDICA EL FINAL DE LA ACERA.
UTRECHT	AVENIDA EUROPALAAN TEXTURA 1 : PASEO TEXTURA 2: CARRIL BICI TEXTURA 3: APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS TEXTURA 4: CALZADA ASFALTADA 	NO HAY INFORMACIÓN SUFICIENTE EN AMBOS PROYECTOS	EN EUROPALAAN SE ESTABLECEN DIFERENTES COLORES Y DIFERENTES TEXTURAS PARA DIFERENCIAR FUNCIONALMENTE LAS ZONAS DE LA AVENIDA. CON UN COLOR DESTACADO EL CARRIL BICI PARA SU CORRECTA VISUALIZACIÓN.

Análisis tramo de la calle dels Almogavèrs entre las calle Roc Boronat y Llacuna (Barcelona), calle Gorgullón (Pontevedra), calle Westplein (Lombokplein) y calle Backbone (Merwede, Utrecht)

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

Categoría

Elementos de análisis

	TIPOLOGÍA	FUNCIONES/USOS	TRAZADO	BARRERAS ARQUITECTONICAS
BARCELONA	MORFOLOGÍA: PASEOS A AMBOS LADOS CON ZONA DE ESPARCIMIENTO Y ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA EN EL CENTRO DE LA CALLE.  E 1:100	PASEO: CIRCULAR ZONA DE ESPARCIMIENTO: DESCANSO Y PARQUE INFANTIL ZONA MOVILIDAD COMPARTIDA: PEATONES BICICLETAS Y VEHÍCULOS.	 IMAGEN SIN ESCALAR LA ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA TIENE UN TRAZADO EN ZIGZAG CON EL PROPÓSITO DE QUE LOS VEHÍCULOS NO ALCANCEN GRANDES VELOCIDADES, SIENDO LA VELOCIDAD DE ESTA CALLE LIMITADA A 10 KM/H. YA QUE EN ESTA FRANJA EN ZIGZAG LA PRIORIDAD ES DEL PEATÓN A SEGUIR LA DEL CICLISTA Y POR ÚLTIMO LA DEL VEHÍCULO. ESTA FORMA EN ZIGZAG SE REALIZA AMPLIANDO LOS PASEOS LATERALES QUE CONSERVAN SU ANCHO PARA LA CIRCULACIÓN DE PEATONES Y LA SUPERFICIE GANADA AL VEHÍCULO SE DEDICA A ZONAS VERDES Y DE ESPARCIMIENTO. SIENDO UNO DE LOS LADOS DE LA CALLE DEDICADO AL DESCANSO, ZONA VERDE ARBOLADA CON BANCOS. Y EL OTRO LADO DEDICADO A ZONA DE RECREO SOBRETODO PARA NIÑOS YA QUE CUENTA CON JUEGOS INFANTILES.	NO EXISTEN YA QUE LA CALLE ESTA AL MISMO NIVEL, ES DECIR, PLATAFORMA ÚNICA. LA CALLE SE IGUALO A LA COTA DE LAS ACERAS EXISTENTES. A ESTAS ACERAS SE LES AÑADIÓ A CONTINUACIÓN MATERIAL (HORMIGÓN) QUE SE CONTINUO HASTA LA OTRA ACERA QUEDANDO EL PAVIMENTO AL MISMO NIVEL.
PONTEVEDRA	MORFOLOGÍA: PASEOS Y ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA EN EL CENTRO DE LA CALLE. A VECES CASI DESAPARECE EL PASEO EN UNO DE LOS LADOS CUANDO LA CALLE SE ESTRECHA.  E 1:100	PASEO: USO EXCLUSIVO PEATONAL ZONA MOVILIDAD COMPARTIDA: PEATONES BICICLETAS Y VEHÍCULOS.	LA CALLE ES IRREGULAR, PROBABLEMENTE TENGA ORIGEN RURAL. POR LO QUE HAY DIFERENCIAS DE DIMENSIONES EN LA SECCIÓN DE LA CALLE. POR ESTE MOTIVO YA NO SE VUELVE NECESARIO HACER UN DISEÑO ZIGZAG COMO EN EL CASO DE BARCELONA PARA QUE LOS VEHÍCULOS CIRCULEN A UNA VELOCIDAD REDUCIDA. POR LA PROPIA FORMA DE LA CALLE Y LAS DIMENSIONES DEL CARRIL DE CIRCULACIÓN LOS VEHÍCULOS TIENEN NECESARIAMENTE QUE CIRCULAR A UNA VELOCIDAD MODERADA. SE ESTABLECE UN ÚNICO CARRIL CON UN ÚNICO SENTIDO DE CIRCULACIÓN.  IMAGEN SIN ESCALAR	NO EXISTEN YA QUE LA CALLE ESTA AL MISMO NIVEL, PLATAFORMA ÚNICA. LA CALLE SE IGUALO A LA COTA DE LAS ACERAS EXISTENTES.
UTRECHT	MORFOLOGÍA CALLE WESTPLEIN (LOMBOKPLEIN): ES UNA CALLE TIPO DOBLE BULEVAR, YA QUE CONSTA DE DOS FRANJAS CENTRALES VERDES. LA CALLE ESTA DIVIDIDA A LA MITAD POR MEDIO DE UNA FRANJA VERDE SIN ÁRBOLES, ASÍ QUEDAN A CADA LADO DOS PARTES IGUALES  E 1:100 MORFOLOGÍA CALLE BACKBONE (MERWEDE): ES UNA CALLE CON CANAL COMPLETAMENTE PEATONAL Y CICLABLE.  E 1:100	FUNCIONES CALLE WESTPLEIN (LOMBOKPLEIN): PASEO: USO EXCLUSIVO PEATONAL CARRIL BICI: USO EXCLUSIVO CICLISTA FRANJA VERDE ARBOLADA: APARCAMIENTO EN LÍNEA. CALZADA: USO VEHÍCULOS FUNCIONES CALLE BACKBONE (MERWEDE): DOS FRANJAS DE USO EXCLUSIVO PEATONAL LATERALES. UNA FRANJA CENTRAL DE MOVILIDAD COMPARTIDA ENTRE CICLISTAS Y PEATONES.	TRAZADO WESTPLEIN (LOMBOKPLEIN): TRAZADO REGULAR DERIVADO DEL PLANEAMIENTO URBANO TRAZADO BOCKBONE (MERWEDE): EL TRAZADO CORRESPONDE CON EL CANAL	BARRERAS ARQUITECTÓNICAS CALLE WESTPLEIN (LOMBOKPLEIN): HAY DIFERENCIA DE NIVEL ENTRE EL PASEO Y EL CARRIL BICI. LA CALZADA Y EL CARRIL BICI SE ENCUENTRAN AL MISMO NIVEL ESTANDO LOS PASEO MÁS ELEVADOS. ES POSIBLE QUE LAS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS SE HAYAN ELIMINADO EN LOS PASOS PERO NO HAY INFORMACIÓN DE ESTO. BARRERAS ARQUITECTÓNICAS CALLE BACKBONE (MERWEDE): NO EXISTEN PUESTO QUE LA CALLE ESTA A LA MISMA COTA.

Categoría

ESCALA

Elementos de análisis

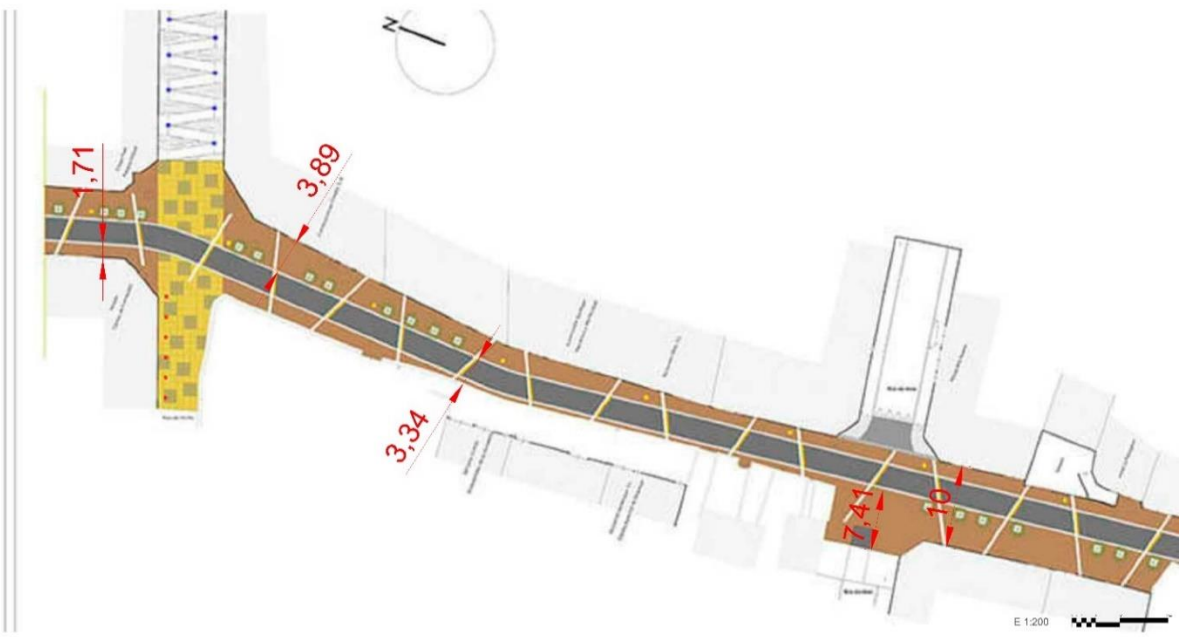
DIMENSIONES DE PERFILES DE CALLES (METROS)

BARCELONA



E 1:200

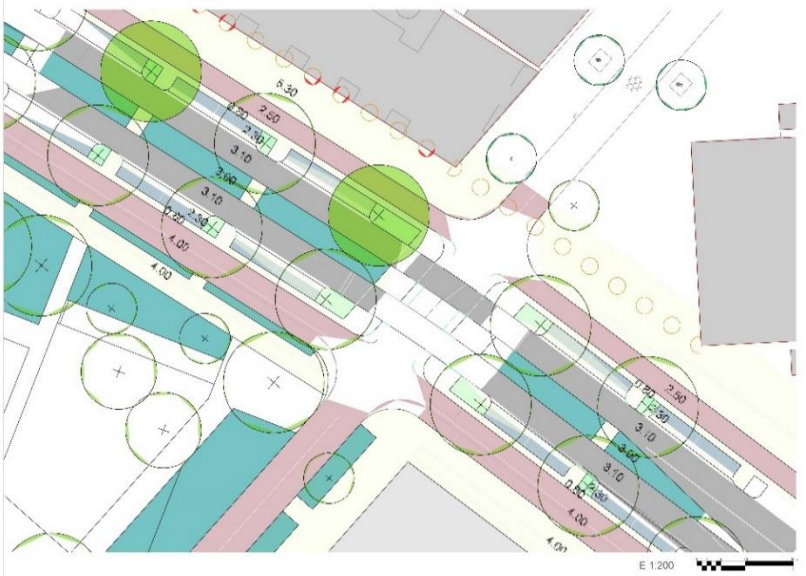
PONTEVEDRA



E 1:200

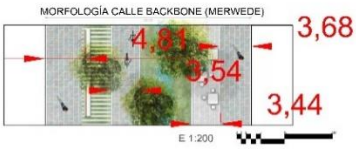
UTRECHT

MORFOLOGÍA CALLE WESTPLEIN (LOMBOKPLEIN)



E 1:200

MORFOLOGÍA CALLE BACKBONE (MERWEDE)



E 1:200

Categoria

PAVIMENTOS

Elementos de análisis	TIPOS	MATERIALES	COLORES
BARCELONA	-TEXTURA 1 : ACERA. OCUPA LA ZONA DE USO EXCLUSIVO PEATONAL QUE CONFORMA EL ESPACIO DE CIRCULACIÓN. -TEXTURA 2: FRANJA DE SEPARACIÓN ACERA DE ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA -TEXTURA 3: ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA Y ZONA DE ESPARCIMIENTO. LA SEPARACIÓN DE LAS ZONAS FUNCIONALES SE REALIZA MEDIANTE LAS DIFERENTES TEXTURAS Y COLORES.	ACERA DE CEMENTO Y LOSAS DE HORMIGÓN.	-ACERA: TÍPICA DE BARCELONA (GRIS) -FRANJA DE SEPARACIÓN: HORMIGÓN GRIS -ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA: HORMIGÓN ROSA



PONTEVEDRA	-TEXTURA 1 : PASEO EXCLUSIVO PEATONAL -TEXTURA 2: FRANJA DE SEPARACIÓN DE PASEO Y ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA -TEXTURA 3: ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA. -TEXTURA 4: ZONA DE INTERSECCIÓN DE CALLES PEATONALES. -TEXTURA 5: FRANJAS DECORATIVAS QUE ATRAVIESAN LA CALLE LA SEPARACIÓN DE LAS ZONAS FUNCIONALES SE REALIZA MEDIANTE LAS DIFERENTES TEXTURAS Y COLORES.	HORMIGÓN	- PASEO EXCLUSIVO PEATONAL : VEIS -FRANJA DE SEPARACIÓN: AZUL OSCURO. -ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA: ROSA. - ZONA DE INTERSECCIÓN DE CALLES PEATONALES: FONDO BLANCO Y CUADRADOS GRISES OSCUROS. -FRANJAS DECORATIVAS QUE ATRAVIESAN LA CALLE: BLANCO



UTRECHT	TEXTURAS CALLE BACKBONE (MERWEDE) TEXTURA 1 : PASEO. OCUPA LA ZONA DE USO EXCLUSIVO PEATONAL QUE CONFORMA EL ESPACIO DE CIRCULACIÓN. ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA (BICICLETAS Y VIANDANTES). ZONA DE SOCIALIZACIÓN (ZONA DE MESAS Y BANCOS) -TEXTURA 2: FRANJA VERDE SEMI-PAVIMENTADA PARA EL DESCANSO LA SEPARACIÓN DE LAS ZONAS FUNCIONALES SE REALIZA MEDIANTE LAS DIFERENTES TEXTURAS Y COLORES.	MATERIALES CALLE BACKBONE (MERWEDE) PIEDRA	COLORES CALLE BACKBONE (MERWEDE) SE UTILIZA UN TONO DISTINTO EN LA ZONA DE ESPARCIMIENTO (ZONA DE MESAS Y BANCOS) PARA DIFERENCIAR EL PAVIMENTO DE LA ZONA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES YA QUE EL MATERIAL Y LA TEXTURA ES LA MISMA



IMAGEN SIN ESCALA

Análisis calles- calle Dels Almogàvers tramo entre calle Badajoz y calle Ciutat de Granada (Barcelona), calle Xeneral Gutiérrez Mellado (Pontevedra), calle Jaarbeursplein (Lombokplein, Utrecht) y calle Wonstraten (Merwede, Utrecht)

Categoria

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO

Elementos de análisis	TIPOLOGÍA	FUNCIONES/USOS	TRAZADO	BARRERAS ARQUITECTONICAS
BARCELONA	MORFOLOGÍA: -PASEOS A AMBOS LADOS Y UNO DE ELLOS CON ZONA VERDE ARBOLADA DE TERRAZAS Y ZONA DE DESCANSO. -ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA EN EL CENTRO DE LA CALLE.	FUNCIONALIDAD: - PASEOS: USO EXCLUSIVO PEATONAL, ZONA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES. - ZONA VERDE ARBOLADA: TERRAZAS DE HOSTELERÍA Y BANCOS. - ZONA MOVILIDAD COMPARTIDA: CIRCULACIÓN DE PEATONES, BICICLETAS Y VEHÍCULOS	EL PASEO ES AMPLIADO PARA CREAR LA ZONA DE ESPARCIMIENTO. LOS PASEOS CORRESPONDEN A LAS ACERAS EXISTENTES. EL ESPACIO GANADO ELIMINANDO CARRILES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS ASÍ COMO ZONAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULSO CONFORMA LA ZONA DE ESPARCIMIENTO. LA CALLE PASA A SER DE CARRIL ÚNICO Y SENTIDO ÚNICO. LOS CAMBIOS DE DIRECCIÓN NO SE REALIZAN CURVOS COMO EN LAS CALZADAS CONVENCIONALES. ESTOS SE REALIZAN EN RECTO CON UN ÁNGULO DE 134º YA QUE LAS RESTRICCIONES DE VELOCIDAD EN LA CALLE PERMITEN QUE SEA POSIBLE RESOLVER ASÍ LOS CRUCES Y CAMBIOS DE DIRECCIÓN, Y DE ESTA MANERA SE PUEDE AHORRAR ESPACIO QUE ES GANADO PARA LOS VIANDANTES.	NO HAY. LA CALLE FUE IGUALADA A UN MISMO NIVEL



E 1:500

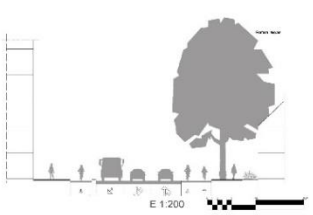
PONTEVEDRA	MORFOLOGÍA: -PASEOS ARBOLADOS A AMBOS LADOS. -APARCAMIENTOS EN LINEA A AMBOS LADOS. -ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA EN EN CENTRO DE LA CALLE.	FUNCIONALIDAD: -PASEOS ARBOLADOS: USO EXCLUSIVO PEATONAL (CIRCULACIÓN). -ESPACIO COMPARTIDO VEHÍCULOS Y VIANDANTES: LAS FRANJAS DE APARCAMIENTO DE VEHÍCULOS PUEDEN FUNCIONAR COMO TAL SI SON NECESARIAS PERO LA PRIORIDAD DEL ESPACIO ES DE LOS VIANDANTES. EL ESPACIO PUEDE SER UTILIZADO PARA TERRAZAS DE HOSTELERÍA EN CASO DE QUE HAYA UN LOCAL EN LA CALLE, ESTE USO ES PRIORITARIO SOBRE LOS VEHÍCULOS. ESTE ESPACIO TAMBIÉN ESTA DEDICADO AL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS ADEMÁS DEL DE LOS VEHÍCULOS. SON TAMBIÉN UTILIZADAS ESTAS MISMAS FRANJAS PARA LA SITUACIÓN DE LOS CONTENEDORES. -ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA: CARRIL DE CIRCULACIÓN EN UN SENTIDO ÚNICO. PARA PEATONES, CICLISTAS Y VEHÍCULOS.	CALLE DE TRAZADO REGULAR	NO HAY. LA CALLE FUE IGUALADA A UN MISMO NIVEL



IMAGEN SIN ESCALAR

UTRECHT	MORFOLOGÍA CALLE JAARBEURSPLEIN (LOMBOKPLEIN): -PASEOS A AMBOS LADOS. UNO DE ELLOS ARBOLADO. DOS CARRILES BICI EN UNO DE LOS LADOS Y UN CARRIL BICI EN EL OTRO LADO DE LA CALLE. CALZADA EN EL CENTRO DE LA CALLE. MORFOLOGÍA CALLE WONSTRATEN (MERWEDE): PASEOS A AMBOS LADOS. FRANJA DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CENTRAL Y FRANJAS VERDES ARBOLADAS SEPARANDO LAS ZONAS EXCLUSIVAS PEATONALES DE LA ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA (VEHÍCULOS, BICICLETAS Y VIANDANTES).	FUNCIONALIDAD CALLE JAARBEURSPLEIN (LOMBOKPLEIN): -PASEO ARBOLADO: USO EXCLUSIVO PEATONAL. -DOBLE CARRIL BICI DE DOS SENTIDOS DIFERENTES. USO EXCLUSIVO BICICLETAS. -CALZADA COMPUESTA DE DOS CARRILES DE CIRCULACIÓN DE SENTIDOS CONTRARIOS, Y UN CARRIL BUS. -CARRIL BICI ÚNICO SENTIDO. USO EXCLUSIVO BICICLETAS. -PASEO: USO EXCLUSIVO PEATONAL. FUNCIONALIDAD CALLE WONSTRATEN (MERWEDE): -PASEOS : USO EXCLUSIVO PEATONAL. -.FRANJA DE MOVILIDAD COMPARTIDA: PRIORIDAD PEATONES SEGUIDO DE CICLISTAS Y POR ÚLTIMO VEHÍCULOS.	TRAZADO CALLE JAARBEURSPLEIN (LOMBOKPLEIN): CALLE EN CURVA DE RADIO AMPLIO. TRAZADO CALLE WONSTRATEN (MERWEDE): CALLE RECTA DISEÑADA POR LOS REDACTORES DE ESTE PROYECTO	BARRERAS ARQUITECTÓNICAS CALLE JAARBEURSPLEIN (LOMBOKPLEIN): HAY DIFERENCIA DE NIVEL ENTRE EL PASEO Y EL CARRIL BICI. LA CALZADA Y EL CARRIL BICI SE ENCUENTRAN AL MISMO NIVEL ESTANDO LOS PASEO MÁS ELEVADOS. ES POSIBLE QUE LAS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS SE HAYAN ELIMINADO EN LOS PASOS PERO NO HAY INFORMACIÓN DE ESTO. BARRERAS ARQUITECTÓNICAS CALLE WONSTRATEN (MERWEDE): NO EXISTEN PORQUE NO HAY DIFERENCIA DE COTA EN LA CALLE

CALLE JAARBEURSPLEIN (LOMBOKPLEIN)



E 1:200

CALLE WONSTRATEN (MERWEDE)

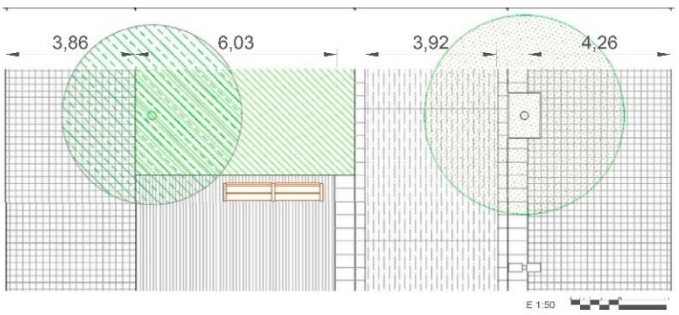


E 1:200

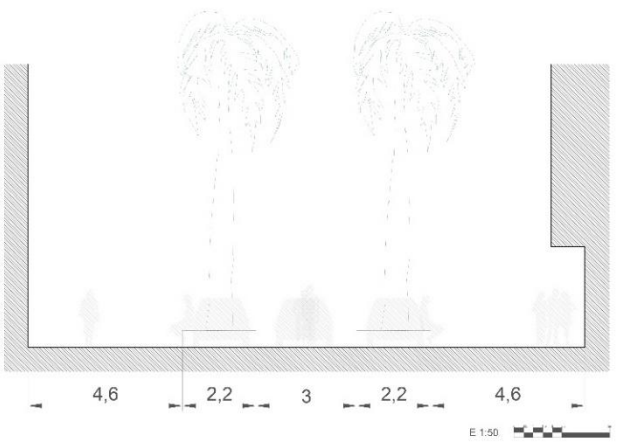
ESCALA

Categoría	Elementos de análisis	DIMENSIONES DE PERFILES DE CALLES (METROS)

BARCELONA



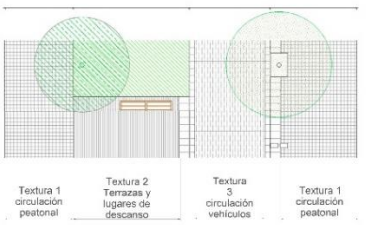
PONTEVEDRA



UTRECHT



PAVIMENTOS

Categoría	Elementos de análisis	TIPOS	MATERIALES	COLORES
BARCELONA		IMAGEN SIN ESCALAR  	NO HAY INFORMACIÓN	LA DIFERENCIACIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS ESPACIOS DE LA CALLE SE REALIZAN UTILIZADO DISTINTOS PAVIMENTOS DE DIFERENTES TEXTURAS Y COLORES.
PONTEVEDRA		 EL PAVIMENTO ES ÚNICO Y CONTINUO EN TODA LA CALLE; POR LO QUE LOS LÍMITES DE LAS DISTINTAS ZONAS FUNCIONALES ESTÁN MARCADOS POR UNAS FRANJAS GRISES	 PAVIMENTO: HORMIGÓN. FRANJAS DIVISORIAS: GRANITO	PAVIMENTO: COLOR ÚNICO ENTRE GRIS Y ROSADO. FRANJAS DIVISORIAS: GRISES
UTRECHT		IMAGEN SIN ESCALAR  	NO HAY INFORMACIÓN SUFICIENTE	LA DIFERENCIACIÓN FUNCIONAL DE LOS DISTINTOS ESPACIOS DE LA CALLE SE REALIZAN UTILIZADO DISTINTOS PAVIMENTOS DE DIFERENTES TEXTURAS Y COLORES.

Análisis cruces:

Barcelona- cruce entre calle Roc Boronat y Sáncho de Avíla y Dels Almogàvers

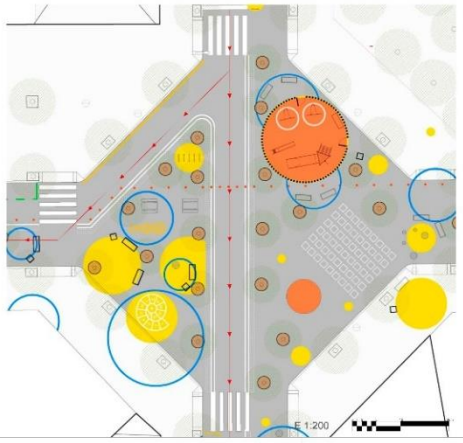
Pontevedra- cruce entre calle Castelao, Sagasta y Cruz Gallategui

Utrecht- cruce entre calle Graadat van Roggenweg y Koningsbergerstraat (Lombokplein)

Categoría

DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLCO

Elementos de análisis	TIPOLOGÍA	FUNCIONES/USOS	TRAZADO	BARRERAS ARQUITECTONICAS
BARCELONA	CRUCE RECONVERTIDO EN PLAZA SEMIPEATONAL. LO QUE ERA UN CRUCE DE CUATRO CALLES DE DOS CARRILES CADA UNA, PASA A SER UNA CALLE CON UN DESVIO. ESTA PLAZA FORMABA PARTE DEL PROYECTO TEMPORAL PARA LA SUPERISLA DE POBLENOU. NO FUE ALTERADA LA MORFOLOGÍA DEL CRUCE PERO SI SU FUNCIONAMIENTO, POR MEDIO DE INTERVENCIONES TÁCTICAS DE CARÁCTER REVERSIBLE. LA PLAZA QUEDA DIVIDIDA A LA MITAD CON UN CARRIL DE MOVILIDAD COMPARTIDA. EL RESTO DE LA PLAZA ESTA OCUPADA POR ARBOLADO,MOBILIARIO PUBLICO DIVERSO TAL COMO BANCOS, JARDINERAS ETC. TODA LA NUEVA PLAZA ES DE PREFERENCIA PEATONAL. LA VELOCIDAD ESTA LIMITADA A 10KM/H. ES UN ESPACIO DE TRÁFICO REDUCIDO YA QUE ES UNA PLAZA DEL INTERIOR DE UNA SUPERISLA POR LO QUE EL TRÁFICO YA FUE CALMADO CON EL PLAN DE MOVILIDAD DE LAS SUPERISLAS. LOS VEHÍCULOS QUE ACECDEN A ESTE ESPACIO SE LIMITARAN CASI EXCLUSIVAMENTE A RESIDENTES.	PLAZA SEMIPEATONAL SE CONSERVAN LAS ACERAS DE USO EXCLUSIVO PEATONAL. DOS CARRILES DE MOVILIDAD COMPARTIDA. PLAZA PEATONAL DE ACTIVIDADES VARIADAS: DESCANSO, JUEGOS INFANTILES ETC.	PARA CONVERTIR ESTE CRUCE EN UNA PLAZA, SE ELIMINARON LOS DOS CARRILES DE UNA DE LAS CALLES, Y LOS CARRILES DE LA IZQUIERDA DE LAS OTRAS TRES. DE ESTA FORMA SE CONSIGUE GRANDES LIMITACIONES EN LAS OPCIONES DE MOVIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DENTRO DEL INTERIOR DE LA SUPERISLA. ESTO ES UNA MANERA DE CALMAR EL TRÁFICO, ACCIÓN NECESARIA PARA QUE EL "CRUCE" PUEDA FUNCIONAR COMO UNA PLAZA SEGURA.	NO FUE MODIFICADA LA MORFOLOGÍA DE LAS CALLES O DEL CRUCE POR LO QUE HAY DIFERENCIACIÓN DE COTA. PERO LOS PASOS DE PEATONES FUERON ELEVADOS AL NIVEL DE LA ACERA Y TODAS LAS DEMÁS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS FUERON ELIMINADAS.



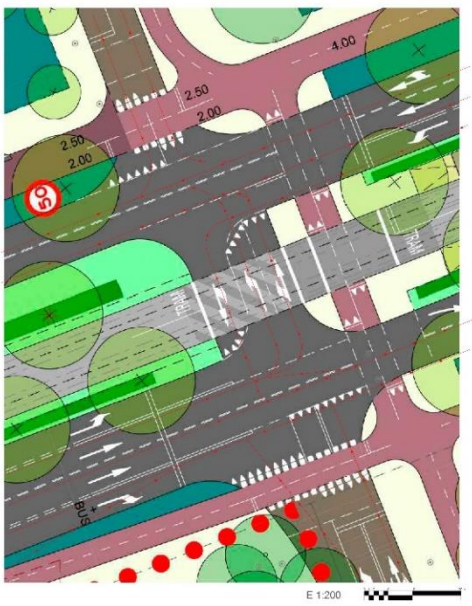
PONTEVEDRA	LO QUE ERA UN CRUCE DE DOS CARRILES, TRAS LAS MODIFICACIONES DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN EL CRUCE DESAPARECE COMO TAL, YA QUE NO SE CRUZA NINGÚN VEHÍCULO, ESTOS GIRAN LA MANZANA AL LLEGAR AL "CRUCE". POR LO QUE EL ESPACIO SE VUELVE MÁS SEGURO TANTO PARA LOS VEHÍCULOS COMO PARA LOS PEATONES. LOS PASOS DE PEATONES SE SITÚAN AL INICIO DE LA CALLE PARA QUE EL PEATÓN NO TENGAN QUE HACER UN RECORRIDO LARGO PARA CRUZAR LA CALLE. PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD AL ACERCAR MÁS EL PASO DE PEATONES AL "CRUCE", ES NECESARIO PREVIAMENTE LIMITAR LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS PARA ELLO TODO EL "CRUCE" SE ELEVA A PARTIR DEL PASO DE PEATONES, DE MODO QUE EL VEHÍCULO TIENE QUE REDUCIR LA VELOCIDAD.	ENCUENTRO DE DOS CALLES. ZONAS FUNCIONALES: -ACERAS: USO EXCLUSIVO PEATONAL. -CALZADA: USO VEHÍCULOS.	LOS CRUCES EN PONTEVEDRA SON DE DIMENSIONES SIGNIFICATIVAMENTE MENORES QUE LOS DE BARCELONA, POR LO QUE NO SE PUEDEN TRANSFORMAR EN PLAZAS, AL MENOS QUE SE PEATONALICE POR COMPLETO EL CRUCE. LA ESTRATEGIA A SEGUIR EN PONTEVEDRA HA SIDO ELIMINAR LOS "CONFLICTOS" EN LOS CRUCES PARA QUE ESTOS SEAN MÁS SEGUROS. PARA ELLO SE HAN ELIMINADO LAS DIRECCIONES DE CIRCULACIÓN QUE SE CRUZABAN, REORGANIZANDO LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN DE LA ZONA.	AL ELEVARSE LOS PASOS DE PEATONES JUNTO CON LA CALZADA DEL CRUCE, IGUALANDO LA COTA DE LAS ACERAS, DESAPARECEN LAS BARRERAS ARQUITECTÓNICAS.





IMAGEN SIN ESCALA

UTRECHT	DOBLE CRUCE CON LÍNEA DE TRANVÍA Y CARRILES BICI: -CRUCE 1: CRUCE DE UNA CALLE DE TRES CARRILES DE VEHÍCULOS DE IGUAL SENTIDO, Y DOS CARRILES BICI DE SENTIDOS CONTRARIOS; CON DOS CALLES DE DOS CARRILES DE IGUAL SENTIDO. SE CRUZAN CINCO CARRILES DE VEHÍCULOS, Y DOS CARRILES DE VEHÍCULOS CRUZAN DOS CARRILES BICI. -CRUCE 2: CRUCE DE UNA CALLE DE TRES CARRILES DE VEHÍCULOS DE IGUAL SENTIDO, Y DOS CARRILES BICI DE SENTIDOS CONTRARIOS CON UNA CALLE DE DOS CARRILES DE SENTIDOS CONTRARIOS. SE CRUZAN CINCO CARRILES DE VEHÍCULOS, Y DOS CARRILES DE VEHÍCULOS CRUZAN DOS CARRILES BICI.	CRUCE - CIRCULACIÓN TRANVÍA - CIRCULACIÓN VEHÍCULOS - CIRCULACIÓN BICICLETAS - CIRCULACIÓN PEATONES	TRAZADO MUY COMPLEJO DE AL MENOS QUINCE "CONFLICTOS" IDENTIFICADOS. EL CRUCE NO ES GESTIONABLE ÚNICAMENTE RESOLVIENDO LA CUESTIÓN DEL TRAZADO. ES NECESARIO EMPLEAR SEMÁFOROS PARA LA REGULACIÓN TANTO DEL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS COMO DEL TRANVÍA O DE BICICLETAS. O PEATONES NO HAY INFORMACIÓN SOBRE SEMÁFOROS.	

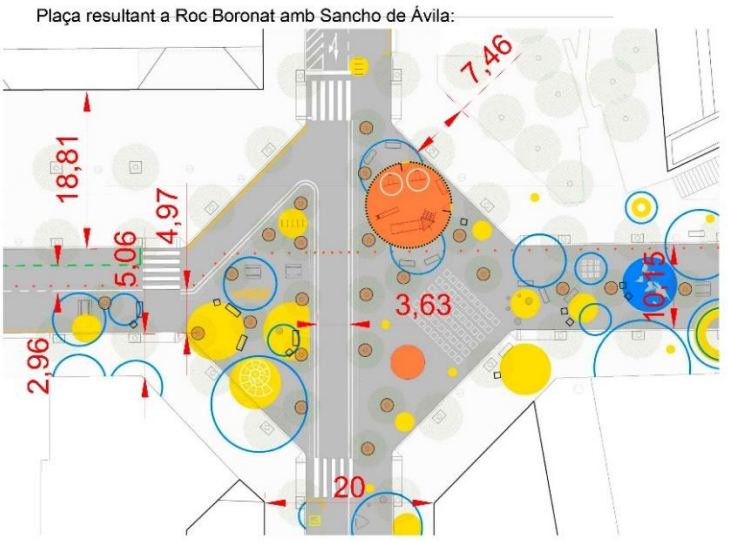


Categoría	ESCALA
Elementos de análisis	DIMENSIONES DE PERFILES DE CALLES (METROS)

BARCELONA

SUPERFICIE: 2100M2

Plaça resultant a Roc Boronat amb Sancho de Ávila:



E 1:200

PONTEVEDRA

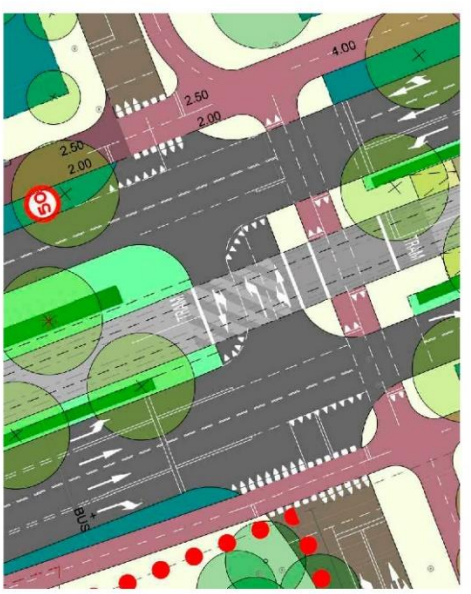
SUPERFICIE: 32M2



E 1:200

UTRECHT

SUPERFICIE: 1700M2



E 1:200

Categoría

PAVIMENTOS

Elementos de análisis	TIPOS	MATERIALES	COLORES
BARCELONA	EL PAVIMENTO DEL CRUCE NO FUE ALTERADO YA QUE SE TRATA DE UNA INTERVENCIÓN TEMPORAL DE CARÁCTER REVERSIBLE. LOS PAVIMENTOS QUE PODEMOS ENCONTRAR EN LA NUEVA PLAZA SON: LAS ACERAS TÍPICAS DE BARCELONA, CALZADA ASFALTADA Y ÚNICAMENTE EN EL PARQUE INFANTIL SE DISPUSO DE UN NUEVO PAVIMENTO DE GOMA COLOCADO SOBRE EL ASFALTO.	ACERAS: HORMIGÓN CALZADA: ASFALTO PARQUE INFANTIL: GOMA 	LA DIFERENCIACIÓN DE LAS ZONAS FUNCIONALES DE LA NUEVA PLAZA SE REALIZA MEDIANTE MOBILIARIO Y DIBUJOS DE COLORES EN EL PAVIMENTO. SE UTILIZAN CIRCUNFERENCIAS AZULES Y CÍRCULOS AMARILLOS PARA MARCAR LA ZONA DE USO EXCLUSIVO PEATONAL. LOS CIRCULOS DE COLORES SE SITÚAN CON SU CENTRO ENTRE LA ACERA Y LA CALZADA A INDICAR QUE EL ESPACIO DE USO EXCLUSIVO PEATONAL VA MÁS ALLÁ DE LA ACERA. PARA LA ZONA DE MOVILIDAD COMPARTIDA SE UTILIZAN DIBUJOS TIPO MANCHAS DE DIFERENTES COLORES PARA INDICAR A LOS CONDUCTORES QUE DEBEN DE RESPETAR A PEATONES Y CICLISTAS. EL PAVIMENTO DEL PARQUE INFANTIL ES DE COLORES VIVOS PARA DESTACAR (ROJO Y AMARILLO).
PONTEVEDRA	SE DISTINGUEN TRES TEXTURAS DIFERENTES EN LA INTERSECCIÓN DE CALLES: LAS ACERAS, LA CALZADA, Y EN LAS ACERAS PARA INDICAR EL FINAL DE LAS MISMAS A PERSONAS INVIDENTES EL BORDE ES DE UNA TEXTURA DIFERENTE ASÍ COMO TAMBIÉN LA ZONA DE LA ACERA JUNTO AL PASO DE PEATONES.	ACERA: HORMIGÓN CALZADA: ASFALTO	ACERA: GRIS BORDES ACERA: ROSA 
UTRECHT	SE PUEDEN DIFERENCIAR AL MENOS TRES TIPOS DE PAVIMENTOS EN EL CRUCE: EL PAVIMENTO DE LOS PASEOS, EL PAVIMENTO DE LOS CARRILES BICI Y EL PAVIMENTO DE LA CALZADA.	LA CALZADA ES DE ASFALTO Y NO HAY INFORMACIÓN DEL MATERIAL DEL RESTO DE PAVIMENTOS.	SE PUEDEN DIFERENCIAR AL MENOS TRES COLORES EN LOS PAVIMENTOS: ASFALTO PARA LA CALZADA, COLOR ROJO PARA EL CARRIL BICI YA QUE ES UN COLOR QUE DESTACA, Y OTRO COLOR EN TONOS MARRONES PARA LOS PASEOS.

2.2.3.3 REFLEXIONES EXTRAÍDAS DEL ANÁLISIS DE LOS CASOS DE ESTUDIO

El plan Superislas de Barcelona es el más completo y ambicioso de los tres casos de estudio. Porque se intervienen en casi todos los ámbitos: mejora de la calidad del **espacio público**, mejora del sistema de autobuses públicos, implementación de la movilidad ciclista, nuevos espacios verdes, estrategia para comunicar equipamientos y espacios verdes públicos, etc. Así como la combinación de otras estrategias que funcionan en paralelo al proyecto Superislas como la gestión de los aparcamientos públicos, el proyecto “Caminos Escolares Amigos” que mejora la seguridad de las rutas tomadas por los niños para ir a la escuela etc. Es el más completo también porque el plan se combina con otros planes, programas, y estrategias de gestión urbanística. Además, en la actualidad el Plan General de Ordenación Urbana de Barcelona se encuentra en fase de redacción, para ser actualizado e incorporar el proyecto Superisla. Los proyectos de las superislas de Poblenou y Sant Antoni son también bastante completos por presentar mayor diversidad en el diseño de las soluciones. Para el desarrollo del plan Superislas se han llevado a cabo numerosos estudios de distritos, barrios, zonas, etc; sobre tráfico, usos de los edificios, ruido, densidad de habitantes, alturas de edificios, proximidad de los servicios a los habitantes, accesibilidades, calidad del aire etc. Se desconoce si estos estudios fueron llevados a cabo antes de la realización de las intervenciones en los otros dos casos de estudio. El riesgo para el caso de Barcelona es que no se lleve a cabo en la totalidad de la ciudad como está contemplado en el plan, es el problema que puede pasar con los proyectos ambiciosos. Ya que el proyecto es una propuesta del propio ayuntamiento de Barcelona por lo que tiene una dimensión política, hasta ahora los gobiernos que se han sucedido en Barcelona han sido partidarios del plan Superirlas, pero esta situación podría cambiar. De todas formas, la idea de incorporarlo en el nuevo planeamiento municipal aumenta las posibilidades de aplicación real de este plan a largo plazo.

La transformación urbana de Pontevedra se puede considerar que abarca una escala de ciudad a pesar de que por el momento solo afecte al centro urbano, pero ya se encuentra en proceso de expansión, se están ya transformando calles fuera del centro urbano de la ciudad. Igualmente tratándose de una escala de ciudad las intervenciones en Pontevedra abarcan una escala mucho menor el plan Superislas de Barcelona, ya que

Pontevedra es una ciudad mucho más pequeña .A pesar de compartir la escala de ciudad con Barcelona, en el caso de Pontevedra no existe un proyecto común para la intervención de todo el centro urbano, sino que se trata de la suma de muchos proyectos de calles o pequeñas zonas a lo largo de los años que comparten un mismo propósito que es potenciar el comercio, la vida urbana y el turismo. Pero a diferencia de Barcelona la transformación urbana de Pontevedra ya es una realidad. Al igual que Barcelona el caso de Pontevedra también se complementa con estrategias de gestión urbanística, pero esta parte no es tan completa como el caso de Barcelona. Por otra parte, la diversidad en las intervenciones de Pontevedra es bastante escasa, tratando casi siempre de ganar espacio peatonal mediante dos tipos de intervenciones: el ensanche de aceras o la pavimentación con piedra de las calles. Las intervenciones en Pontevedra también son más pobres desde el punto de vista del diseño. Tanto en las superislas de Poblenou y Sant Antoni se tiene una especial sensibilidad en el diseño de cada elemento, diseñando el nuevo mobiliario urbano, combinando diferentes materiales, colores, pinturas, etc en el **espacio público**; no sucediendo lo mismo en Pontevedra. También hay que tener en cuenta las dimensiones del **espacio público**, pues el de Barcelona es mucho mayor por lo que se pueden realizar soluciones más complejas, las calle de Pontevedra son mucho mas reducidas por lo que las intervenciones deben de ser más simples.

Por otra parte, aunque esta transformación haya tenido efectos muy positivos en el centro Pontevedra es importante también remarcar los efectos negativos. La eliminación de los aparcamientos de la calle y la instalación de aparcamientos disuasorios fuera del centro urbano pudo ocasionar el abandono de muchas viviendas del centro ya que muchas de las edificaciones del centro histórico no disponen de plazas de aparcamiento privadas por ser edificaciones muy antiguas. En muchos casos este tipo de transformaciones similares a las de Pontevedra han ocasionado el desplazamiento de la población de clase media o humilde de los centros a el extrarradio rehabilitándose los centros urbanos para la clase más pudiente. En el comercio de Pontevedra sucedió algo similar, tras las peatonalizaciones, los comercios locales, fueron dando paso a los comercios de las multinacionales:

Aun así, la oposición a la peatonalización ha sido el posicionamiento constante y de hecho, estas transformaciones de funciones y usos, sí que produjo una expulsión

de comercio y clientela tradicional que va siendo sustituido por establecimientos y clientela de comercio especializado y de lujo *(Torres, 2015, p.106).*

Por tanto, la solución a los problemas de los centros históricos no se resuelven exclusivamente con la peatonalización, sino recuperando funciones. Por ello,peatonalizar puede resultar atractivo si ayuda a conseguir este fin, o decepcionante si produce la expulsión de funciones a pesar de la sustitución y ocupación del espacio por actividades económicas exclusivas. Parece estar resuelto, dada la sensibilidad y reconocimiento del valor patrimonial, que los centros históricos son, sin lugar a dudas, contenedor e imagen física de la superestructura cultural. Pero sigue pendiente reforzar otros usos, en primer lugar el residencial; que ha de ser equilibrado sin caer en ninguno de los riesgos asociados al mismo: gentrificación, o abandono. Y, en segundo lugar, el comercial, relacionado con la función productiva y su rol tradicional (Torres, 2015, pp. 109-110).

Algunas intervenciones de Pontevedra consisten en eliminar los vehículos en unas zonas para ser reconducidos a otras. Como ya fue citado en el caso de las carreteras nacionales que pasaban por el centro, se realizaron nuevas carreteras nacionales en el extrarradio de la ciudad para poder así recuperar el centro histórico. En el caso del puente sucedió lo mismo. Fue eliminado el tránsito de vehículos del Puente del Burgo, construyendo se otro nuevo para el tránsito de vehículos, por lo que el tráfico de vehículos no se ha visto reducido, pero si se ha ampliado el espacio para el peatón y la bicicleta. Con los espacios de estacionamiento de los vehículos ocurrió exactamente lo mismo. Fueron eliminados la mayor parte de los estacionamientos de vehículos en el **espacio público** del centro urbano. Para ello se han realizado aparcamiento “disuasorios” fuera del centro urbano. Pero estos aparcamientos son en su mayoría en superficie; pudiendo haberse realizado aparcamientos subterráneos que permitiesen dedicar la superficie para **espacio público** como por ejemplo zonzas verdes; pero esto no ha sucedido. Lo que se gana de **espacio público** en el centro tras la retirada de los lugares de estacionamiento, se pierde en otras áreas de la ciudad, que podrían ser mejor aprovechadas.

Por otra parte, conviene destacar que en la visita realizada a la ciudad de Pontevedra por la autora, no se han observado apenas bancos. Gran parte de la superficie de algunas plazas están ocupadas por terrazas de la

hostelería y carecen de bancos para sentarse. Cabe la posibilidad que la falta de bancos sea intencionada para fomentar el consumo y así mejorar la economía local. Sin embargo esto contradice las conclusiones de William H.Whyte (1980) y Jan Gehl (1987) que determinan que para el buen funcionamiento de un **espacio público**, este debe de tener lugares cómodos para el descanso, ya sean bancos a la sombra de un árbol, ya sean escaleras, o bordes donde apoyarse etc. Por otra parte, recuperar el **espacio público** para el uso y disfrute de la ciudadanía implica "desprivatizar" el **espacio público**, por ello en este tipo de actuaciones se suele eliminar los espacios de aparcamiento en la calle; tal y como ocurrió también en Pontevedra. Ya que el estacionamiento de un vehículo privado esta "privatizando" el **espacio público**. Sin embargo, la instalación de terrazas de la hostelería y restauración en la vía pública también implica la privatización del **espacio público**, además para poder hacer uso de ellas es necesario consumir. Por otra parte, las terrazas son positivas ya que impulsan la economía y la vida social. Por lo que lo ideal sería llegar a un equilibrio entre el espacio de terrazas y el espacio de uso público. En Pontevedra ha sido observado cierto desequilibrio en este ámbito, así como en algunas de las zonas del centro urbano existe exceso de terrazas, en otras, las terrazas de la hostelería son más bien escasas. Esto puede ser debido a que en el año 2002 se decidió zonificar el centro de Pontevedra dividendo lo en las siguientes áreas: residencial, turismo y cultura, restauración y ocio, y centro comercial urbano (Pérez, 2002).

En el caso de la transformación urbana de Utrecht a lo largo del canal la forma de intervenir es completamente diferente. Ya que en vez de actuar sobre lo existente como en los casos de Barcelona y Pontevedra; en este caso se elimina lo existente que se considera inadecuado, para diseñar un espacio completamente nuevo. Barcelona y Pontevedra son un ejemplo de que con obras de poca escala y un presupuesto no muy alto se puede transformar la ciudad entera y ganar una gran cantidad de espacio para el peatón. Otra manera de actuar, pero no por ello menos desacertada es realizando grandes obras y grandes cambios como en el caso de Utrecht, aunque esto implica un presupuesto mayor.

El proyecto Lombokplein todavía esta en fase de redacción y queda por ver como se resuelven los detalles, y los resultados en la zona cuando ya haya sido realizado. Es de esperar también que tenga efectos sobre la ciudad ya que se plantea la transformación de una gran infraestructura de conexión con la ciudad.

Merwede es un ambicioso proyecto y muy completo. No tan completo como Barcelona y Pontevedra en cuanto a soluciones de diseño ya que por el momento el proyecto todavía esta en fase de redacción. Pero es un proyecto completo desde el punto de vista de la "idea". Además de diseñar un barrio a **escala humana** este pone especial atención a cuestiones ecológicas ya que uno de los mayores problemas del siglo XXI es el cambio climático. Más allá de la reducción de vehículos, esta no es una cuestión relevante en los casos de Barcelona, Pontevedra y Lombokplein. El barrio trata cuestiones tan innovadoras como su funcionamiento 100% con energía renovable, el tratamiento de las aguas en el propio barrio así como la utilización del agua de la lluvia para los nuevos edificios, el tratamiento de residuos orgánicos transformándolos en abono para el campo que también se realizara en el barrio, la reutilización de materiales de construcción de las demoliciones de la zona para la construcción del nuevo barrio, la recuperación del canal como corredor ecológico etc. El proyecto Merwede es también el más "radical" de las propuestas, puesto que se elimina la totalidad de los vehículos en la zona, constituyendo un ejemplo de como los vehículos no son necesarios para el correcto funcionamiento de un barrio. Aunque las soluciones aquí planteadas todavía necesitan de ser contrastado su funcionamiento una vez construido el nuevo barrio. Por otra parte, cabe la posibilidad que estos planteamientos radicales por el momento solo sean posibles en ciudades holandesas ya que para realizar un proyecto como este es necesario que toda la ciudad tenga un buen funcionamiento sobre todo en cuanto a sistemas de transporte público. La ciudad de Utrecht cuenta con metro, tranvía, autobuses urbanos, vehículos compartidos y taxis. Por lo que los vecinos de Utrecht tienen varias alternativas al vehículo privado incluyendo las embarcaciones. Por otra parte, también hay una gran tradición de movilidad ciclista en las ciudades holandesas existiendo una gran oferta en el mercado de diferentes tipos de bicicletas: para llevar a niños, para llevar objetos pesados etc. Son también ciudades llanas por lo que facilitan la circulación tanto en bicicleta como a pie.

CapítuloIII-ANÁLISIS DEL CONTEXTO Y DEL ÁREA DEL PROYECTO

3.1 INTRODUCCIÓN

El área objeto de estudio de esta disertación es la ciudad de Vigo, un municipio costero, situado en la ría de Vigo que se encuentra en la provincia de Pontevedra, perteneciente a la comunidad autónoma de Galicia (España). El municipio de Vigo se asienta en el valle del Fragoso.

La ciudad creció sobre todo a lo largo de la costa, pero también hacia el interior, hasta convertirse en la ciudad que es hoy. Las primeras industrias surgirán en el siglo XIX ligadas a la pesca y al sector naval que causarán un rápido crecimiento. El ritmo de crecimiento de la ciudad se acelerará todavía más en la segunda mitad del siglo XX tras la instalación de la industria automovilística. Desde el siglo XIX hasta la segunda mitad del siglo XX se han sucedido múltiples intentos de ordenación y planeamiento urbanístico de la ciudad, pero ninguno de ellos llego a aplicarse, bien porque no eran aprobados o bien porque no había voluntad para ello. Entre tanto la ciudad creció descontroladamente hasta convertirse en la ciudad más poblada de Galicia con actualmente 295.364 habitantes (dato del “Instituto Galego de Estadística”, a fecha de 1/1/2019) y 480.525 habitantes en su área metropolitana (dato del “Instituto Galego de Estadística”, a fecha de 1/1/2019). No será hasta la década de 1970 que se aprueba el primer planeamiento municipal, pero este y los que le sucedieron contribuyeron aún más al crecimiento descontrolado, la especulación urbanística y la construcción ilegal (Alonso, 1981). A día de hoy, se encuentra en fase de redacción el nuevo planeamiento municipal.

3.2 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL **ESPACIO PÚBLICO** DE LA CIUDAD DE VIGO

En 1937 el ayuntamiento de Vigo encarga al ingeniero Manuel Cominges la redacción del nuevo planeamiento municipal que es denominado proyecto de “Reforma Interior”. El plano de Cominges ocupaba todo el centro urbano de la ciudad unas 400 hectáreas.

El plan de Cominges consolida el centro urbano buscando el mayor aprovechamiento, lo cual generó una gran especulación elevando tal el coste de suelo que era inaccesible para la clase obrera, según afirma (Alonso,1981). Este plan determino la realidad actual de la ciudad. En el centro de Vigo se sitúa la clase de mayores recursos económicos, los barrios obreros de la ciudad han ido surgiendo en el extrarradio de la misma. Cuando se formaron estos barrios en el extrarradio ellos presentaban grandes problemas de hacinamiento, falta de infraestructuras, equipamientos y **espacios públicos**, constituyéndose "guetos" que presentaba el problema inicial que los higienistas trataban de solucionar con los ensanches.

En la década de los cuarenta se crea la Zona Franca de Vigo que será fundamental para el crecimiento de la ciudad. También es en esta década cuando se abre la que será la calle principal de Vigo a través de la cual Vigo se desarrollará, se trata de la Gran Vía que surge de un antiguo planeamiento municipal de 1907 que nunca llego a realizarse redactado por el ingeniero de caminos Ramiro Pascual, (Alonso, 1981).

En 1956 se aprueban nuevas ordenanzas municipales de la edificación en las que se permiten alcanzar grandes alturas a los edificios. En 1959 entra en servicio la planta de Citroën que hará crecer a la ciudad y se convertirá en la industria principal de esta. (Alonso, 1981).

En la década de 1960 España empieza a recuperarse de los efectos económicos causados por la posguerra. En este periodo se destaca por la prioridad dada al transporte privado en todo el país. Será la década en que se construirán las primeras autopistas, con la finalidad de conectar todo el país a la capital. A Galicia las grandes autopistas llegaran al final de la década de 1960. En 1961 se aprueba el "Plan Nacional de la Vivienda" que tuvo gran influencia también en urbanismo. En el mismo año se redacta el primer "Plan General de Ordenación Urbana" pero este no terminará su redacción, ya que el propio equipo redactor decide en 1970 hacer un nuevo proyecto. Durante este periodo se eliminan gran parte del **espacio público** como los mercados para ser privatizados y construir grandes edificios residenciales u hoteles, (Alonso, 1981).

En 1970 comienza la redacción del nuevo plan general de ordenación urbana adjuntando la parte de las normativas del plan de 1961 que no llego a ser concluido. Pero se presenta un nuevo plano para la ciudad que fue modificado por el ayuntamiento y es aprobado en 1971. A partir de la aprobación de este plan el ayuntamiento de Vigo comenzó a aplicar de manera estricta la Ley de Suelo de 1956, por lo que se prohibió la construcción de edificaciones de nueva planta en centros urbanos dando pie a la construcción ilegal. Este plan de ordenación junto con el Plan Nacional de la Vivienda, definieron el urbanismo de Vigo.

A finales de la década de 1960 se realiza la “Autopista del Atlántico” que comunicara Vigo con las otras ciudades de la costa gallega. La entrada de la autopista a la ciudad se contempla en el Plan General de Ordenación Urbana de 1971, realizando se una obra muy polémica: una carretera elevada que atravesaba varias de las calles del centro de la ciudad denominada paso de Lepanto y popularmente conocida por los vigueses como el “Scalextric”. El paso de Lepanto era una “vía rápida” que como su nombre indica era para el tráfico rápido de vehículos. Se encontraba en la calle del mismo nombre. En esta época España se industrializa muy rápido, Vigo es la ciudad de la industria automovilística. Lo que anteriormente era un lujo al alcance de unos pocos tener un automóvil privado, en la década de los sesenta se vuelve un elemento indispensable para cada familia. El automóvil se convierte en el símbolo de la modernidad y las autopistas en el símbolo del progreso del país, (Alonso, 1981).



Figura 1:” Lower Manhattan Expressway”, autopista desarrollada por Robert Moses en 1941.



Figura 2: “Scalextric” de Madrid.



Figura 3: Scalextric de Vigo en construcción.



Figura 4: “Scalextric” de Vigo.

En la década de 1970 la construcción de carreteras elevadas en las ciudades españolas se torna casi una “moda”. En Madrid también se construyen carreteras elevadas que son llamadas de la misma marea que en Vigo como “Scalextric”, este término hace referencia al conocido juguete del mismo nombre que consistía en cochecitos teledirigidos que se movían en un circuito cerrado. Estas ideas tienen su origen en los proyectos promovidos en Estados Unidos a mediados del siglo XX destacando los del funcionario público Robert Moses.

En 1940 Moses presento un proyecto para la construcción de una gran carretera elevada que atravesaba el bajo Manhattan denominada “Lower Manhattan Expressway“, y suponía la destrucción de barrios como el de Greenwich Village. En torno a la carretera se disponían unos grandes edificios en altura para aparcamiento. En 1961 es aprobado el proyecto y es retirado en 1971 tras las protestas de los vecinos impulsadas por Jane Jacobs.

Estas infraestructuras supusieron un gran deterioro del **espacio público** que ya había comenzado en las décadas anteriores. Vigo se convirtió en una confusa maraña de calles insuficientes para el inmenso número de vehículos, causando grandes problemas de tráfico para la propia circulación de vehículos, y más aún para los viandantes convirtiéndose en un auténtico peligro para estos sobre todo para niños y ancianos.

Pero en esta ciudad ¿es que existe algún lugar seguro para niños y ancianos, aparte de los jardines de la Alameda, los lejanos parques del Castro, La Guía y Castrelos y dos o tres plazas aisladas?¿Donde están los lugares de juegos de niños, dónde las zonas tranquilas y seguras para el reposo de la población? Hace años todavía se veían jugar los niños en algunos lugares y espacios residuales urbanos, pero hasta esos rincones fueron invadidos por el automóvil, dueño absoluto de la ciudad.

> ¿A dónde puede ir a jugar un niño o a pasear un anciano del Calvario, o Teis, del barrio de Casablanca o de Peniche, o del centro de la ciudad? Pobres gentes, pues nunca reconocerán la ciudad como núcleo de convivencia, como lugar de encuentro y como comunidad espiritual (Alonso, 2017, p.228).

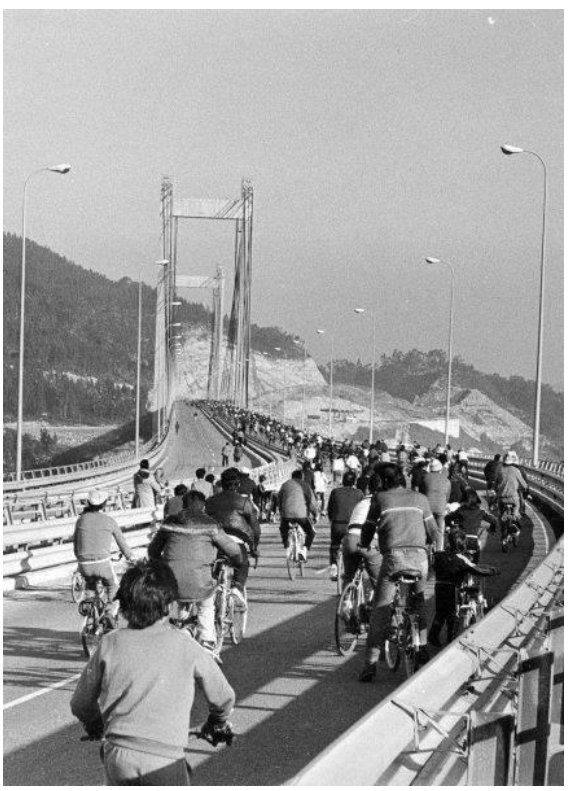


Figura 5: Puente de Rande antes de su apertura al tráfico de vehículos.

El 28 de abril de 1981 se aprueba el estatuto de Galicia por lo cual, Galicia se reconoce como una “comunidad autónoma” dentro del estado español, con gobierno propio para la gestión del territorio, pero dependiente del

gobierno de España. Esto supone un cambio total en el planeamiento urbano. Si el periodo de la dictadura se caracterizó por la incidencia del gobierno de España en la política y urbanismo municipal, como pueden ser: las leyes estatales de suelo, que jugaron un importante papel en el planeamiento municipal; el desarrollo industrial promovido por el gobierno español que tuvo especial incidencia en la ciudad de Vigo; la promoción de la movilidad en vehículo privado como la construcción de redes de autopistas; la promoción de la industria automovilística; la construcción de grandes infraestructuras y asfaltado de calles en las ciudades para la circulación de vehículos etc. A partir de la década de 1980 comienza una nueva etapa en la cual muchas leyes estatales no se renovarán, ya que ciertas gestiones son concedidas a las nuevas comunidades autónomas (20 totales en todo el país), como pueden ser las leyes de suelo, incluso instrumentos de planeamiento urbano; como el Plan Básico Autonómico que sirve de base para elaborar los planes municipales etc.

En 1985 España se adhiere a la Comunidad Económica Europea (actual Unión Europea). La UE influirá en el planeamiento y proyectos urbanos ya que esta entidad aprobará normativas y planes de financiación como el programa URBAN, el "Fondo Europeo de Desarrollo Regional" (FEDER) constituidos en 1975, los cuales en la actualidad tienen también por objetivo la financiación de intervenciones que fomente el desarrollo urbano sostenible. A partir de la entrada de España a la antigua CEE comenzará una etapa de abundantes intervenciones urbanas ya que muchas de ellas se beneficiarán de diversos fondos europeos.

Durante la dictadura y los primeros años de la democracia, la concepción del urbanismo de la ciudad se ha visto como un producto de "mercado", aprovechando al máximo el suelo para la edificación, dando lugar a una fuerte especulación inmobiliaria. Esta concepción probablemente este causada en parte por la necesidad de recuperación de la enorme crisis económica causada por la Guerra Civil y la dictadura. Desde entonces la economía española se basó en el sector del turismo y en la "industria del ladrillo" para la recuperación de su economía.

La redacción de planes de ordenación urbanística fue una medida impuesta desde el gobierno central con la finalidad de precisamente "ordenar" y regular el crecimiento y desarrollo de la ciudad presente y futuro garantizando el **espacio público**. Pero al menos en Vigo, y posiblemente

en más ciudades españolas, el efecto causado por estos planes fue el contrario. En parte porque los propios planes promovían la especulación inmobiliaria, y en parte porque los planes no se cumplían, (Alonso, 1981).



Figura 6: Calle Urzaiz (Barrio del Calvario).

En el año 2000 comienzan las primeras peatonalizaciones de Vigo, arranca el proyecto “Peatonalización y **humanización** del barrio del Calvario”. Por el cual se peatonaliza el tramo de la calle Urzaiz (una de las principales calles de la ciudad) que pasa por el barrio del Calvario. Así como otras calles del barrio, en las cuales se realizan peatonalizaciones parciales. Se escogió la calle Urzaiz para peatonalizar, y así potenciar su carácter de calle comercial. El modelo seguido en esta peatonalización es la eliminación del asfalto y la implantación de “plataforma única”, con dos franjas laterales de uso exclusivo peatonal y una franjan central de movilidad compartida de un único carril y sentido de circulación, donde el peatón tiene prioridad sobre el vehículo. Se doto a las calles de nuevo mobiliario público, árboles y cubiertas acristaladas como protección a la lluvia. Se realizaron además aparcamientos subterráneos en el interior de las manzanas, para poder eliminar el aparcamiento en las calles y poder ganar ese espacio para los viandantes. La peatonalización del barrio se finalizó en 2003.

A finales del pasado siglo llego el cambio de paradigma en el diseño del **espacio público** a Galicia. Una de las ciudades pioneras en rediseñar su **espacio público** fue Pontevedra la cual comenzó la peatonalización de su centro histórico en 1999. La progresiva peatonalización fue prolongada en el tiempo por lo que sus efectos positivos en la ciudad no fueron comprobables hasta unos años después. Será a partir de la segunda mitad de la década de los 2000 cuando los efectos positivos de la transformación urbana ya son evidentes. En este momento es cuando la trasformación de Pontevedra empieza a recibir premios (el primero en 2006), y a ser reconocida internacionalmente. Es aquí en este momento cuando se empiezan a realizar este tipo de actuaciones también en otras ciudades gallegas. Por lo que

en la década de los 2000 las ciudades gallegas empiezan a rediseñar su **espacio público** con otra perspectiva diferente; en la que se otorga más espacio al peatón y a la bicicleta y se retira espacio al vehículo, así como también se diseñan espacios más inclusivos eliminando barreras arquitectónicas. Aunque este tipo de actuaciones mismo a día de hoy suelen limitarse a los centros urbanos.

En 2006 tras la aprobación del "Plan Especial de Reforma Interior del Casco Vello" comienza la peatonalización del mismo, además de la calle Príncipe y el paseo marítimo. La peatonalización de esta zona urbana la convirtió en uno de los **espacios públicos** de la ciudad que mejor funcionan. Constituye el centro de las "actividades sociales" como diría Jan Gehl. El "Casco Vello" se puede decir que es el centro turístico donde se encuentra gran cantidad de locales hosteleros, y Príncipe es la calle comercial de Vigo donde se encuentran gran cantidad de comercios de multinacionales. El aspecto negativo de este tipo de intervención fue que aun fomento más la especulación inmobiliaria por lo que los comercios locales desaparecieron por haber aumentado el interés en la zona.



Figura 7: Calle Príncipe.



Figura 8: Plaza de la Princesa (Casco Vello).

En 2007 sale elegido Abel Caballero como alcalde de la ciudad de Vigo, que hasta día de hoy se mantiene en el cargo. En 2007 se realiza una propuesta para la peatonalización de Plaza España soterrando parte del tráfico que forma parte del plan electoral de Abel Caballero. Pero tras la crisis económica de 2008 el proyecto de Plaza España es paralizado por lo que nunca llegó a realizarse. Tras la finalización de la crisis económica comenzará una etapa de un gran número de obras en el espacio público denominadas “humanizaciones”.



Figura 9: Propuesta para Plaza España.

En 2010 la Xunta de Galicia aprueba el primer “Plan Hurbe” para municipios mayores de 50000 habitantes y el “Plan Concellos” para municipios inferiores a 50000 habitantes. El “Plan Hurbe” tiene como finalidad la puesta en marcha de proyectos y actuaciones que contribuyan a la mejora o **humanización** de espacios de uso público. Así lo contempla el documento: “El Plan Hurbe nace como respuesta a la necesidad de la **humanización** de las villas de Galicia” (Extraído de Diario Oficial de Galicia Núm. 116. Página 25269). Este plan distingue acciones en tres áreas diferenciadas siendo una de ellas “programa de **humanización** de calles”. (Extraído de Diario Oficial de Galicia Núm. 116. Página 25272). Dentro de este programa el plan establece promover “aquellas actuaciones orientadas a mejorar la seguridad, accesibilidad y, en definitiva, una mejora en la calidad de las calles que garantice el bienestar de los vecinos”. (Diario Oficial de Galicia Núm. 116, p. 25275). Para conseguir esto, el plan define dos objetivos:

“– Recuperación del **espacio público** peatonal para facilitar los desplazamientos y potenciar su función como espacio de encuentro de los vecinos.

– Mantenimiento y conservación de las calles en óptimas condiciones de seguridad, para los vehículos y transeúntes.” (Diario Oficial de Galicia Núm. 116 p. 25275, 2016)

El Plan Hurbe ha servido para financiar multitud de obras de intervención en el **espacio público**; a su vez el Plan Hurbe está financiado con fondos europeos. La década de 2010 probablemente sea en la que más intervenciones de **espacio público** se hayan realizado en la historia en Galicia, ya que ambos planes sirvieron para financiar casi cualquier tipo de intervención en el **espacio público**, ya sea a gran escala o a pequeña escala. Según una publicación del año 2016 del periódico “El Correo Gallego” afirmaba que hasta la fecha se habían financiado del Plan Hurbe un total de 105 actuaciones en 67 municipios. Vigo fue uno de los municipios que más se ha beneficiado del Plan Hurbe con 57 proyectos o intervenciones calificadas de **humanización** tras la aprobación del primer Plan Hurbe (2010), identificados por la autora de este trabajo. Por lo que es posible que todavía sean más numerosas estas actuaciones.



Figura 10: Propaganda electoral de Abel Caballero.

En 2020 se pública el nuevo “Plan Xeral de Ordenación Municipal 2020” (PXOM20) que todavía no es definitivo ya que en la actualidad se encuentra en fase de consulta pública y alegaciones.



Figura 11: Derribo del Paso de Lepanto (Scalextric) enero 2021: El tercero a la izquierda Abel Caballero alcalde de Vigo.

En enero de 2021 se derriba el último tramo del “Scalextric” de la calle Lepanto poniendo fin así a un gran error en el urbanismo de Vigo, permitiendo la recuperación del espacio público. La entrada de la autopista AP9 se realizará a través de un túnel.

3.3 ANÁLISIS BARRIO DE SAN ROQUE

3.3.1 INTRODUCCIÓN

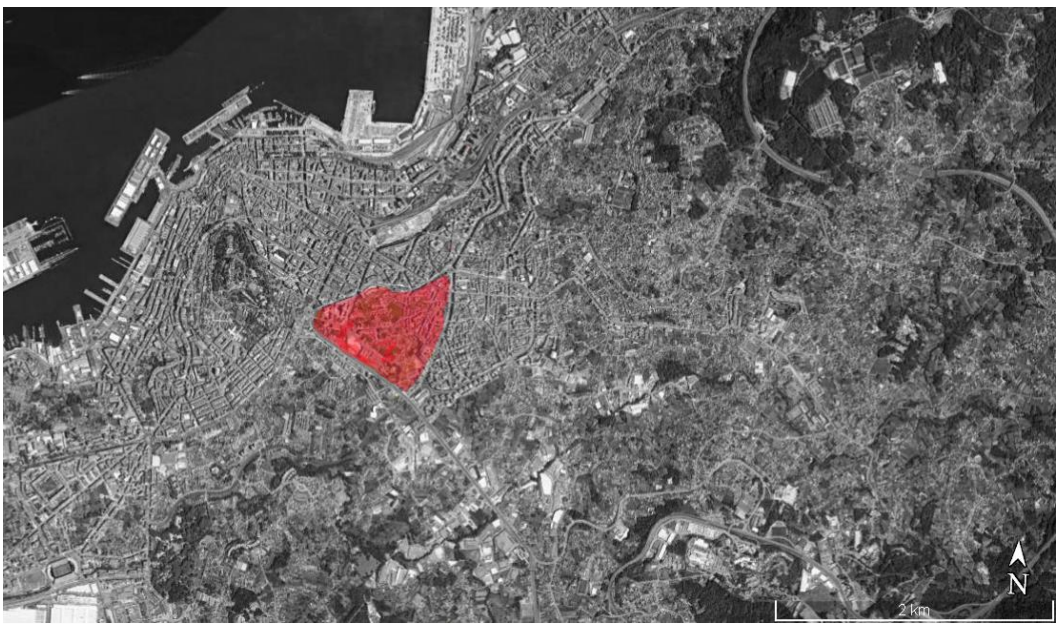


Figura 12: Situación del área de estudio sobre imagen área actual de Vigo: en rojo el área seleccionada.

El municipio de Vigo está organizado territorialmente en nueve distritos, cada distrito se divide a su vez en parroquias y barrios. La zona seleccionada para el estudio y el desarrollo del proyecto pertenece a dos parroquias, la de San Roque y la de Santa Rita-San Xosé Obreiro, que están comprendidas dentro de la parroquia administrativa “Centro”. La zona comprende seis barrios, barrio Casablanca, barrio Plaza España, barrio A Rola, barrio Rivadavia, barrio San Roque, barrio Fernando El Católico. Pero todos ellos están integrados en un mismo barrio representado por la “Asociación Veciños San Roque”. Se ha escogido esta área de la ciudad porque es una de las zonas que han crecido de manera más descontrolada, ya que una parte de la zona seleccionada ha quedado fuera de planeamiento.

Los límites definidos para la realización del estudio y posterior proyecto son: Avenida de Madrid, Plaza España, Calle Pizarro y Avenida Alcalde Gregorio Espino.

3.3.2 EVOLUCIÓN URBANA

El primer asentamiento de la zona seleccionada surge en 1720, cuando se construye la capilla de San Honorato en el camino de O Couto. Junto a la capilla se formo una plaza con un crucero (hito típico de Galicia), hoy es denominada Plaza de Santa Rita. La capilla se convirtió en un lugar de romería.

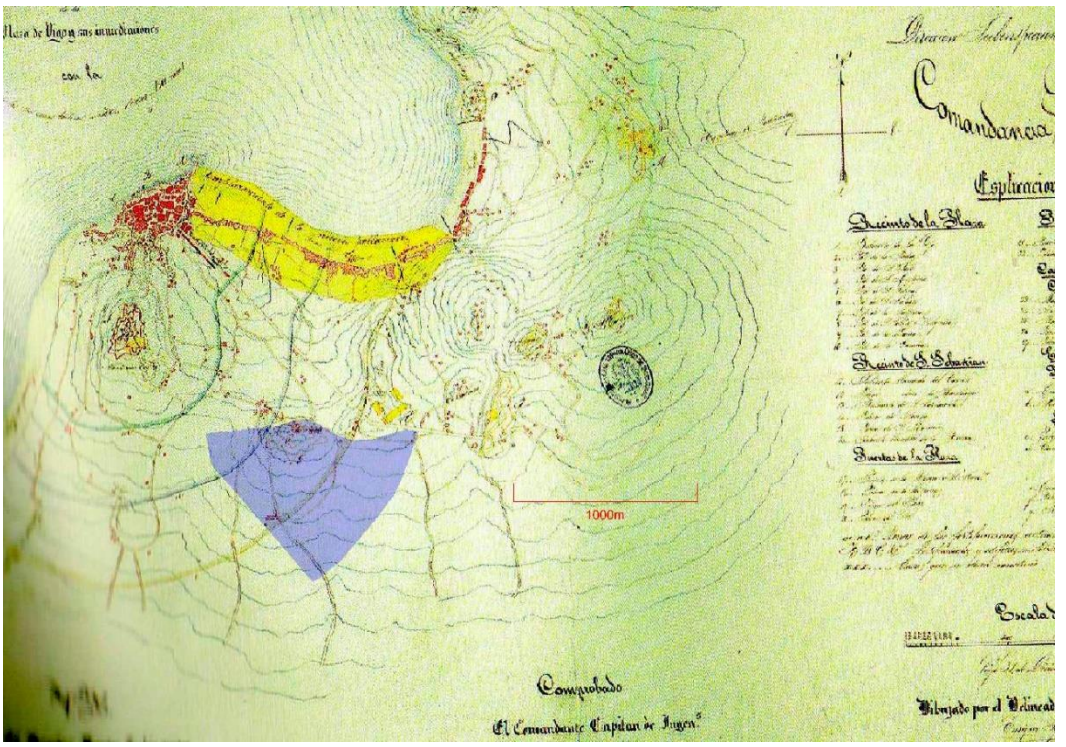


Figura 13: Plano del Vigo del año 1858. Sombreado en azul la zona seleccionada.

La imagen de la figura 13 tal vez sea la primera representación de la que se tienen registros de la zona seleccionada. Como se puede observar en la imagen a mediados del siglo XIX la zona está completamente alejada del núcleo urbano. Por la zona pasan tres grandes caminos rurales, uno de ellos comunica la zona con el centro urbano y otro con la costa. Estos caminos eran realizados con el fin de comunicar Vigo con otras poblaciones ya que carreteras no existían. A través de estos caminos fue expandiéndose la ciudad hacia el interior, aunque mayormente Vigo se desarrollo a lo largo de la costa. En la imagen también se puede observar un pequeño núcleo de edificaciones en la zona señalada en azul.

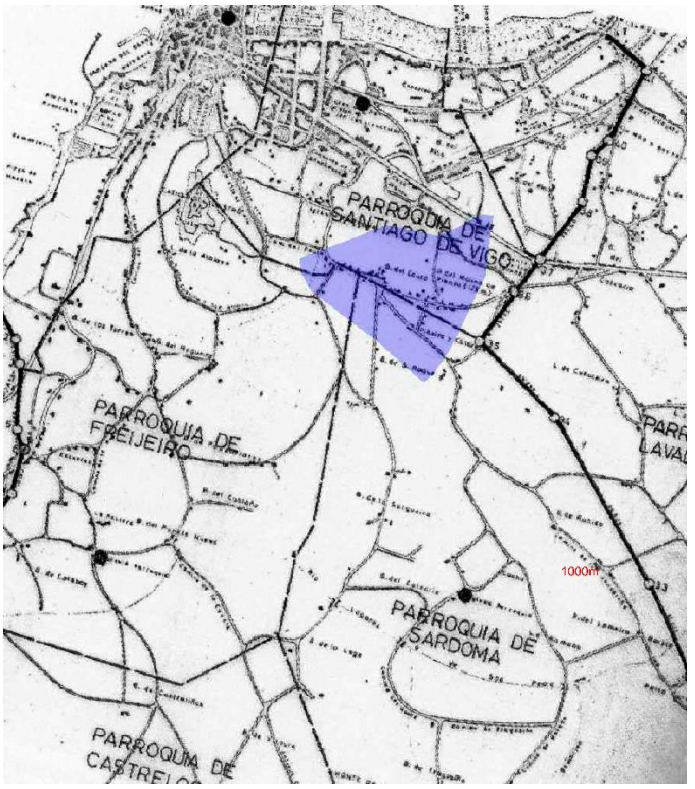


Figura 14: Mapa de parroquias del término municipal de Vigo del año 1894: en azul la zona seleccionada para este trabajo.

Podemos comprobar en la figura 14 que la zona objeto de estudio se encontraba en la parroquia de Santiago de Vigo. En la figura 14 se observa el camino rural llamado “Camiño do Couto”, actual calle Couto San Honorato, que ha sido siempre la calle principal de la zona a través de la cual se desarrolló. En la actualidad esta calle conserva el mismo trazado del “Camiño do Couto”. Parten otros caminos rurales, de los cuales dos de ellos unen la zona con Calle Urzaiz. También se observan edificaciones en la zona, estas son de pequeña escala y se disponen prácticamente todas ellas a lo largo del “Camiño do Couto”. Se puede observar en la figura 14 que el “Camiño do Couto” se hace más ancho formando la Plaza de Santa Rita.

En 1920 la capilla de San Honorato pasa a denominar se capilla de Santa Rita.

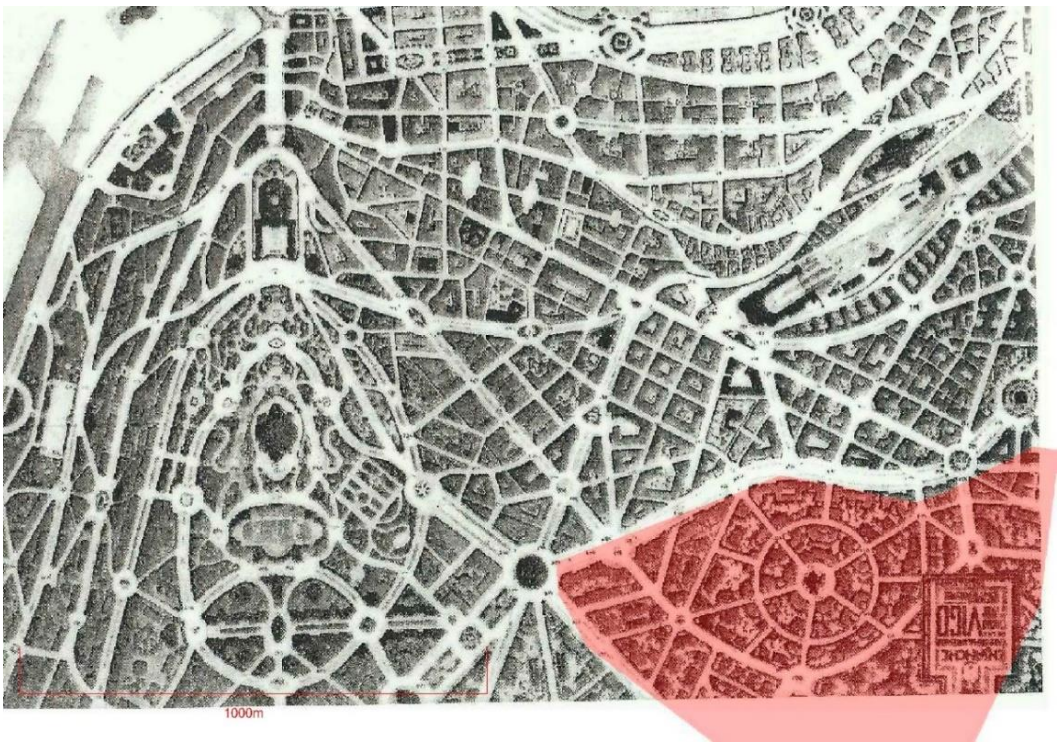


Figura 15: Área del plano de Extensión y Reforma Interior de Vigo de Antonio Palacios, 1932.
: en rojo el área seleccionada como objeto de estudio de este trabajo.

El primer planeamiento que incluye el área objeto de este estudio será el Plan de Extensión y Reforma Interior realizado por el arquitecto Antonio Palacios en 1932. Aunque el plan de Palacios nunca fue aprobado podemos observar en la figura 15 que algunas de las calles límite de la zona seleccionada si fueron realizadas porque fueron proyectadas también por Manuel Cominges en 1943 en su proyecto de “reforma interior, ensanche y extensión”; estas son la calle Pizarro que sigue un trazado muy similar a la actual, la avenida de Madrid, y plaza España (en el proyecto de Palacios estas calles no tienen el nombre actual). Sin embargo, el interior de la zona seleccionada es completamente diferente al de aquel momento y a la situación actual.

En 1943 es aprobado el proyecto de “reforma interior, ensanche y extensión” de Manuel Cominges que será el primer plan que afectará a la zona seleccionada.

En 1944 se aprueba el proyecto de urbanización del barrio de Rivadavia, que fue construido parcialmente, la otra parte del barrio de Rivadavia fue creciendo de manera descontrolada.



Figura 16: Espacio público zona seleccionada entre 1944-1946, 59600m2 de espacio público.

La imagen de la figura 16 fue obtenida a partir del Vuelo Americano de 1944-1946. En la década de 1940 la calle Gran Vía, Plaza España y el primer tramo de la calle Pizarro todavía estaban en fase de construcción, calles cruciales para el crecimiento de Vigo. También se acababa de abrir la calle Vázquez Varela para dar acceso al futuro hospital. Se puede apreciar la plaza de Santa Rita al final de esta calle. El resto de la zona es un entramado de caminos rurales.

En 1955 se inaugura el nuevo hospital de Vigo muy próximo a la capilla de Santa Rita, denominado en un primer momento como Residencia Sanitaria Almirante Vierna. Se trata de un edificio monumental de influencias clásicas y Arte Deco, de una altura de 75m (el más alto de Vigo) que tiene un gran impacto en la zona que estaba constituida por pequeñas edificaciones antiguas. En esta década se forma el barrio de Rivadavia con la morfología que presenta actualmente.



Figura 17: Espacio público zona seleccionada 1956-1957, 81000m2 de espacio público.

La imagen de la figura 17 fue obtenida a partir del Vuelo Americano 1956-1957. Se puede observar que la zona apenas experimento cambios en el **espacio público**, surgen algunos caminos rurales nuevos y se construye un tramo más de la calle Pizarro.



Figura 18: Levantamiento topográfico realizado por Manuel Cominges en 1957.

Como se puede observar en la figura 18, la zona al norte de la calle Couto San Honorato (barrio de Rivadavia) no experimento grandes cambios desde la década de 1950 a la actualidad. El mayor cambio ha sido la construcción en la última década de un conjunto de edificios conformados por dos edificios residenciales y un gran edificio comercial en la calle Pizarro junto con un nuevo parque que comunica con el barrio de Rivadavia.



Figura 19: Capilla de San Honorato y crucero de la plaza de Santa Rita.

En la década de 1960 se termina la calle Pizarro para comunicar Plaza España con Pontevedra. En esta década también se construye algunas viviendas en la calle Couto Piñeiro. En 1961 las parroquias de Santa Rita y San Xosé Obreiro se unieron, la capilla se quedaba pequeña por lo que se derriba y se construye la iglesia de Santa Rita y San Xosé Obreiro en el lugar que ocupaba la mencionada capilla. El crucero de la plaza fue trasladado a otra parroquia.

En 1967 se construye en la zona, el edificio del arquitecto vigués Xosé Bar Boo, el Policlínico Cíes que posteriormente pasara a formar parte del Hospital Xeral (anteriormente denominado como Residencia Sanitaria Almirante Vierna).

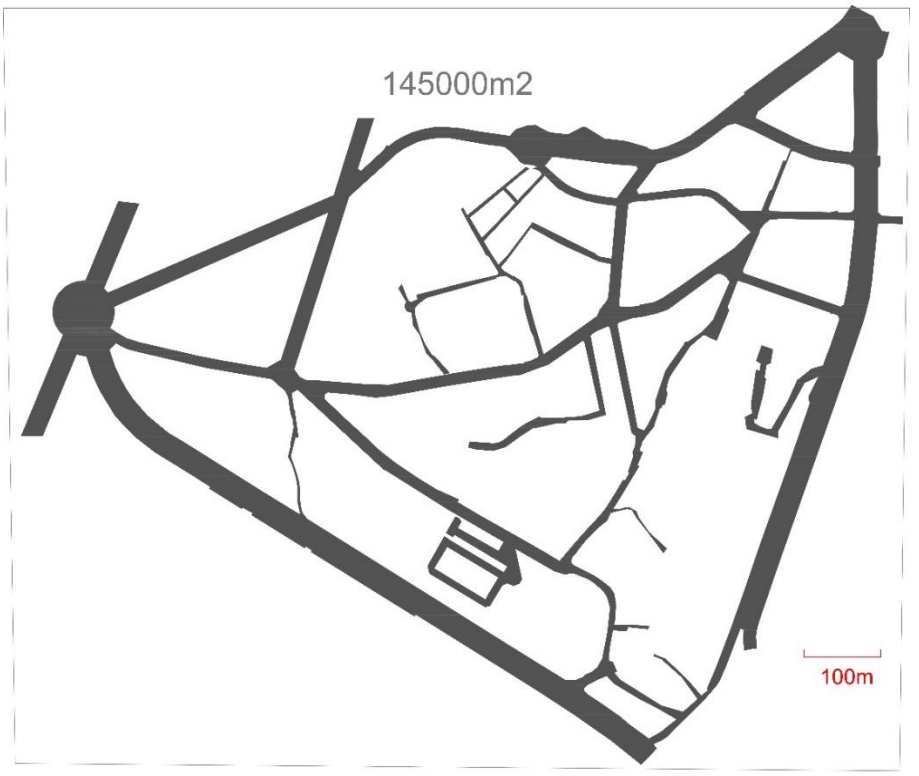


Figura 20: Espacio público zona seleccionada 1980-1986, 145000m2 de espacio público

Desde 1970 a 1980 es la etapa que mayores cambios experimenta la zona, se puede comprobar en la fotografía área del vuelo nacional 1980-1986. Se ensancha el camino histórico del Couto (calle Couto San Honorato). La mayor infraestructura que se ha construido entre este tiempo es la Avenida de Madrid que conecta la ciudad con la autopista, se convertirá en la entrada y la salida de vehículos de la ciudad con dirección Madrid o Portugal. Se construyen nuevas calles ya que el tráfico de vehículos aumento exponencialmente en este tiempo, algunas de las calles nuevas son la calle Filipinas para comunicar la calles Vázquez Varela con la Avenida de Madrid, y la calle Urzaiz una de las principales de la ciudad y la Avenida Alcalde Gregorio Espino. Algunas de las calles surgen a partir de los caminos rurales y otras a partir del planeamiento urbano, por lo que se vuelve una malla confusa. El **espacio público** es escaso, además esta es la etapa en que empieza a ser invadido por los vehículos, por lo que la ampliación del **espacio público** no supone mayor **espacio público** para los viandantes.



Figura 21: Plano de 1983.

En 1983 se realiza una modificación al plan general de 1971 firmada por J. Luis Pereiro Alonso para la ampliación de la Residencia Almirante Vierna y la actualización del plan general para las parroquias de Santa Rita-San Xosé Obreiro. Proximo a la Residencia Almirante Vierna se reserva un nuevo **espacio público** a modo de plaza, pero por el resto el espacio no experimenta prácticamente cambio alguno, y los cambios en el desde 1983 a día de hoy son escasos.

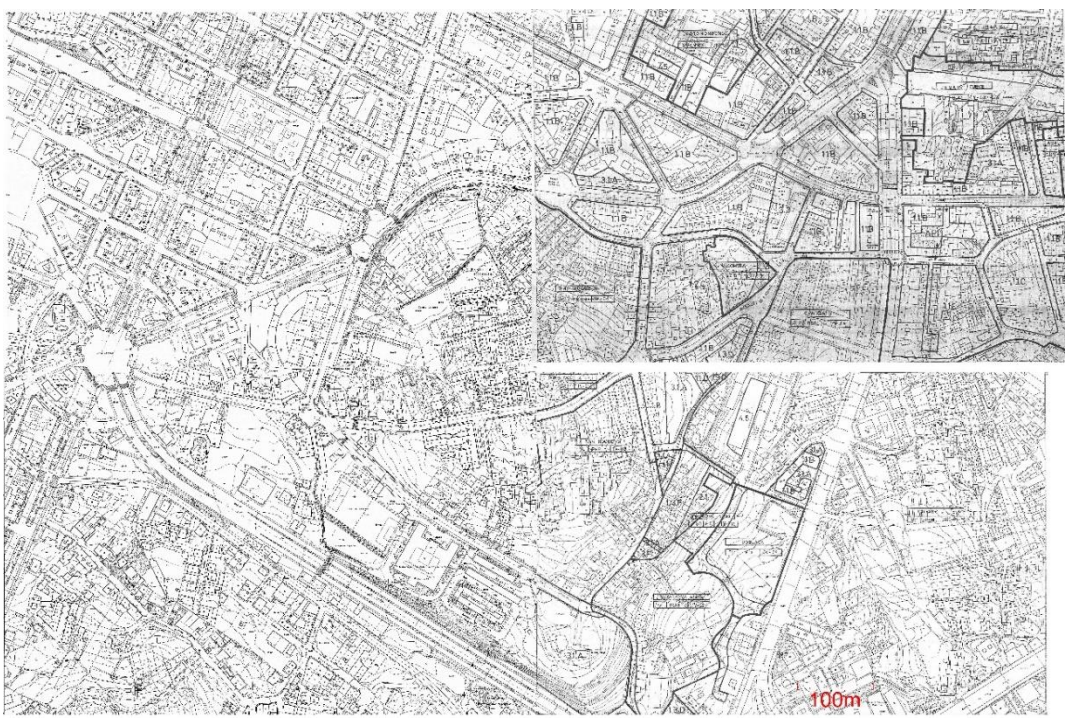


Figura 22: Plano del Plan General de Ordenación Urbana de 1993.

El plano de 1993 al igual que el de 1983 prácticamente no realiza

alteraciones en el **espacio público**, sino que se focaliza en la urbanización de la zona, dividiendo la en diferentes áreas para la realización de planos más detallados. Finalmente, solo se desarrollaron dos de estos planos y la "unidad de actuación" de Puerto Rico de 1986 fue añadida al Plan General de Ordenación Urbana de 1993. Los planos desarrollados fueron en 2003 el "Plan Especial de Reforma Interior de la Baixada de San Roque" y en 2004 el "Plan Especial de Reforma Interior de San Roque A".

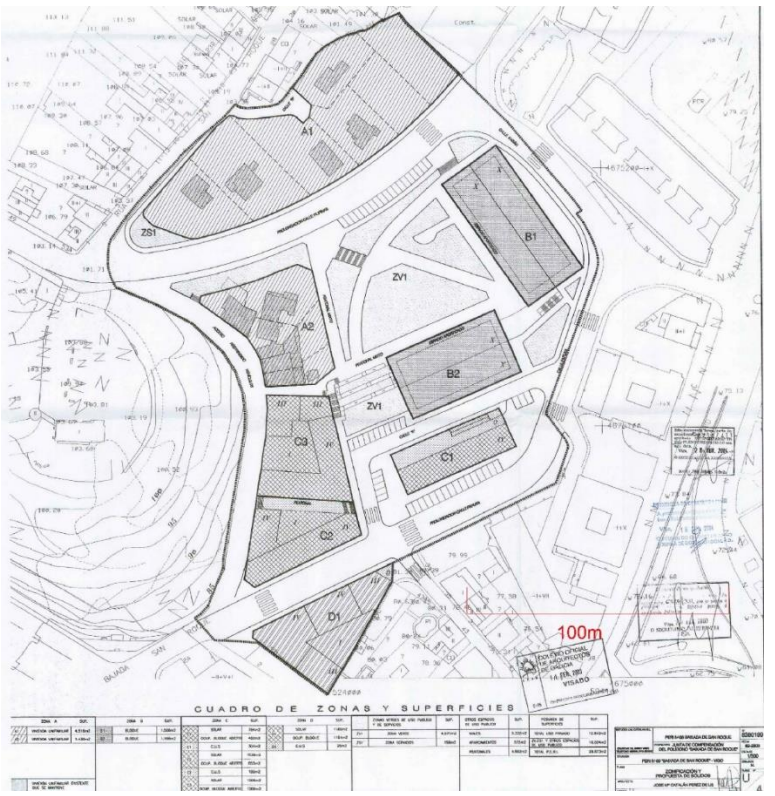


Figura 23: PERI Baixada de San Roque, 2003.

Con el PERI de la Baixada de San Roque aprobado en 2003 se añade un nuevo **espacio público** libre a la zona. En la actualidad la zona se encuentra en desarrollo. Las áreas A1, A2 y C1 de viviendas unifamiliares conservan su configuración. Se disponen zonas para la construcción de edificios aislados. Las zonas para la construcción de edificios se disponen todas ellas de modo que cada bloque tenga acceso por una calle por ello se realiza una prolongación de la calle Papuxa hacia el interior de la parcela para que sea más aprovechable para la construcción. Como por normativa todos los edificios deben de tener un frente de fachada a una calle, el espacio interior de la parcela no puede ser bien aprovechado por lo que se deja como **espacio público** de diseño aleatorio. La configuración de este PERI responde a objetivos de mercado intentando sacar provecho máximo del suelo. El **espacio público** es el resultado de lo "sobrante" que no sirve para edificar. No se presta tampoco especial atención al diseño del

espacio público. El nuevo tramo de calle no responde a una necesidad de mejora, la circulación de tráfico únicamente responde al principio de aprovechamiento del suelo para que este tenga mayor edificabilidad. Por la construcción de este tramo de calle, la manzana C1 queda como “una isla” exenta del entramado urbano. En términos generales la configuración del PERI no guarda relación alguna con el entorno. Este tipo de planeamiento urbano pensado únicamente desde el punto de vista del mercado inmobiliario contribuyo a la degradación del **espacio público**.



Figura 24: Plano PERI San Roque A, 2004.

El Plan Especial de Reforma Interior de San Roque es una propuesta de urbanización de una de las zonas más rurales de la parroquia, el barrio de Rivadavia. El plan intenta sacar el máximo provecho del suelo.

En la calle Pizarro se proyectan dos volúmenes de viviendas y un volumen de edificación comercial. A cambio de la concesión del espacio de edificación, se alcanzó un acuerdo con los propietarios para la cesión de parte de la parcela como **espacio público**; que en la actualidad conforma un parque que constituye el espacio verde público que mejor funciona de la zona seleccionada, ya que se encuentra en un lugar adecuado y cuenta con un diseño más cuidado que el resto de los espacios verdes de la zona.

En la calle Couto San Honorato se sitúa otro complejo residencial de edificación aislada con espacio verde público en el centro de la urbanización. Esta parte todavía no fue construida.

Las manzanas del barrio de Rivadavia se completan y se cierran. Las viviendas de estas manzanas se consideran área consolidada y se mantienen. Ya que se trata de muchas parcelas pequeñas por lo que los propietarios son muy numerosos lo que dificulta los acuerdos posibles para la urbanización de los terrenos. Esta intervención tampoco fue realizada.

Se regulariza el trazado de la calle Barrio de Rivadavia que da la vuelta a las urbanizaciones, teniendo entrada y salida por la calle Couto San Honorato. No se puede conectar para el tráfico de vehículos la calle Barrio de Rivadavia con las calles Pizarro, Vázquez Varela o Colombia por la diferencia de cota que existe, habría que realizar un gran movimiento de tierras que supondría la destrucción del barrio de Rivadavia. Las calles transversales a la del Barrio de Rivadavia se peatonalizan. Por el momento no se ha realizado ninguna modificación de la calle Barrio de Rivadavia.

Este proyecto presta más atención a la cuestión del **espacio público**, se intenta mejorar el **espacio público** del barrio ampliándolo y dando le mayor calidad. Sin embargo, tanto el **espacio público** como el edificado propuesto se encuentran muy sobredimensionados con respecto al contexto del barrio.



Figura 25: Espacio público zona seleccionada 2004, 181500m2 de espacio público.

La figura 25 se ha obtenido a partir de la fotografía aérea del vuelo PNOA de 2004. El barrio crece en las décadas de 1980 y 1990. Hacia el norte de la zona van surgiendo manzanas de grandes bloques de edificios residenciales. Se urbaniza también todo el entorno de la Avenida Alcalde Gregorio Espino. Conforme se va urbanizando se van realizando más calles.

En 2015 se aprueba el proyecto para la ciudad de la justicia que transformara el complejo hospitalario Xeral-Cíes de Vigo en un complejo de tribunales. En ese año cierra el hospital Xeral y el Policlinico Cíes. La propuesta de la ciudad de la justicia del arquitecto vigués Alfonso Penela plantea la rehabilitación adaptativa de algunos de los edificios que conformaban el complejo hospitalario Xeral-Cíes como la icónica torre. Pero sin existir ninguna propuesta para el edificio de Bar Boo, que en la actualidad se encuentra abandonado y sin ninguna previsión para su futuro uso. En la manzana del Xeral se proyecta una nueva gran plaza. En la actualidad casi la totalidad de la manzana se encuentra cerrada y en obras.

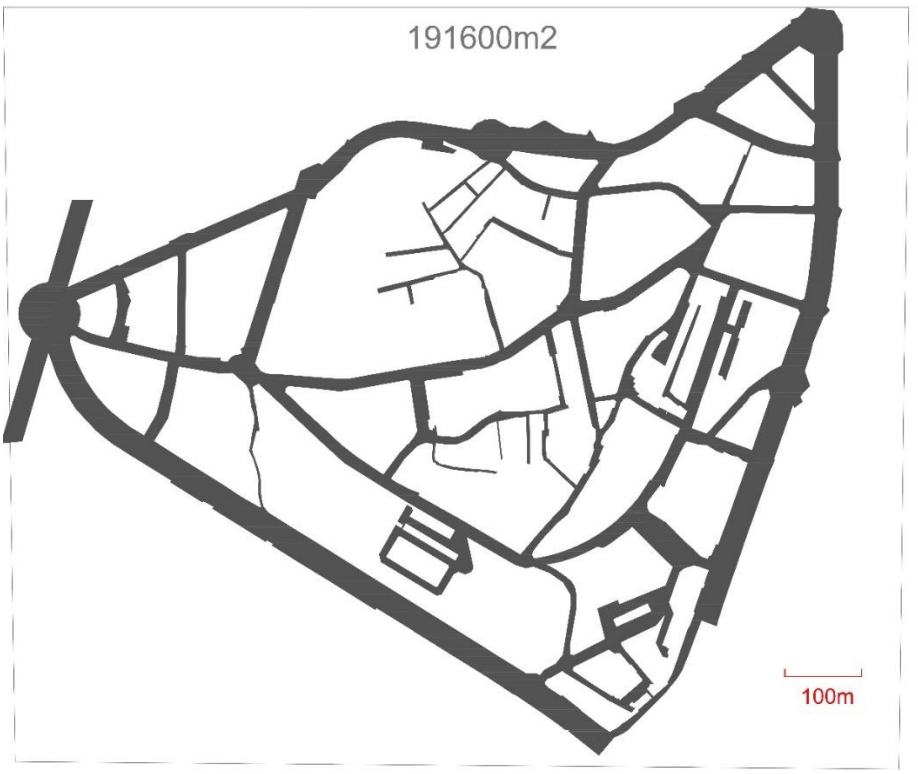


Figura 26: Espacio público de la zona seleccionada 2017, 191600m2 de espacio público.

La figura 26 se ha obtenido a partir de la fotografía aérea del vuelo PNOA de 2017. En las dos primeras décadas del siglo XXI, la zona apenas experimenta cambios nada más que el desarrollo del PERI Baixada de San Roque aprobado en 2004 y la peatonalización de la calle Baixada de San Roque.

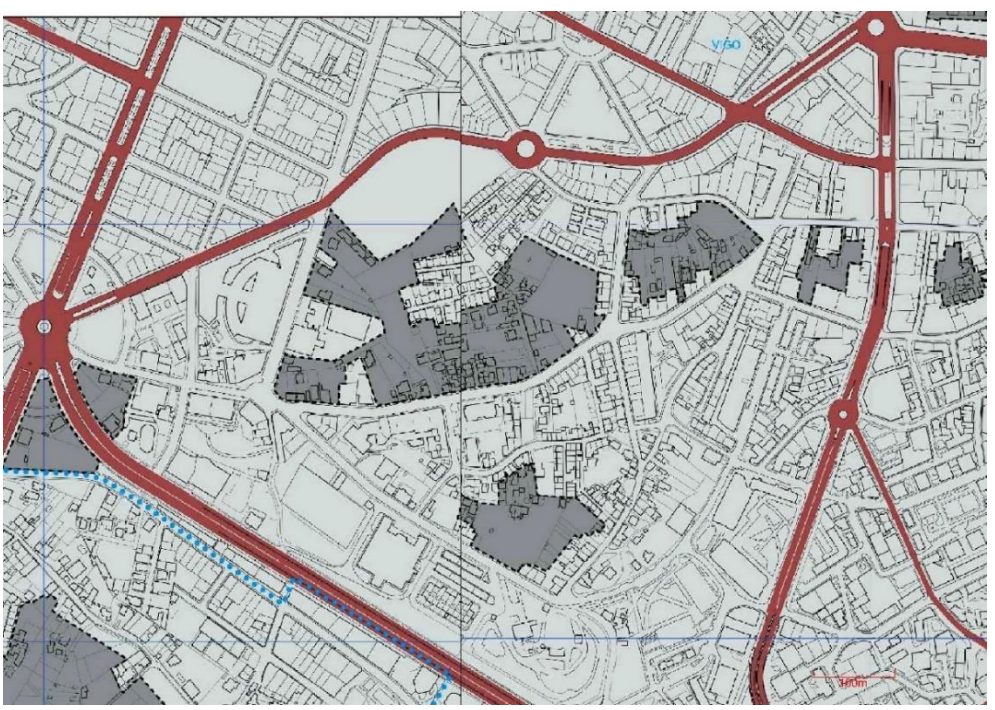


Figura 27: Plan Xeral de Ordenación Municipal 2020: En gris claro suelo urbano, en gris oscuro suelo urbano no consolidado, en granate vías principales de la ciudad.

En 2020 termina la redacción del nuevo “Plan Xeral de Ordenación Municipal” (PXOM20) todavía en fase de exposición pública y revisión. Las áreas urbanas consolidadas de la zona y alguna pequeña zona rural están clasificadas como “suelo urbano”. Las áreas más rurales de la zona están clasificadas como “suelo urbano no consolidado”. Según la “LEY 2/2016, de 10 febrero, del suelo de Galicia” el suelo urbano es aquel que está consolidado en la estructura urbana; y el suelo urbano no consolidado es aquel que necesita de procesos de urbanización, reforma interior o renovación urbana. Por lo que para urbanizar estos suelos tendrá que realizarse planes especiales, como por ejemplo los “Planes Especiales de Reforma Interior” (PERI). Las áreas afectadas por los PERI de Baixada de San Roque y San Roque A que se encuentran aprobados en la actualidad se encuentra clasificadas como “suelo urbano no consolidado”.

En granete se han marcado las vías más relevantes para la circulación de vehículos de la ciudad que esta son coincidentes con las seleccionadas para delimitar la zona (Avenida de Madrid, Plaza España, Calle Pizarro, Avenida Alcalde Gregorio Espino) y más la calle Urzaiz.

En 2020 comienza a instalarse un carril bici en la calle Pizarro eliminando para ello el carril bus/taxi, forma parte de un proyecto para la implantación de carril bici en toda la ciudad de Vigo.

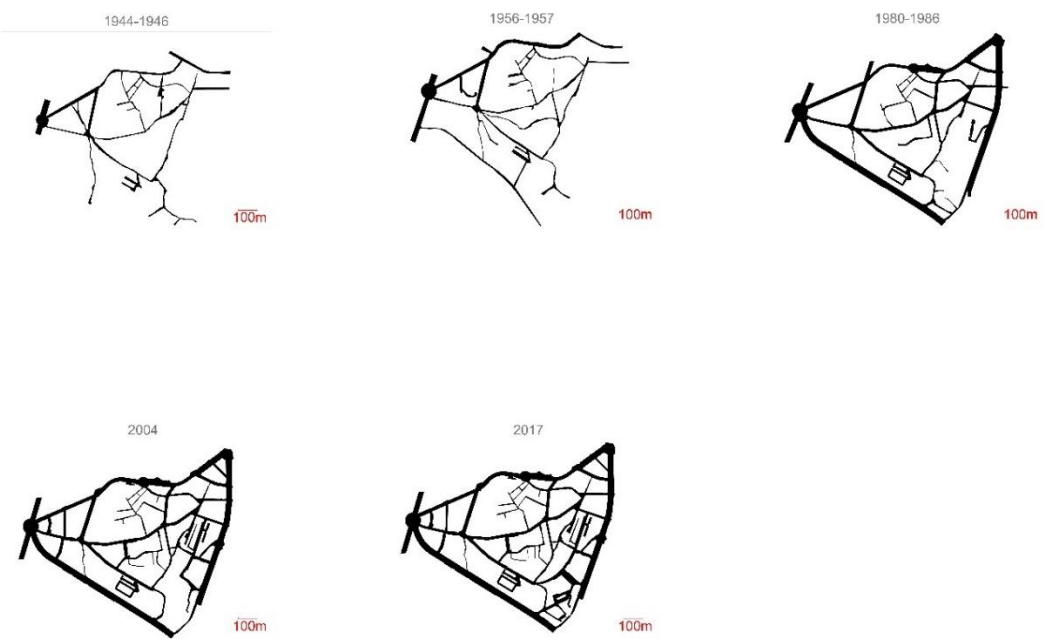


Figura 28: Evolución del espacio público del barrio de San Roque

3.3.3 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DEL BARRIO

Para el análisis del estado actual de barrio este se ha dividido en dos escalas de análisis en relación a las escalas de intervención del proyecto de esta disertación. En un primer momento se realiza un análisis más genérico de toda el área de intervención a una escala 1:2000 correspondiente a la zona de intervención del proyecto a la misma escala para ello se toma de referencia la tabla del "Capítulo I- Introducción" del apartado "1.4.1 Técnicas de recogida de la información" (figura 2 cap. I). A continuación, se realiza un estudio más detallado de la zona de intervención que corresponde con el área de intervención del proyecto a 1: 1000; para ello se toma de referencia la tabla del "Capítulo I-Introducción" del apartado "1.4.1 Técnicas de recogida de la información" (figura 3 cap. I). Se muestra a continuación el resultado del análisis en su conjunto, algunas de las informaciones del análisis más detallado se adjuntan en el "Volumen II- Memoria descriptiva y Justificativa" de esta disertación.

En el barrio de San Roque no se han realizado grandes inversiones públicas desde hace muchos años exceptuando el proyecto de la ciudad de la justicia actualmente en desarrollo. El barrio tiene gran falta de mantenimiento de sus **espacios públicos**, que van desde la falta de limpieza, mal estado del espacio público, mobiliario urbano roto o en muy mal estado, tuberías rotas y a la vista que sobresalen del suelo, infraestructuras hidráulicas muy antiguas y en mal estado por lo cual habitualmente se tienen que realizar cortes de agua etc. Hay también carencia de equipamientos públicos como escuelas, guarderías, instalaciones deportivas, centros de día etc. El abandono del barrio no es igual, habiendo zonas con más carencias que otras. El abandono se extiende más allá del espacio público: abundantes edificios abandonados en mal estado y con ocupas.

Por otra parte, al ser un barrio con características rurales hay grandes parcelas en la zona sin edificar y sin ningún uso asociado, las cuales están valladas muchas de ellas, y cubiertas de maleza. Otra consecuencia directa del carácter rural de la zona son los caminos privados que se realizan para acceso a las parcelas. En la actualidad estos caminos se encuentran descontextualizados, el barrio ha dejado de ser rural al menos en su función; pero ha conservado su morfología rural como es el caso de estos caminos. El barrio se ha urbanizado con edificios en altura que se mezclan con las pequeñas viviendas propias del rural. Estos caminos privados

han quedado en medio de los edificios en altura, y además se les ha dado una "función de espacio público" ya que se han aprovechado para edificar y dar acceso a viviendas. Pero al no tratarse de espacio público han quedado fuera de toda ordenación, no reuniendo las condiciones mínimas de calidad para un espacio público propiamente dicho. Al tratarse de espacio privados no existe un mantenimiento público de los mismo y parece que la comunidad tampoco los mantiene.

En cuanto a la población del barrio esta es una población muy envejecida en la que hay una alta tasa de ancianos. Donde probablemente se concentre mayor población joven es en el antiguo barrio de Rivadavia, hoy ocupado por población extranjera de familias numerosas.

Topografía del barrio:

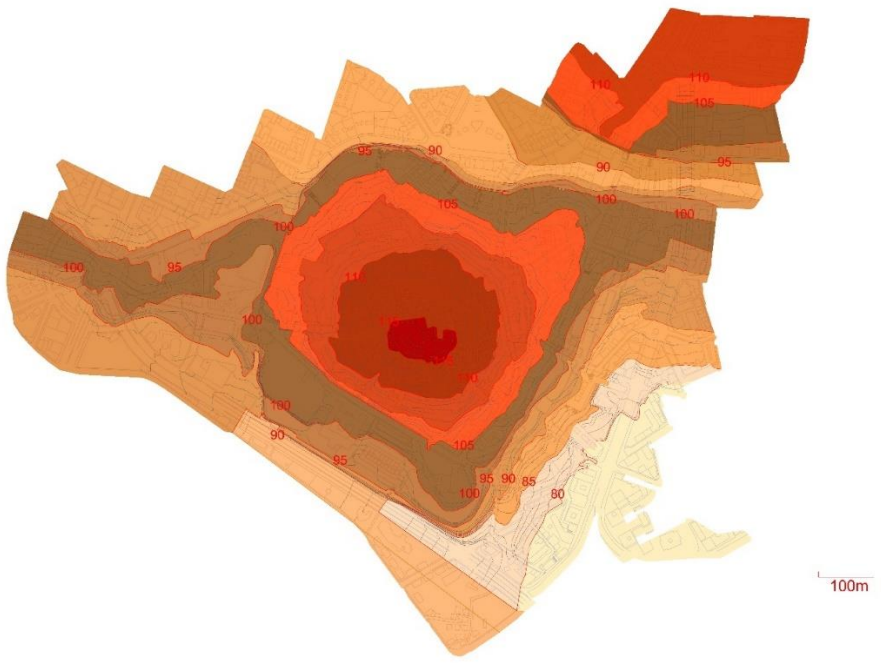


Figura 29: Plano topográfico.

Como se puede observar en la figura 29, el barrio tiene una topografía muy accidentada. El barrio se encuentra en una colina donde más o menos el centro del barrio corresponde a la cota más alta. El desarrollo del barrio se

encuentra directamente vinculado a su condicionante topográfica; así pues, se ha urbanizado las zonas de topografía más suave, quedando aquellas zonas de topografía más accidentadas sin urbanizar conservando su morfología rural. Por lo que la zona más rural del barrio corresponderá a las cotas más altas situadas en el centro del barrio y las zonas más urbanas del barrio (edificios en altura, grandes calles etc.) se encontraran en las cotas más bajas del barrio.

Tipos de espacios del barrio:



Figura 30: Plano de tipos de espacio.

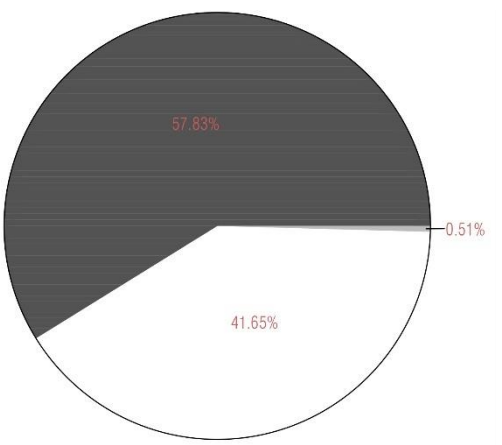


Figura 31: Gráfica de tipos de espacio

Según su ámbito podemos distinguir tres tipos de espacios en el barrio:

Espacio privado: Es el mayoritario en el barrio representa un 57’83% de la superficie total. Ya que se trata de una zona con morfología rural. El rural se caracteriza por el escaso **espacio público** y por estar formado por parcelas/fincas privadas unidas por reducidos caminos, simplemente para el acceso a estas propiedades. Algunas de estas parcelas se han edificado y se han convertido en manzanas de edificaciones, otras sin embargo se encuentran sin edificar y abandonadas. Ya que el barrio ha dejado su función rural; economía basada en el sector primario (explotaciones agrícolas) ya que la ciudad creció y absorbió muchas de las zonas rurales. Es importante también de destacar que el barrio cuenta con un parque de uso público pero cuya propiedad es privada, este espacio se ha contabilizado como espacio privado debido a que el espacio privado en cualquier momento se podría cerrar y impedir el uso público.

Espacio público: Representa un 41’65% de la superficie total. Existe un desequilibrio de este espacio, algunas zonas tienen un **espacio público** suficiente, en otras en cambio el **espacio público** es escaso. El **espacio público** en el rural está conformado por los caminos rurales. La mayoría de los caminos rurales privados han sido municipalizados y por lo tanto se han convertido en **espacio público**. Algunos de estos caminos se han ensanchado para adaptarlos al uso del automóvil, así como también se han prolongado. El **espacio público** del barrio esta también conformado por las calles, parques y plazas establecidas por el planeamiento urbano.

Espacio comunitario: Corresponde al espacio privado de uso comunitario. Es el tipo de espacio más escaso del barrio, tan solo representa el 0’51% de la superficie total del barrio. Lo conforman algunos caminos rurales que no fueron municipalizados, así como algún que otro jardín comunitario.



Figura 32: Plano de tipologías de espacio (planta de localización).

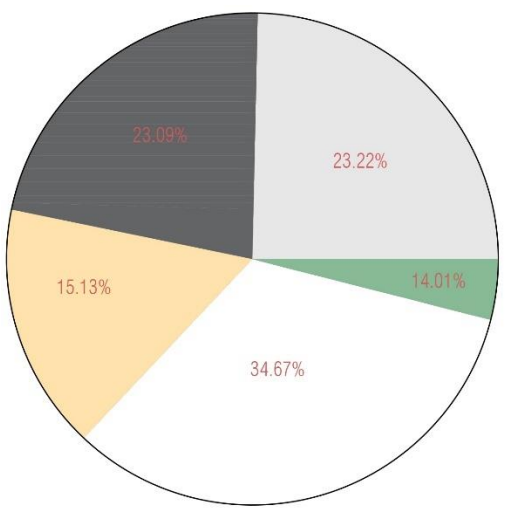


Figura 33: Gráfica tipologías de espacio.

Según su uso podemos diferenciar las siguientes tipologías de espacio:

Espacio para el peatón: Es aquel que está destinado a los viandantes, lo conformarán, por lo tanto, las aceras, las calles peatonales que son extremadamente escasas en el barrio, algunas plazas y los parques. Si el **espacio público** del barrio ya es escaso en algunas zonas, el espacio que realmente está destinado al uso y disfrute de los viandantes es todavía más escaso. Además de la escasez de este tipo de espacio su diseño suele ser deficiente. El mantenimiento de estos espacios también es muy pobre, por lo que el estado de

conservación es igualmente deficiente. El espacio para el peatón representa el 15’13 % de la superficie total del barrio.

Espacio verde público: Al igual que el anterior, está destinado al disfrute de los viandantes. Más se ha querido diferenciar del **espacio público** pavimentado. Este espacio está conformado por masa vegetal. El espacio verde se encuentra en los parques y en una de las plazas. Este espacio verde al igual que el resto del espacio destinado al viandante tienen un bajo mantenimiento por lo general, aunque esto depende de cada parque en particular, existiendo parques cuyas zonas verdes tienen un mantenimiento bastante bueno y otros parques cuyas sus zonas verdes tienen un mantenimiento muy escaso. El espacio verde representa en el barrio el 14’01% de su superficie.

Espacio para el vehículo: Es aquel espacio destinado tanto para la circulación como el estacionamiento de vehículos. La mayor parte de la superficie del **espacio público** del barrio está destinado al vehículo, esta superficie representa hasta un 23’22% de la superficie total del barrio. Este espacio está conformado por la calzada; e incluso hay alguna calle de espacio compartido entre vehículo y viandante que para este análisis se ha contabilizado como espacio para el viandante. Se ha contabilizado tanto el espacio de circulación como de estacionamiento del vehículo en la superficie, no contabilizando la superficie de circulación subterránea (túneles) ni las superficies de aparcamiento públicas subterráneas ya que son desconocidas. El espacio destinado para el vehículo se encuentra por lo general en mejor estado que el espacio destinado para el viandante, pero en determinadas zonas tampoco presenta un buen estado.

Espacio edificado: Es aquel conformado por todas las construcciones. La superficie construida en proyección es muy desigual en cada zona del barrio, existiendo zonas de masa edificada compacta y otras zonas de edificaciones pequeñas y esparcidas. No se ha contabilizado por lo tanto el número de plantas. La mayor superficie construida se encontrará en las cotas más bajas del barrio donde la topografía es menos accidentada. La superficie del barrio ocupada por las edificaciones representa un 23’09% de la superficie total del barrio. En las cotas más altas del barrio donde la topografía es más accidentada las edificaciones son de una escala menor.

Espacio privado no edificado: Es el resto del espacio que conforma el barrio. Este tipo de espacio es el que ocupa mayor superficie del barrio, representando el 34’67% de la superficie total del mismo. Está conformado por las parcelas/fincas privadas rurales, los jardines privados de las viviendas, los jardines comunitarios; es decir corresponde al espacio verde privado.

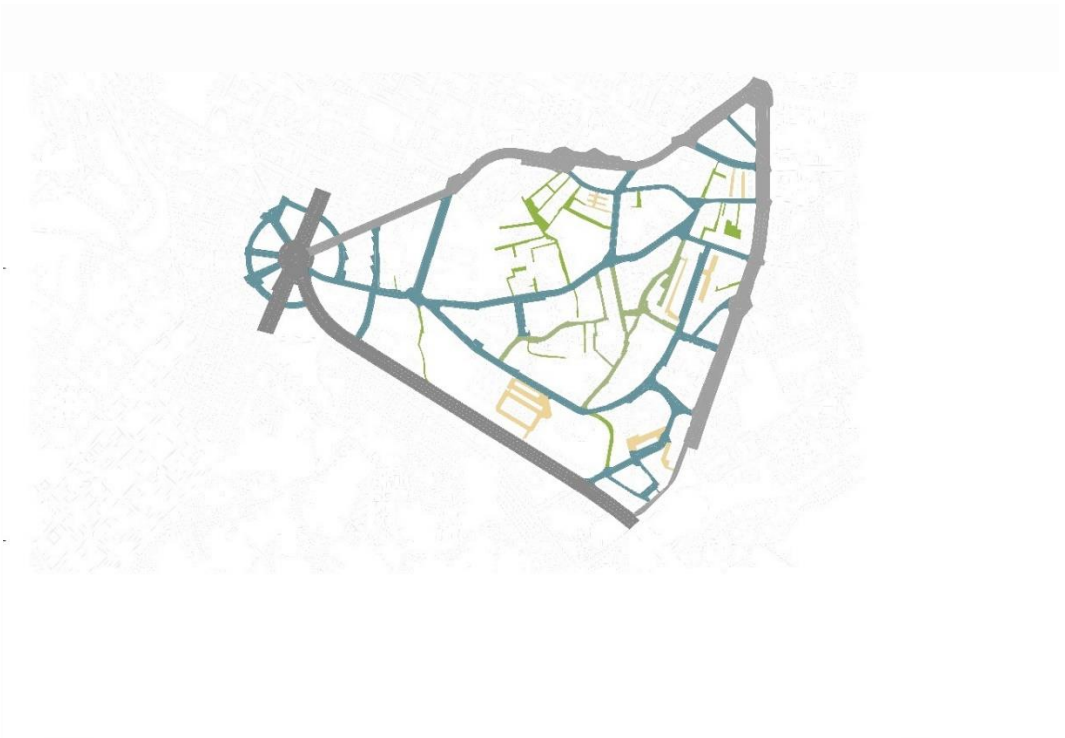


Figura 34: Plano de tipos de calle.

Tipos de calles:

Para el análisis de este barrio se han diferenciado seis tipos de calles:

- Avenidas de entrada y salida de la ciudad (nivel territorial): Representadas en gris oscuro. Las conforman la Avenida de Madrid y la calle Gran Vía. Estas calles unen a la ciudad de Vigo con la autopista, por ello funcionan a nivel territorial. La única función de la Avenida de Madrid es la comunicación con la autopista (AP9). Sin embargo, la calle Gran Vía además de conectar la ciudad con la dirección norte de la misma autopista esta además articula la ciudad. Plaza España es una gran rotonda en la que confluyen las calles “ejes” de la ciudad.

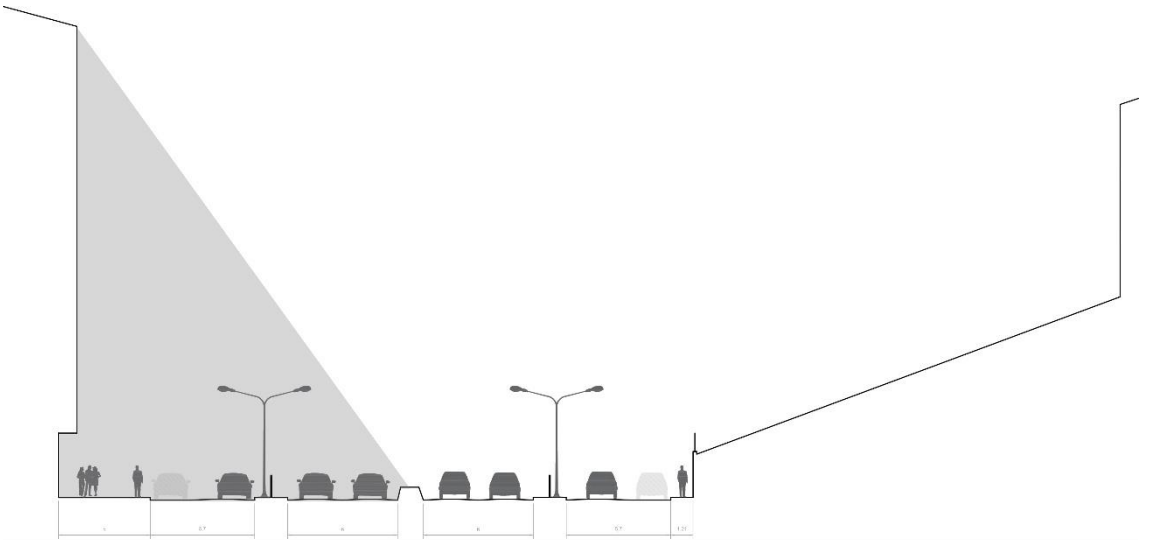


Figura 35: Av. de Madrid.

- Avenidas y calles grandes (nivel ciudad): Representadas en gris claro. Las conforman la calle Pizarro y la Avenida Alcalde Gregorio Espino. Son calles que comunican diferentes zonas de la ciudad, y su tráfico es intenso. Se han escogido como limitadoras de la zona de análisis e intervención.

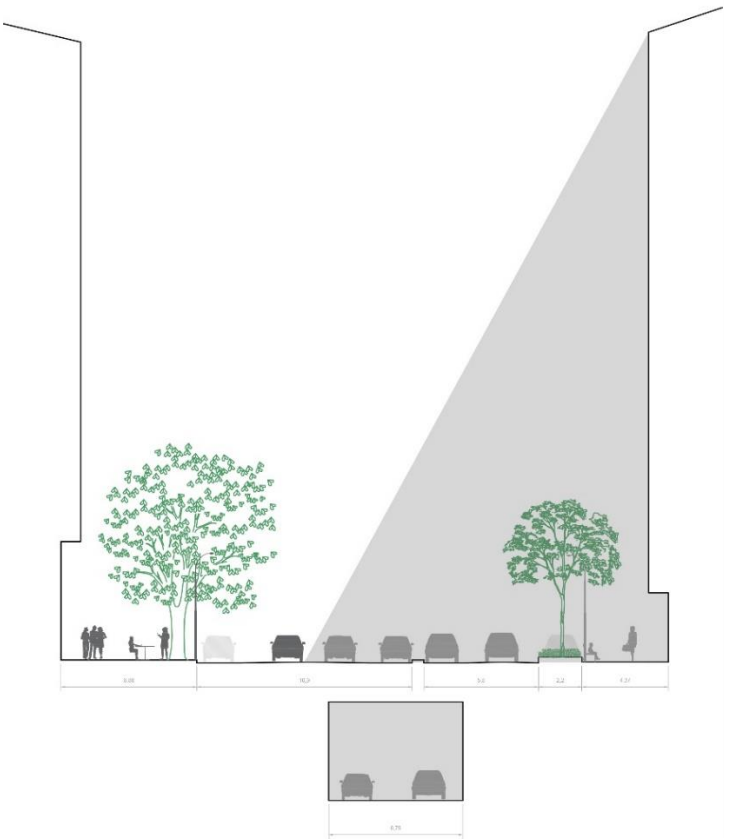


Figura 36: Av. Alcalde Gregorio Espino

- Calles medianas (nivel barrio): Representadas en azul. Comunican y articulan las diferentes zonas del barrio. Pueden tener su origen en antiguos caminos rurales o haber sido trazadas por el planeamiento municipal.

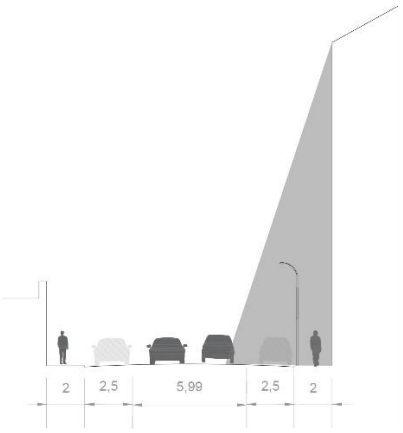


Figura 37: C. Couto San Honorato

- Calles locales (calles de acceso a urbanizaciones): Representadas en color crema. No guardan relación con la malla urbana, simplemente sirven para el acceso tanto de vehículos como de peatones a las edificaciones, y son diseñadas por el planeamiento municipal.

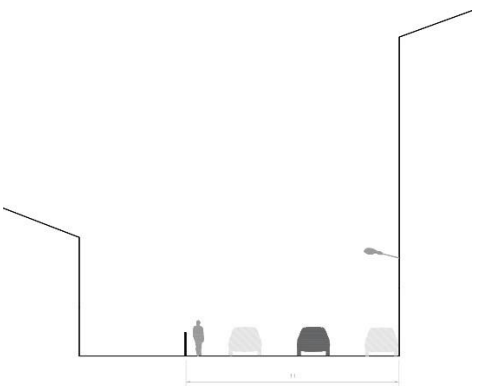


Figura 38: C. Poeta Pondal

- Calles de origen rural con entrada y salida para vehículos (nivel local): Representadas en verde/gris. Estas calles son de crecimiento orgánico, no surgen del planeamiento, aunque en algunos casos si fueron modificadas por el planeamiento. Comunican las diferentes zonas del barrio al igual que las calles medianas, su

funcionamiento es exactamente el mismo, pero sus características morfológicas son distintas siendo estas más orgánicas y de dimensiones menores.

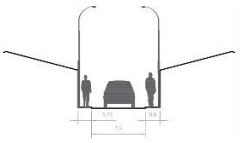


Figura 39: C. Subida da Rola

- Calles de origen rural cerradas (acceso a propiedades privadas). Representadas en verde. Tienen un carácter todavía más local que las medianas o las otras rurales. Comunican internamente los pequeños barrios que se encuentran dentro del barrio oficial de San Roque. Conforman la maya urbana de barrios como el de Rivadavia o Rola. También varias de estas calles tienen la finalidad de comunicar un grupo de edificaciones o incluso una única edificación al igual que las calles “locales”, pero estas están vinculadas a la maya urbana pudiendo crecer de manera natural.

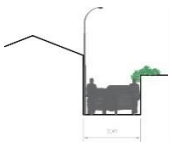


Figura 40: C. Rola

Tipologías urbanas:

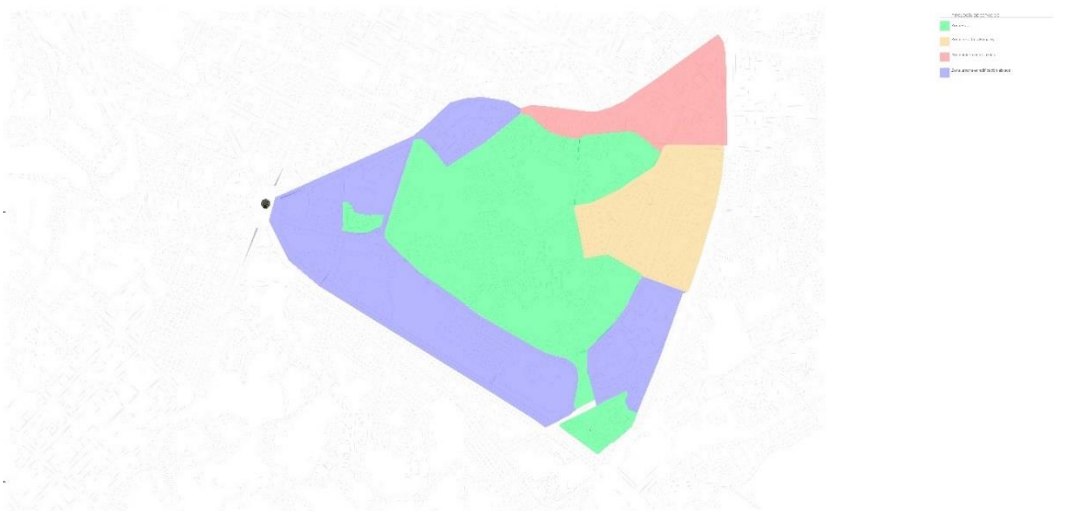


Figura 41: Plano de tipologías urbanas.

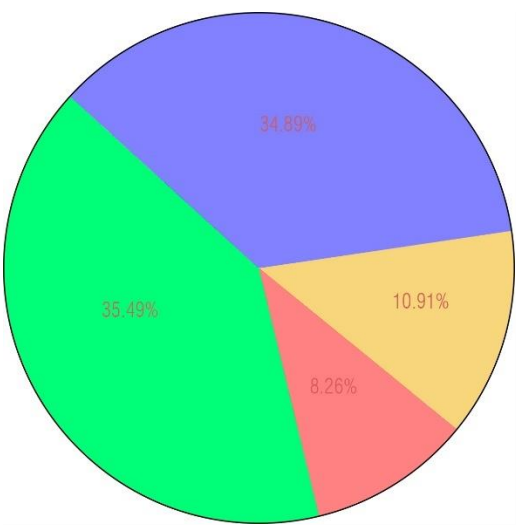


Figura 42: Gráfica tipologías urbanas.

Según la morfología del barrio se han observado cuatro zonas de estructura urbana diferente. En las que se distinguen: dos zonas urbanas, una zona rural y otra mixta la cual presenta características rurales y urbanas al mismo tiempo. Dentro de la zona urbana podemos distinguir a su vez dos zonas que están directamente relacionadas con el planeamiento urbano que son:

- Edificación cerrada, en color rojo, representa un 8’26% de la superficie del barrio. Esta conformada por manzanas de edificaciones en altura.
- Edificación abierta, en color azul, representa el 34’89% de la superficie del barrio. Corresponde a edificaciones en altura aisladas.

La zona mixta esta representada en amarillo, representa el 10’91% de la superficie total del barrio. El trazado de las calles es más irregular que la zona urbana, pero es menos irregular que la zona rural. La tipología de las calles de la zona mixta es urbana al igual que la de las zonas urbanas propiamente dichas. En cuanto al edificado de la zona mixta se mezcla la edificación en altura con pequeñas viviendas. Más o menos se forman manzanas edificadas, más estas tienen un carácter más rural con jardines (antiguas zonas de cultivo) en su interior.

La zona rural es la que tiene por lo tanto más características rurales. Representada en verde, constituye el 35’49% de la superficie del barrio. Esta constituida por pequeñas edificaciones aisladas o adosadas que se encuentran situadas en el parcelario tradicional. Las edificaciones son descontroladas ocupando el espacio que anteriormente servían de cultivo con construcciones ilegales.

Volumen de tráfico de vehículos:



Figura 43: Plano de intensidad de tráfico de vehículos.

La calle que más volumen de tráfico soporta con diferencia es la Avenida de Madrid ya que es la entrada y salida de la ciudad para muchos vehículos; esta avenida termina en Plaza España, que es la plaza con más volumen de tráfico de Vigo, la plaza se encuentra en la mitad de la Calle Gran Vía que también es una de las calles con mayor volumen de tráfico de Vigo, ya que es la arteria principal de la ciudad.

A seguir las calles que soportan más tráfico son las Calle Pizarro que parte de Plaza España, la Avenida Alcalde Gregorio Espino y la calle Urzaiz que une Pizarro con Alcalde Gregorio Espino. Las tres calles son esenciales para el correcto funcionamiento de la ciudad en cuento al tránsito de vehículos. Las calles

del interior del barrio no son relevantes para el tránsito de vehículos a una escala de ciudad, pero si lo son para el tránsito de los mismo a nivel local. Se distinguen entre estas: la Calle Couto San Honorato que articula todo el barrio y es la que soporta más intensidad de tráfico ya que de ella parten la mayor parte de calles del barrio; la calle San Roque por ser la continuación de la Calle Couto San Honorato, la Calle Puerto Rico ya que es también la continuación de la Couto San Honorato uniendo esta con Plaza España; la Calle Padre Feijóo que une la Calle Pizarro con Couto San Honorato; y la Calle Reiseñor que une Couto San Honorato con la Avenida Alcalde Gregorio Espino. El resto de las calles soportan poco tráfico ya que tienen un carácter más local que sirven para dar acceso a las diferentes zonas y urbanizaciones del barrio.

Circulación de vehículos y aparcamientos:



Figura 44: Plano de circulación y estacionamiento de vehículos.

La mayor parte de las edificaciones del barrio son muy antiguas. En el barrio hay gran cantidad de viviendas unifamiliares pequeñas. Son escasas las edificaciones que disponen de aparcamiento privado. En el barrio hay un aparcamiento público subterráneo, realizado para dar servicio al antiguo Hospital del Xeral. Al no disponer de aparcamientos privados gran parte de los vecinos tienen que aparcar en la calle, donde los aparcamientos son escasos para la demanda existente.

Ordenación urbana:



Figura 45: Plano de ordenanzas municipales que afectan a la zona.

El Plan General de Ordenación Urbana aprobado en 1993, es el actual vigente, que asigna diferentes normativas a las zonas de la ciudad para su urbanización. El plano de Plan General de Ordenación Urbana (PGOU93) divide la ciudad en diferentes áreas, para que en caso de que hubiese interés en un futuro de urbanizar o reformar dichas áreas se pueda diseñar un plano más detallado de las áreas limitadas por el plano general. Estos planos detallados son de diferente tipo existiendo en la zona seleccionada una “unidad de actuación” aprobada en 1986 y dos “Planos Especiales de Reforma Interior” aprobados uno en 2003 y otro en 2004. Cada uno de estos planos tienen normativas asociadas específicas que no tienen porque ser exactamente coincidentes con las normativas del Plan General. Las ordenanzas de Plan General que afectan a la zona seleccionada son:

- Ordenanza de edificación cerrada: Para las urbanizaciones en manzana.
- Ordenanza de edificación abierta: Para las urbanizaciones de edificaciones aisladas.
- Espacios verdes y libres: Son espacios en los que no se puede edificar. Son catalogados así los parques.
- Otros servicios: Son las zonas destinadas a equipamientos ya sean públicos o privados.

- Equipamientos sociales o culturales: Como su nombre indica se clasifican así las zonas destinadas a este tipo de equipamientos como escuelas, o centros sociales etc.
- Edificación unifamiliar: Como su nombre indica esta se asigna a las zonas de viviendas unifamiliares.
- Centros de distrito de barrio: Se establecen estas zonas para equipamientos para el uso y disfrute de los vecinos de un barrio.

Vecinos:

Han sido realizadas reuniones con la junta directiva de la asociación de vecinos y cuestionarios a los vecinos, no con el fin de realizar un estudio riguroso del barrio ya que el número de personas encuestadas, veintisiete, no es relevante para un estudio científico; si no con el fin de ampliar el conocimiento de la problemática del barrio. Ya que el barrio es desconocido para la autora por este motivo para poder tener una noción de como es percibido el barrio por los vecinos (como utilizan el espacio público, que reclamaciones hacen del barrio, cuales son sus carencias, cuales son las potencialidades de barrio etc) se ha realizado este cuestionario y reuniones con la junta directiva de la asociación de vecinos del barrio. Al no tratarse de un estudio riguroso se ha preguntado también por factores subjetivos como las opiniones de los vecinos, con el propósito de que los vecinos puedan realizar propuesta de lo que quieren para el barrio, participando de algún modo en el proyecto.

Para la recogida de datos se ha informado previamente a los vecinos de la finalidad del cuestionario con el siguiente parágrafo que se encontraba al comienzo de la primera hoja del mismo cuestionario: *"*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "humanización" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.*

**Proyecto de humanización: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar*." (Las hojas originales de los cuestionarios se encuentran en los anexos).

Las hojas de los cuestionarios fueron diseñadas por la autora previamente

al conocimiento del número de personas dispuestas a cubrir los cuestionarios, por lo que se pregunto por datos de los encuestados que podrían resultar interesantes para la elaboración del proyecto. Pero que tras la realización de los cuestionarios por tan solo veintisiete vecinos no resulta muy relevante para la realización del proyecto, aunque si mejora el conocimiento del barrio por parte de la autora, siendo el conocimiento del mismo y de su problemática, fundamental para la elaboración del proyecto. Se ha escrito una nota en el apartado de los datos personales indicando que no es obligatoria cubrir esta parte. Puesto que de no haber colocado este texto podrían haber cubierto el cuestionario menos personas por desconfianza. Hubo varios encuestados que no ofrecieron datos personales.

Para la recogida de datos se ha preguntado por la edad ya que es importante percibir la edad media de los encuestados para la realización de un proyecto de **espacio público.** Ya que el dato de la edad es relevante, pues no será igual diseñar un barrio donde la mayor parte de las personas son de avanzada edad, como un barrio donde la mayor parte de personas son jóvenes que pueden tener hijos de corta edad etc.

También se ha preguntado por el nombre propio, esto ha sido para poder averiguar el género de la persona encuestada. Ya que no se ha querido colocar en la hoja del cuestionario un apartado de genero por si podría ser interpretado como un apartado sexista por parte de los encuestados. Mas este dato no es tan relevante puesto que lo normal es que en cada barrio haya prácticamente el mismo número de hombres que de mujeres. Aún así, se ha querido preguntar por esta cuestión ya que el **espacio público** no tiene porque ser percibido de la misma manera por hombres que por mujeres, en relación directa a esto, a lo largo de la historia las ciudades han sido diseñadas en su mayoría por hombres.

Habitualmente en los cuestionarios también se pregunta por la profesión de los encuestados. Esta cuestión no se ha preguntado en este cuestionario ya que no se ha considerado de relevancia para este estudio en particular. Puesto que se ha querido sobre todo recoger las opiniones y las evaluaciones que hacen del barrio los vecinos, y la profesión de cada uno no es relevante para esta cuestión. Ciertamente la profesión puede repercutir en la percepción del barrio pero para

ello ya se han colocado apartados para que los encuestados puedan escribir sus opiniones.

Todas las personas que han realizado el cuestionario viven o trabajan en la zona seleccionada para el análisis y proyecto, o en su entorno más inmediato. La media de edad de los encuestados es alta de 61 años que demuestra que el barrio tiene una población envejecida.

Mas o menos la mitad de los encuestados les gusta su barrio o están satisfechos con él, y la otra mitad no les gusta o hay algo que no les gusta del barrio. Siendo un poco mayor los encuestados que si están contentos con el barrio.

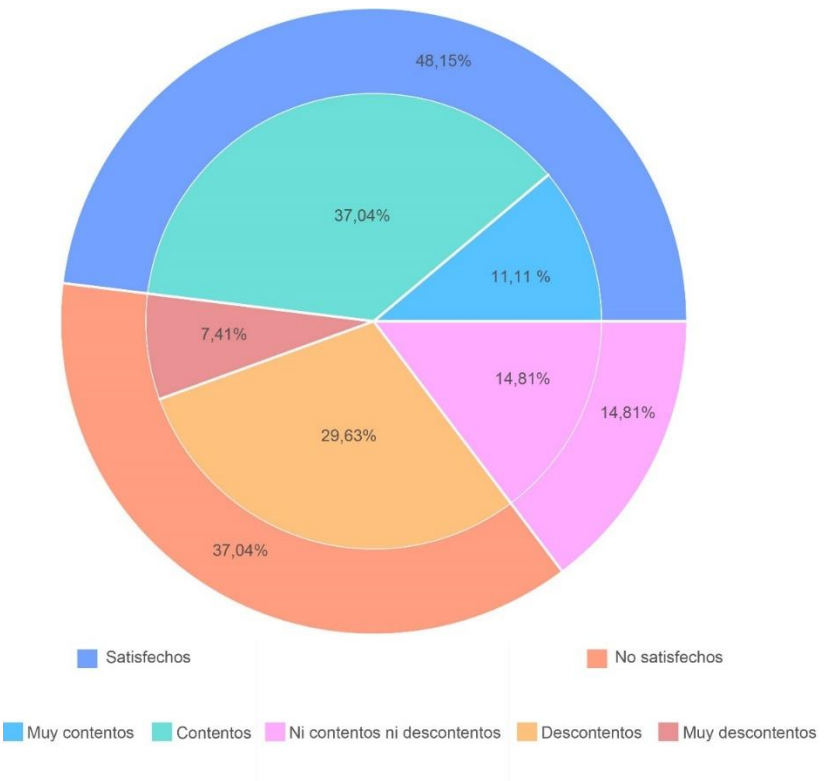


Figura 46: Gráfica de satisfacción del barrio.

Referente a la pregunta “¿cree que su barrio carece de algo o le haría falta una mejora?” Prácticamente la totalidad de los encuestados contestan afirmativamente a esta pregunta exceptuando una persona que no contesta y otra persona que contesta negativamente pero sin embargo apunta las mejoras que deberían de ser realizadas, por lo que se ha contabilizado como respuesta afirmativa.



Figura 47: Gráfica estado del barrio.

La mayor parte de los encuestados utilizan el transporte colectivo público para desplazarse por Vigo seguido de los que lo hacen a pie y unos pocos utilizan el coche, ninguno de los encuestados utiliza la bicicleta. Es importante destacar que cuatro de los encuestados utilizan varios medios de transporte habitualmente. Para desplazarse por su barrio la inmensa mayoría lo hace a pie; habiendo dos personas que lo hacen en coche y una persona que no contesta a la pregunta.



Figura 48: Ficha resultados del cuestionario en cuanto a medios de transporte.

A la pregunta de como creen que es de seguro el barrio en relación al

tránsito de vehículos y peatones, aquí existe muchas diferencias en las contestaciones, están en mayoría aunque por porco las personas que creen que es seguro su barrio en esta cuestión.

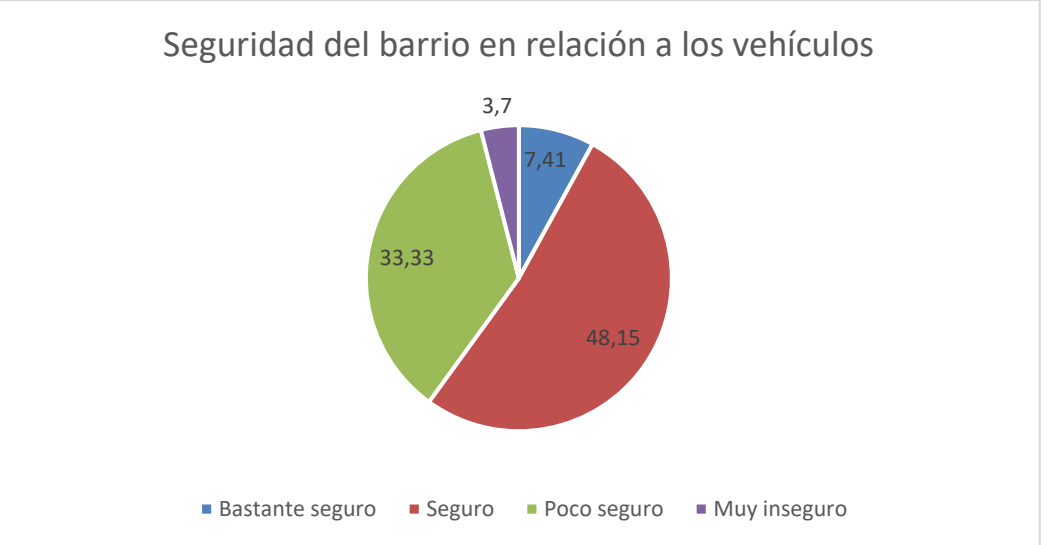


Figura 49: Gráfica seguridad del barrio en relación a los vehículos.

A la pregunta si creen que el su barrio necesita de más espacio para el peatón, la inmensa mayoría de los encuestados contestan afirmativamente. La misma pregunta relativa al espacio para la bicicleta aquí ya no lo tienen tan claro o les es más indiferente. Habiendo bastantes encuestados que no contestan o que contestan que les da igual. La mayor parte contestan que sí quieren más espacio para la bicicleta, a pesar de que la bicicleta no es el medio de movilidad habitual de ninguno de los encuestados tanto para desplazarse por Vigo como para desplazarse en su barrio. Esto tal vez puede deberse a que Vigo no es una ciudad pensada para la bicicleta y si tal vez hubiese más seguridad en la ciudad o en el barrio que garantice la seguridad de los ciclistas, probablemente los desplazamientos en bicicleta aumentarían. Se pregunta también si les gustaría que en su barrio hubiese menos espacio para los vehículos. Aunque la mayoría contestan afirmativamente, hay también un gran número de encuestados que contesta que no o que les da igual. Aquí en esta pregunta se producen ciertas incoherencias ya que la mayoría de los encuestados que respondieron negativamente a esta pregunta, sin embargo, quieren mayor espacio para el peatón o incluso para la bicicleta también.

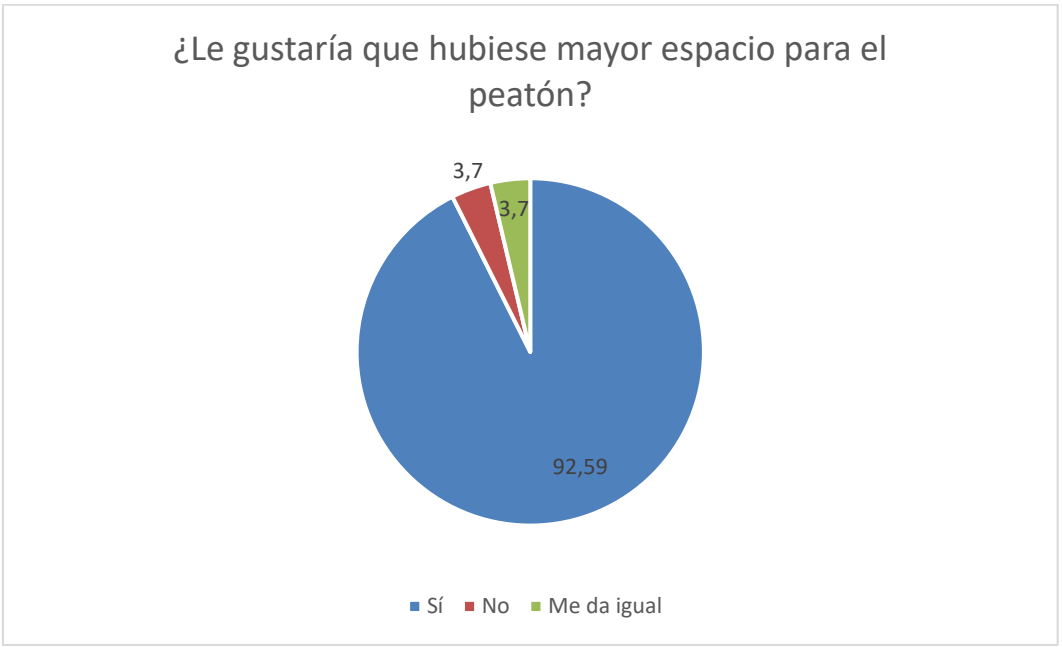


Figura 50: Gráfica espacio para el peatón.

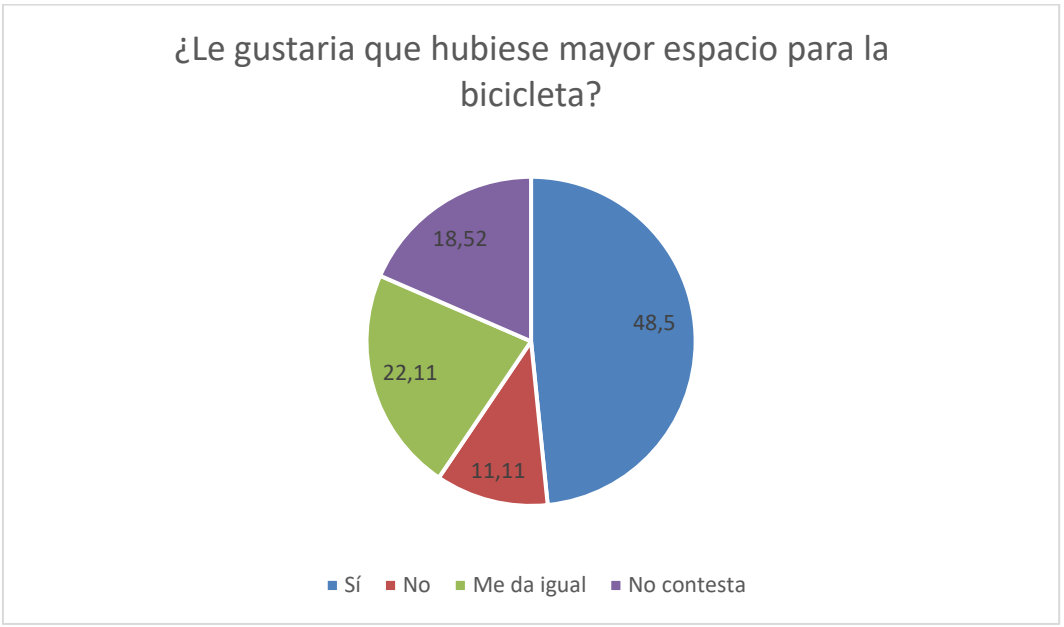


Figura 51: Gráfica espacio para la bicicleta.

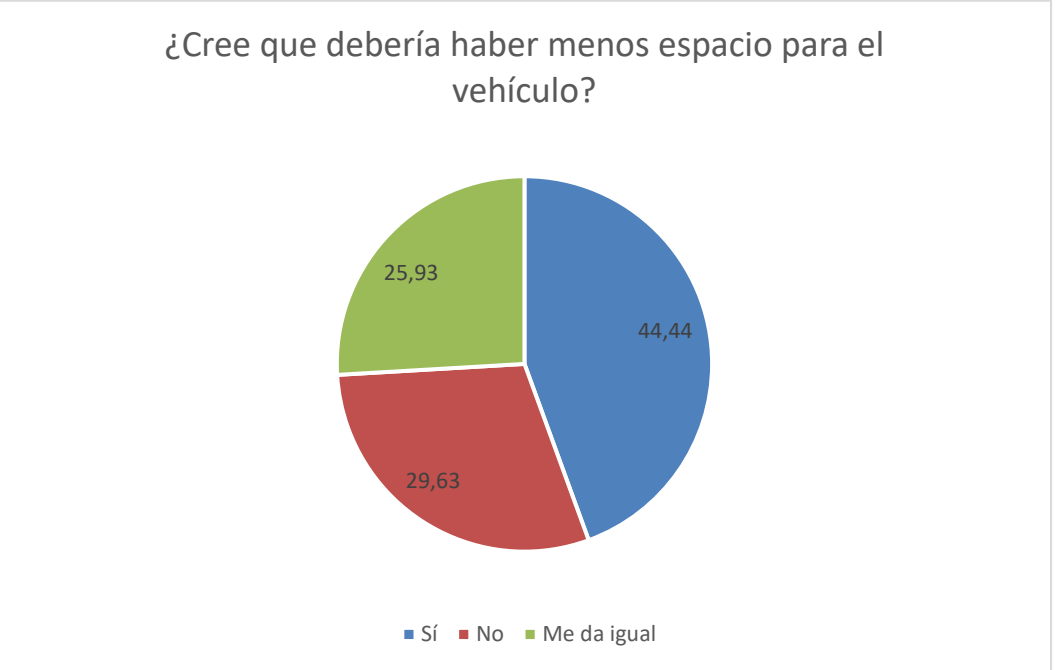


Figura 52: Gráfica espacio para el vehículo.

La mayor parte de los encuestados aparcan habitualmente en las calles de su barrio. Esto ya se ha apreciado en las visitas realizadas al barrio en que se ha observado que la mayor parte de los edificios no disponen de aparcamientos privados, también fue un dato apuntado por la asociación de vecinos. Igualmente, en las visitas al barrio se observó que prácticamente todas las plazas de aparcamiento de la calle estaban ocupadas y que había gran cantidad de vehículos en lugares donde esta prohibido estacionar en el **espacio público**, ocupando espacio de circulación de vehículos y peatones. Incluso los vehículos ocupan parcelas privadas para estacionar de manera ilegal. A seguir están los encuestados que si disponen de aparcamiento privado. Los aparcamientos públicos que dispone el barrio no parecen ser muy utilizados por los vecinos, solo uno de los encuestados responde que habitualmente aparcar en un aparcamiento público del barrio. Esto tal vez se deba a que estos aparcamientos sean más utilizados por personas de fuera que acuden al barrio a hacer uso de los servicios. También prácticamente todos los encuestados disponen de vehículo privado exceptuando una persona que no dispone de el y otra que no contesta a la pregunta de aparcamiento; a pesar de que el uso de este medio de transporte es poco habitual entre los encuestados.

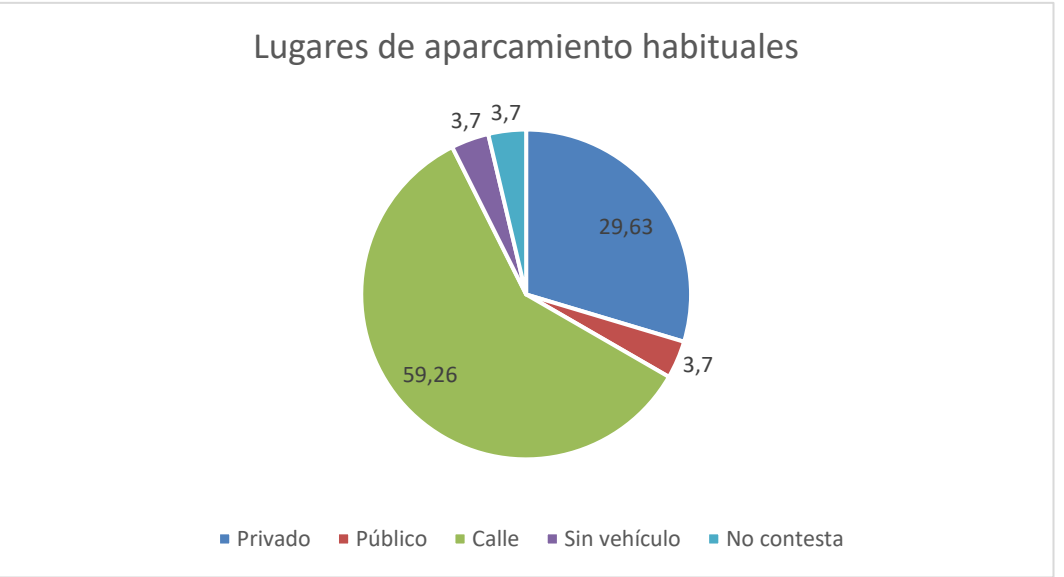


Figura 53: Gráfica lugares de aparcamiento habituales.

A la pregunta de si les gustaría que hubiese más o mejores zonas para el

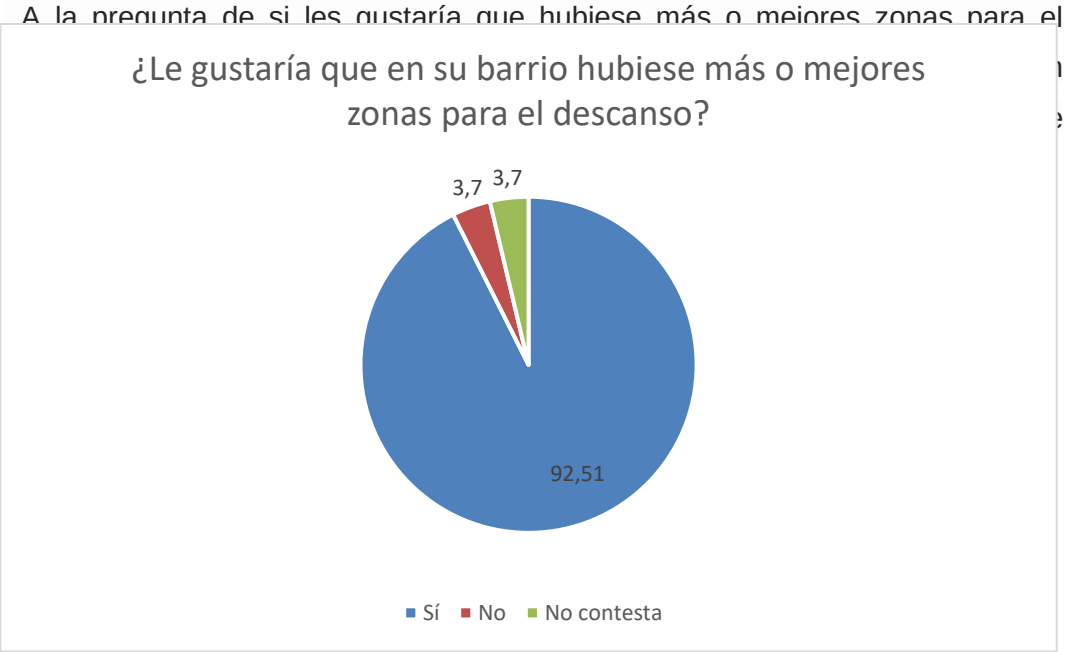
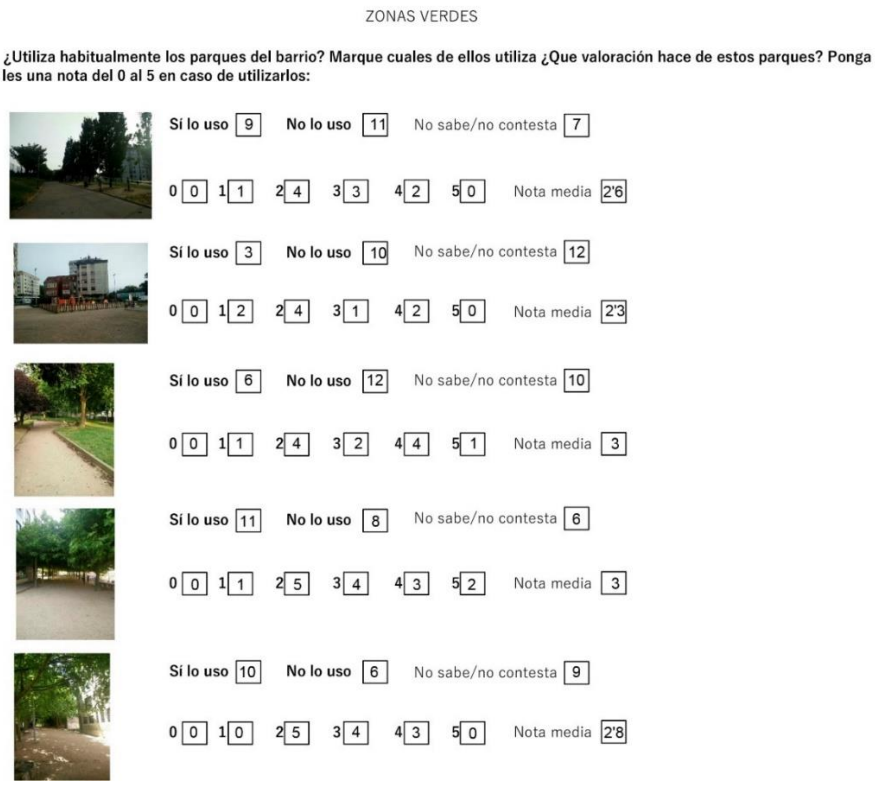


Figura 54: Gráfica lugares de descanso.

La pregunta relativa a los parques, muchos de los encuestados no han hecho la valoración de algunos de ellos. También en esta pregunta hay variadas contestaciones que denotan grandes diferencias en las apreciaciones de los parques públicos según cada persona. El parque público más utilizado es el que se encuentra junto a al local de la asociación de vecinos también es uno de los

favoritos para los encuestados, estando en empate en las evaluaciones de los encuestados con el parque que esta junto a la plaza de Santa Rita. Sin embargo, este último parque es uno de los menos utilizados por los encuestados junto con el parque que se encuentra próximo a Plaza España y al antiguo Hospital Xeral. Además, este último parque es del que peor evaluación hacen los encuestados. Todos los parques aprueban exceptuando este, que es el único parque que tiene una nota media inferior a 2’5 sobre 5.


ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:

Sí lo uso 9 No lo uso 11 No sabe/no contesta 7

0 0 1 1 2 4 3 3 4 2 5 0 Nota media 2'6

Sí lo uso 3 No lo uso 10 No sabe/no contesta 12

0 0 1 2 2 4 3 1 4 2 5 0 Nota media 2'3

Sí lo uso 6 No lo uso 12 No sabe/no contesta 10

0 0 1 1 2 4 3 2 4 4 5 1 Nota media 3

Sí lo uso 11 No lo uso 8 No sabe/no contesta 6

0 0 1 1 2 5 3 4 4 3 5 2 Nota media 3

Sí lo uso 10 No lo uso 6 No sabe/no contesta 9

0 0 1 0 2 5 3 4 4 3 5 0 Nota media 2'8

Figura 55: Ficha de puntuaciones de los parques públicos del barrio.

La parte de las dos preguntas abiertas de la encuesta realizada, curiosamente, esta es la parte en que más de acuerdo se ponen los encuestados siendo repetidos casi los mismos temas por todos. Se ha recopilado los temas mencionados en una tabla, también se ha realizado una gráfica solo de los temas más mencionados por los encuestados.

¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Temas mencionados	Nº de personas
Espacio público (más mantenimiento, más pasos de peatones, más elementos de descanso, mejoras necesarias acceso minusvalidos etc.)	11
Edificios (edificios abandonados, más edificios residenciales etc.)	3
Falta de equipamientos públicos (colegios, guarderías, instalaciones deportivas, centros de día, geriátricos, parques infantiles etc.)	8
Falta de plazas de aparcamiento	2
Falta o mal estado de infraestructuras (agua, saneamiento, iluminación etc.)	10
Exceso de tráfico	1
Se reclama un ascensor para comunicar las calles Pizarro y Couto San Honorato	1
Falta de transporte público	2
Más espacios verdes, mejora y mantenimiento de los existentes, incremento de verde en las calles.	5
Falta de seguridad y delicuencia en el barrio	4

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

ASPECTOS POSITIVOS	
Temas mencionados	Nº de personas
Tranquilidad	5
El parque privado de San Roque	1
La convivencia entre los vecinos	11
La ubicación del barrio	9
El patrimonio	1

ASPECTOS NEGATIVOS	
Temas mencionados	Nº de personas
Abandono y deterioro tanto del espacio público como del edificado	8
Suciedad y falta de mantenimiento	3
Falta de atención por parte del ayuntamiento de Vigo	3
Falta de atención urbanística y carencias estructurales (referente al planeamiento y al espacio público)	3
Falta de servicios e infraestructuras o mal estado de infraestructuras	4
Falta de seguridad y delicuencia en el barrio	3
Elevadas pendientes de las calles	1

Figura 55: Tabla opiniones de los encuestados.

Referente a la pregunta que es lo que les gustaría que hubiese en el barrio o que mejorarían de su barrio. La mayoría hacen referencia al mal estado y abandono del **espacio público** y de las edificaciones. Demandan: mayor mantenimiento del barrio, más pasos de peatones, más mobiliario público, necesarias mejoras en los accesos para los minusválidos etc. El otro tema más habitual es referente al mal estado y funcionamiento de las infraestructuras del barrio tales como agua, saneamiento e iluminación; sobre todo las quejas son referentes a la infraestructura de agua en la que apuntan que hay cortes habituales en la red. También son bastantes los encuestados que hacen referencia a la falta de equipamientos públicos del barrio, tales como: colegios, guarderías, instalaciones deportivas, centros de día, geriátricos, parques infantiles, etc.

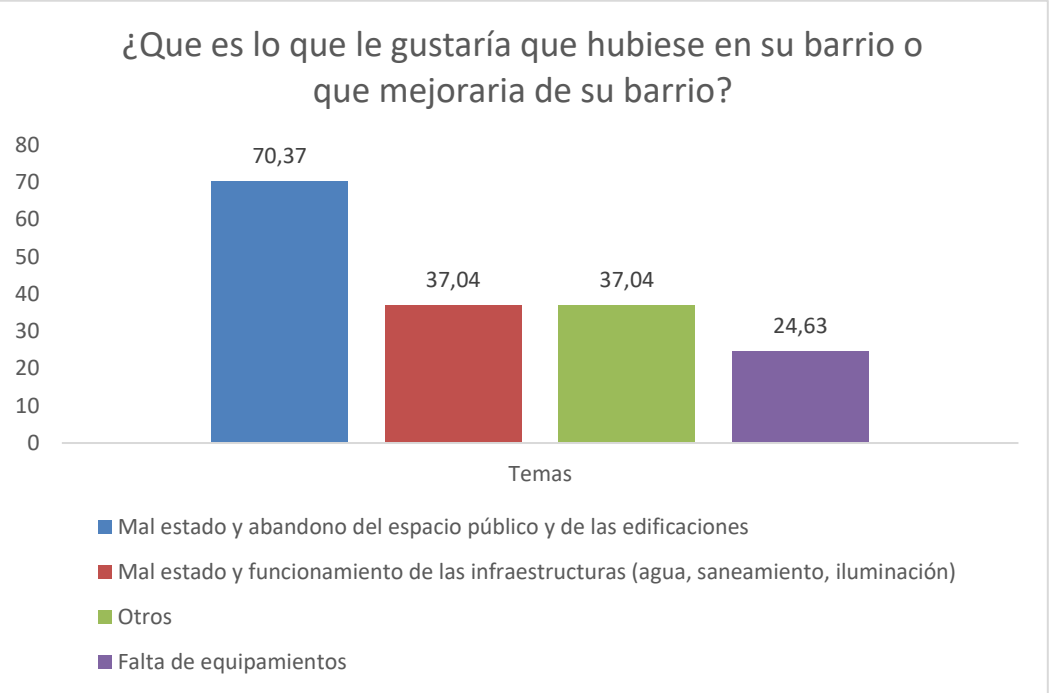


Figura 56: Gráfica problemáticas del barrio.

Se ha pedido también a los encuestados que digan lo que más les gusta de su barrio y lo que menos. Los aspectos positivos del barrio que más han sido destacados son: la convivencia entre vecinos, el que más; seguido de la ubicación del barrio y de la tranquilidad. En cuanto a los aspectos negativos que han destacado más, la lista aquí es más extensa prácticamente todos los encuestados destacan más aspectos negativos que positivos de su barrio, a pesar de que la mayoría están contentos/as con su barrio. El aspecto negativo más destacado con diferencia ha sido referente al abandono del barrio tanto de su espacio público como del edificado, haciendo mención a la situación de ocupas que hay en el barrio así como a la maleza que invade el espacio público, parte de ella procedente de parcelas privadas abandonadas. A seguir, el aspecto negativo que es destacado por los vecinos, es la falta de infraestructuras o el mal estado de las mismas. También han sido mencionados temas como la falta de mantenimiento del espacio público del barrio, falta de atención por parte de las instituciones municipales, y la falta de seguridad y la delincuencia del barrio. Que este último aspecto contrasta con que uno de los principales aspectos positivos que afirman los encuestados es la tranquilidad del barrio; aunque solo tres encuestados hacen referencia a la falta de seguridad y delincuencia.

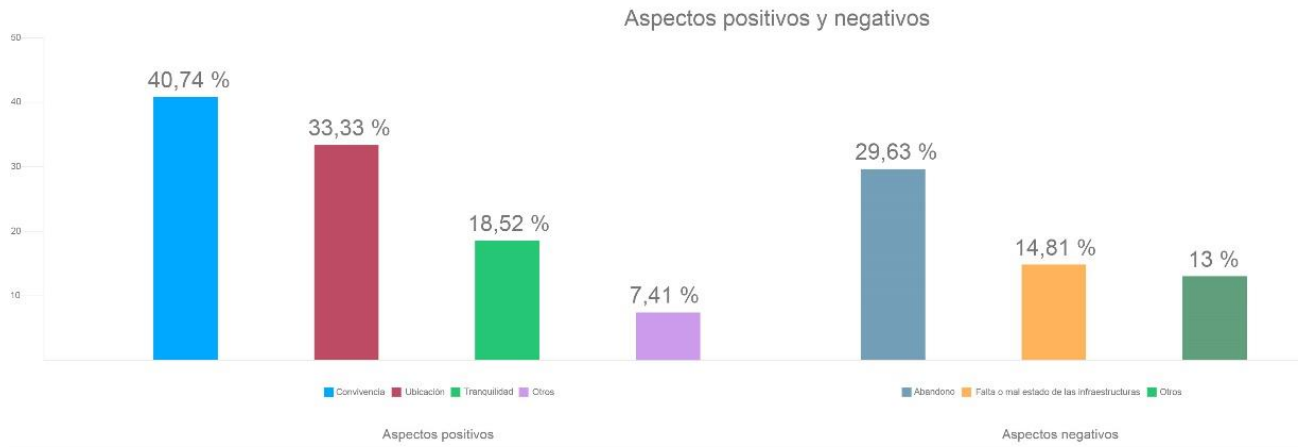


Figura 57: Gráfica aspectos positivos y negativos del barrio.

Capítulo IV- CONCLUSIONES

Tras haber analizado el concepto de **escala humana** y los principios vinculados a este concepto, se vuelve necesario traducir esta teoría a estrategias concretas que puedan ser aplicadas para diseñar a **escala humana** ya sea una ciudad, un barrio o un área de una ciudad. Estas estrategias serán de carácter genérico para poder ser aplicadas en cualquier proyecto de urbanismo o **espacio público** o incluso en el planeamiento urbano, pero deben de ser analizados los lugares para la correcta aplicación de las mismas.

Se han elaborado diferentes estrategias según la escala de la actuación y según los plazos de aplicación. Consecuente a la organización de la disertación se ha comenzando desde un abordaje más generalista hasta aproximarse a la escala de intervención del proyecto a realizar.

En el apartado “resultados de la investigación” se expondrán estrategias generales para una escala de ciudad y a largo plazo de aplicación, estas estrategias son el resultado de las conclusiones obtenidas a partir del apartado “subcapítulo I - escala humana” perteneciente al “capítulo II- fundamentación teórica”. Posteriormente se expondrán **estrategias de diseño** únicamente de **espacio público**, obtenidas tras el análisis de los casos de estudio que corresponden al “subcapítulo II - casos de estudio” del “capítulo II- fundamentación teórica”.

En el apartado “justificación de la propuesta - estrategias de proyecto”, se establecerán las estrategias concretas para el “lugar” de actuación, barrio de San Roque. Con el fin de elaborar un proyecto que será resultado conjunto de las conclusiones obtenidas tras la realización de esta disertación y particularmente del análisis de la ciudad de Vigo y del área de intervención (Capítulo III - análisis del contexto y del área de proyecto).

4.1 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

En respuesta al primer objetivo “definir **estrategias de diseño urbano** que

promuevan la **escala humana** del espacio público", en este apartado se definen estrategias que deberá seguir cualquier ciudad para alcanzar la **escala humana**. Las estrategias aquí definidas permiten diseñar la "ciudad del mañana" que será más sostenible, más sociable y más inclusiva. Para poder diseñar la ciudad que dé respuesta a las necesidades del siglo XXI. Es necesario, en primer lugar, tener el conocimiento de cuales son las metas a alcanzar, y en segundo lugar que tipo de intervenciones se deben de realizar para alcanzarlas. Por ello este apartado esta estructurado en dos partes. En la primera se definen las cualidades que debe de cumplir una ciudad a **escala humana** que están recopiladas en la gráfica de la figura 26 "gráfica de principios e ideas que definen el concepto de escala humana" del supcapítulo I- escala humana del capítulo II- fundamentación teórica, a estas conclusiones se ha llegado tras haber realizado una revisión del estado del arte. En la segunda parte se definen las estrategias de diseño de **espacio público**, ya que esta disertación esta más focalizada en esta cuestión, que dotan al **espacio público** y al conjunto de la ciudad de las cualidades anteriormente mencionadas, estas conclusiones son el resultado del análisis de los casos de estudio seleccionados.

En la "construcción de la ciudad" interviene muchas más personas y profesionales además de arquitectos y urbanistas por lo que esta materia les puede resultar desconocida. Por lo que estas conclusiones se proyectan como una "guía" para diseñar una ciudad a **escala humana**, que pueda ser seguida por cualquier interesado en la materia independientemente de su formación.

4.1.1 CUALIDADES QUE TODA CIUDAD A ESCALA HUMANA DEBE DE TENER

En consecuencia a la investigación sobre la ciudad a **escala humana** debe de atender a las siguientes cualidades: garantizar la mezcla de usos, garantizar la movilidad sostenible, fomentar la vida urbana y social en el espacio público, planear la ciudad de manera que garantice la sostenibilidad de la misma, equilibrio en las escalas de las edificaciones entre si y en relación al espacio público, equilibrio entre espacio público/espacio privado y densidad de población, equilibrio entre suelo consumido y suelo libre, integrar y valorizar el patrimonio de la ciudad, participación democrática de la ciudadanía en la "construcción" de la ciudad, ciudad segura e inclusiva,

redes de movilidad peatonal y ciclista que interconecte la ciudad, y tráfico de vehículos calmado.

Garantizar la "mezcla de usos". La ciudad debe de contar con todos los equipamientos necesarios para el desarrollo de la vida próximos a todos los ciudadanos, es decir una ciudad compacta sin segregaciones suburbiales o zonificación (salvo casos excepcionales como por ejemplo la gran industria). Con el fin de garantizar las distancias cortas para que no sea necesario realizar grandes desplazamientos para hacer uso de los servicios de la ciudad. De este modo, terminará o se reducirá la dependencia del vehículo. En relación a esta cuestión, otro de los objetivos será por lo tanto la **movilidad sostenible**. Una ciudad compacta es perfectamente caminable o recorrible en bicicleta. También debe de contar con un sistema de transporte público colectivo accesible a todas las personas; no solo para las comunicaciones internas de la ciudad también para la comunicación territorial. Si no es posible eliminar los vehículos de las calles, entonces se debe de reducir su presencia de modo que no impida el normal **desarrollo de la vida urbana y social en el espacio público**.

La ciudad no podrá constar de estas cualidades sin un adecuado planeamiento de la misma, este debe de garantizar su sostenibilidad, es decir el **planeamiento sostenible de la ciudad** que garantice el abastecimiento propio de la misma, que no dé lugar a la especulación urbanística, y que garantice un espacio público accesible para el uso y disfrute de los ciudadanos. Para ello el **espacio público** tiene que ser de calidad por lo que debe de existir un **equilibrio** en cuanto a la **escala del edificado** que lo limita. Para que la masa edificada no contribuya a la degradación del **espacio público**. Debe de existir también **equilibrio** entre el **espacio público**, el **espacio privado** y la **densidad de población**, para que el **espacio público** no se sature o quede vacío. Al mismo tiempo debe de estar en **equilibrio** el suelo **consumido y** el **suelo "libre"**, los espacios verdes de la ciudad deben de estar equilibrados con la densidad de población.

Otra de las cualidades debe de ser **integrar y valorizar el patrimonio en la ciudad,** ya que este crea identidad y por lo tanto "lugares" y esto fomenta la vida social.

La ciudad es un lugar colectivo y de convivencia por lo que toda la **ciudadanía debe de participar de manera democrática en la "construcción" de la ciudad**. Para que la **ciudad** sea un lugar de convivencia esta debe de ser **segura**, esto se consigue asegurando la vida urbana en su **espacio público** y la visualización del mismo desde los edificios; y debe ser **inclusiva**. Por lo que se debe de garantizar la mezcla de edificado para personas con diferente poder adquisitivo; sin segregar la ciudad en barrios para ciudadanos de diferente estatus social, religión, origen, edad etc. Así como el **espacio público** debe de ser utilizado y disfrutado por las personas de movilidad reducida.

4.1.2 LÍNEAS ESTRATÉGICAS PARA EL DISEÑO DE LAS CIUDADES

En la cuestión de la movilidad, es necesario **diseñar redes de comunicación peatonal y ciclista**, los recorridos de los vehículos pueden no ser tan directos. En cuanto a la movilidad ciclista, en particular se debe realizar diseñando carriles bici, lo lógico sería que estos se situasen en calles más o menos amplias en las que se pueda separar funcionalmente las movilidades como pueden ser los ejes que articulan la ciudad. En aquellas calles de menor dimensión en las que un carril bici causaría demasiados conflictos en las circulaciones; en este caso se debe de calmar el tráfico de vehículos para que la bicicleta pueda circular por la calle compartiendo el mismo espacio con otro tipo de movilidades. Debe de haber suficientes zonas para el anclaje de bicicletas, así como servicio de bicicletas públicas accesibles a todas las personas.

Relativo a la cuestión de la movilidad, es también fundamental el **calmado de tráfico**. Pasa por reducir los movimientos de los vehículos diseñando un plan de movilidad eficiente sin que produzca aglomeraciones de vehículos en otras calles. También es imprescindible la reducción de la velocidad, esta no debería de ser superior a 30km/h. Para reducir la velocidad aquí hay una amplia variedad de estrategias:

*Evitar tramos largos rectos del carril de circulación: Por ejemplo, que el carril de vehículos tenga un trazado en zigzag.

*Eliminación del asfalto y sustitución por pavimento rugoso.

*Indicación visual a los conductores mediante textura y colores

de pavimento que les indiquen que están invadiendo la zona de prioridad peatonal.

Además de reducir el transporte rápido y privado, y fomentar el transporte individual y lento es necesario también, o lo era, el transporte público colectivo para el desplazamiento masivo de personas, aunque este caso en particular queda hoy en cuestión a causa de las pandemias mundiales. Para fomentar el transporte colectivo se pueden dedicar carriles de circulación de preferencia de transporte público en aquellas calles que tengan capacidad para ello. El transporte colectivo no debe segregar o condicionar el espacio público. El diseño de las redes de transporte público debe de ser lo más eficientes posibles para que el sistema sea lo más funcional posible.

La ciudad debe de ser segura en todos los sentidos, no solo en cuento a delincuencia si no también en cuanto a los posibles conflictos entre vehículos, ciclistas y peatones, para ello se debe de garantizar la seguridad al cruzar la calle que se puede realizar de diferentes formas:

*Reducir la velocidad de circulación de vehículos.

*Instalar semáforos en el caso de que el tráfico sea intenso.

*Reducción de la longitud de los pasos de peatones y bicicletas.

*Separar los pasos de peatones de los de bicicletas.

*Hacer que el vehículo deba reducir la velocidad al aproximarse al paso de peatones o bicicletas: Bien elevando los pasos de peatones (aunque esto no puede ser aplicado en todas las calles), o bien instalando badenes junto a los pasos de peatones o bicicletas, o continuar el pavimento peatonal o del carril bici en el paso de peatones y bicicletas.

*Situar los pasos de peatones y bicicletas en lugares con una buena visibilidad donde el peatón y los ciclistas puedan visualizar los vehículos y a su vez los conductores también pueden visualizar con suficiente antelación a los peatones y ciclistas.

La ciudad debe de ser inclusiva y esto se puede hacer directamente desde el diseño del espacio público. Eliminando las barreras arquitectónicas: Se puede realizar de diferentes maneras:

*Igualar la sección de la calle al mismo nivel que no haya diferencia entre la zona peatonal y la zona de vehículos. La separación de la movilidad se puede realizar por medio de múltiples soluciones: elementos con luces bordeando la zona de circulación de vehículos; secuencia de bordillos separando la zona peatonal de la zona de vehículos; diferentes pavimentos, texturas o colores, bandas de diferente pavimento para separar la movilidad.

*Mantener la diferencia del nivel de la calle sobre todo en las calles de tráfico más intenso, pero en este caso debe de rebajarse la acera junto al paso de peatones.

*Rampas y ascensores para salvar algunos desniveles relevantes en los que no existan otras alternativas.

El espacio público de la ciudad debe de ser garantista para el uso de todas las personas ya sean personas con movilidad reducida o personas invidentes, para este segundo grupo de personas se pueden adoptar soluciones de diseño del espacio público tales como la utilización de texturas diferentes de pavimento en los cambios de zonas peatonales para zonas de vehículos o bicicletas. Como por ejemplo cambiar la textura del pavimento en los límites de las aceras o junto a los pasos de peatones. Instalar semáforos con señalización sonora. Que el mobiliario este correctamente situado de modo que no entorpezca la zona de circulación de peatones. Regular el espacio ocupado por terrazas de hostelería para que este mobiliario tampoco se interponga en la zona de circulación de viandantes. No realizar cambios bruscos en el diseño de las zonas de viandantes.

El espacio público también debe de ser inclusivo a personas de ambos géneros para ello el pavimento debe de ser adecuado a todo tipo de calzado, no colocar rejillas en las zonas peatonales, por ejemplo. El pavimento debe de ser liso sin relieves por toda la superficie peatonal, exceptuando aquellas zonas que deberán de ser señalizadas para las personas invidentes y exceptuando los casos en los que se deba colocar adoquinado por cuestiones patrimoniales o de preservación.

En cuanto al mobiliario público e infraestructuras, el espacio público debe de estar dotado de suficientes elementos de descanso situados en zonas confortables. No situar por lo tanto demasiado cerca de las zonas de vehículos ni orientados a la zona de vehículos o a muros. Alejar de los

depósitos de residuos. Mejor si se sitúan junto a los árboles, es más agradable y más cómodos por el verano. El diseño debe de ser cuidado para garantizar la comodidad. En cuanto a la iluminación del **espacio público** esta debe de ser adecuada tanto para vehículos como para los peatones y ciclistas. Mejor si se utilizan farolas de doble función. Además, se debe de dotar al espacio público de mobiliario variado: Juegos infantiles; mobiliario para el ejercicio o incluso para la práctica de algún deporte; papeleras y contenedores suficientes para la población, mejor si los contenedores están enterrados; baños públicos, fuentes para lavarse las manos o beber, mobiliario ornamental, cualquier mobiliario que dote al espacio público de belleza y lo haga más atractivo para el disfrute de los ciudadanos.

La masa vegetal es fundamental para la sostenibilidad del planeta ya que es productora del oxígeno. Es muy positivo la vegetación en las ciudades ya que contribuyen a equilibrar los niveles de CO2, además los árboles contribuyen de manera directa a la vida social de un espacio ya que un espacio arbolado es mucho más atrayente que un espacio sin árboles. Mejor si los árboles son de hoja caduca, así pueden dar sombra en el verano y dejar pasar el sol en el invierno, contribuyendo también al confort del espacio público. Mejor también si los árboles son frondosos darán más sombra y serán más perceptibles. Existen calles de sección más reducida en las que no se podrán plantar árboles frondosos, o ni tan siquiera haya espacio para árboles de pequeño tamaño. En este caso se podría introducir si es posible alguna vegetación ornamental.

4.2 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA Y ESTRATEGIAS DE PROYECTO

Se ha observado a lo largo del desarrollo de esta investigación el interés en la materia por parte de la sociedad tanto en España como en Galicia, pero sigue existiendo un gran desconocimiento de la materia al menos en el contexto gallego. Los gobiernos municipales son los principales impulsores de las actuaciones urbanas y parecen perfectamente conscientes de las reclamaciones de la sociedad, pero estos tienen una vigencia de cuatro años por lo que no se diseña una ciudad pensando en el futuro de la misma en algunos casos. Por otra parte, puede haber un gran desconocimiento en la materia por parte de estas autoridades locales. Esta cuestión en particular fue observada por la autora pues

se utilizan terminologías como “humanización” que llevan a la confusión y se desconoce el origen del término, o incluso en algunos casos las intervenciones realizadas que son promocionadas como “humanizaciones” son incluso antagónicas al concepto de **escala humana**. Otras veces la intención es realizar un proyecto a **escala humana,** pero este tiene carencias en la concepción del propio proyecto y el diseño de las soluciones, que no hacen posible la intención principal que es diseñar un espacio público a **escala humana**. Todos estos hechos contribuyen a la confusión de la ciudadanía perdiéndose el significado real del concepto de **escala humana** existiendo aquí una gran laguna en el conocimiento que se pretende resolver con esta disertación tanto en la investigación como en el proyecto, pero principalmente en el proyecto poniendo en práctica todo el conocimiento adquirido tras la realización de la investigación. El proyecto se sitúa en un barrio próximo al centro urbano de Vigo, pero que no es “centro urbano”, muy pocos ejemplos de este tipo de intervenciones se pueden encontrar. Aunque en Galicia ya se esta comenzando a reconvertir el espacio público en otros barrios fuera del cetro urbano, es el caso de la transformación de Pontevedra que esta en constante evolución y esta comenzando a expandirse a otras áreas de la ciudad más haya del centro. Tampoco se encuentra prácticamente ejemplos de actuaciones urbanísticas de este tipo en lugares con tan marcadas características rurales y al mismo tiempo formar parte de una gran ciudad. Por lo que el proyecto de esta disertación resulta de lo más innovador por plantear soluciones originales abordado el diseño del espacio público desde el concepto de **escala humana** en un contexto en el que prácticamente no existen ejemplos de ello. Se expone con mayor detalle la vinculación del proyecto realizado con el concepto de **escala humana** en el “Volumen II- Memoria descriptiva y justificativa” apartado “capítulo II- proyecto, justificación y descripción del proyecto” de esta disertación.

En respuesta al segundo objetivo “recuperar la **escala humana** del barrio de San Roque, aplicando **estrategias de diseño urbano**”, se establecen las siguientes líneas estratégicas que surgen del análisis y posterior adaptación de las conclusiones extraídas de los casos de estudio y que serán seguidas en el proyecto:

- El barrio se encuentra muy bien conectado con el resto de la ciudad desde un punto de vista del vehículo ya sea privado o público. Ya que esta conectado por tres importantes calles: Gran Vía, Pizarro y Avenida Alcalde Gregorio Espino. El barrio, limita con la Plaza de España, está es el centro de partida de la inmensa mayoría de líneas de autobús urbano del municipio

de Vigo; y Pizarro también es una de las calles donde más líneas de autobuses hacen parada. Los vecinos del barrio disponen por lo tanto de un buen acceso al transporte público colectivo, que es algo sin duda muy positivo para el barrio. Pero queda por mejorar las conexiones peatonales que es lo que lo aísla. Por ello, una de las líneas base de este proyecto será mejorar estas conexiones dando respuesta también a los condicionantes topográficos. Una de las conexiones a recuperar será el histórico camino do Couto (con punto de partida en el Monto do Castro) que dio lugar al barrio, así como también el carácter peatonal de la histórica plaza de Santa Rita. En consecuencia, con el concepto de **escala humana,** se trata más de reinvertir las prioridades y no tanto de eliminar el vehículo privado, que hoy en día se ha vuelto necesario para algunos ámbitos. Lo que se pretende es en todo caso reducir el uso del vehículo privado progresivamente. Por lo que uno de los objetivos del proyecto no será eliminar los vehículos del barrio si no **ofrecer alternativas al desplazamiento en vehículo privado** como la movilidad ciclista o la movilidad peatonal, que son completamente sostenibles y que por lo tanto serán las movilidades prioritarias para desplazarse por el barrio.

- Otras de las cuestiones relativas al concepto de **escala humana** es el dimensionamiento adecuado tanto del espacio público como de las edificaciones, en relación al espacio público. También uno de los aspectos positivos es que la mayor parte del espacio público del barrio (a excepción de algunos espacios) ya cuenta con una escala adecuada, es por ello incluso que se vuelve dificultoso para los vehículos y es aquí donde surgen “conflictos” entre el tráfico de vehículos, viandantes y ciclistas. Por lo que el proyecto también tratara de resolver estos “conflictos”. En cuanto a la relación de las edificaciones con el espacio público, es esta cuestión uno de los mayores problemas que presenta el barrio, bien porque las edificaciones son excesivamente grandes con respecto al espacio público, bien porque las edificaciones cierran el espacio público seccionando la maya urbana, rompiendo la continuidad de los espacios, o bien directamente porque se han realizado construcciones ilegales que invaden el espacio público. Es por ello que se establecen normativas de cara al futuro con el objetivo de **equilibrar la masa edificada con el espacio público**, así como también la interacción entre las personas del interior de los edificios con las de la calle y viceversa (estas normativas se adjuntaran en el “volumen II – memoria descriptiva y justificativa”). La reducción de las dimensiones de los edificios reducirá el tráfico de vehículos y garantizará la entrada de luz solar a las edificaciones, tan necesaria en un clima húmedo como el de Galicia.

- El entramado urbano del barrio es bastante orgánico. Por otra parte, también como ya se ha mencionado, este presenta problemas de **continuidad de la maya,** por la construcción descontrolada de edificaciones, así como cierta falta de interrelación entre el entramado rural y el entramo establecido por el planeamiento sobre todo en cuanto a cambios de escala, ya que se presentan bruscos cambios de escala, sin existir graduación en la transición de espacios con otros. Los nuevos trazados que se propongan en el proyecto estarán en sintonía

con la maya orgánica, así como las **transiciones entre los diferentes espacios serán controladas**.

- En cuanto a la "**vida urbana**" o la "**vida social**" se espera que esto se vea en aumento tras la realización del proyecto. Se impondrán medidas de reducción de velocidad y volumen de vehículos mediante cambios físicos en el espacio público, diseñando calles más cómodas para el peatón o el ciclista, con la intención de que se utilice menos el vehículo privado. Relativo a este quinto punto es el objetivo principal de este proyecto, que es mejorar la calidad de vida de los vecinos del barrio.

El conjunto de esta disertación (investigación, proyecto y memoria) debe de servir tanto para proyectistas como para instituciones municipales interesadas en la transformación urbana a **escala humana** como guía. Tiene el fin pues de evitar que se desvirtualice este concepto u otros semejantes por cuestiones de "modas" de diseño o por cuestiones de política. Más especialmente debería de servir al ayuntamiento de Vigo y a los proyectistas que quieran actuar en esta ciudad.

Cualquier proyecto de urbanismo y más aun de espacio público debe de contar con la participación ciudadana siguiendo el principio de "Bottom-Up". Si se pretende proyectar a **escala humana,** es decir para los ciudadanos de un lugar, estos son los que deben ser partícipes directos en el desarrollo del proyecto. Así como también se debe contar con los vecinos previamente a la elaboración del proyecto para que estos aporten información y exponga la problemática del lugar, ya que normalmente los proyectistas son ajenos a ese lugar. Por lo que la labor de estos últimos debe de ser traducir en forma de proyecto todo lo aportado por los vecinos aplicando sus propios criterios derivados de su formación. En este proyecto particular al tratarse de un ejercicio académico la participación ciudadana es prácticamente imposible de llevar a cabo, pero si este proyecto se fuera a aplicar en el barrio sería necesario que por parte del ayuntamiento de Vigo que se abriese un proceso de participación ciudadana.

Es igualmente importante que un proyecto de estas características que sea redactado por un equipo multidisciplinar donde cada técnico y cada experto pueda compartir su conocimiento y entre el conocimiento colectivo se pueda diseñar un proyecto de calidad. Por lo que si hubiese el interés de aplicar este proyecto en el lugar además de pasar por un proceso de participación ciudadana debería de ser completado por un equipo multidisciplinar.

Este proyecto se ha realizado con el propósito de que pueda ser una muestra de una posible transformación el barrio. Se ha querido mostrar con el proyecto por lo tanto como sería posible transformar el barrio con un adecuado planeamiento y unas adecuadas soluciones de diseño. Se es consciente de que en algunas zonas del barrio ya han sido aprobados proyectos. Pero esto no impide que se puedan replantear las propuestas si este proyecto ofrece soluciones interesantes en las que sea evidente la mejora ocasionada al barrio.

- Aguirre de Urcola, I. Blanco Panpín, C. Freire González, N. (2020). Guía de Boas Prácticas en Intervención en Espazos Públicos (Vols.1 & 2). Santiago de Compostela: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda, Xunta de Galicia.

- Ajuntamente de Barcelona (2017, Octubre). Avant projecte d'urbanització dels trans dels carrer Borrell entre Gran Via i C.Floridablanca, i el tram de carrer Tamari entre C.Viladonat i C.Calabria.

- Ajuntament de Barcelona, Barcelona d'infraestructures Municipals (2017, Noviembre 2). Projecte executiu de reubantzació del Mercat de Sant Antoni: Sesió Superilles Sant Antoni Implatació i desenvolupament de les obres.

- Ajuntament de Barcelona (2018, Enero 24). Comissió de Treball Poblenou amb veins.

- Ajuntament de Barcelona (2019, Diciembre 12). Document de retorn de la sessió de treball oberta amb el veinat.

- Ajuntament de Barcelona (2019, Octubre). Final de les actuccions i funcionament de l'àmbit de Superilles de St. Antoni: Sessió amb el Grup Impulsor ampliat.

- Ajuntament de Barcelona. Omplinde Vida el Carrers: Implantació de les Superilles a Barcelona

- Ajuntament de Barcelona (2017, Enero 12). Omplim de Vida el Carrers: Implantació de les Superilles a Barcelona.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Marzo 15). Omplim de Vida el Carrers: Implantació de les Superilles a Barcelona.

- Ajuntament de Barcelona (2019, Febrero 26). Operativa inici obra táctica C. Comte Borrell i C.Parlament.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Diciembre). Pla d'Acció d l'àmbit de Superilles de St. Antoni: Document resultant del treballparticipal amb entitats, colectius i veinat del barri de St. Antoni.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Julio 18). Pla d'acció per a l'ambit de superilles de Sant Antoni: Collectiu Comerciants.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Octubre 26). Pla d'acció per a l'ambit de superilles de Sant Antoni: Document resultant del treball amb el grup impulsor.

- Ajuntament de Barcelona (2018, Noviembre). Projecte de: Reurbanització del C. Tamarit, entre C.Viladomat i C. Calàbria; Reurbanització del C. Conte Borrell, entre Gran Via de les Corts Catalanes i C. Floridablanca.

- Ajuntament de Barcelona (2016, Octubre). Recull d'aportacions del proés de valoración i propostes. Omplim de Vida els Carrers: Superilla del Districte de Sant Martí.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Febrero 27). 1ª Reunió de treball per ambit de superilles de Sant Antoni. Grup Impulsor.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Marzo 13). 2ª Reunió de treball per ambit de superilles de Sant Antoni. Grup Impulsor.

- Ajuntament de Barcelona (2017, Junio 13). 3ª Reunió de treball per ambit de superilles de Sant Antoni. Grup Impulsor.

- Ajuntament de Barcelona (2018, Mayo 9). Reunió amb el Grup Impulsor de la Superilla de Sant Antoni Modificacions en l'estacionament i càrrega i descàrrega.

- Ajuntament de Barcelona (2019, Septiembre 9). Superilles de St. Antoni: Consell de barri de Sant Antoni.

- Ajuntament de Barcelona. Transport públic: Cavis lines de busos.

- Albarello, L. Digneffe, F.Hiernaux, J. Maroy, C. Ruquoy, D. & Saint-Georges, P. (1997). Práticas e métodos de investigaçao em ciências sociais. Lisboa: Gravidia.

- Alexander, C. Angel, S. Fiksdahl-King, I. Ishikawa, S. Jacobson, M. Silverstein, M. (1977). A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions. Oxford: Oxford University Press.

- Alfonso Laya, M. (2021, enero 23) “La humanización de Arzebispo Lago segurá la estética de la Praza de Galicia”. La Voz de Galicia. Recuperado de:

- Alonso Fernández, A. (2015). El crecimiento, densificación y ordenación de la ciudad difusa en Galicia: Desarrollo Urbanístico del área urbana de la Ría de Vigo (Tesis doctoral). Recuperado de:http://oa.upm.es/40015/

- Alonso, J. (2016, octubre, 1) “Castiñeira, sobre la humanización de las calles *a algúns interésalles revolver*”. A Mariña. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/amarina/foz/2016/10/01/castineira-sobre-peatonalizacion-calles-span-langgl-alguns-interesalles-revolverspan/0003_201610X1C7991.htm

- Alonso, M. (2009, febrero 9) “La humanización de Simón Bolivar eliminará el aparcamiento en batería”. Atlantico. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/humanizacion-simon-bolivar-eliminara-aparcamiento-bateria/20090210085328056054.html

- Alteraçao do Regulamento Municipal de Urbanizaçao e Edificaçao. Concello de Maia RMUE 18 Julio. Diário da República nº 137/2017-II Série (2017). Municipio de Maia.

- Andersson, M. Lebisch A. Pere P. Perrault E. Segerström, M. Skunke, M. Svensson P. Uittenbogaard, C. (2020). Placemaking in the Nordics. Estocolmo: Future Place Leadership, LINK arkitektur and Stiftelsen Tryggare Sverige.

- Appleyard, D.& Jacobs, A. (1982). Toward an Urban Manifesto. UC Berkeley: Institute os Urban and Regional Development. Recuperado de: https://escholarship.org/uc/item/35VOb85K

- Appleyard, D. Gerson, M.S. & Lintell, M. (1981). Livable Streets. Berkeley: University of California Press.

- Atlántico (2021, enero 2017) “El Concello culminará la humanización de Castelao con cargo a remanentes”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/concello-culminara-humanizacion-castelao-cargo-remanentes/20210117221312816573.html

- Atlántico (2020, mayo 13) “El Concello prolonga la humanización de Hispanidad”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/concello-prolonga-humanizacion-hispanidad/20200815000548790645.html

- Atlántico (2018, julio 6) “La calle García Lorca nueva humanización por 1,4 millones”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/calle-garcia-lorca-nueva-humanizacion-14-millones/20180705235527656192.html

- Atlántico (2020, enero 9) “ La humanización de Fernández Vega comienza en Ponteareas”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/condado-lourina/humanizacion-fernandez-vega-comienza-ponteareas/20200109003632750766.html

- Atlántico (2015, enero 12) “Las humanizaciones de María Berdiales e Hispanidad, en días”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/humanizaciones-maria-berdiales-hispanidad-dias/20150112100937455417.html

- Atlántico (2018, abril 18) “Salceda transformará la calle Compostela y creará una plaza”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/area-metropolitana/salceda-transforma-calle-compostela-crea-plaza/20180417234251642920.html

- Atlántico (2016, julio 23) “Un paso más en el proyecto de humanización de A Cañiza”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/area-metropolitana/paso-mas-proyecto-humanizacion-canhiza/20160723104301541496.html

- Atlántico (2017, julio 21) “ Vía Norte presume de su primer tramo de humanización”. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/via-norte-presume-primer-tramo-humanizacion/20170721023018599382.html

- Augé M. [1992]. Los no lugares. Espacios del anonimato: Una antropología de la sobremodernidad.(2000). Barcelona: Gedisa Editorial.

- Baptista, A. (2009). Humanizar o habitar e a cidade. Caderno do território, 02. Recuperado de: http://repositorio.lnec.pt:8080/bitstream/123456789/16624/2/Caderno%20Territorio_2%20MarAbr.pdf

- Benito, J. (2020, nobimbre 14) “La humanización de la avenida Xosé Cuíña se licitará a principios de 2021”. La Voz de Galicia. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/deza/lalin/2020/11/15/humanizacion-avenida-xose-cuina-licitara-principios-2021/0003_202011D15C3994.htm

- Bogdan, R. & Bikle, S. (1994). Investigaçao qualitativa em educaçao. Porto: Porto Editora.

- Bravo, J. (2017, enero 2) “El Concello aprueba la humanización de las calles Estornino, Llorente y Camelias”. Atlantico. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/concello-aprueba-humanizacion-calles-estornino-llorente-camelias/20170102132016565753.html

- Buchanan, C. (1963). Traffic in Towns. Londres: H.M. Stationery Office.

- Buenos Aires Ciudad, Ministerio de Desarrollo Urbano (2010). La humanizació del espacio público. Buenos Aires: Buenos Aires Ciudad, Ministerio de Desarrollo Urbano.

- Bustamante, V. (2020, febrero 8) “El Concello prepara una reforma integral para el tramo urbano de San Salvador”. Faro de Vigo. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2020/02/08/concello-prepara-reforma-integral-tramo-15348839.html

- Caranel, C. Longatti, A. Romanelli, G. (1991). Antonio Sant'Elia. L'architettura disegnata. Venezia: Marsilio editori spa.

- Concello de Pontevedra. Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado de Pontevedra: + Modelo Urbano de Pontevedra 2016-2022.

- Concello de Pontevedra (2015). Pontevedra, Otra Movilidad, Otra Ciudad: La experiencia de transformación 1999-2015. Pontevedra: Editorial Pons Seguridad Via S.L.

- Concello de Vigo (2003). Plan Especial de Reforma Interior Baixada de San Roque IV-09.[PERI] Recuperado de: https://xmu.vigo.org/docs/planeamento/apis/index_PERI.html

- Concello de Vigo (1993). Plan General de Ordenación Urbana de 1993. [PGOU93] Recuperado de: https://hoxe.vigo.org/movemonos/urbanismo_pxom2.php?lang=cas#/

- Concello de Vigo (2020). Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, Borrador de la revisión del PGMO. Recuperado de: https://xmu.vigo.org/docs/revision_PXOU_2020/VIGO_PXOM_20200528_B_VISOR_NAVEGABLE/REVISION_PXOM_VIGO.html

- Concello de Vigo, Xerencia Municipal de Urbanismo (2004). Plan Especial de Reforma Interior IV-01 San Roque A. [PERI]. Recuperado de: https://xmu.vigo.org/docs/planeamento/apis/index_PERI.html

- Concello de Vigo (1987). Unidad de Actuación Puerto Rico. [UA] Recuperado de: https://xmu.vigo.org/docs/planeamento/apis/index_EDUA.html

- Conferencias internacionales Walk21 (2006, Octubre) Carta Internacional del Caminar: Por la creación de comunidades sanas, eficientes y sostenibles, donde la gente elija el caminar.

- Costas, L. (2019, octubre 25) “La humanización del casco urbano de Porriño se expandirá hasta el alto de O Confurco”. Faro de Vigo. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2019/10/25/humanizacion-casco-urbano-porrino-expandira-15505842.html

- Den Hollander, A. Derksen, R. Uraagbeinuboeding Westelijke Stadsboulevard (2017). Gemeente Utrecht.

- Deputación de Pontevedra (2017). Guía Básica de Espacios Públicos y Movilidad Amable. Pontevedra: Deputación de Pontevedra.

- Diario de Vigo (2020, enero 3) “El ayuntamiento de Arbo humanizará la Rúa San Benito de la localidad”. Recuperado de: https://diariodevigo.com/el-ayuntamiento-de-arbo-humanizara-la-rua-san-benito-de-la-localidad/

- Diario Oficial de Galicia, nº 116 (2016). Consellería de Medio Ambiente y Ordenación de territorio, Secretaría General de Ordenación de Territorio y Urbanismo (Num 116. Páginas 25269).

- El Correo Gallego, (2016, Marzo 23). “El Plan Hurbe financió un total de 105 actuaciones en 67 ayuntamientos por 112 millones de euros”. Recuperado de: https://www.elcorreogallego.es/hemeroteca/plan-hurbe-financio-un-total-105-actuaciones-67-ayuntamientos-112-millones-euros-JFCG987608

- El Diario de Pontevedra (2020, enero 4) “La Xunta de Galicia financiará la humanización de la Rúa Estrada de Marín”. Recuperado de: https://www.diariodepontevedra.es/articulo/o-morrazo/xunta-galicia-financiara-humanizacion-rua-estrada-marin/20200104130616106755 2.html

- El Diario de Pontevedra (2018, marzo 22) “La Xunta y el ayuntamiento de Sanxenxo destinarán 2,5 millones para humanizar una calle.” Recuperado de: https://www.diariodepontevedra.es/articulo/o-salnes/xunta-sanxenxo-destinaran-25-millones-humanizar-calle/20180322204350971964.html

- Europapress (2020, junio 29) “El BNG apuesta por humanizar las ciudades e impulsar el transporte urbano y el uso de la bicicleta”. Recuperado de: https://www.europapress.es/galicia/noticia-bng-apuesta-humanizar-ciudades-impulsar-transporte-urbano-uso-bicicleta-20200629132738.html

- Eysmunicipales (2021, febrero 11) “El ayuntamiento de Vigo aprueba el proyecto de ampliación de la humanización de Gregorio Espino con la calle Merlo”. Recuperado de: https://www.eysmunicipales.es/actualidad/el-ayuntamiento-de-vigo-aprueba-el-proyecto-de-ampliacion-de-la-humanizacion-de-gregorio-espino-a-la-calle-merlo

- Fariña, J. (2015). Ciudad y territorio. Retorno a la conciencia local. Ciutat Orgánica II. Ontinyent, Valencia. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=NduTh39fBeI&t=4s.

- Faro de Vigo (2019, noviembre, 13) “Arranca la humanización de As Raíñas y el PP se queja de que no llegue hasta Reibón”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2019/11/13/arranca-humanizacion-as-rainas-pp-15479881.html

- Faro de Vigo (2019, mayo 13) “Así luce la Plaza de América a unos días de finalizar su humanización”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/fotos/gran-vigo/2019/05/13/luce-plaza-america-vigo-dias-14886017.html#foto=1

- Faro de Vigo (2019, octubre 25) “Baiona retrasa la humanización de la plaza de Sabarís a 2020”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2019/10/25/baiona-retrasa-humanizacion-plaza-sabaris-15506095.html

- Faro de Vigo (2019, marzo 30) “Cangas abre a las propuestas de los colectivos la *humanización* del casco urbano y las parroquias”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2019/03/30/cangas-abre-propuestas-colectivos-humanizacion-15735050.html

- Faro de Vigo (2016, octubre 6) “Crecente completará este mes la humanización de la vía que une el casco urbano y el Manuel Sieiro”. Recuperado de:

https://www.farodevigo.es/comarcas/2016/10/06/crecente-completara-mes-humanizacion-via-16494576.html

- Faro de Vigo (2017, diciembre 20) “Civis Global se adjudica las obras de humanización de San Roque”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2017/12/20/civis-global-adjudica-obras-humanizacion-16128145.html

- Faro de Vigo (2017, septiembre 8) “El Concello de Vilagarcía saca a licitación las obras de humanización de la Plaza de Galicia”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/arousa/2017/09/08/concello-vilagarcia-saca-licitacion-obras-16212815.html

- Faro de Vigo (2019, septiembre 27) “El gobierno de A Lama inicia las obras de humanización de la Praza do Conde, en Covelo”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2019/09/27/gobierno-lama-inicia-obras-humanizacion-15548827.html

- Faro de Vigo (2018, agosto 25) “El gobierno local adjudica las obras de humanización del tramo urbano de la calle Inferniño”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2018/08/25/gobierno-local-adjudica-obras-humanizacion-15917294.html

- Faro de Vigo (2017, abril 11) “El proyecto de humanización del centro de Vilagarcía de Arousa alcanzaría la Plaza de la Independencia”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/arousa/2017/04/11/proyecto-humanizacion-centro-vilagarcia-arousa-16336469.html

- Faro de Vigo (2019, octubre 5) “Humanización de la avenida Castelao”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/arousa/2019/10/05/humanizacion-avenida-castelao-15534442.html

- Faro de Vigo (2021, enero 29) “Humanizar el Camino en Arcade, entre las inversiones que prevé Soutomaior en 2021”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2021/01/29/humanizar-camino-arcade-inversiones-preve-32069036.html

- Faro de Vigo (2018, julio 10) “La humanización de la Avenida de Vigo incorporará un aparcamiento mientras la Diputación tramita otro.” Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2018/07/10/humanizacion-avenida-vigo-incorpora-aparcamiento-15947180.html

- Faro de Vigo (2017, agosto 19) “La humanización de la calle Rosalía de Castro será asumida por la Diputación en septiembre”. Recuperado de:

https://www.farodevigo.es/pontevedra/2017/08/19/humanizacion-calle-rosalia-castro-sera-16237504.html

- Faro de Vigo (2018, octubre 25) “La humanización de la PO-546 en Cantodarea recibirá 600000 euros”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2018/11/25/humanizacion-po-546-cantodarea-recibe-15841265.html

- Faro de Vigo (2019, septiembre 27) “Las obras de humanización da Porta do Sol, tras las navidades”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2019/09/27/obras-humanizacion-porta-do-sol-15547383.html

- Faro de Vigo (2019, noviembre 27) “Las obras de humanización en Concepción Arenal obligan a modificar el tráfico”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2019/11/27/obras-humanizacion-concepcion-arenal-obligan-15459970.html

- Faro de Vigo (2020, marzo 4) “Marín adjudica el proyecto de humanización del Paseo Alcalde Blanco”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/pontevedra/2020/03/04/marin-adjudica-proyecto-humanizacion-paseo-15308414.html

- Faro de Vigo (2020, enero 12) “Moaña logra la cesión para humanizar con el modelo de la Diputación parte del vial a Coiro”.Recuperado de: https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2020/01/12/moana-logra-cesiones-humanizar-modelo-15391276.html

- Faro de Vigo (2019, abril 28) “Mondariz ejecuta obras de humanización y seguridad vial en el centro urbano”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2019/04/28/mondariz-ejecuta-obras-humanizacion-seguridad-15705404.html

- Faro de Vigo (2020, enero 29) “Paralizada la humanización de San Roque en Ponteareas tras el plante de la adjudicataria”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2020/01/29/paralizada-humanizacion-san-roque-ponteareas-15359663.html

- Faro de Vigo (2019, octubre 31) “Tomiño plantea expropiar una casa indiana para poder humanizar la plaza de Goián”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2019/10/31/tomino-planea-expropiar-casa-indiana-15496050.html

- Faro de Vigo (2020, septiembre 22) “Torroso cede terrenos para poder humanizar San Mamede”. Recuperado de:

https://www.farodevigo.es/comarcas/2020/09/22/torroso-cede-terrenos-humanizar-san-14737073.html

- Faro de Vigo (2020, agosto 26) “Tui acaba de contratar las obras de humanización de la calle Colón y remata otras mejoras”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/comarcas/2020/08/26/tui-acaba-contratar-obra-humanizacion-14788961.html

- Faro de Vigo (2020, septiembre 17) “Vigo moviliza 18,5 millones de euros para decenas de humanizaciones inmediatas”. Recuperado de: https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2020/09/17/vigo-moviliza-18-5-millones-14754005.html#:~:text=Decenas%20de%20reformas%20de%20calles,Vigo%20correspondiente%20al%20a%C3%B1o%202019.

- Ferreira, A. (2019, diciembre 16) “La humanización de Concepción Arenal transformará A Guarda”. Atlántico. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/baixo-mino/humanizacion-concepcion-arenal-transformara-guarda/20191216233428745983.html

- Fernández P. (2019, mayo 23) “Sabarís iniciará su fase final de humanización tras el verano”. Atlántico. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/area-metropolitana/sabaris-iniciara-fase-final-humanizacion-verano/20190523000732710172.html

- Fernández, S. (2013). Vigo: Setenta años para crear una ciudad (1870-1940). Madrid: Flashback ediciones.

- Figueras, L. García, J.M. Graus, R. Guardia M. Paricio A. & Rosselló M. (2009). El ensanche: génesis y construcción. Barcelona: Lunwerg Editores.

- Fuentes Decimavilla, M.J. (2019, mayo 16) “La fiebre de las humanizaciones se extiende por todos los concellos.” La Voz de Galicia. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/as-neves/2019/05/16/fiebre-humanizaciones-extiende-concellos/0003_201905V16C6991.htm

- Fuentes Galán, J.M. (2016, marzo 30) “El Concello aborda cinco proyectos de humanización tras unos años de completo parón”. La Voz de Galicia. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2016/03/30/concello-aborda-cinco-proyectos-humanizacion-tras-ano-completo-paron/0003_201603V30C4991.htm

- García Vázquez, C. (2016). Teorías e historia de la ciudad contemporánea. Barcelona: Gustavo Gili.

- Gehl, J. (2010). Cities for People. Washington: Island Press.

- Gehl, J. & Svarre, B, (2013). How to Study Public Life. Washington: Island Press.

- Gehl, J. (2015). In Search of the Human Sacale. Recuperado de: In Search of the Human Scale | Jan Gehl | TEDxKEA - YouTube

- Gehl, J. [1987]. La Humanización del Espacio Urbano: La vida social entre los edificios. (5ª ed, 2006) Barcelona: Editorial Reverté.

- Gehl, J. (1987). Life Between Buildings: Using Public Space. Washington: Island Press.

- Gehl, J. (1971). Livet Mellem Housene. Copenhagen: Arkitektens Forlog.

- Gemeente Utrecht (2017). Integraal Programma van Eisen en Functioned on twerp.

- Gemeente Utrecht (2020). Lombokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Bijlagenboek.

- Gemeente Utrecht (2020). Lombokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Profielenboek.

- Gemeente Utrecht (2020). Lombokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eiren en Functionell Untwep.

- Gemeent Utrecht (2018). Stedenbouwkundige Uitwerking: Beunkwaties Lombokplein. Amendemot Lombokpark.

- Gemeente Utrecht (2020). Van wetplein noar Lombokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eiren en Functionell Ontwen in hoofdlineu.

- Ghighione, R, & Matalon, B. (1997). O Inquérito- Teoria e práctica. Oeiras: Celta Editora.

- Gil, A. [1995]. Métodos y técnicas de pesquisa social. (6ª ed, 2008) Sau Paulo: Atlas.

- Gómez, J., Macenlle, D., da Silva, C., Bará, L., Gómez, D., Suárez, E., & Prieto, A. (2015). Pontevedra otra movilidad otra ciudad. España: Pons.

- Gómez, M. (2019, febrero 28) “Cuenta atrás para la humanización del solar de Méndes Núñez”. El Diario de Pontevedra. Recuperado de: https://www.diariodepontevedra.es/articulo/o-morrazo/cuenta-atras-humanizacion-solar-mendez-nunez/20190228122854102 4648.html

- González Souto, S. (2019, noviembre 23) “El PP propone humanizar Doutor Tourón”. La Voz de Galicia. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/arousa/vilagarcia-de-arousa/2019/11/23/pp-propone-humanizacion-doutor-touron/0003_201911A23C2996.htm

- Hanson, J. Hiller, B. (1984). The Social Logic os Space. Nueva York: Cambridge University Press.

- Hidalgo A. (2020). Recuperado de:Anne Hidalgo en Twitter: "La #VilleDuQuartDHeure, c'est quoi ? C'est la ville des proximités où l'on trouve tout ce dont on a besoin à moins de 15 minutes de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville, tout en améliorant la vie quotidienne des Parisiens. #Hidalgo2020 https://t.co/lcQbPAjdxj" / Twitter

Human Cities: Challenging the City Scale 2014-2018. Cofunded by the Creative European Programe of the European Union. Recuperado de:

www.uir.si/pub/01_human_cities_challenging_the_city_scale.2014-2018_investigation.pdf

- I Congress New Urbanism (1993). Charter of the New Urbanism (1996). Alexandria.

- IV Internacional Congress for Modern Architecture (1933). Charter of Athens (1942). Atenas.

- Jacobs, A. (1993). Great Streets. Cambridge (Massachusetts): Mitpress.

- Jacobs, A. (1985). Looking at Cities. Cambridge (Massachusetts): Harvard University Press.

- J acobs, J. (1961). Death and Life of a Great American Cities. Nueva York: Random House.

Kohn, W. Safdie, M. (1997). The City After the Automobile: An architect's vision. Boulder: Westview Press.

- La Voz de Galicia (2020, diciembre 16) "El gobierno aprueba la humanización de la Avenida de Madrid de Vigo". Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2020/12/16/gobierno-apruebahumanizacion-avenida-madrid-vigo/00031608138001968645443.htm#:~:text=16%20dic%202020%20.,y%20adaptarlo%20al%20tejido%20urbano.

- La Voz de Galicia (2021, marzo 9) "El levantamiento topográfico inicia la humanización de Arcebispo Lago". Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/arousa/2021/03/09/levantamiento-topografico-inicia-humanizacion-arcebispo-lago/0003_202103A9C5992.htm

- La Voz de Galicia (2019, noviembre 30) "El PP quiere humanizar el eje que recorre Vilagarcía desde As Carolinas hasta Carril". Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/arousa/2019/11/30/pp-quiere-humanizar-eje-recorre-vilagarcia-as-carolinas-carril/0003_201911A30C2994.htm

- La Voz de Galicia (2019, abril 1) "Los planes de humanización urbana miran hacia O Piñeiriño". Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/arousa/vilagarcia-de-arousa/2019/03/31/planes-humanizacion-urbana-miran-pineirino/00031554029714269542289.htm

- La Voz de Galicia (2000, octubre 23) "Proyecto municipal para *humanizar* la calle Fragoso". Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2000/10/23/proyecto-municipal-humanizar-calle-fragoso/0003_253852.htm

- Lefebvre, H. [1968]. El Derecho a la ciudad. (4ª ed, 1978) Barcelona: Ediciones Península.

- Lefebvre, H. (1968). Le Droit a la Ville. Paris: Editions Anthropos.

- Lorenzo, D. (2019, enero 29) “Más obras en la calle Venezuela: aprobada la humanización del tramo inicial”. Vigo.es. Recuperado de: https://www.vigoe.es/vigo/local/mas-obras-en-la-calle-venezuela-aprobada-la-humanizacion-del-tramo-inicial/

- Marañón, B. Vitoria-Gasteiz Green Capital: Una ciudad a escala humana. Vitoria-Gasteiz: Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Martínez, A. (2008). Vigo: Da antiga cidade amurallada ó casco vello actual. Pontevedra: Diputación de Pontevedra Editorial.

- Martínez Molina, A. (2021 enero 14) “El Concello dedicará 750000 euros a terminar la humanización de la calle Colombia.” La Voz de Galicia. Recuperado de: https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2021/01/14/calle-colombia/00031610629044638692614.htm#:~:text=14%20ene%202021%20.&text=La%20Junta%20de%20Gobierno%20Local,obras%20comenzar%C3%A1n%20antes%20del%20verano.

- Mawromatis Pazderka, C. (2016). Escala Humana y Corrientes Urbanísticas Alternativas: Un cambio de paradigma en el marco de la crítica de la ciudad dispersa y difusa. Revista AUS, 19, 31-37. Doi: 10.4206/aus.2016.n19-06.

- Metropolitano (2020, julio 9) “Caballero incluye *humanizaciones de cuarta generación* en su plan *postCovid* de 1000 millones”. Recuperado de: https://metropolitano.gal/enfoque/caballero-movilizara-1-000-millones-para-recuperacion-post-covid-vigo/

Metropolitano (2018, junio 22)” Calendario de humanizaciones en Vigo ¿Está tu calle entre las 23 obras en marcha?”. Recuperado de: https://metropolitano.gal/enfoque/calendario-humanizaciones-vigo-calles-ascensores/

Metropolitano (2019, diciembre 30) “Camelias estrena plaza y finaliza su humanización de 7 millones”. Recuperado de: https://metropolitano.gal/enfoque/camelias-estrena-plaza-y-finaliza-su-humanizacion-de-7-millones/

Metropolitano (2019, junio 14) “La primera fase de la humanización de Gran Vía estará finalizada en 8 meses”. Recuperado de: https://metropolitano.gal/enfoque/humanizacion-gran-via-vigo-obras/#:~:text=El%20regidor%20vigu%C3%A9s%20asegur%C3%B3%20que,funcionamiento%20en%20febrero%20de%202020.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo, Gobierno de Chile (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público: Recomendaciones para el análisis y el diseño. Santiago de Chile: Gobierno de Chile.

- Moreno, C. (2019). La ciudad del cuarto de Hora: ¡Por un nuevo crono-urbanismo! Paris. Recuperado de: http://www.moreno-web.net/la-ciudad-del-cuarto-de-hora-por-un-nuevo-crono-urbanismo/

- Morris, A.E.J. (2008). Historia de la forma urbana: Desde sus orígenes hasta la revolución industrial. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

- Muxí Martínez, Z. (2020, 20 Octubre). Entrevista por Sabatés, S. Mujer tenía que ser, El Intermedio. Madrid. Recuperado de: https://www.lasexta.com/programas/el-intermedio/mujer-tenia-que-ser-sandra-sabates/las-ciudades-tienen-genero-y-si-es-masculino-la-arquitecta-zaida-muxi-explica-el-machismo-que-hay-detras_202010205f8f59f8e48d16000154a322.html

Parlameto Europeo. Carta Europea de los Derechos del Peatón (12, octubre 1988).

- Pereiro Alonso, J.L. [1981]. Desarrollo y Deterioro Urbano de la Ciudad de Vigo. (2ªed, 2017) Santiago de Compostela: Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia.

- Pérez A. (2021, febrero 14) “La humanización de García Barbón, con homenaje histórico”. Atlántico. Recuperado de: https://www.atlantico.net/articulo/vigo/humanizacion-garcia-barbon-homenaje-historico/20210214224217821872.html

PERI IV-01 San Roque A (2004). Memoria Informativa. Concello de Vigo, Xerencia de Urbanismo, Oficina de Planeamento e Xestión. Recuperado de:

https://xmu.vigo.org/docs/planeamento/apis/index_PERI.html

- Perry, C. (1929). The Neighbourhood Unit: From the Regional Survey of New York and its Environs, Volume VII, Neighborhood and Community Planning. Londres: Routledge.

- Pontevedra Viva (2015, marzo 20) “Las obras de humanización de la calle Jaime Janer entran en su recta final”. Recuperado de: https://pontevedraviva.com/xeral/19059/obras-humanizacion-jaime-janer-terminan-marin/?lang=es

- Pontevedra Viva (2017, octubre 13) “Marín mejora su centro urbano con obras de humanización”. Recuperado de: https://pontevedraviva.com/xeral/40366/millon-euros-obras-centro-urbano-marin/?lang=es

- Pontevedra Viva (2020, septiembre 29) “Sanxenxo saca a licitación la humanización del vial de acceso a la capilla de O Santo”. Recuperado de: https://pontevedraviva.com/xeral/67954/sanxenxo-licitacion-humanizacion-acceso-capilla-santo/?lang=es

- Rodrigues, A.C. (2016) Planejamento urbano: a humãnizaçao das ciudades. Recuperado de: Planejamento urbano: a humanização das cidades – YouTube

- Safdie, M. & Kohn, W. (1997). The City After the Automobile: An architect's vision. Boulder: Westview Press.

Santiago y Gómez, J. (1896). Historia de Vigo y su comarca. Madrid: Imprenta y litografía del asilo de huérfanos del sagrado corazón de Jesús.

- Sanz Alduán, A. (1998). Calmar el tráfico: Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana. Madrid: Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

- Telemariñas (2019, noviembre 29) "Avanzan a buen ritmo las obras de humanización y mejora de la calle Vigo en A Guarda". Recuperado de: https://telemarinas.com/avanzan-a-buen-ritmo-las-obras-de-humanizacion-y-mejora-de-la-calle-vigo-en-a-guarda/

- Telemariñas (2018, marzo 21) "O BNG esixe acomenter a humanización das rúas Otero Pedrayo e Manuel Lemos para apoiar os orzamentos". Recuperado de: https://telemarinas.com/o-bng-esixe-acometer-a-humanizacion-das-ruas-otero-pedrayo-e-manuel-lemos-para-apoiar-os-orzamentos/

- Telemariñas (2018, noviembre 2) "Tomiño humaniza las calles A Guarda y R. Argentina para convertir la Plaza de O Seixo en un gran espacio público". Recuperado de: https://telemarinas.com/tomino-humaniza-las-calles-a-guarda-y-r-argentina-para-convertir-la-plaza-de-o-seixo-en-un-gran-espacio-publico/

- Terán, F. (1999). Historia del urbanismo de España III: Siglos XIX y XX. Madrid: Ediciones Cátedra.

- Tonucci, F. (2014). A Cidade dos Nenos: Un xeito novo de pensar a cidade. Pontevedra: Kalandraka.

- Tonucci, F. (2013, Octubre). Entrevista por E. Giráldez [YouTube]. Seminario Movilidade e Infancia. Pontevedra. Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=nSfLOlY-YAg&t=8s

- Tonucci, F. (2005). La Città dei Bambini: Un modo nuovo di pensare la città. Roma: Editori Laterza.

- Torres, S. M. (2013). Revitalización urbana y especialización del centro histórico de Pontevedra. Configurações, 11, 129-141. Recuperado de: https://configuracoes.revues.org/1787

Urban Land Institute (2020). Pavement to Parks: Transforming Spaces for Cars into Places for People. Washington: Urban Land Institute.

Valmiñor TV (2017, marzo 24) "Baiona completa la humanización de la calle Ciudad de Vigo e inicia la reforma de Laureano Salgado". Recuperado de: https://valminortv.com/2017/05/24/baiona-completa-la-humanizacion-de-la-calle-ciudad-de-vigo-e-inicia-la-reforma-de-laureano-salgado/

- Valmiñor TV (2018, febrero 3) “Nigrán inicia la contratación para humanizar el entorno del torreiro de Parada”. Recuperado de: https://valminortv.com/2018/02/23/nigran-inicia-la-contratacion-para-humanizar-el-entorno-del-torreiro-de-parada/

- Valmiñor TV (2020, abril 6) “Nigrán retrasa las obras de humanización de la Rúa Vista ao Mar y de la Plaza de A Carrasca”. Recuperado de: https://valminortv.com/2020/04/16/nigran-retoma-las-obras-de-humanizacion-de-la-rua-vista-ao-mar-y-de-la-plaza-de-a-carrasca/

- Vigo.es (2019, mayo 24) “La humanización de la Baixada á Estación redondeará la apertura del Centro Vialia”. Recuperado de: https://www.vigoe.es/vigo/local/la-humanizacion-de-la-baixada-a-estacion-redondeara-la-apertura-del-centro-vialia/

- Whyte, W.H. (1980). The Social Live of Small Urban Spaces. Nueva York: Project for Public Spaces.

- Xunta de Galicia (1972). Plan General de Ordenación Urbana de 1972. [PGOU72] Recuperado de:http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/inventario.php

http://ok.pontevedra.gal/es/

https://gehlpeople.com/

http://efgarquitectura.es/wppam/

http://www.telemadrid.es/coronavirus-covid-19/calles-peatonalizadas-Madrid-pasear-deporte-0-2229377071--20200507031342.html

https://www.larioja.com/la-rioja/coronavirus/directo-hermoso-presenta-20200505094049-nt.html

https://www.zaragoza.es/sede/portal/coronavirus/peatonales

https://estudiourbano.com.gt/

https://www.mvrdv.nl/

https://www.som.com/

https://www.smartcitylab.com/blog/es/gobierno-finanzas/paris-ciudad-15-minutos/

https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/beurskwartier-en-lombokplein/lombokplein-herinrichting/

https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwen/bouwprojecten/merwedekanaalzone/

https://www.youtube.com/watch?v=Dmv4PEb_8VU&feature=youtu.be

https://www.keystonevastgoed.nl/en/projects/cartesiusdriehoek

https://www.atlantico.net/articulo/vigo/zona-peatonal-calvario-mas-transitada-galicia/20130416085822002495.html

https://barriodelcalvario.org/historias/124-peatonalizacion-y-humanizacion-calvario.html

https://www.fosterandpartners.com/

https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2020/sep/25/garden-streets-bike-superhighways-cities-future-coronavirus?fbclid=IwAR1ckjYPi40nHMggtYL-AE1nI3yXOXts5cKVKMtDmvkXQTYAUfGltPc7kCw

https://issuu.com/christchurchcitycouncil/docs/centralcityplan?backgroundColor=%25252523222222

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/yes/2020/05/30/ninos-hablamos-pregunta-/0003_202005SY30P24991.htm

https://www.lacittadeibambini.org/es/

https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es

https://www.mobilidadept.com/

https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2018/november/getting-more-people-walking-and-cycling-could-help-save-our-high-streets?fbclid=IwAR0JqoHtBCVv6atW8xh5IT3kXPmchj9TPeIPodMYlBco51GljV3vGAjabhI

https://medium.com/urban-education-live/top-down-vs-bottom-up-a-brief-critical-history-of-urban-planning-91ce207ffca5

https://www1.sedecatastro.gob.es/Cartografia/mapa.aspx

https://www.18h39.fr/articles/travail-sante-parcs-dans-la-ville-du-futur-tout-sera-a-moins-de-15-minutes.html?fbclid=IwAR1_pDFOmaMuJ9HplhsfE82w2GD0txWHETp-rQAwUfnl94gHf4PlnKl4s8c

https://elpais.com/elpais/2019/10/07/icon_design/1570456123_584326.html

https://www.rtve.es/alacarta/videos/escala-humana/escala-humana-suenos-urbanos/5534458/

https://www.recuperemlaciutat.com/?fbclid=IwAR0fDS6F_KkC3ybZ6jVen_M9kiYvMA3wNv-AO9_ww2rfHOKRCaLjY8Ptsx8

http://www.ige.eu/web/index.jsp?idioma=gl

http://declaracionderechosurbanos.com/?p=682

https://cadenaser.com/emisora/2018/06/08/radio_lugo/1528457746_140023.html

http://www.mcarquitectos.es/proyectos/humanizaci%C3%B3n-del-centro-de-gondomar-0

https://www.atlantico.net/articulo/area-metropolitana/tui-prepara-eliminar-trafico-centro-ciudad/20191027002652736416.html

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/as-neves/2019/05/16/fiebre-humanizaciones-extiende-concellos/0003_201905V16C6991.htm

https://www.youtube.com/watch?v=hVwR4PntX7U

https://www.youtube.com/watch?v=SSligvu5CeU

https://www.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/vigo/2016/03/30/concello-aborda-cinco-proyectos-humanizacion-tras-ano-completo-paron/0003_201603V30C4991.htm

https://www.farodevigo.es/pontevedra/2020/03/04/marin-adjudica-proyecto-humanizacion-paseo-15308414.html

https://www.expansion.com/directivos/estilo-vida/casas/2018/07/20/5b51b505468aeb8f538b459a.html

https://www.mitma.gob.es/vivienda/arquitectura-vivienda-y-suelo/arquitectura-y-edificacion/exposiciones/xiv-beau

https://www.elperiodico.com/es/opinion/20170403/humanizar-y-naturalizar-las-ciudades-5941883

https://www.diariodepontevedra.es/articulo/pontevedra/menos-57-ciudades-han-copiado-metrominuto-pontevedres/20191023150822105768O.html

https://ciudadesquecaminan.org/la-red/

https://www.walk21.com/

ÍNDICE DE FIGURAS

CAPÍTULO I- INTRODUCCIÓN

[Fig 1.] Tabla para casos de referencia. Elaboración propia.

[Fig 2.] Tabla para caso de estudio del área a escala 1:2000. Elaboración propia.

[Fig 3.] Tabla para caso de estudio del área a detallar. Elaboración propia.

[Fig 4.] Cuadro resumen técnicas de recogida de información y fuentes de información. Elaboración propia.

CAPÍTULO II

Supcapítulo I

[Fig 1.] Boceto del arquitecto Antonio Sant'Elia de un edificio y su entorno
https://es.wikipedia.org/wiki/Antonio_Sant%27Elia#/media/Archivo:Casa_Sant'Elia.jpg

[Fig 2.] Boceto del arquitecto Antonio Sant'Elia de una ciudad
http://intranet.pogmacva.com/fr/autores/32251

[Fig 3.] Maqueta de la Ville Radieuse presentada por Le Corbusier en 1924 y que nunca llego a realizarse
https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/770281/clasicos-de-arquitectura-ville-radieuse-le-corbusier/52001cc3e8e44e6db0000007-ad-classics-ville-radieuse-le-corbusier-image

[Fig 4.] Ciudad de Brasilia proyectada por el arquitecto y urbanista Lúcio Costa en 1957
https://es.wikipedia.org/wiki/Carta_de_Atenas#/media/Archivo:Monumental_axis.jpg

[Fig 5.] Plano de remodelación General del Polígono de Coia de 1975
Extraído del libro "Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo", J.L. Pereiro Alonso (2017), página 153.

[Fig 6.] Suburbio en Ciudad Marsella (El Salvador) inaugurado en diciembre de 2020.
Presidente Nayib Bukele entrega 252 viviendas a personas afectados por tormentas tropicales - Diario Digital Cronio de El Salvador (croniosv.com)

[Fig 7.] Interacciones sociales en función del tráfico de vehículos de los estudios de Appleyard en Livable Streets.
https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/794781/el-impacto-del-flujo-vehicular-en-la-habitabilidad-de-los-barrios/57cec472e58ecebf3c0001f2-el-impacto-del-flujo-vehicular-en-la-habitabilidad-de-los-barrios-foto

[Fig 8.] Diferentes señales de Woonerf en distintos países y en distintas décadas.
Imagen 1:Where 'Share the Road' Is Taken Literally - The New York Times (nytimes.com)
Imagen 2:The Dutch 'Woonerf' - an example of safe road spaces - News and Blogs - articles on road safety and youth - Yours (youthforroadsafety.org)
Imagen 3:woonerf holandeses | aauu2012 (wordpress.com)
Imagen 4:Woonerf - Wikipedia

[Fig 9.] Trafalgar Square antes y después de la peatonalización
Google Earth

[Fig 10.] Peatonalizaciones en el centro de Vitoria-Gasteiz a lo largo del siglo XX.
Extraído del documento: Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana. Página 15.

[Fig 11.] Red ciclista de Vitoria-Gasteiz a lo largo de los años.
Extraído del documento: Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana. Página 16

[Fig 12.] A la izquierda modelo superisla de Barcelona y a la derecha modelo supermanzana de Vitoria Gasteiz.
Imagen izquierda: extraído del documento, "Àmbit Pilot de Superilles, Distrite de Sant Martí, barri del Poblenou: Informe Diagnòstic". Página 8.
Imagen derecha: extraído del documento "Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana". Página 34.

[Fig 13.] A la izquierda metrominuto de Pontevedra, a la derecha metrominuto de Vitoria-Gasteiz. Imagen izquierda: extraído del documento, "Haz tu propio metrominuto: un objeto para impulsar la movilidad a pie". Página 3. Imagen derecha: extraído del documento, "Vitoria-Gasteiz Green Capital: una ciudad a escala humana". Página 40.

[Fig 14.] Plaza Largo Cónego José Maria Gomes antes y después de la rehabilitación urbana.Extraído de: Plano estratégico de desenvolvimento urbano: Plano de açao para a regeneração urbana, Guimarães, Setembro 2015.

[Fig 15.] Transformaciones de calles de Bilbao:Alameda Mazarredo (Bilbao) 2001: Extraído del documento "Bilbao se mueve a escala humana 2000-2011: Doce años de gestión de movilidad". Página 94.

Alameda Mazarredo (Bilbao) 2010: Extraído del documento "Bilbao se mueve a escala humana 2000-2011: Doce años de gestión de movilidad". Página 95.

Calle Egaña (Bilbao) 2001: Extraído del documento "Bilbao se mueve a escala humana 2000-2011: Doce años de gestión de movilidad". Página 64.

Calle Egaña (Bilbao) 2010: Extraído del documento "Bilbao se mueve a escala humana 2000-2011: Doce años de gestión de movilidad". Página 65.

[Fig 16.] Calle Gran Vía de Madrid antes y después del ensanchamiento de aceras
Google Earth.

[Fig 17.] Evolución de la Puerta del Sol de Madrid.
https://verne.elpais.com/verne/2019/09/17/articulo/1568713041_443683.html

[Fig 18.] Intervención de Jan Gehl en la calle Broadwayhttps://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2014/03/finding2.jpg

[Fig 19.] New Road Street.
https://gehlpeople.com/wpcontent/uploads/2014/03/Brighton_NewRoad_2_Credit_GehlArchitects_Highres.jpg

[Fig 20.] A livable and sustainable Spelhaugen, Gehl People.
https://gehlpeople.com/projects/bergen-masterplanning-framework/

[Fig 21.] Completing the hart of Lille, Gehl People.https://gehlpeople.com/projects/lille-masterplan/

[Fig 22.] Paseo Cayalá y Ramblas de Cayalá, Estudio Urbano, Richard Economakis y Leon Krier. https://estudiourbano.com.gt/urbanismo/planes-maestros/.Imagen izquierda: Paseo Cayalá - Estudio Urbano .Imagen derecha: Ramblas de Cayalá - Estudio Urbano.

[Fig 23.] Kit A Nossa Rua, Gil Moreira, Catarina Isidoro, Desiree Poço Seixas y José Carlos Mota.Imagen izquierda:
https://www.facebook.com/photo?fbid=10157699123740098&set=pcb.10157699137080098
Imagen centro:
https://www.facebook.com/streetlabnyc/photos/pcb.3689608847758628/3689606884425491/
Imagen derecha:
https://www.facebook.com/streetlabnyc/photos/pcb.3634668569919323/3634654479920732/

[Fig 24.] Proyecto definitivo PAM y actuación temporal en Plaza Pizarro (Valencia).
Imagen izquierda:http://i0.wp.com/efgarquitectura.es/wppam/wp-content/uploads/2015/04/PAM_PIHE_facebook_foto08-Espacio-Climatizado.png
Imagen derecha: http://efgarquitectura.es/Hithere/PAM_PIHE_VLC.html

[Fig 25.] Ciudad de los 15 minutos de Paris.
https://twitter.com/Anne_Hidalgo/status/1219580627172888577/photo/1

[Fig 26.] Gráfica de principios e ideas que define el concepto de escala humana.Elaboración propia.

Subcapítulo II

[Fig 1.] Nuevas prioridades del modelo Superisla. Extraído del documento: Omplim de vida els carrers: La implantació de les Superilles a Barcelona. Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat; Ajuntament de Barcelona; Mayo 2016, página 18.

[Fig 2.] Centro urbano de Pontevedra.Extraído de: http://ok.pontevedra.gal/es/movilidad-alternativa/

[Fig 3.] Proyecto Lombokplein. "Van Wesplein naar Lombokplein. Herstructuruwing Wesplein, Leidae Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp in hoofdhijnen". Página 2.

[Fig 4.] Futura transformación de la ciudad de Utrecht a lo largo del canal. Autoría propia.

[Fig 5.] Imagen izquierda: Extraído del documento: "Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni. Col-lectiu comerciants". Página 28. Imagen derecha: Extraído del documento: "Pla d'acció per a l'àmbit de superilles de Sant Antoni. Col-lectiu comerciants". Página 37.

[Fig 6] Cartel indicativo de calle semipeatonal en Pontevedra, estando solo permitidos los vehículos de carga y descarga pudiendo circular en unas horas determinadas del día. Autoría propia

[Fig 7.] Recorridos peatonales Merwede. Extraído del documento: "Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede". Página 48.

[Fig 8.] Elementos para el estacionamiento de bicicletas en Poblenou. Google Eath.

[Fig 9.] Propuesta de red de bicicletas y situación estacionamientos bicicletas para la superisla de Poblenou. Extraído del documento: "Omplin de Vida els Carrers: Implatació dels Superilles a Barcelona". Página 25.

[Fig 10.] Puesto de alquiler de bicicletas en el barrio de Sant Antoni. Google Earth.

[Fig 11.] Red ciclista y puestos de alquiler de bicicletas públicas para el barrio de Sant Antoni.Extraído del documento: “Pla d’acció per a l’àmbit de superilles de Sant Antoni. Col-lectiu comerciants”. Página 71.

[Fig 12.] Estacionamiento de bicicletas en el lugar que antes estaba dedicado al estacionamiento de vehículos.Elaboración propia.

[Fig 13.] Carril bici Puente de las Corrientes. Elaboración propia.

[Fig 40.] Paso de bicicletas en Pontevedra. Elaboración propia

[Fig 15.] Propuesta de carril bici para Lombokplein. Imagen derecha: Extraído del documento: “Lombokplein. Henstructurening Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eisen en Functioneel Untwerp”. Página 1.Imagen izquierda: Extraído del documento: “Lombokplein. Henstructurening Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eisen en Functioneel Untwerp”. Página 39.

[Fig 16.] Imagen de la izquierda: Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 70. Imagen de la derecha: Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 48.

[Fig 17.] Propuesta de nuevos recorridos de autobús urbano y nueva distribución de paradas para la superisla de Poblenou. Extraído del documento: “Omplin de Vida els Carrers: Implatació dels Superilles a Barcelona”. Página 15.

[Fig 18.] Propuesta de nuevos recorridos de autobús urbano y nueva distribución de paradas para la superisla de Sant Antoni.Extraído del documento: “Pla d’acció per a l’àmbit de superilles de Sant Antoni. Col-lectiu comerciants”. Página 35.

[Fig 19.] Circulación autobuses Merwede. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 48.

[Fig 20.] Plano Merwede.Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 30.

[Fig 21.] Propuesta ejes cívicos para el barrio de Sant Antoni y diferentes equipamientos del barrio marcados a color según su uso.Extraído del documento: “Pla d’acció per a l’àmbit de superilles de Sant Antoni. Col-lectiu comerciants”. Página 24.

[Fig 22.] Terrazas de hostelería en una plaza de Pontevedra. Elaboración propia.

[Fig 23.] Distintos usos para el barrio de Merwede marcados con diferentes colores. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 56.

[Fig 24.] Propuesta de edificio de 12 plantas para Poblenou. Extraído del documento: “Omplin de Vida els Carrers: Implatació dels Superilles a Barcelona”. Página 6.

[Fig 25.] Estudio de la incidencia solar según las horas del día para el barrio de Merwede. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 39.

[Fig 26.] Propuesta de nuevo edificado y jardín público para el barrio de Poblenou. Extraído del documento: “Comissió de Treball Poblenou amb veins”. Página 45.

[Fig 27.] Infografía del proyecto Merwede. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Páginas 34 y 35.

[Fig 28.] Reconversión de un cruce del barrio de San Antoni en una plaza de carácter

temporal. Extraído del documento: “Operativa inici obra táctica c. Comte Borrell I c. Parlement”. Página 27.

[Fig 29.] Reconversión de un cruce del barrio de Poblenou en una plaza de carácter temporal. Extraído del documento: “Omplin de Vida els Carrers: Implatació dels Superilles a Barcelona”. Página 32.

[Fig 30.] Nuevo barrio de Merwede Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 48.

[Fig 31.] Mobiliario infantil en la superisla de Poblenou.Google Earth.

[Fig 32.] Juego infantil pintado en una calle de la superisla de Poblenou.Google Earth.

[Fig 33.] Nuevos bancos en una calle de la superisla de Poblenou. Google Earth.

[Fig 34.] Nuevos bancos en el barrio de Sant Antoni. Google Earth.

[Fig 35] Plaza de la Peregrina siglo XX. follas verdes con pontevedra: tres etapas distintas da plaza da peregrina.- trole, loro e fonte.

[Fig 36.] Plaza de la Peregrina 2020. Elaboración propia

[Fig 37.] Imagen de la izquierda: Extraído del documento: “Lombokplein. Henstructurening Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eisen en Functioneel Untwerp”. Página 13. Imagen de la derecha: Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 48.

[Fig 38.] Calle de plataforma única con rebaje de acera en el barrio de Poblenou. Google Earth.

[Fig 39.] Calle de Pontevedra en la cual la movilidad de vehículos y de peatones esta separada por elementos metálicos (separados para el paso de una silla de ruedas) en vez de una diferencia de cota. Elaboración propia.

[Fig 40.] Niña jugando con palomas en una plaza de Pontevedra. Pontevedra, el modelo urbano para las ciudades que miran a la infancia | Mamás y Papás | EL PAÍS (elpais.com)

[Fig 41.] Una propuesta de calle para el barrio de Merwede. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 24.

[Fig 42.] Imagen izquierda:Extraído del documento: “Lombokplein. Henstructurening Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg. Programma van Eisen en Functioneel Untwerp”. Página 34. Imagen derecha: Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 66.

[Fig 43.] Planta nuevo diseño urbano para un tramo de una calle de la superisla de Sant Antoni. Extraído del documento: Pla d’acció per a l’ambit de superilles de Sant Antoni. Collectiu comerciants”. Página 68.

[Fig 44.] Cruce reconvertido en plaza en el barrio de Sant Antoni. En torno a los árboles se suele dejar una superficie verde. Google Earth

[Fig 45.] Nuevo parque para Merwede. Extraído del documento: “Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede”. Página 6.

[Fig 46.] Estudios de contaminación acústica del barrio de Sant Antoni (antes de la realización de las intervenciones).Extraído del documento: Districte de l’Eixample: Àmbit

pilot Superilles de Sant Antoni. Página 39.
[Fig 47.] Infraestructura automovilística existente en la zona de intervención del proyecto Lombokplein. Extraído del documento: Lomokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijin en Graadt van Roggenweg. Bijlagenboek.

[Fig 48.] Consumo de combustible y emisiones CO2 de Pontevedra antes y después de la transformación urbana. Extraído del documento: Otra movilidad otra ciudad: La experiencia transformadora 1999-2015.Página 31.

[Fig 49.] Veinos de Sant Antoni participando en el proyecto definitivo para las superislas del barrio. Extraído del documento: Pla d'Acció de l'àmbit de Superilles de St. Antoni: Document resultat del treball participay amb entitats, col-lectius i veinat del barrio de St. Antoni. Página 29.

[Fig 50.] Proyecto temporal para Poblenou Intervenciones reversibles en la superisla de Poblenou. Google Earth.

[Fig 51.] Proyecto temporal para Poblenou. Intervención reversible y adaptable a las circunstancias. El espacio observable en la imagen puede ser utilizado por los viandantes o para el estacionamiento de vehículos. Google Earth.

[Fig 52.] Calle de Pontevedra. Autoría propia.

[Fig 53.] Propuesta de volumetría de edificado para el barrio de Merwede. Extraído del documento: "Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede". Página 77.

[Fig 54.] Estacionamiento por tiempo en una calle de Pontevedra. Autoría propia.

[Fig 55.] Aparcamientos disuasorios en Pontevedra. Extraído del documento: Otra movilidad otra ciudad: La experiencia transformadora 1999-2015.Página 47.

[Fig 56.] Perfil de calle propuesto del proyecto Lombokplein. Extraído del documento: Lomokplein. Herstructurering Westplein, Leidse Rijin en Graadt van Roggenweg. Profirlenboek. Página 7.

[Fig 57.] Modelo de estacionamiento de vehículos y bicicletas para Merwede. Extraído del documento: "Schetsontwerp Stedenbouwkundig plan: Merwede". Página 52.

[Fig 58.] Calle en Pontevedra. Autoría propia.

[Fig 59] Calle vecinal en el barrio de Sant Antoni, velocidad máxima permitida 10km/h. Google Earth.

[Fig 60.] Calle de Pontevedra con limitación de 20 km/h. Autoría propia.

[Fig 61.] Paso de peatones y paso de ciclistas elevados en una calle de Pontevedra. Autoría propia.

[Fig 62.] Continuación del pavimento de la zona de uso exclusivo peatonal en la calzada de una calle de Pontevedra. Autoría propia.

[Fig 63.] Propuesta de circulación de vehículos para la nueva superisla de Poblenou (modelo superisla). Extraído del documento: "Omplin de Vida els Carrers: Implatació dels Superilles a Barcelona". Página 4.

Tablas del apartado 2.2.3.2 "Comparación de las soluciones de diseño (comparación gráfica): Todas ellas han sido realizadas por la autora.

CAPITULO III:

[Fig 1.] “Lower Manhattan Expressway” autopista desarrollada por Robert Moses en 1941. The NYC That Never Was: Robert Moses' Lower Manhattan Expressway (LOMEX) - Untapped New York (untappedcities.com)

[Fig 2.] “Escalextric” de Madrid.El 'scalextric' de Atocha, el efímero héroe contra el tráfico | Madridiario

[Fig 3.] Escalextric de Vigo en construcción.De cuando Vigo tenía un Scalextric | Desde Nueva York a Vigo (wordpress.com)

[Fig 4.] “Esvalextric” de Vigo. El "scalextric" de Vigo: historia de un despropósito - Faro de Vigo

[Fig 5.] Puente de Rande antes de su apertura al tráfico de vehículos.La historia local da el salto a la Red - Faro de Vigo

[Fig 6.] Calle Urzaiz (Barrio del Calvario).Google Earth

[Fig 7.] Calle Príncipe. calle-principe-vigo - Viajes El Corte Ingles

[Fig 8.] Plaza de la Princesa (Casco Vello). Diez de las plazas más emblemáticas de la ciudad de Vigo (elespanol.com)

[Fig 9.] Propuesta para Plaza España. La nueva Plaza de España con cuatro torres y un parque público estará acabada en 2015 - Faro de Vigo

[Fig 10.] Propaganda electoral de Abel Caballero. O blogue do Carlos Callón: Falan os feitos e falan os desleixos (carloscallon.com)

[Fig 11.] Derribo del Paso de Lepanto (Scalextric) enero de 2021. El Concello de Vigo avanza en el derribo del scalextric y ultima la puesta en marcha de la nueva Praza da Estación (eysmunicipales.es)

[Fig 12.] Situación del área de estudio sobre imagen área actual de Vigo en rojo el área seleccionada. Autoría propia.

[Fig 13.] Plano de Vigo del año 1858. Autoría propia.

[Fig 14.] Mapa de parroquias del término municipal de Vigo del año 1894. Autoría propia.

[Fig 15.] Área del plano de Extensión y Reforma Interior de Vigo de Antonio Palacios, 1932. Autoría propia.

[Fig 16.] Espacio público zona seleccionada entre 1944-1946, 59600m2 de espacio público. Autoría propia.

[Fig 17.] Espacio público zona seleccionada entre 1956-1957, 81000m2 de espacio público. Autoría propia.

[Fig 18.] Levantamiento topográfico realizado por Manuel Cominges en 1957.
Extraído del documento: PERI IV-01 San Roque A: Memoria Informativa. Página 10.

[Fig 19.] Capilla de San Honorato y crucero de la plaza de Santa Rita.
Fotografía realizada por la autora a la revista de la Asociación Veciños San Roque.

[Fig 20.] Espacio público zona seleccionada 1980-1986 145000m2 de espacio público. Autoría propia.

[Fig 21.] Plano de 1983.
Plano nº 3 Propuesta de ampliación de la Residencia Sanitaria “Almirante Vierna” de Seguridad Social y modificación del plan general. Luis Pereiro Alonso 1982.

[Fig 22.] Plano del Plan General de Ordenación Urbana de 1993.
Plan General de Ordenación Urbana 1993 (PGOU93).

[Fig 23.] PERI Baixada de San Roque, 2003.
Plano nº4 Zonificación y propuesta de sólidos. Jose Mª Catalán Pérez de Lis, 2003. PERI Baixada de San Roque, 2003.

[Fig 24.] Plano PERI San Roque A 2004.
Plano nº PR-06 Categorías de Viario. Antonio Alonso Fernández y César Álvarez Arines, 2004.

[Fig 25.] Espacio público zona seleccionada 2004, 181500m2 de espacio público. Autoría propia.

[Fig 26.] Espacio público zona seleccionada 2017, 191600m2 de espacio público. Autoría propia.

[Fig 27.] Plan Xeral de Ordenación Municipal 2020. Borrador Plan Xeral de Ordenación Municipal 2020 (PXOM20)

[Fig 28.] Evolución del espacio público del barrio de San Roque.

[Fig 29.] Plano topográfico. Autoría propia.

[Fig 30.] Plano tipos de espacio. Autoría propia.

[Fig 31.] Gráfica de tipos de espacio. Autoría propia.

[Fig 32.] Plano de tipologías de espacio (planta de localización). Autoría propia.

[Fig 33.] Gráfica de tipologías de espacio (planta de localización). Autoría propia.

[Fig 34.] Plano de tipos de calle. Autoría propia.

[Fig 35.] Av. Madrid. Autoría propia.

[Fig 36.] Av. Alcalde Gregorio Espino. Autoría propia.

[Fig 37.] C. Couto San Honorato. Autoría propia.

[Fig 38.] C. Poeta Pondal. Autoría propia.

[Fig 39.] C. Subida da Rola. Autoría propia.

[Fig 40.] C. Rola. Autoría propia.

[Fig 41.] Plano de tipologías urbanas. Autoría propia.

[Fig 42.] Gráfica tipologías urbanas. Autoría propia.

[Fig 43.] Plano de intensidad de tráfico de vehículos. Autoría propia.

[Fig 44.] Plano de circulación y estacionamiento de vehículos. Autoría propia.

[Fig 45.] Plano de ordenanzas municipales que afectan a la zona. Autoría propia.

[Fig 46.] Gráfica de satisfacción del barrio. Autoría propia.

[Fig 47.] Gráfica estado del barrio.

[Fig 45.] Ficha resultados del cuestionario en cuanto a medios de transporte. Autoría propia.

[Fig 49.] Gráfica seguridad del barrio en relación a los vehículos. Autoría propia.

[Fig 50.] Gráfica espacio para el peatón. Autoría propia.

[Fig 51.] Gráfica espacio para la bicicleta. Autoría propia.

[Fig 52.] Gráfica espacio para el vehículo. Autoría propia.

[Fig 53.] Gráfica lugares de aparcamiento habituales. Autoría propia.

[Fig 54.] Gráfica lugares de descanso. Autoría propia.

[Fig 55.] Ficha puntuación de los parques públicos del barrio. Autoría propia.

[Fig 56.] Tabla opiniones de los encuestados. Autoría propia.

[Fig 57.] Gráfica problemática del barrio. Autoría propia.

[Fig 58.] Gráfica aspectos positivos y negativos del barrio. Autoría propia.

ANEXOS

ÍNDICE DE ANEXOS

1. Visita caso de estudio Pontevedra (2020)……246

2. Planos y fotografías históricas del barrio de San Roque de Vigo……283

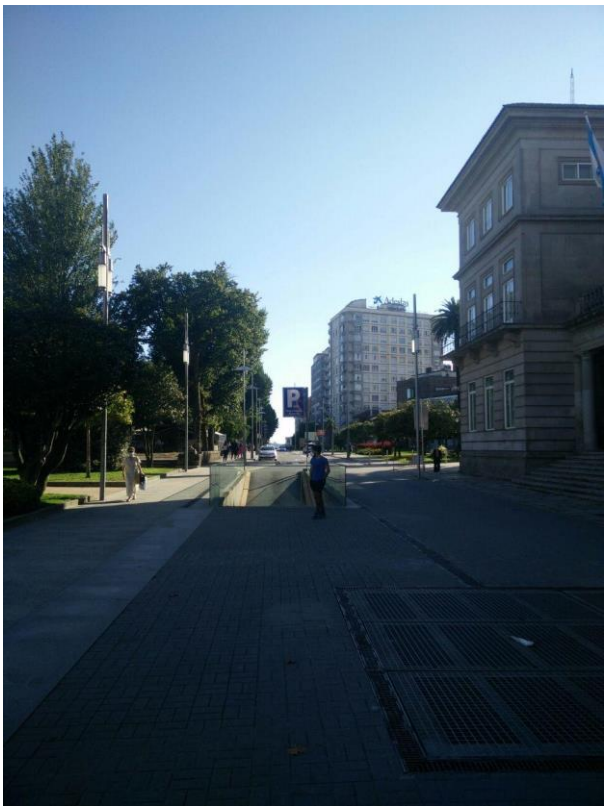
3. Fotografías de barrio de San Roque (2020)……292

    3.1 Calle Pizarro……..292
    3.2 Parque del barrio de Rivadavia……..295
    3.3 Barrio de Rivadavia……..299
    3.4 Calle Vázquez Varela……..313
    3.5 Parque de “Propuesta de ampliación residencia Almirante Vierna 1983”……..314
    3.6 Parque Plaza de Santa Rita……315
    3.7 Calle Padre Feijóo……318
    3.8 Calle Couto San Honorato……..319
    3.9 Parque de 4ª Travesía Couto San Honorato……324
    3.10 Parque entre calle Filipinas y calle Rola……327
    3.11 Parque entre calles Couto San Honorato y San Roque……...351
    3.12 Calle Fernando Lago Olano……..353
    3.13 Calle San Roque……354
    3.14 Calle Subida da Rola……355
    3.15 Parque privado de uso público Pazo de San Roque……356
    3.16 Calle Papuxa……...358

4. Cuestionarios……359

5. Bocetos del proyecto……440

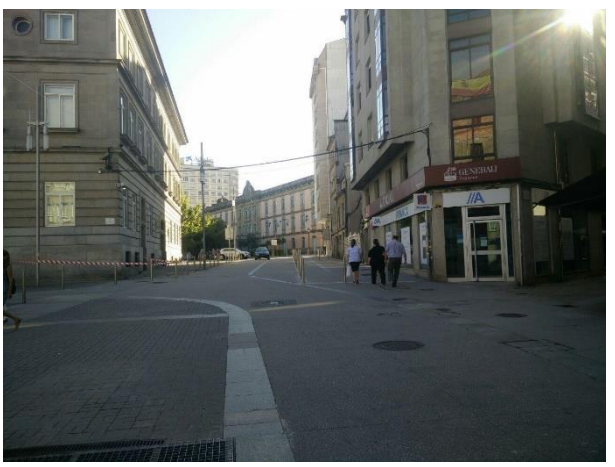
1.VISITA CASO DE ESTUDIO – PONTEVEDRA (2020)



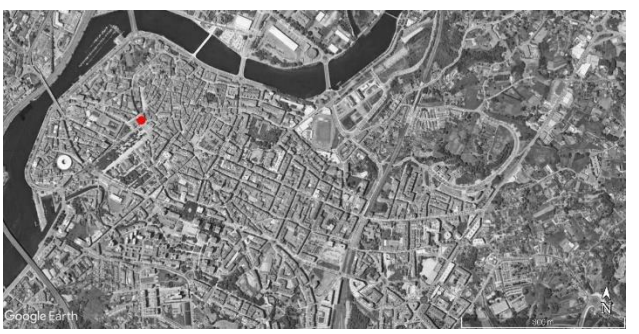
Calle Alameda. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



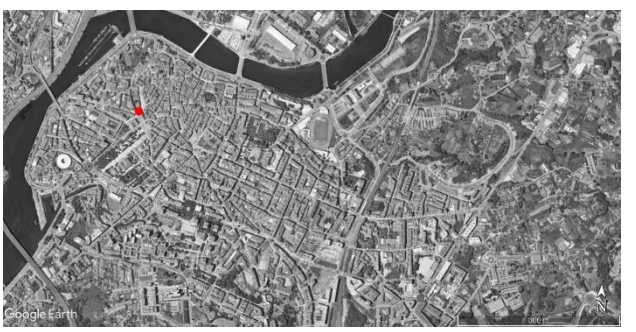
Plaza de España. Fotografía de la autora.



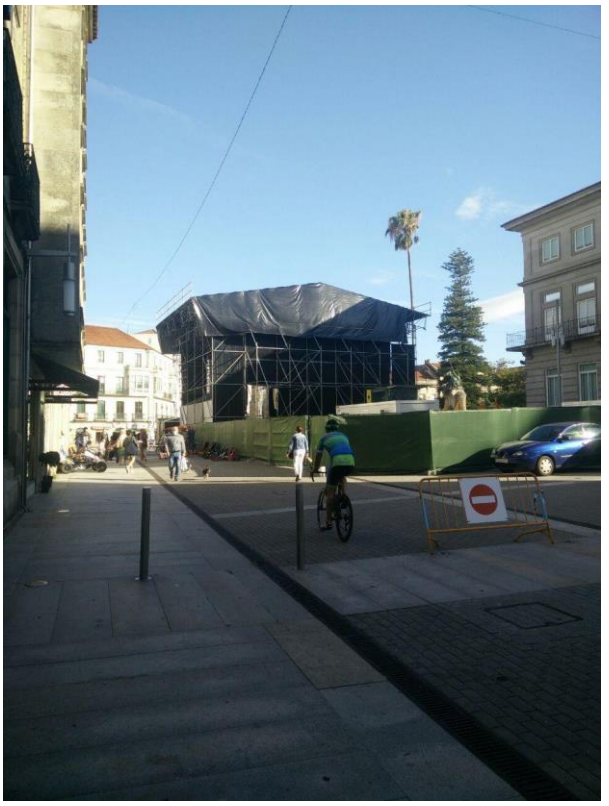
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



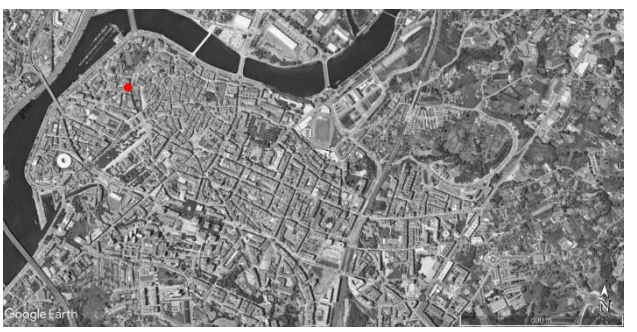
Plaza de España. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Condesa de Pardo Bazán. Fotografía de la autora



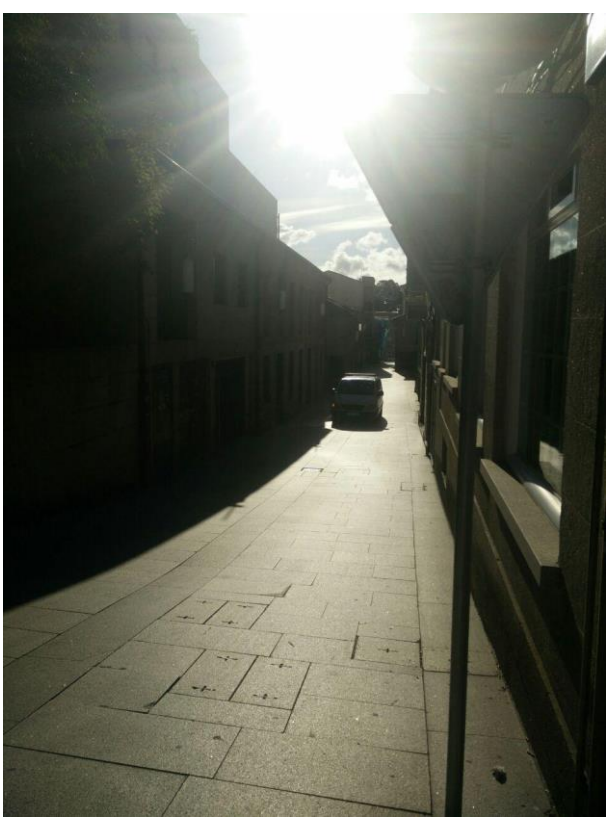
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



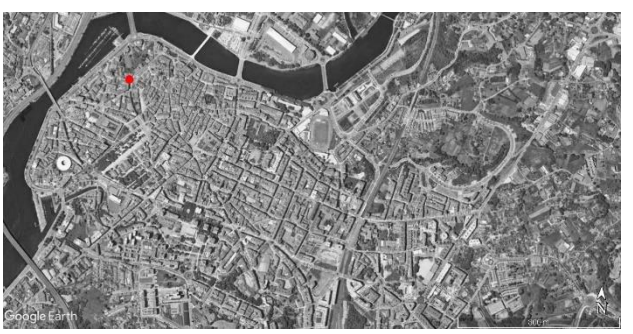
Calle Condesa de Pardo Bazán. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Xan Guillermo. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



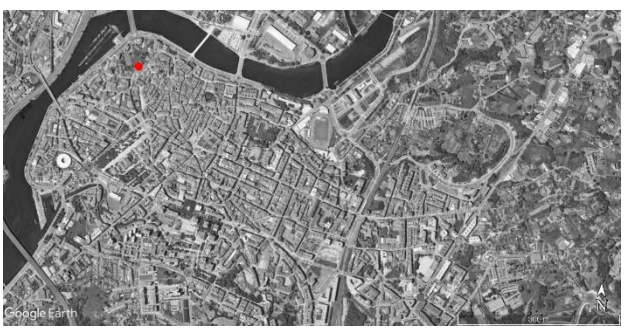
Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



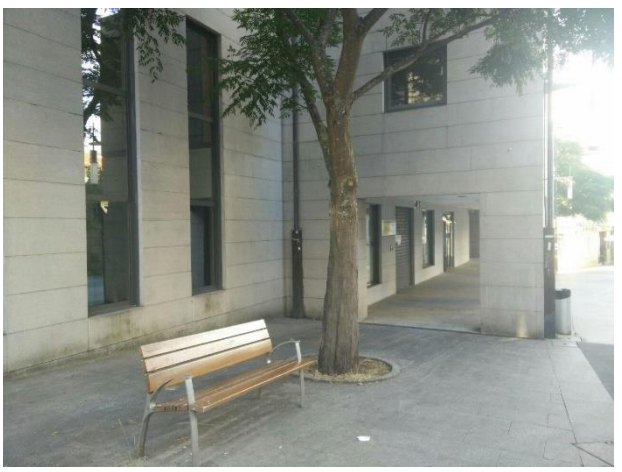
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



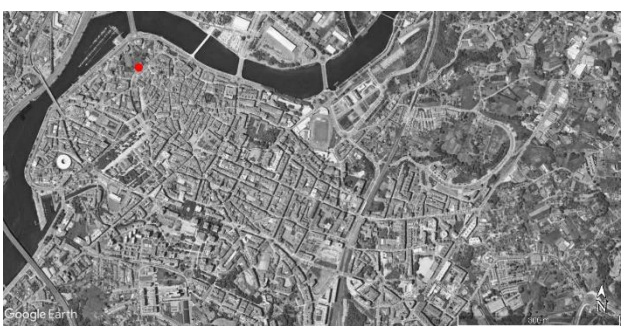
Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



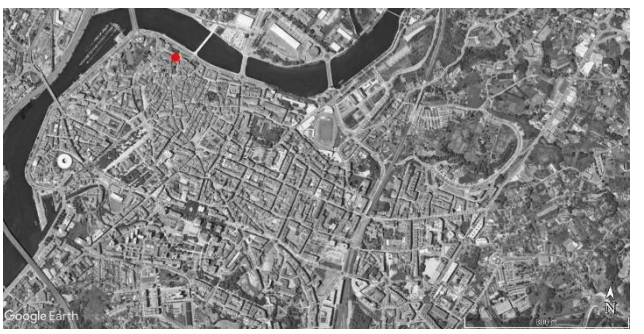
Travesía da Galera. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



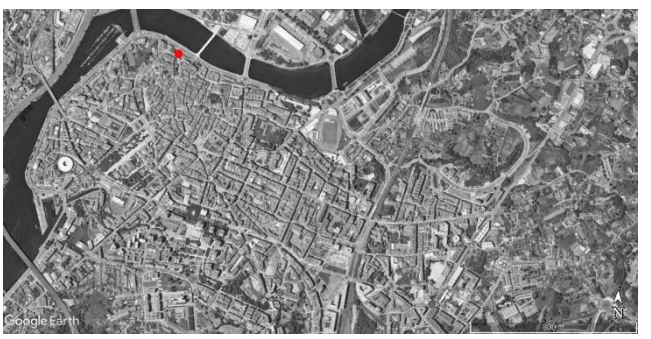
Calle Arzebispo Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



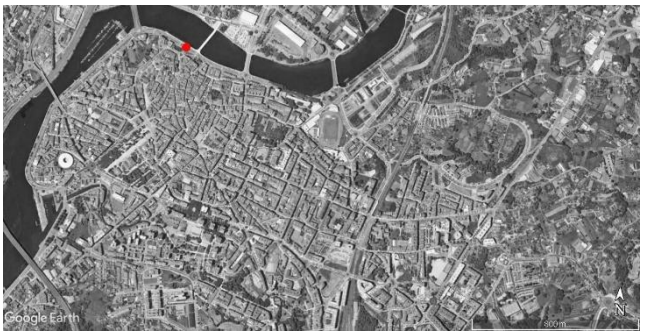
Plaza Muelle. Malvar. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



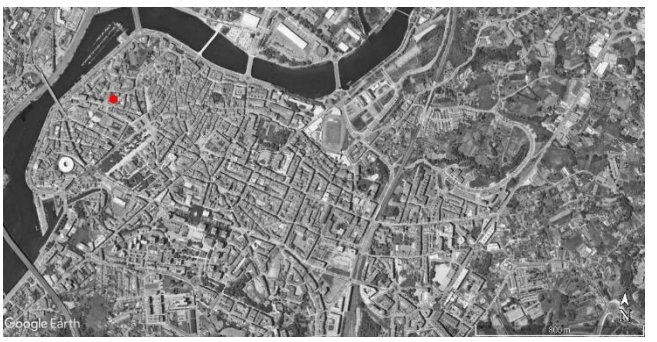
Avenida de Uruguay. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



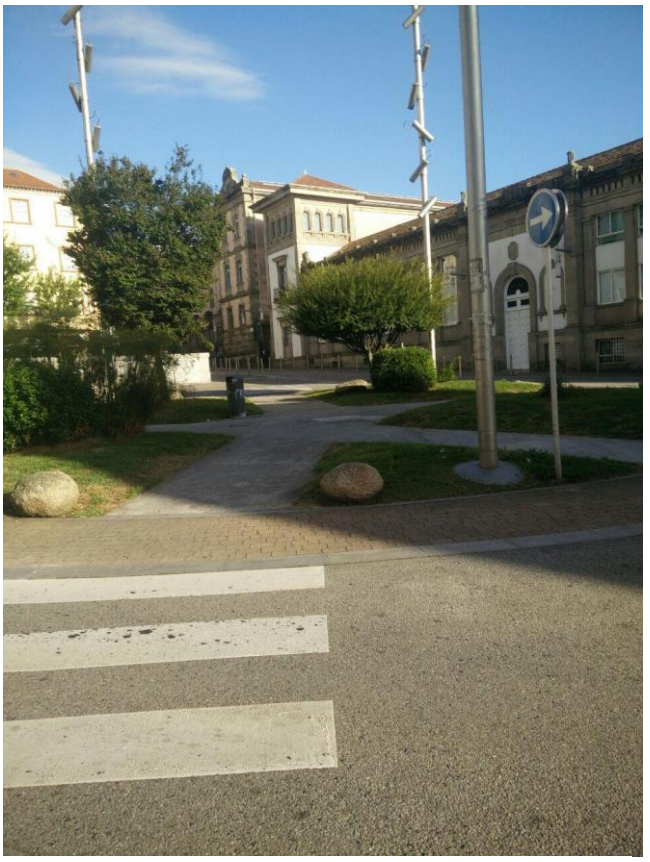
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Jofre de Tenorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle da Barca. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



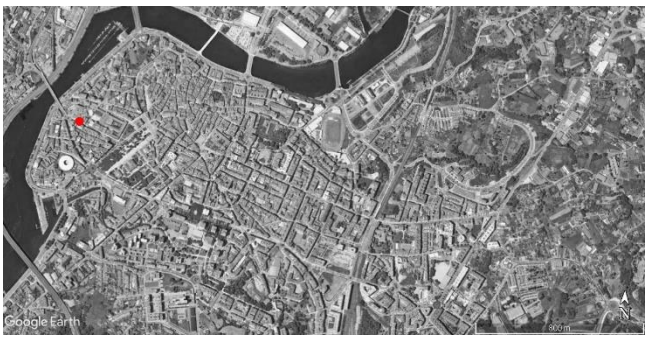
Calle da Barca. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle da Barca. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle da Barca. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Xeneral Martitegui. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Xeneral Martitegui. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Rotonda entre las calles da Ru Ferreíros, Condesa Pardo Bazán, Jofre de Tenorio, da Barca, Alfonso XII, Xeneral Martitegui. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Condesa Pardo Bazán.Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Condesa Pardo Bazán.Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Alfredo García Alen.Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



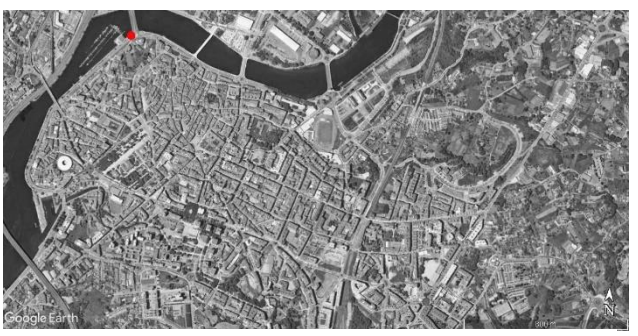
Calle Xan Guillermo. Fotografía de la autora.



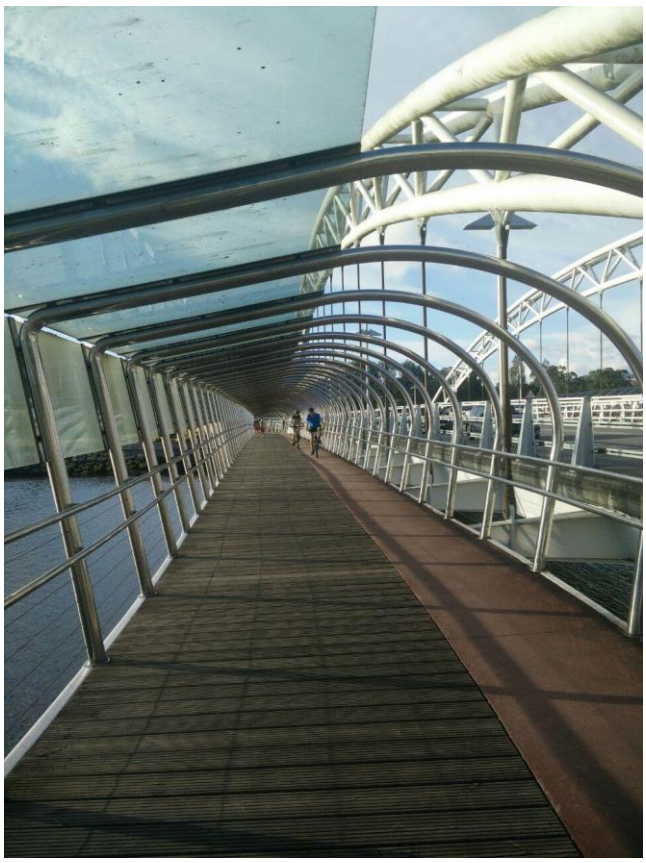
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Avenida Uruguay. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Ponte das Correntes. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Ponte das Correntes. Fotografía de la autora.



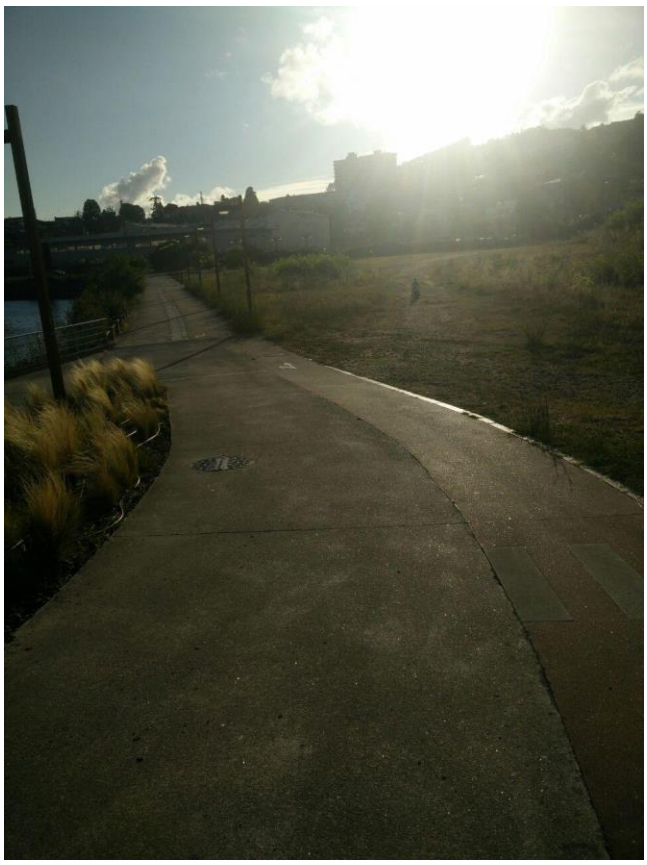
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



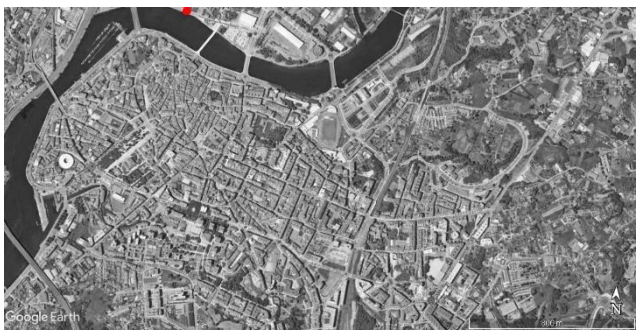
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



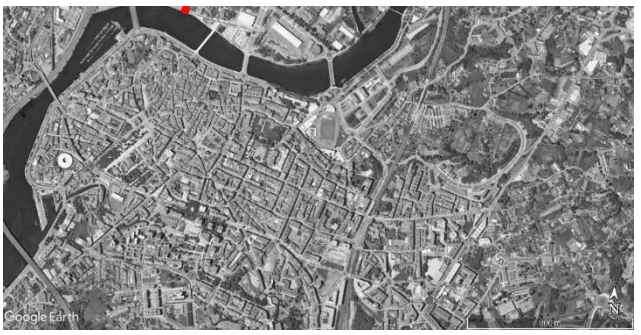
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



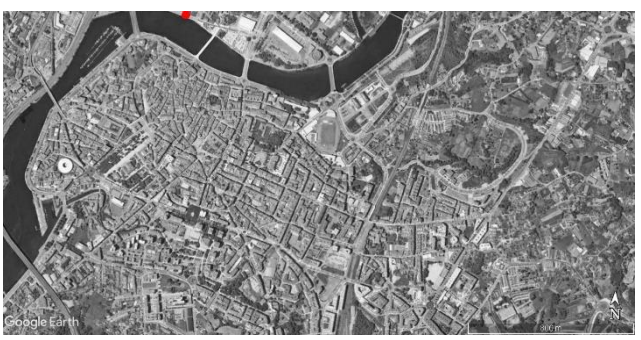
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



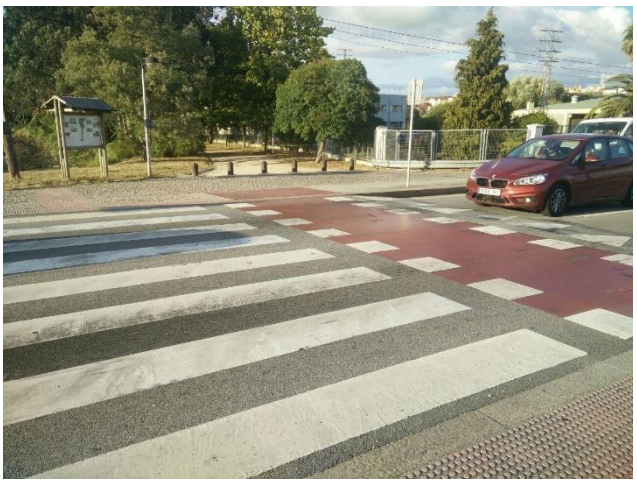
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



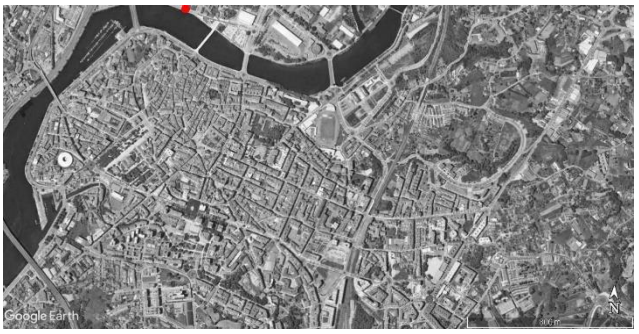
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



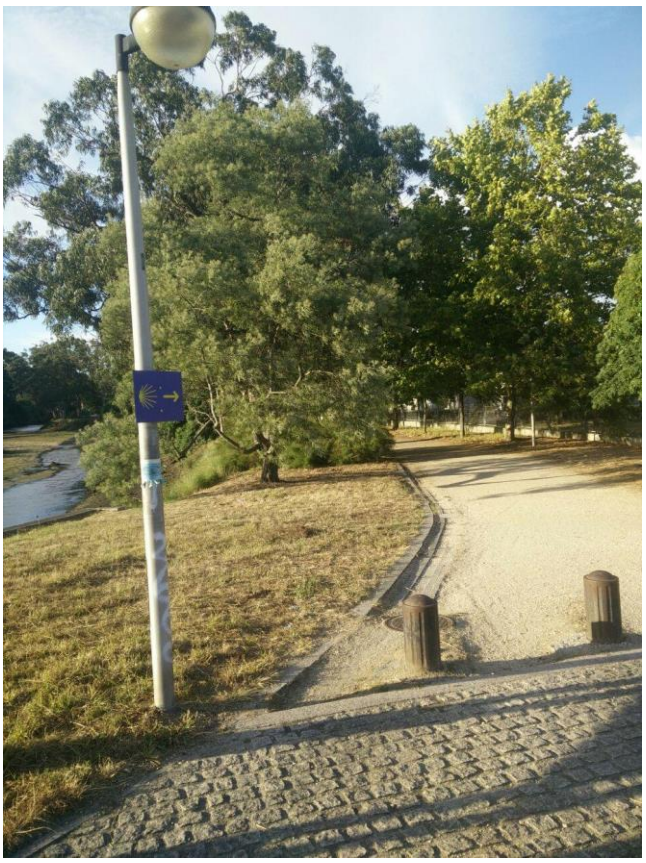
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



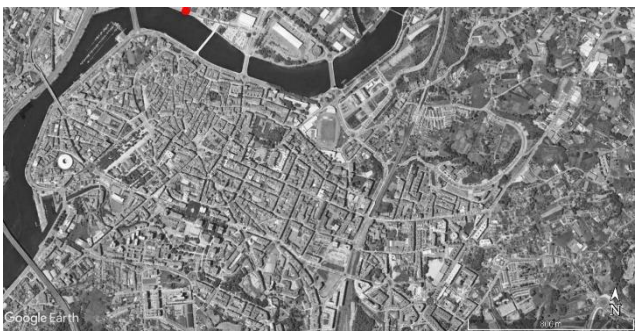
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



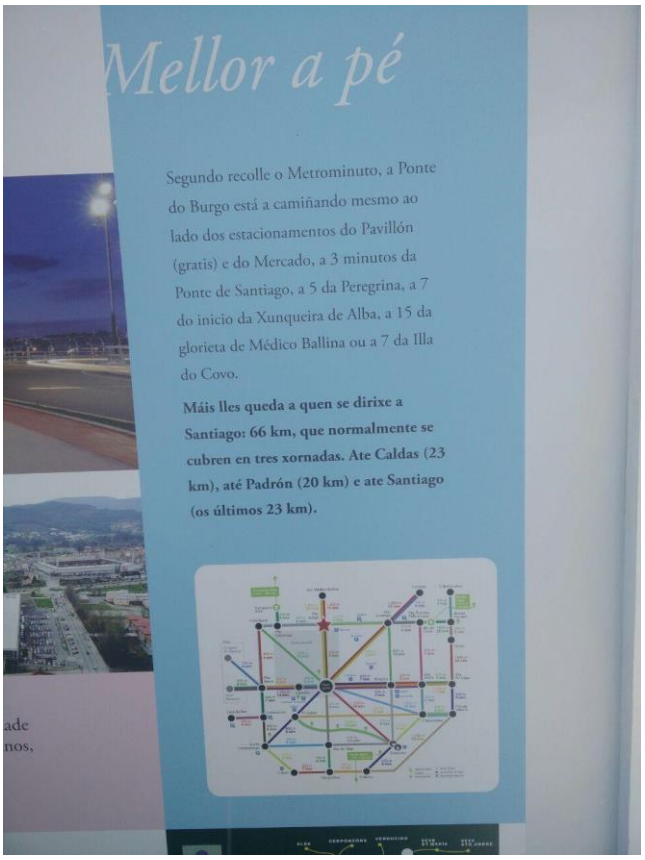
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



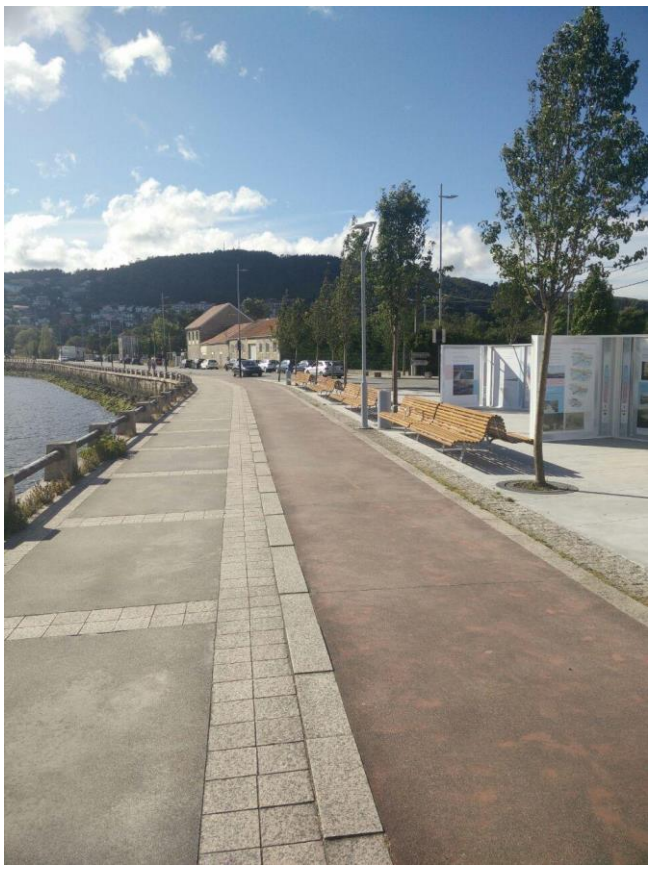
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



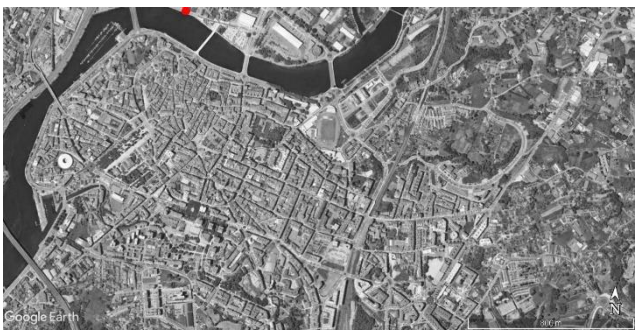
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Cartel promocional de la movilidad peatonal de la ciudad de Pontevedra en Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora



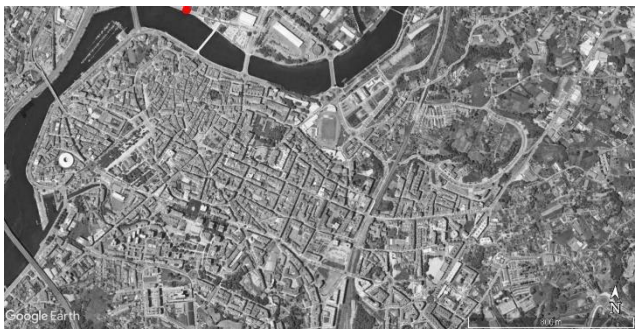
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



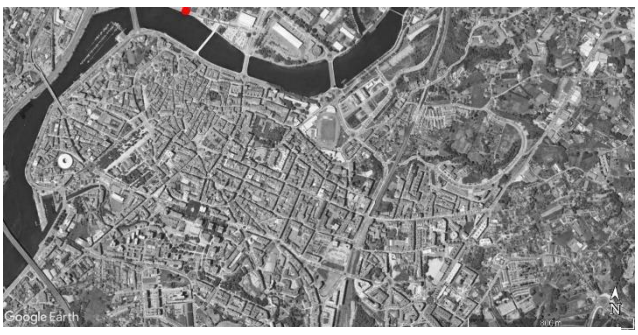
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



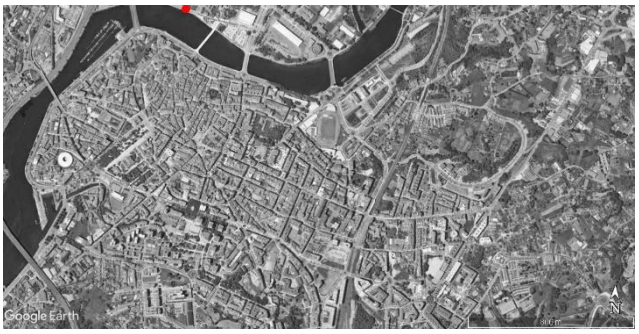
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



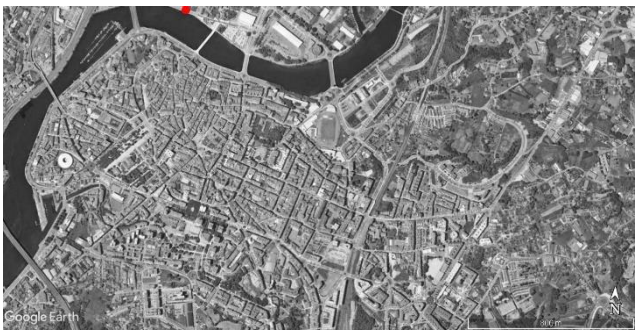
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



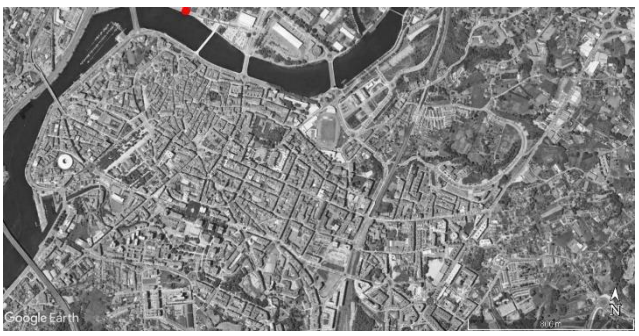
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



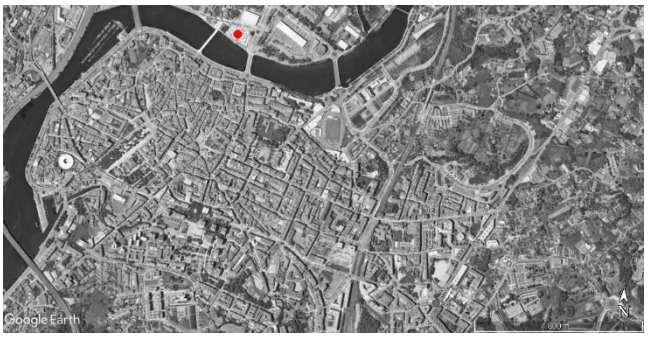
Paseo Domingo Fontan. Fotografía de la autora.



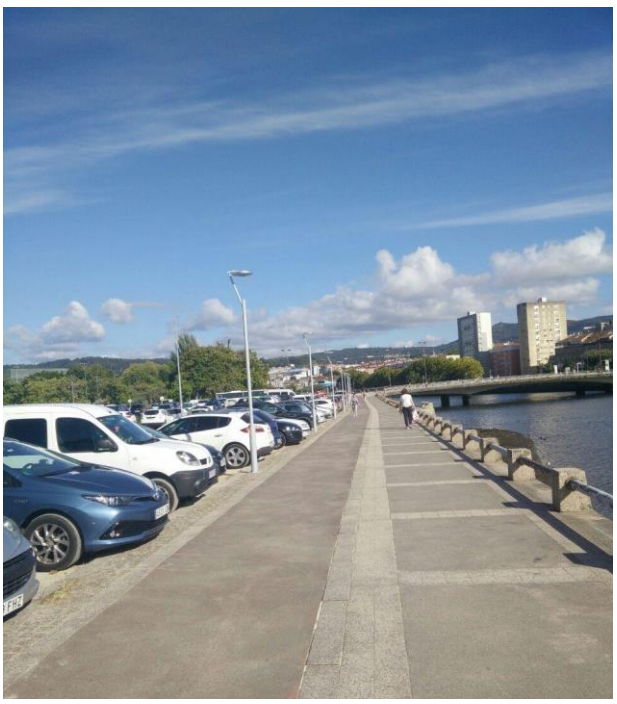
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



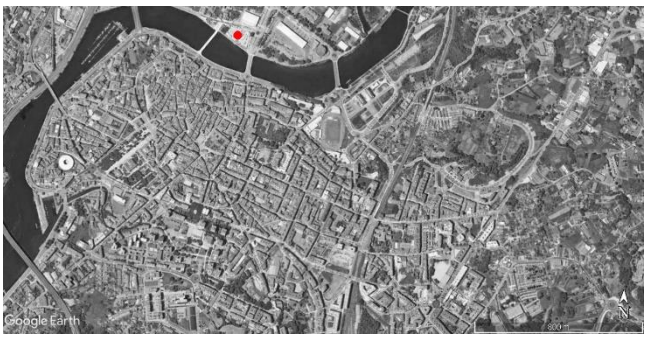
Aparcamiento disuasorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



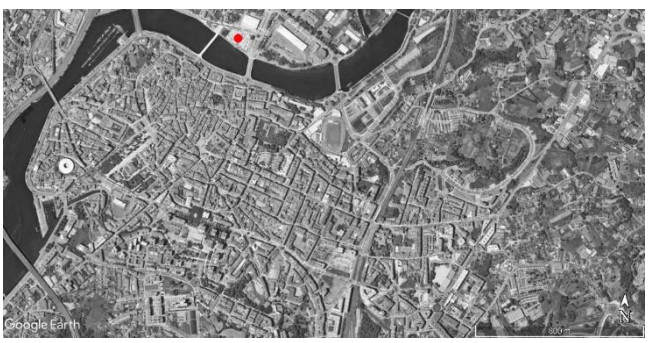
Aparcamiento disuasorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



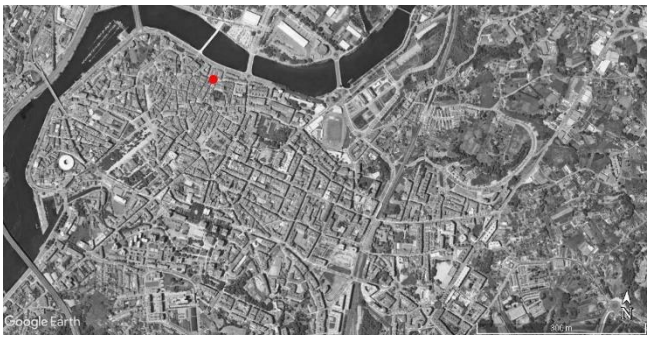
Aparcamiento disuasorio. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



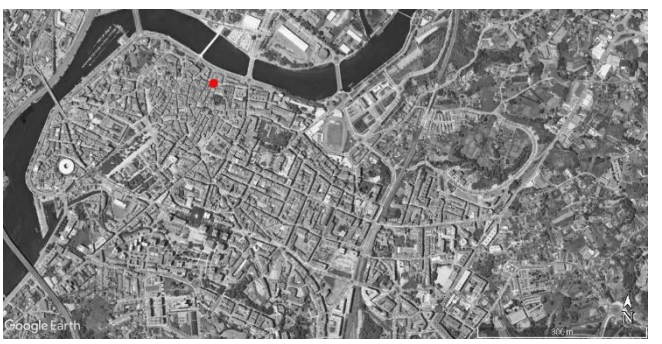
Calle Serra. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



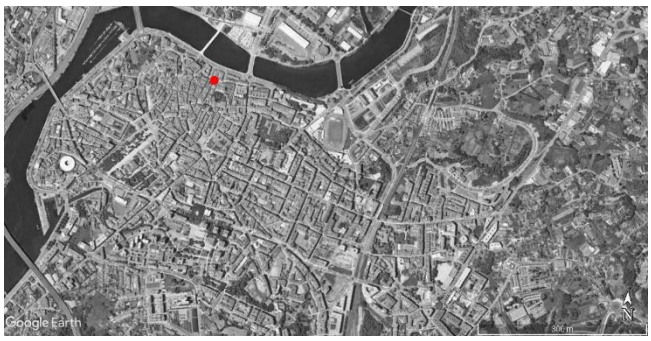
Calle Serra. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Serra. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Plaza de Méndez Nuñez. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



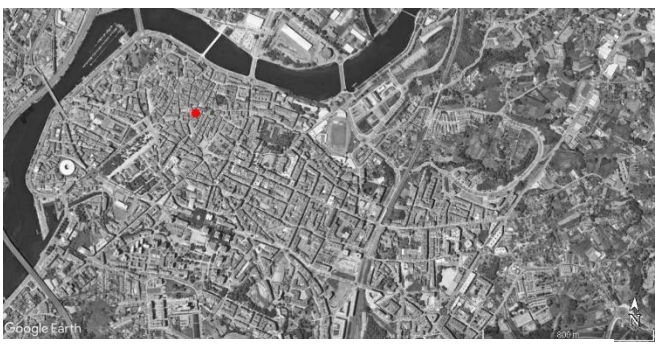
Calle Sarmiento. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



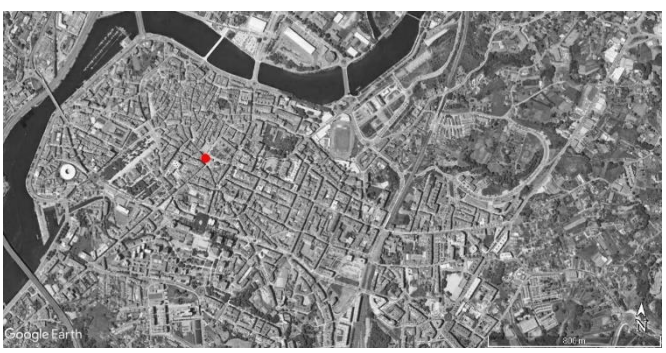
Calle Marqués Aranda. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Plaza Curros Enríquez. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



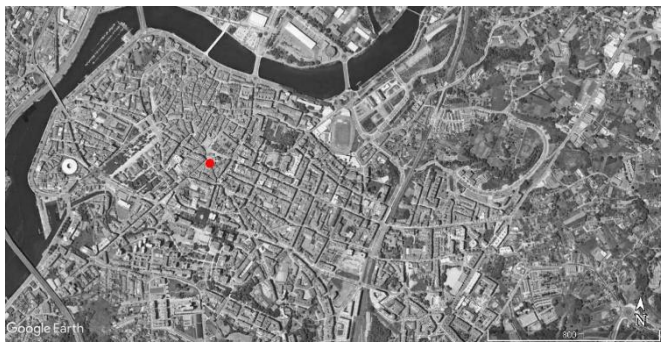
Plaza Curros Enríquez. Fotografía de la autora.



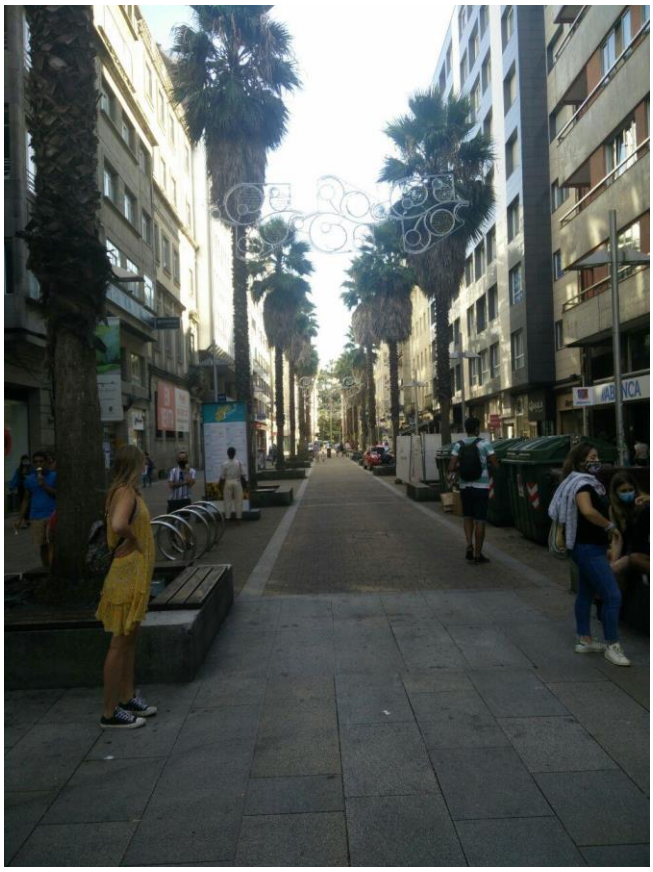
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



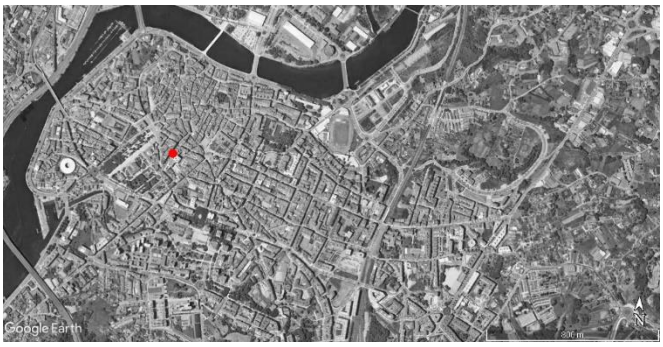
Plaza Curros Enríquez. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



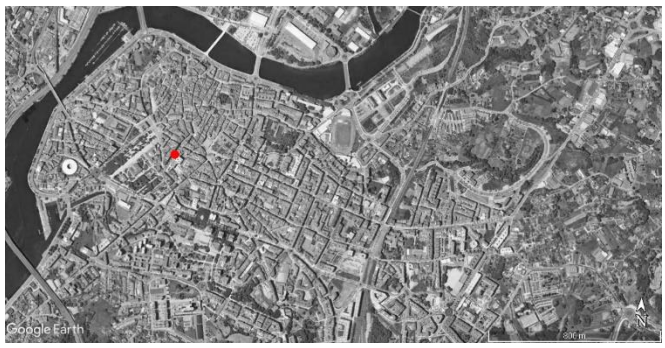
Calle Xeneral Gutiérrez Mellado. Fotografía de la autora.



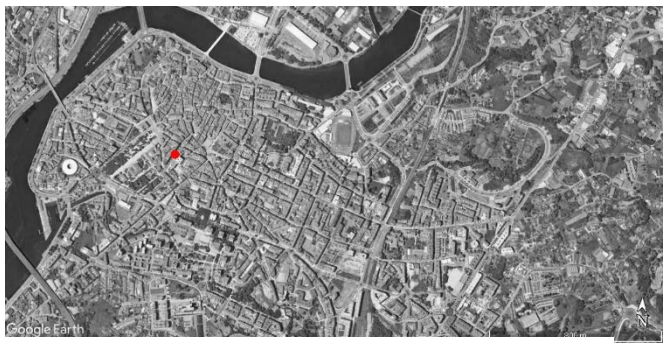
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Xeneral Gutiérrez Mellado. Fotografía de la autora.

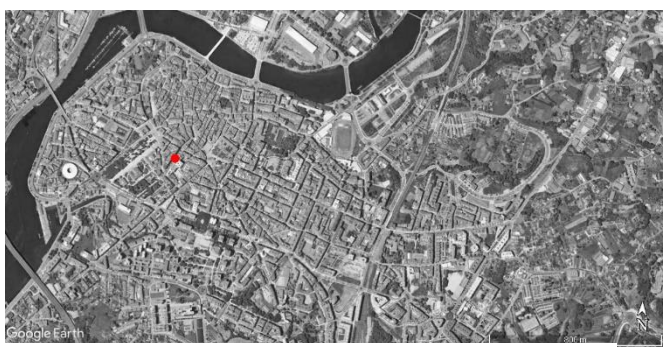


Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

Calle Xeneral Gutiérrez Mellado. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

Calle Xeneral Gutiérrez Mellado. Fotografía de la autora.



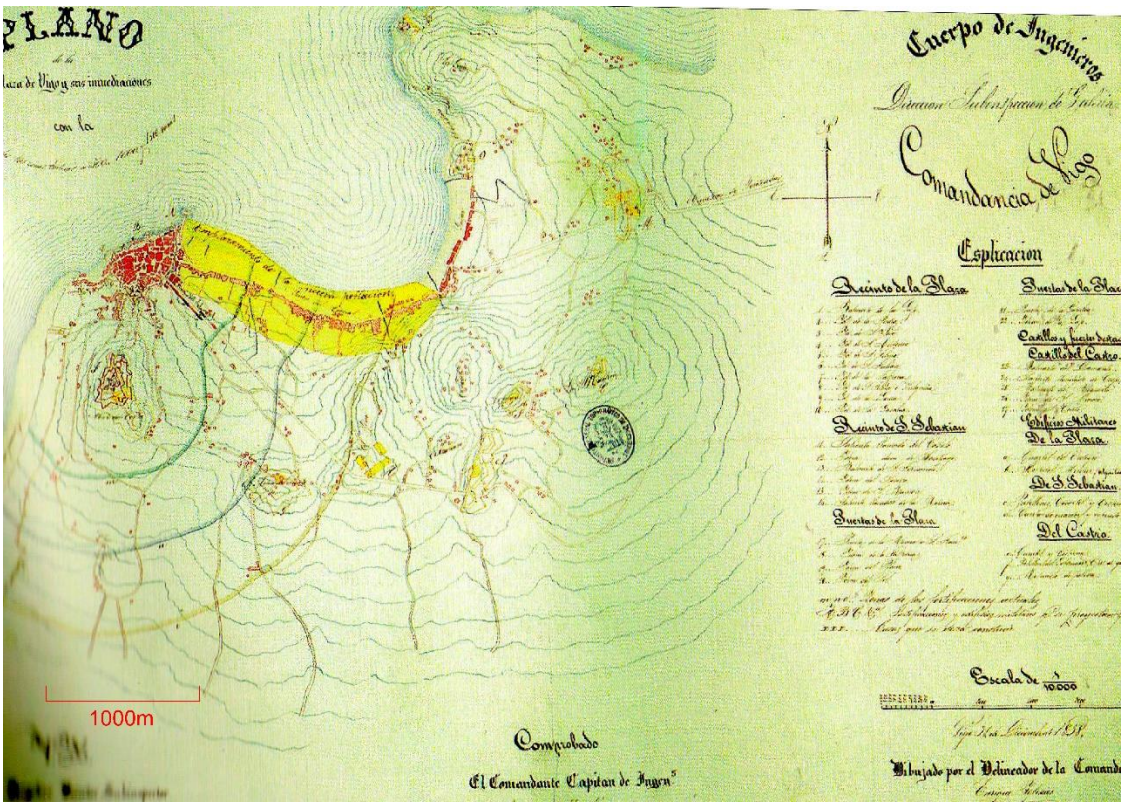
Plaza de España. Fotografía de la autora



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

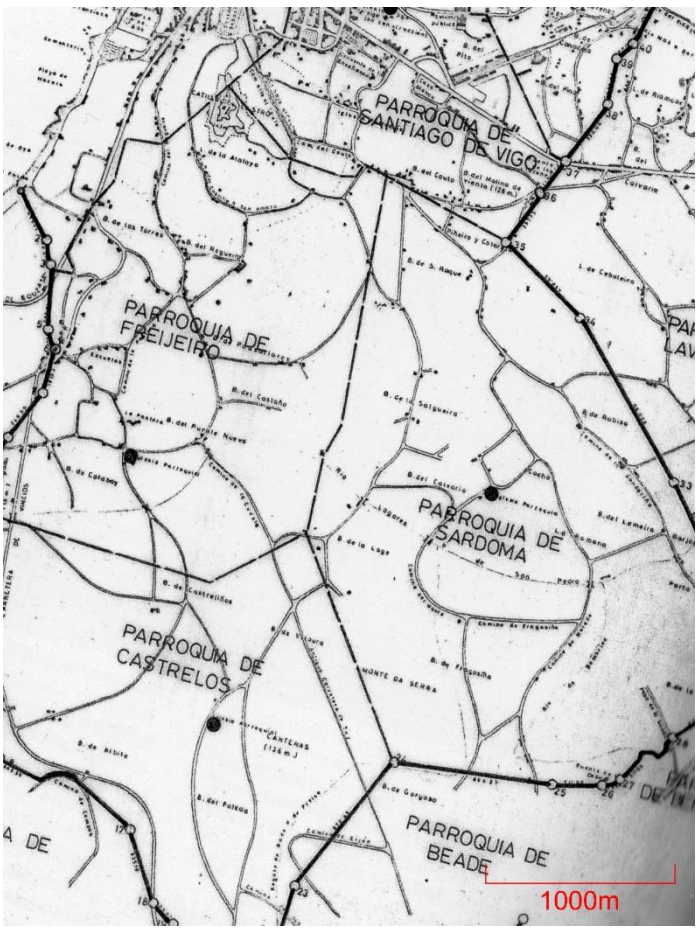
2. PLANOS Y FOTOGRAFÍAS HISTÓRICAS DEL BARRIO DE SAN ROQUE DE VIGO

1858



Plano de Vigo de 1858. Escaneado del libro “Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo”, J.L. Pereiro Alonso (2017), página 31.

1894



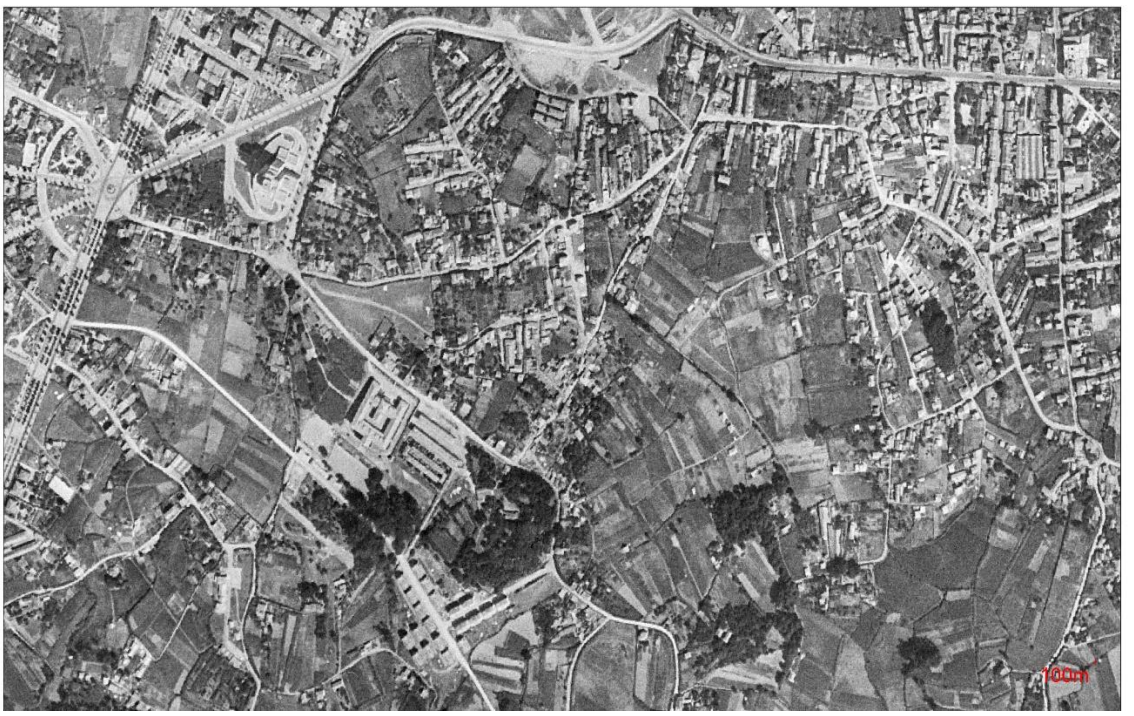
Extracto de “Mapa de parroquias del término municipal de Vigo”. Escaneado del libro “Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo”, J.L. Pereiro Alonso (2017), página 50.

Vuelo americano 1944-1946



Fotografía aérea. Instituto Geográfico Nacional

Vuelo americano 1956-1957



Fotografía aérea. Instituto Geográfico Nacional

Plaza de Santa Rita antes de 1961



Capilla de San Honorato del siglo XVIII, derribada en 1961. Extraída de la revista de la “Asociación Veciños San Roque”.

Plano de Manuel Cominges de 1957

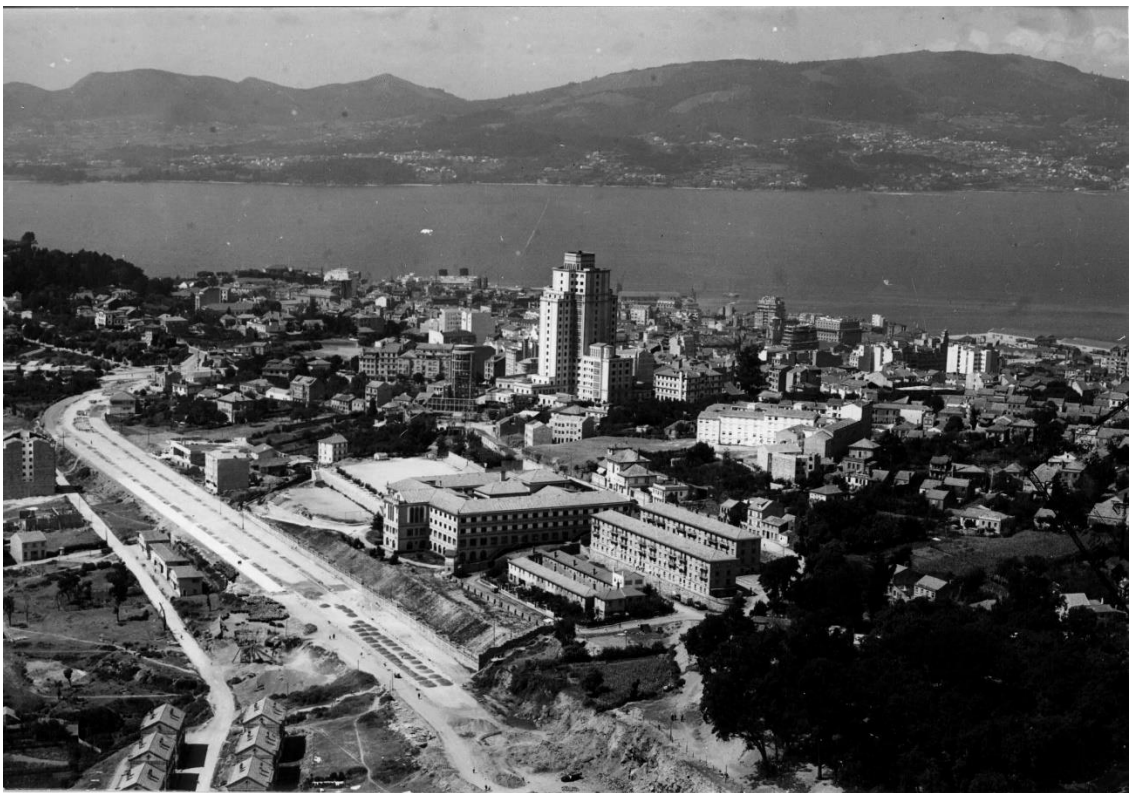


Mapa de Vigo. Extraído de “PERI 11-01 San Roque A Memoria Informativa, mayo 2004” (página 7)

Fotografías aproximadamente 1961-1963 (PGO72)



Fotografía aérea. Extraída del Plan General de Ordenación de 1972



Fotografía aérea. Extraída del Plan General de Ordenación de 1972



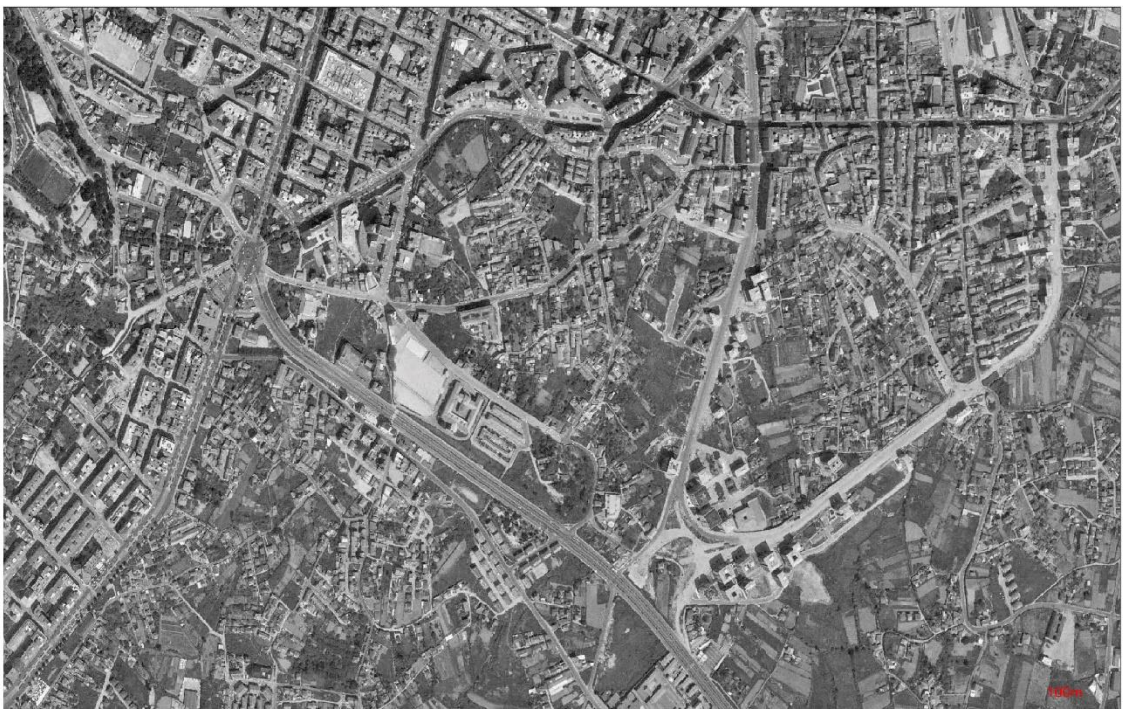
Fotografía aérea. Extraída del Plan General de Ordenación de 1972

Fotografía aérea del Plan General de Ordenación de 1972



Fotografía aérea. Extraída del Plan General de Ordenación de 1972

Vuelo nacional 1980-1986



Fotografía aérea. Instituto Geográfico Nacional

Vuelo PNOA 2004



Fotografía aérea. Instituto Geográfico Nacional

Vuelo PNOA 2017



Fotografía aérea. Instituto Geográfico Nacional

3.FOTOGRAFÍAS DE LA AUTORA DEL BARRIO DE SAN ROQUE (2020)

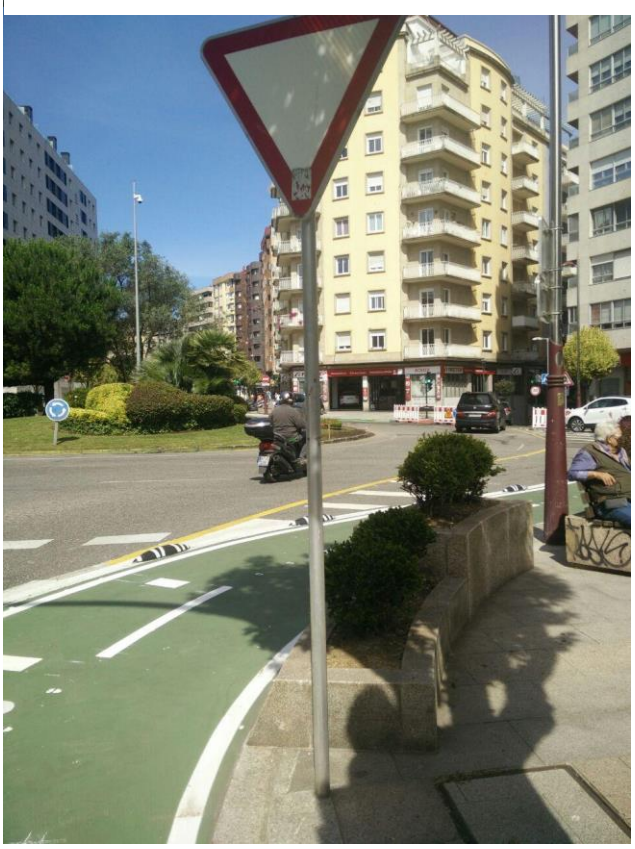
3.1 Calle Pizarro



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



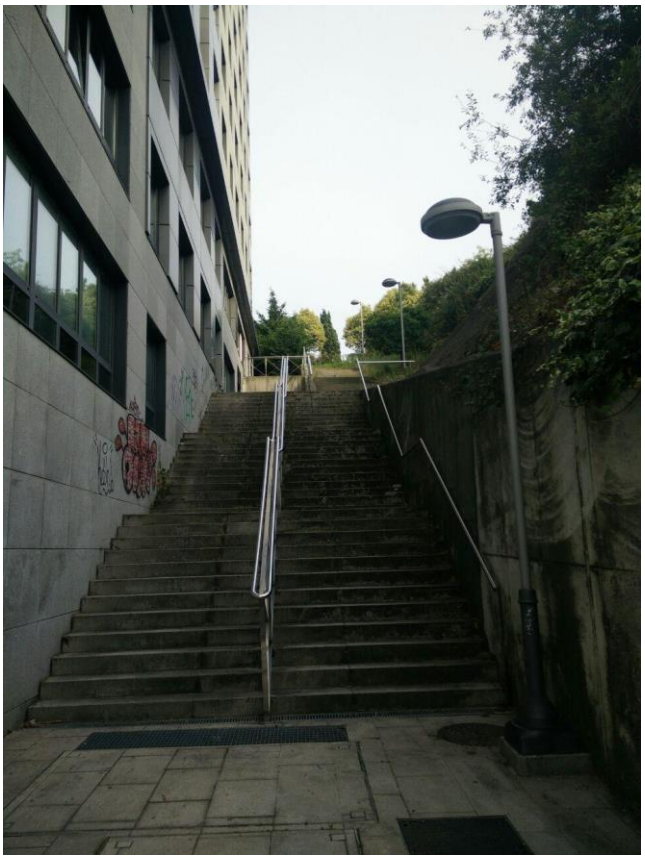
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Escaleras de acceso al parque del barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

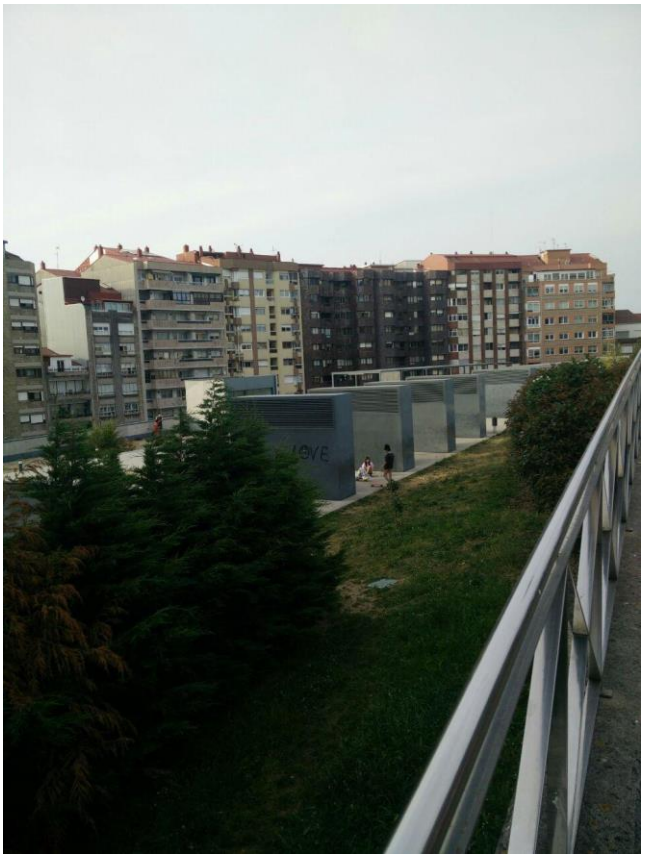


Escaleras de acceso al parque del barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.2 Parque del barrio de Rivadavia



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.3 Barrio de Rivadavia



Calle barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



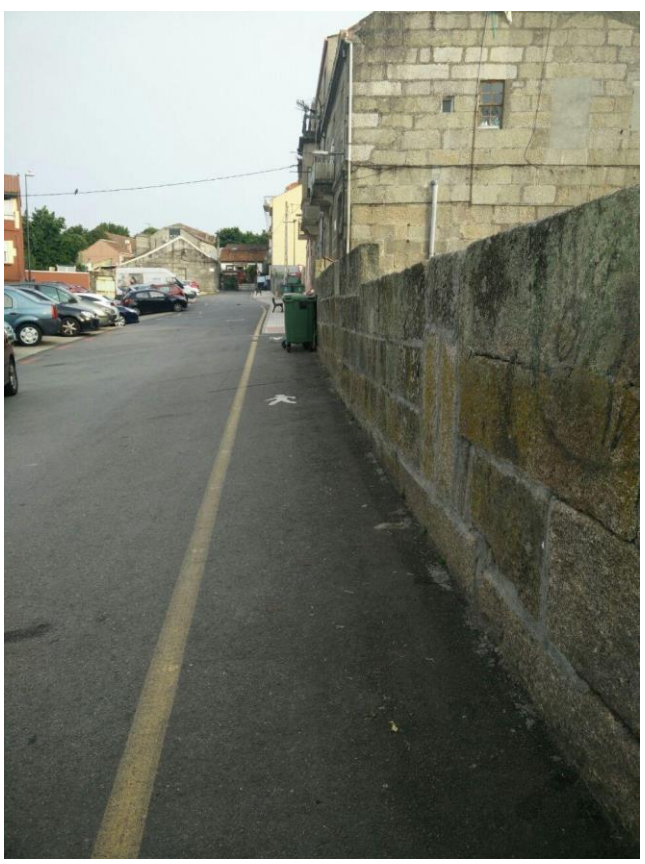
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



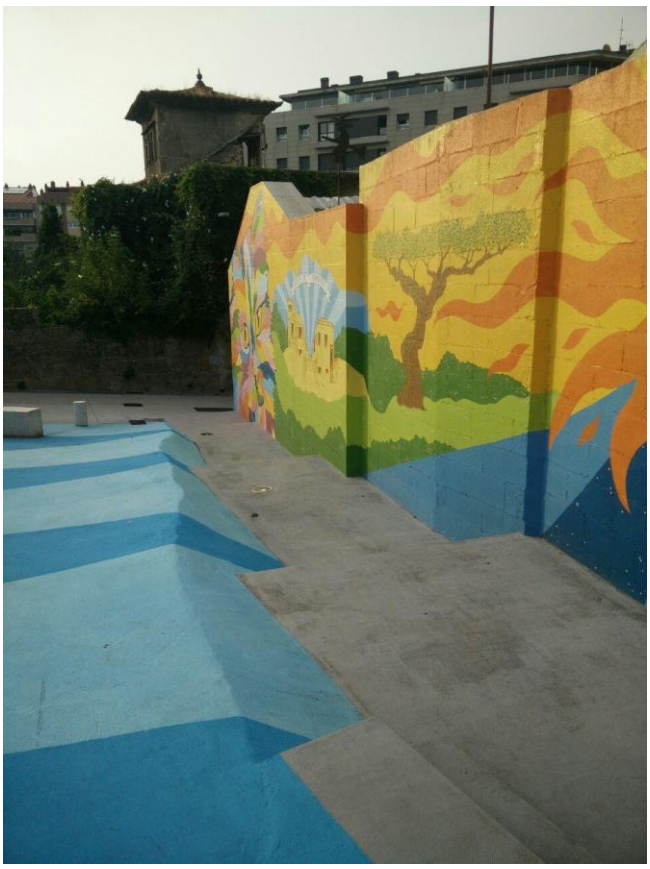
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



2ª Travesía barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



2ª Travesía barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



2ª Travesía barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



2ª Travesía barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Travesía da Churrera. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Colombia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



2ª Travesía Barrio de Rivadavia escaleras de acceso a calle Colombia. Fotografía de la autora.



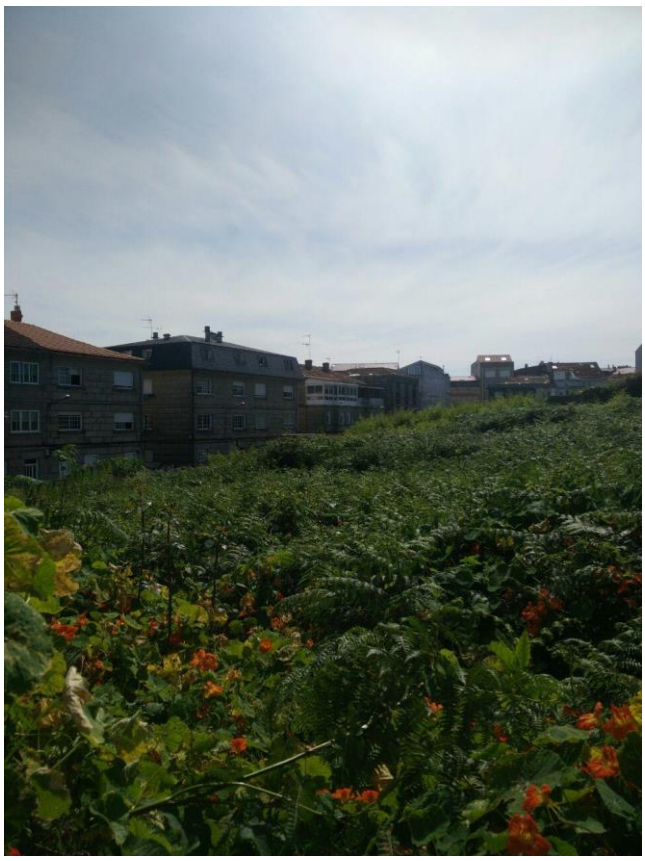
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Travesía Couto Piñeiro. Fotografía de la autora.



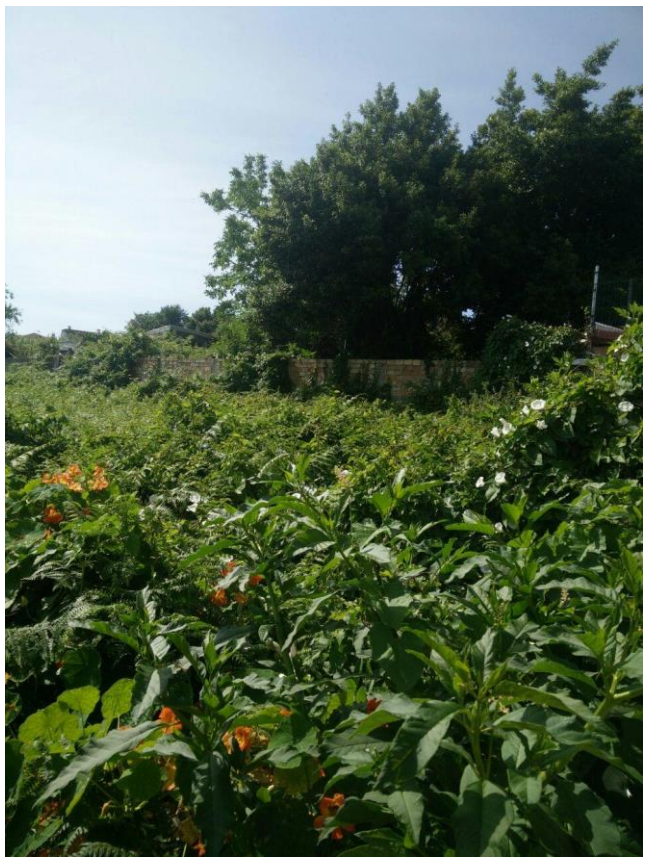
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Parcela abandonada. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Parcela abandonada. Fotografía de la autora.



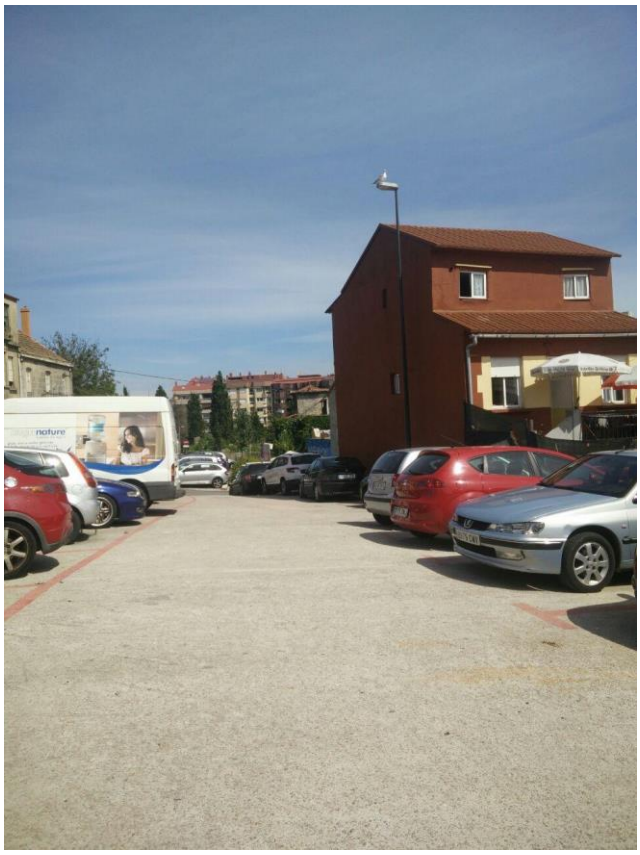
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Hortelana Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Aparcamiento de la calle Barrio de Rivadavia.
Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



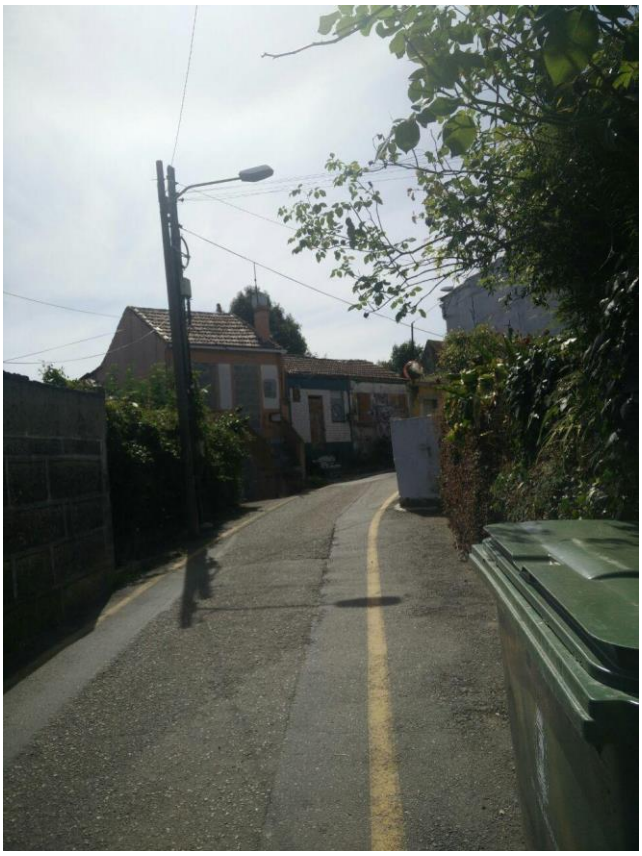
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Hortelana. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Travesía do Forno. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Parcela abandonada. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Parcela abandonada. Fotografía de la autora.



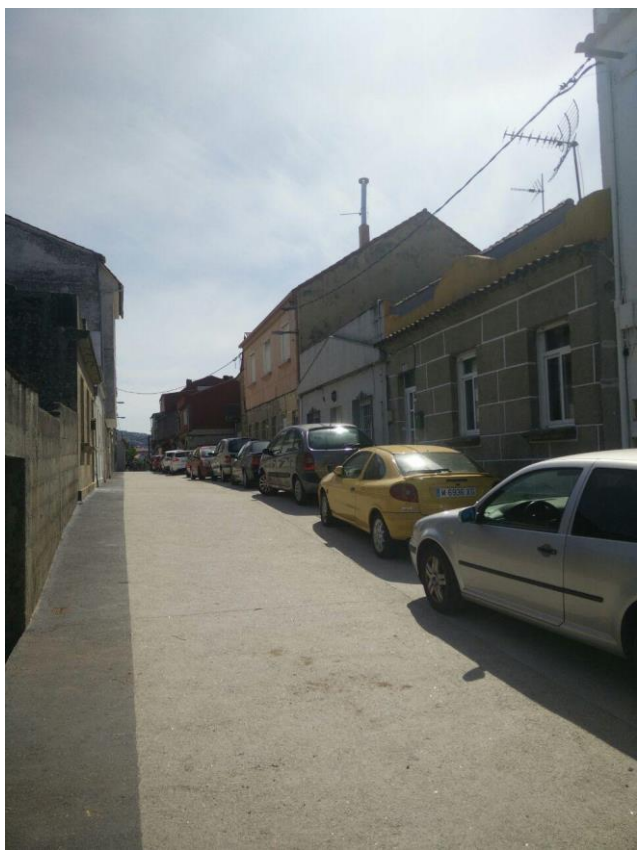
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Parcela abandonada. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Travesía do Forno. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Travesía Calazas. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



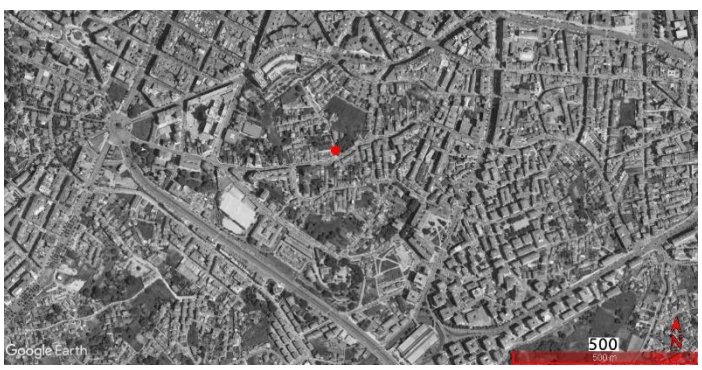
Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Calle Barrio de Rivadavia. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.4 Calle Vázquez Varela



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.5 Parque de “Propuesta de ampliación residencia Almirante Vierna 1983”



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

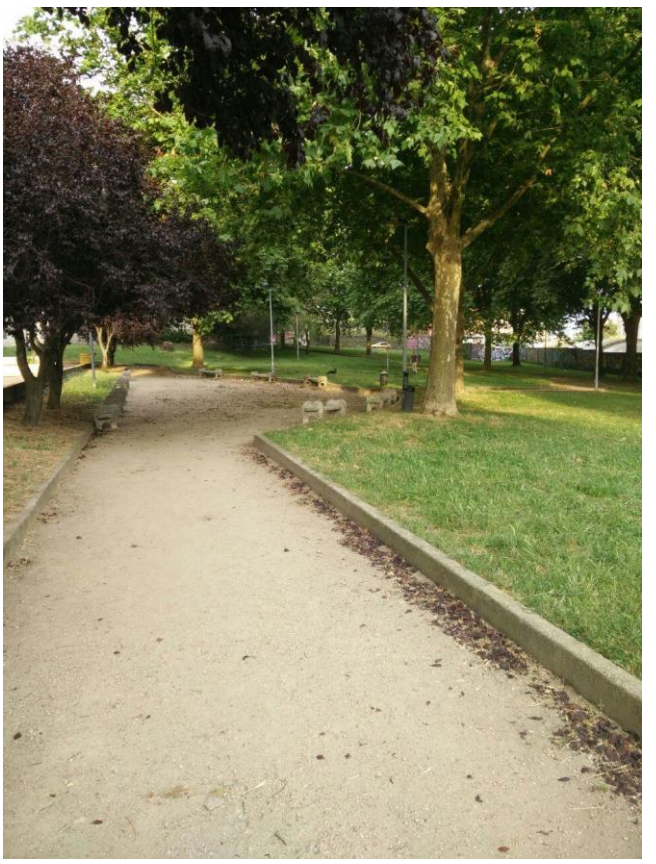


Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.6 Parque de Plaza de Santa Rita



Fotografía de la autora.



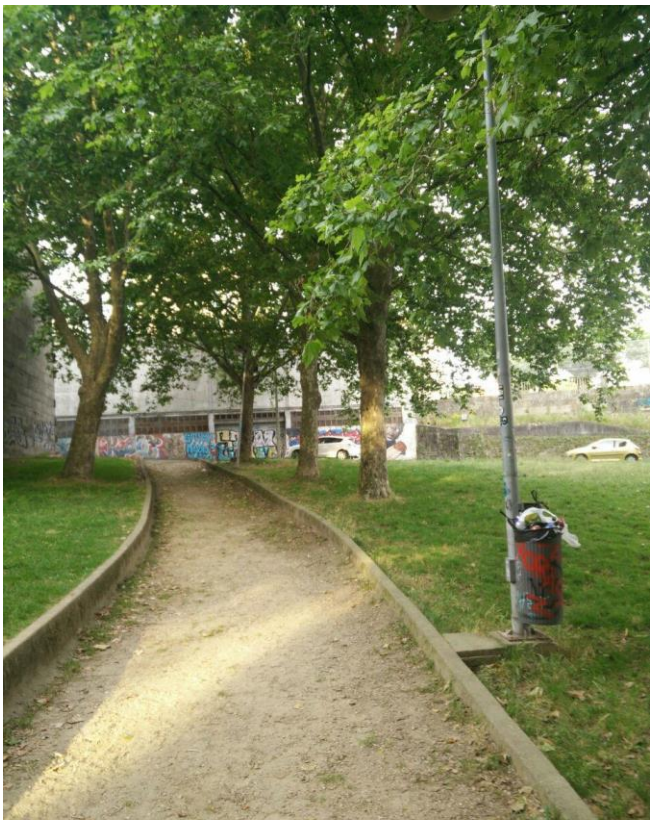
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



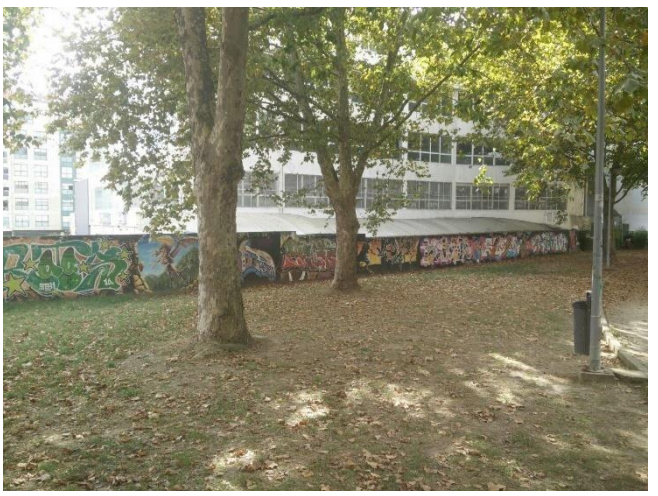
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



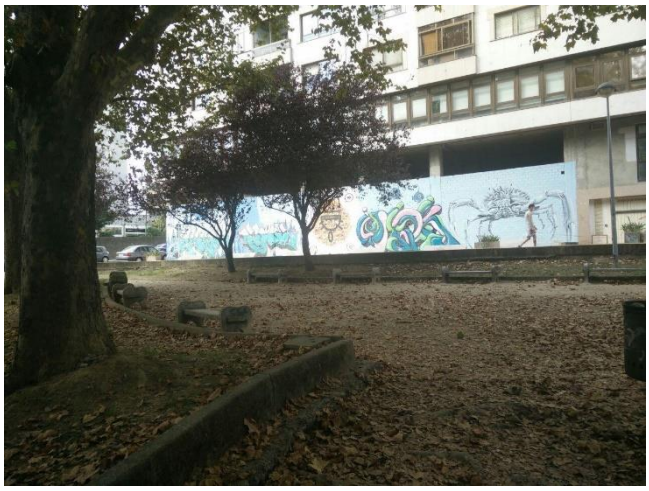
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.7 Calle Padre Feijóo

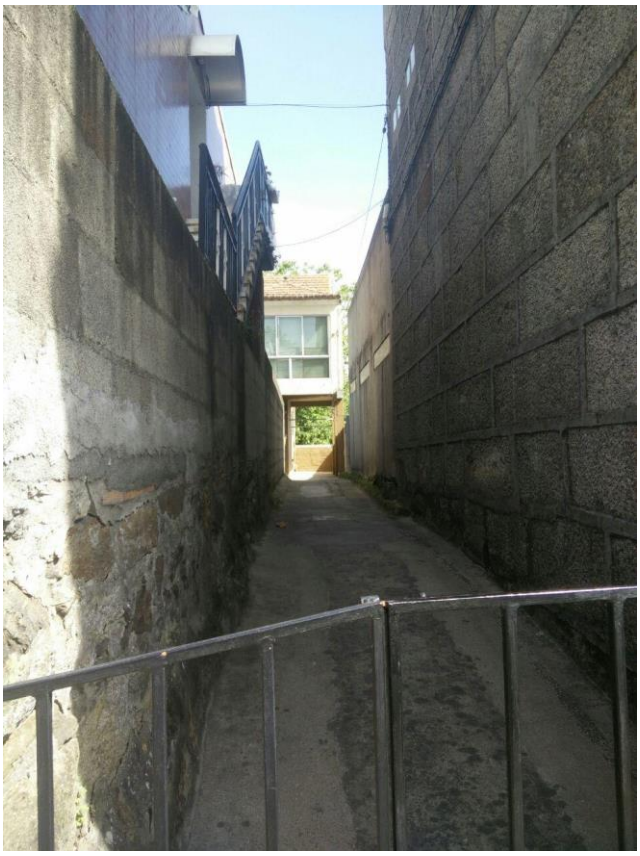


Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

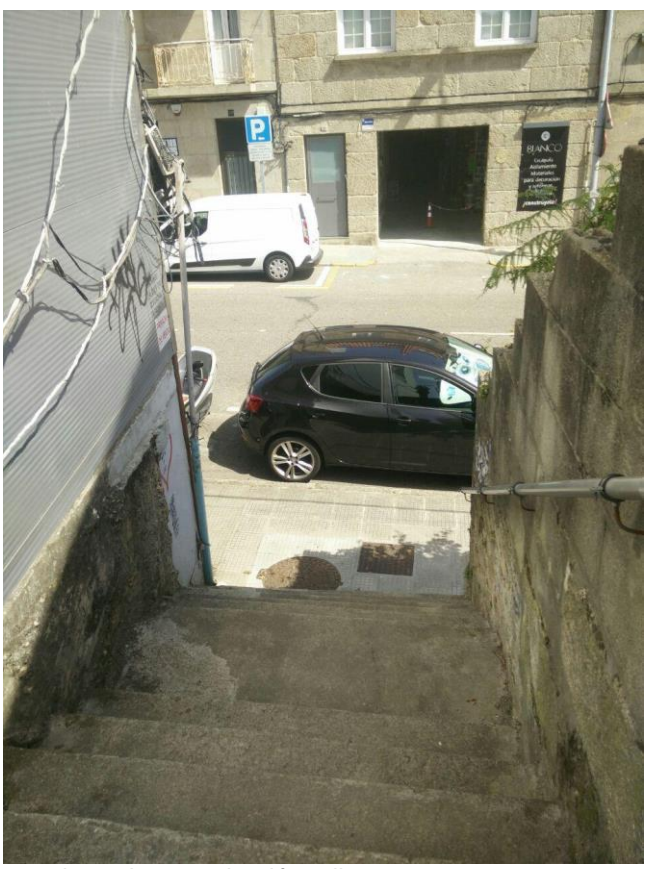
3.8 Calle Couto San Honorato



Fotografía de la autora.



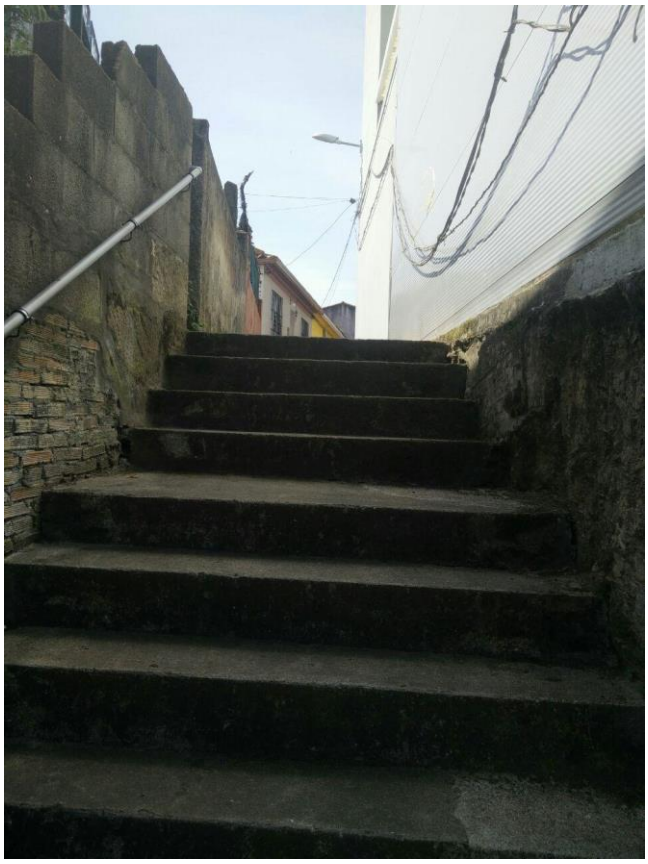
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Escaleras de comunicación calle Couto San Honorato con el Camino Privado da Veiga. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Escaleras de comunicación calle Couto San Honorato con el Camino Privado da Veiga. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Camino Privado da Veiga. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Camino Privado da Veiga. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Túnel de comunicación calle Couto San Honorato con viviendas. Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

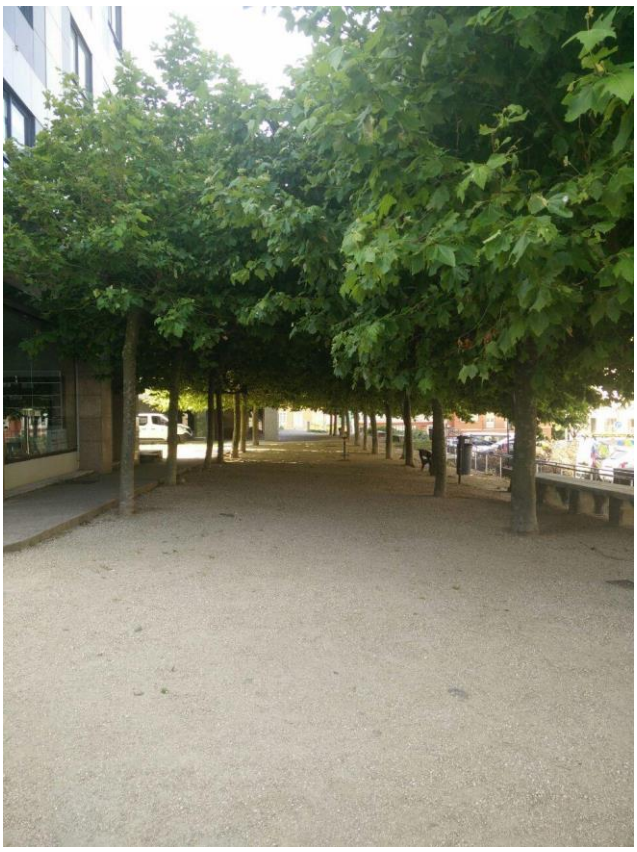


Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.9 Parque de 4º Travesía Couto San Honorato



Fotografía de la autora.



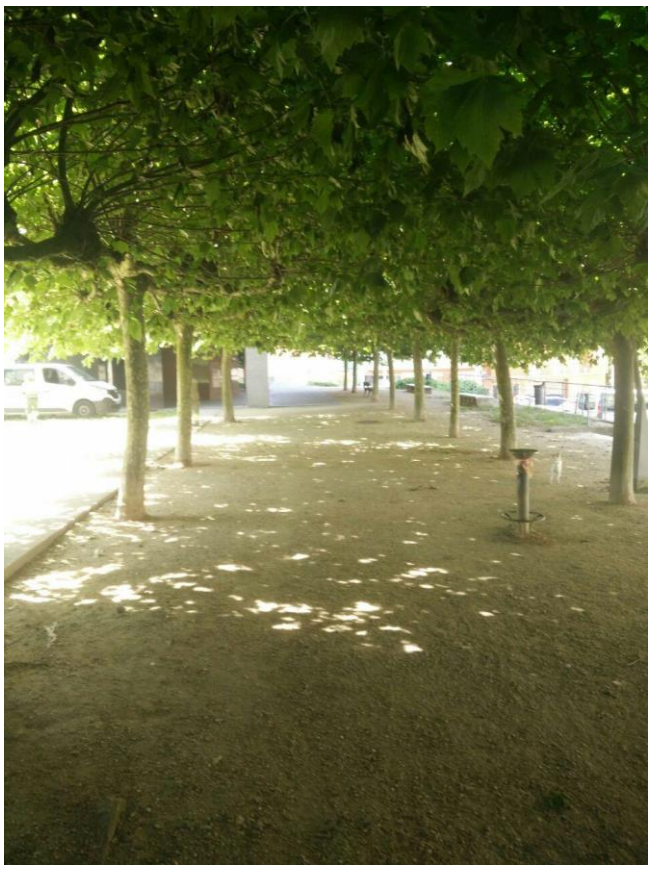
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



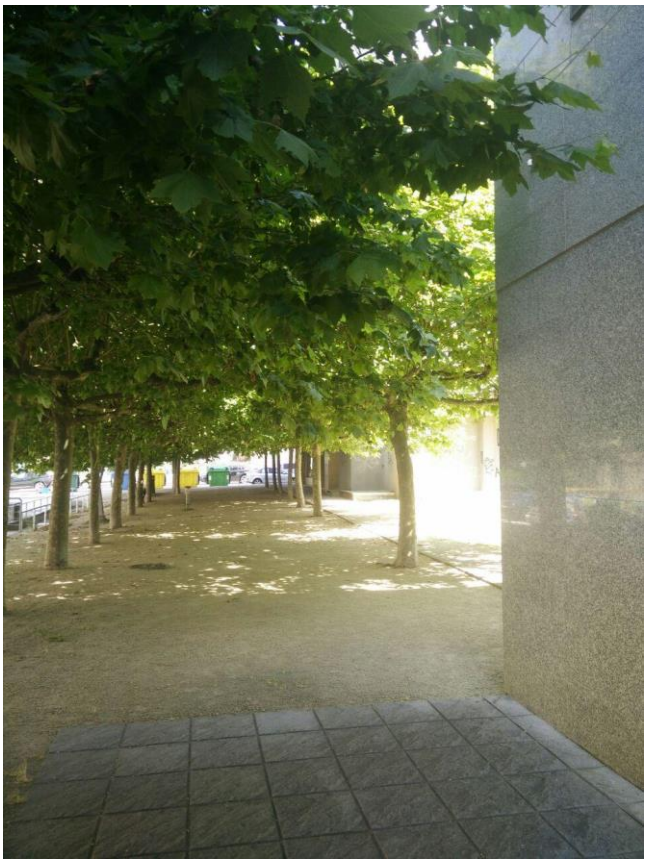
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.10 Parque entre calle Filipinas y calle Rola



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



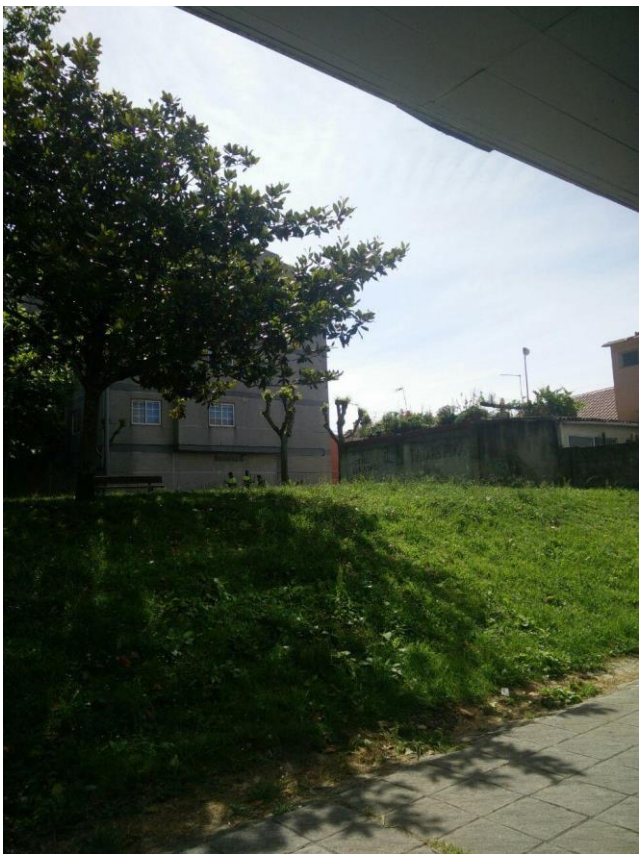
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



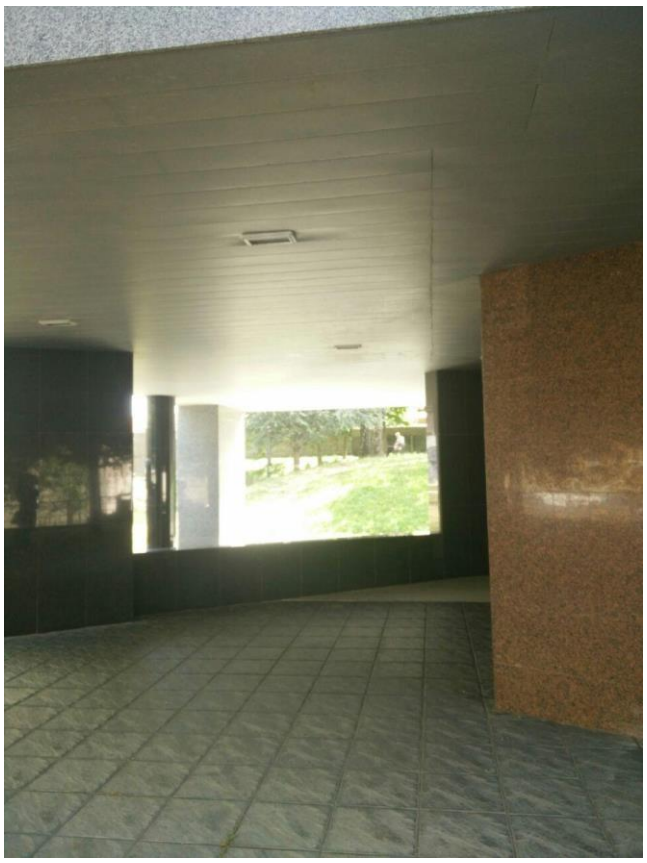
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



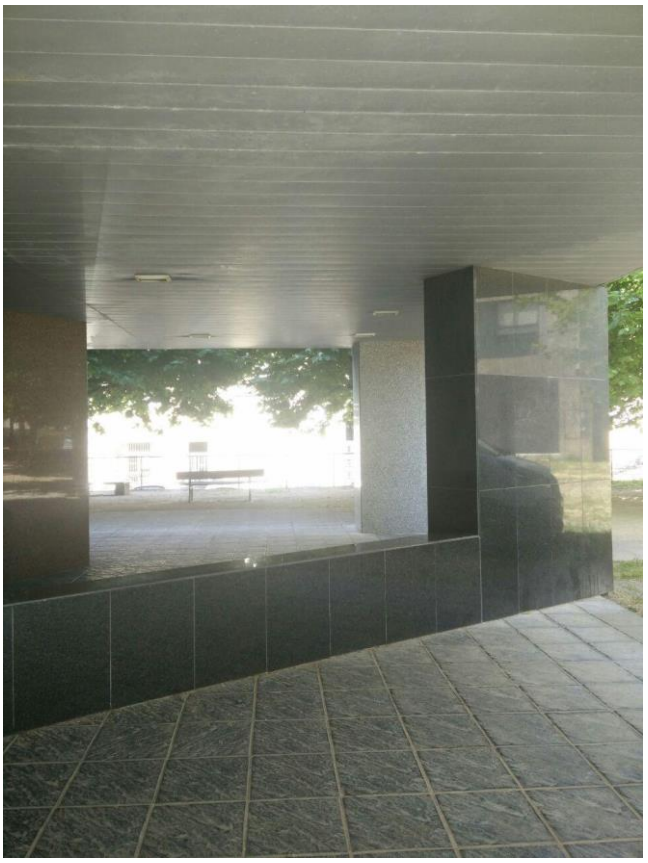
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



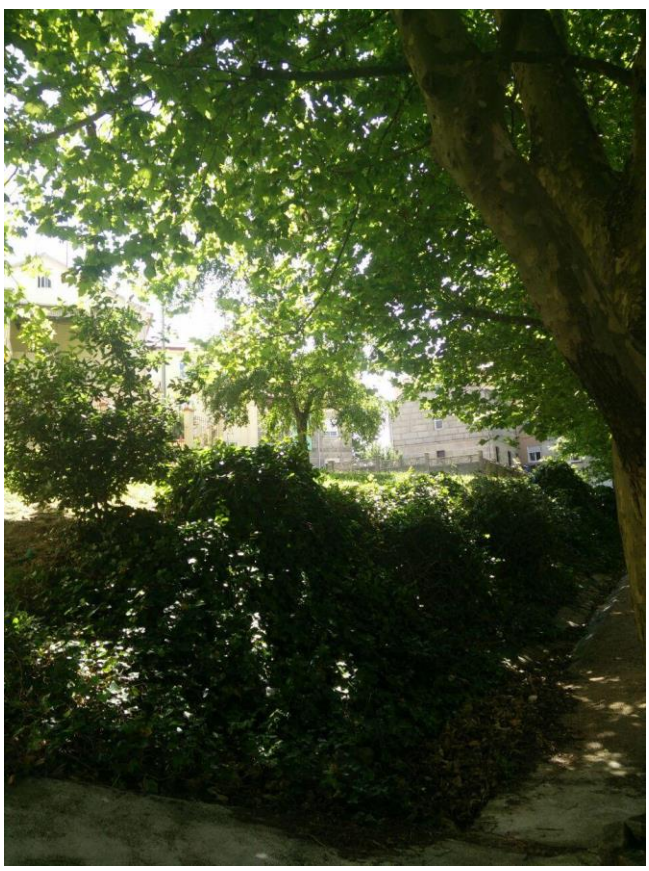
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



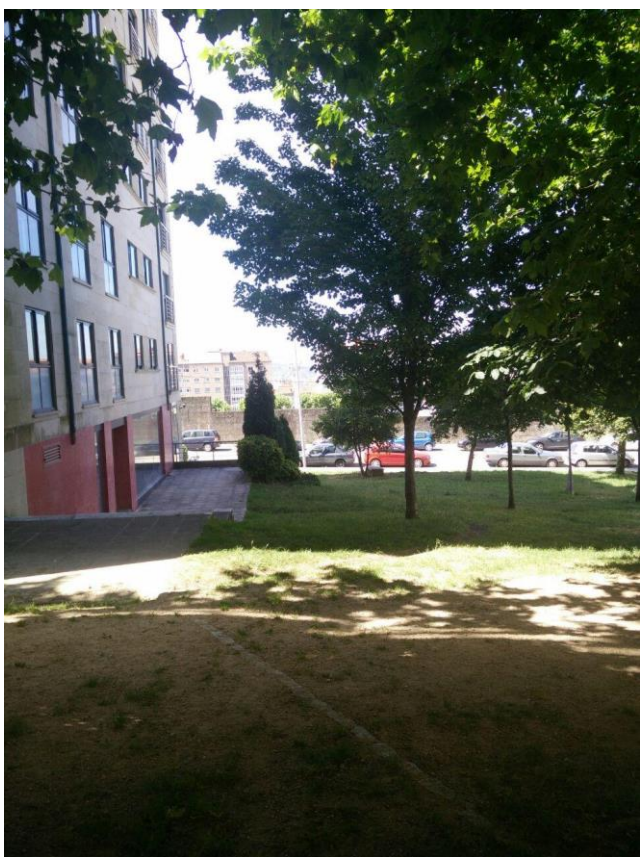
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



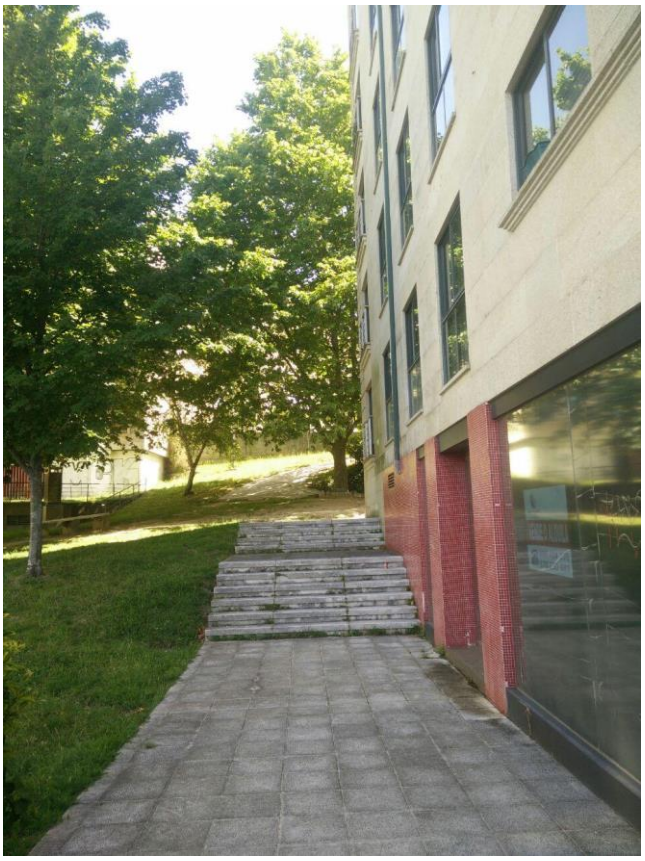
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



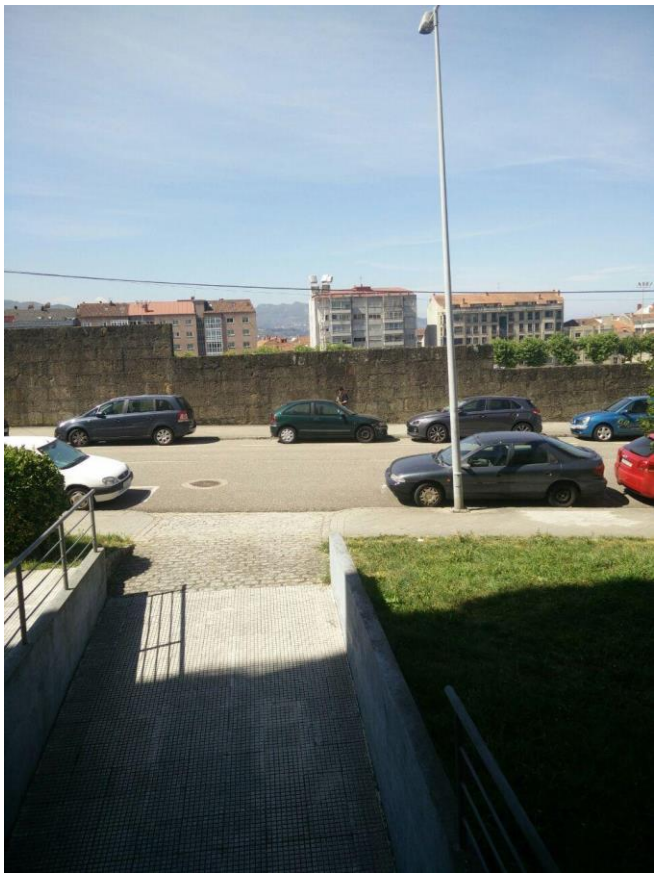
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



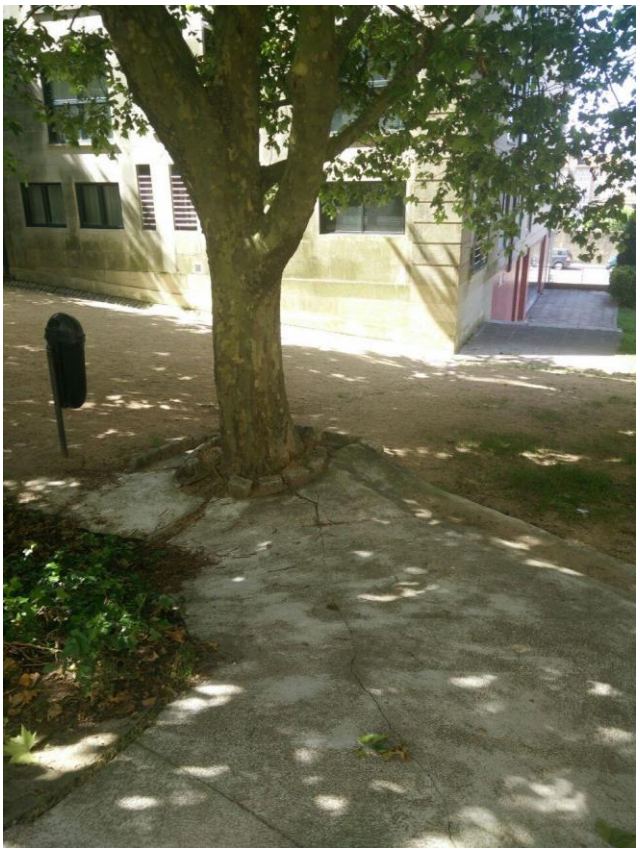
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



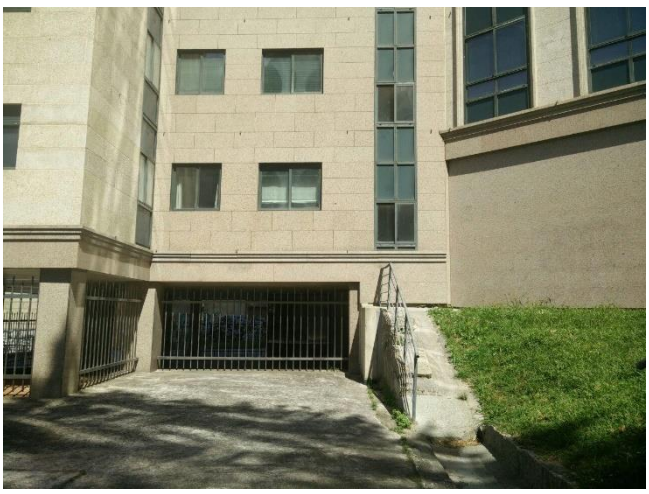
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



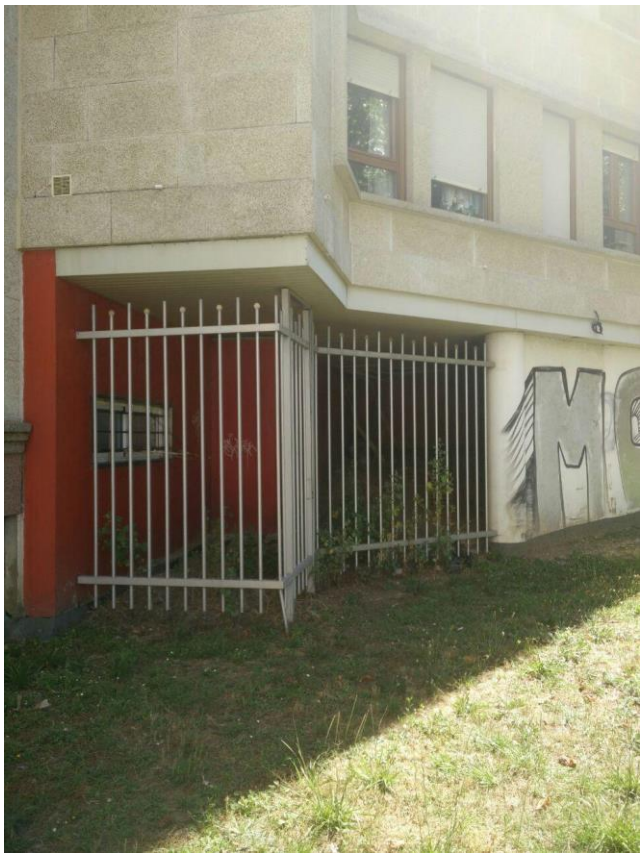
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

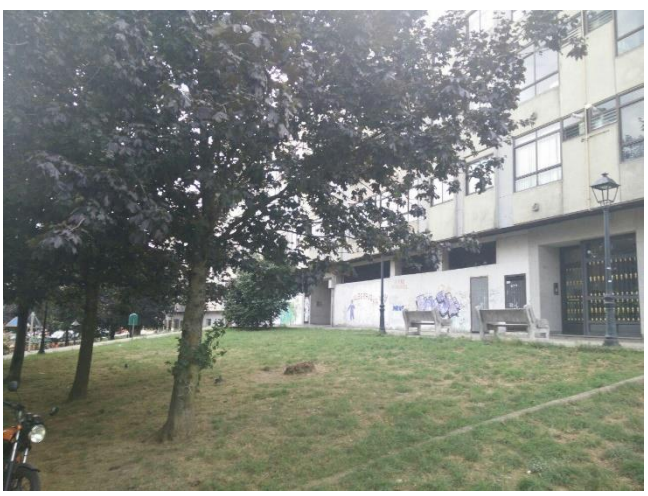


Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

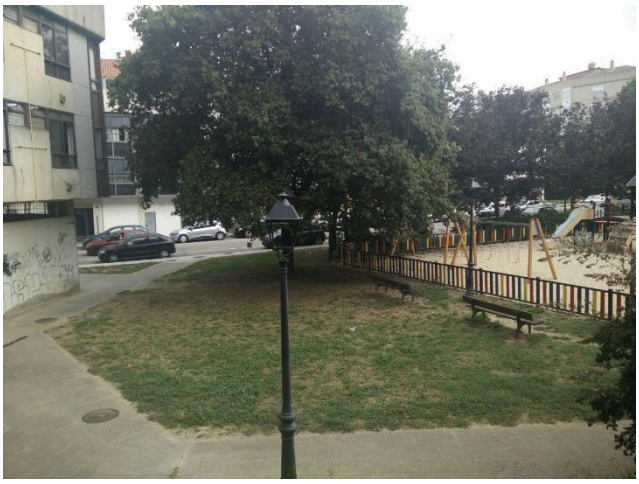
3.11 Parque entre calles Couto San Honorato y San Roque



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

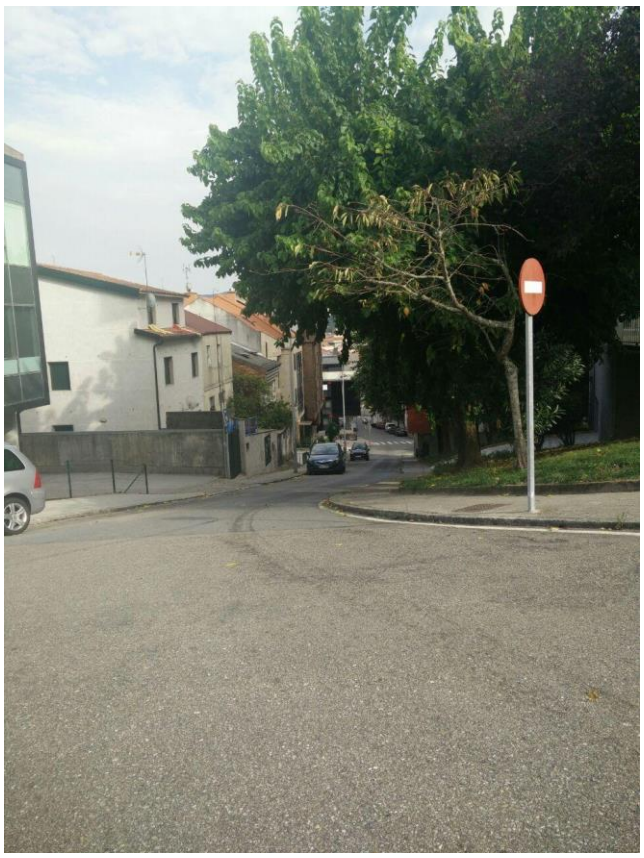


Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.12 Calle Fernando Lago Olano



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

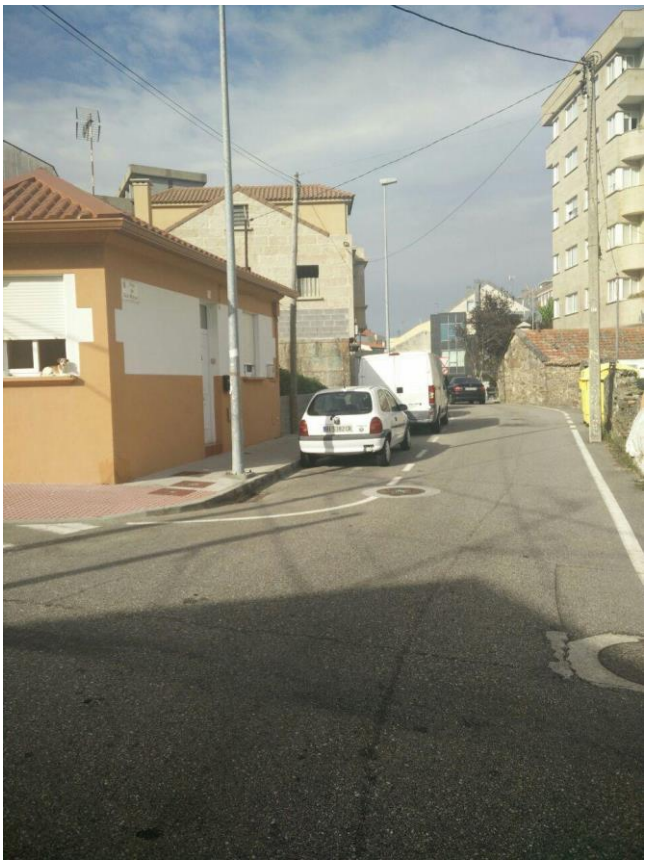
3.13 Calle San Roque



Fotografía de la autora.



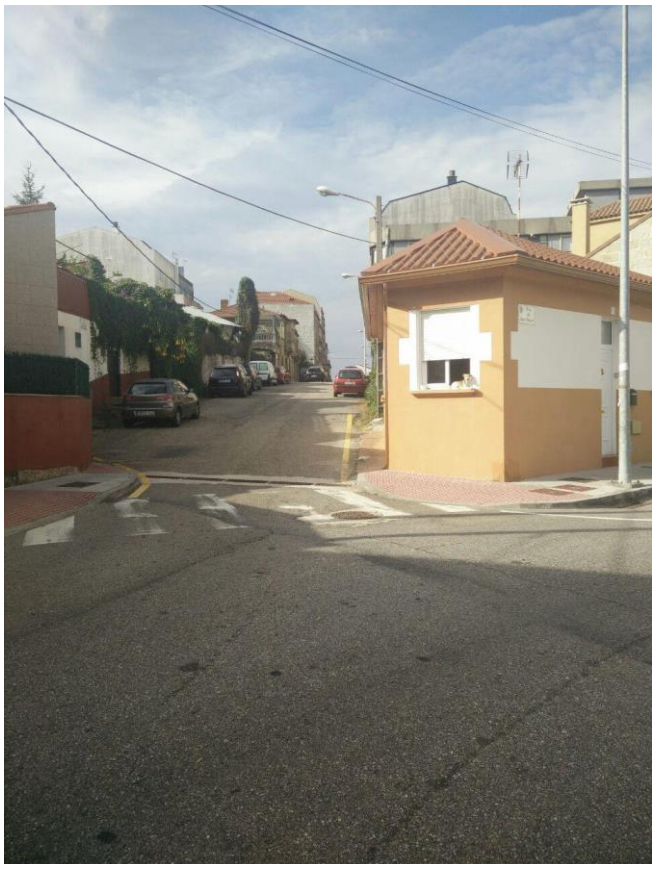
Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.14 Calle Subida da Rola





Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.15 Parque privado de uso público pazo de San Roque



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

3.16 Calle Papuxa



Fotografía de la autora.



Mapa de localización de la fotografía. Google Earth

4. CUESTIONARIOS

1

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre:..... Edad:.....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

La remodelación de mi calle, sus aceras en los últimos 20 años

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo menos?

La convivencia

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



)ispongo de parcamiento rivado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☒



No dispongo de vehículo privado ☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Jtiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [X] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre:..... Edad:.....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Escuelas estatales primaria e infantil.

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La ubicación dentro de la ciudad y lo que menos, una mayor atención de desarrollo urbanístico.

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐

ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre:..... Edad:.....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

LAS ACERAS

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

SU PROXIMIDAD A TODO EL CENTRO

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
Dispongo de aparcamiento privado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐

ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



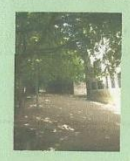
Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre:..... Edad: 70

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☒	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☐ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

GUARDERÍA en B.º RIBADAVIA - (Parcela Municipal) o CENTRO DE DÍA

ESCUELAS o INSTALACIONES DEPORTIVAS en PARCELA SERVICIOS - Plaza de STE RITA

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La TRANQUILIDAD

LO MENOS: EL ABANDONO

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



)ispongo de parcamiento rivado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☒



No dispongo de vehículo privado ☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

1.

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Aurelia Edad:.....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☑

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☑	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Aceras, paso de cebra, aparcamientos, etc.

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Los vecinos — Las casas en ruinas, abandonadas así como las fincas sin limpiar

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
)ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: BEGOÑA CARNEIRA Edad: 57

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☒	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

MEJORA DE LAS INSTALACIONES PUBLICAS (JARDINES, PARQUES ETC...

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

QUE NO ESTA MUY LEJOS DEL CENTRO Y LO QUE MENOS QUE ESTA MUY ABANDONADO...(CASAS VIEJAS, MALEZA, OCUPAS

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

 Dispongo de aparcamiento privado	 Aparco en un aparcamiento público	 Aparco en la calle	 No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



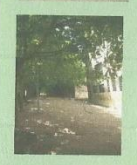
Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre:..... Edad:.....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[X]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [ ] No [X]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

No obstante acrecentar de Pizarro a C.S. Horacio

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Contenta

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☒	☐	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☑ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☐	☒

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐

ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Mª D. Dolores. Edad: —

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☒	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

MAS APARCAMIENTO PUBLICO Y GRATUITO Y ESPACIOS DE DESCANSO

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

MAS SERVICIOS Y IFT.

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☐	☒

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
)ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Elena Edad: 60

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☒	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Aceras

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Es un barrio relativamente cómodo para con cuestas

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☐ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☐ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro ☐ Bastante seguro ☐ Seguro ☐ Poco seguro ☒ Muy inseguro ☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☒



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [X] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Francisco Noguerira Vazquez Edad:

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☐	☒

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

NUESTRO BARRIO ESTÁ EN EL CENTRO DE LA CIUDAD Y COMO TAL, NO TIENE LO QUE DEBERÍA CORRESPONDERLE.

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

SUS GENTES ES LO QUE MAS ME GUSTA, JUNTO CON SU PATRIMONIO, ES LO QUE MAS ME GUSTA Y LO QUE MENOS EL TRATO QUE NOS DAN

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☒	☒	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☐	☒

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
Dispongo de aparcamiento privado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☒	☐	☐	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [2] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Isabel Gil Araujo Edad: 40

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Mejores aceras, más autobuses, mejor iluminación y más seguridad, más parques

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Los vecinos. Los cortes de agua con mucha frecuencia.

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☒ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☐ Otro ☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☐ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro ☐ Bastante seguro ☐ Seguro ☒ Poco seguro ☐ Muy inseguro ☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☒



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Jorge Edad: 69

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☐

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Transporte público, Colegio Primaria, Instalaciones deportivas, Centro de día para mayores, desarrollo zonas más degradadas y otras

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La tranquilidad, situación y ambiente de barrio que aún existe. MENOS: El deterioro, la suciedad y gamberros de algunas propiedades

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?



Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?



Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?



Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?



Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?



Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



)ispongo de parcamiento rivado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☒



No dispongo de vehículo privado ☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Mª JOSÉ Edad: 65

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

 Muy contento/a [ ]

 Contento/a [ ]

 Ni contento/a ni descontento/a [ ]

 Descontento/a [X]

 Muy descontento/a [ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Pabellón deportivo con piscina

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☒	☐	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



ispongo de parcamiento rivado ☒



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☐

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: José Antonio Gil Arcuyo Edad: .....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☒	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Más edificaciones, iluminación, seguridad

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La vecindad no mucha seguridad

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☒ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☐ Otro ☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☐ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro ☐ Bastante seguro ☐ Seguro ☐ Poco seguro ☒ Muy inseguro ☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☒



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

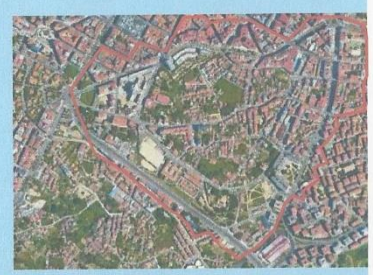
*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Jose Fernandez Rodriguez Edad: .....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Mas Seguridad y menos delincuencia

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Los vecinos ; y la poca Seguridad

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

 Dispongo de aparcamiento privado	 Aparco en un aparcamiento público	 Aparco en la calle	 No dispongo de vehículo privado
☒	☐	☐	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐

ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐

Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xose Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: [illegible] Edad:

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/
☐	☐	☐	☒	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Renovación del saneamiento y aguas

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La gente y su convivencia (lo que gusta)

(Menos) Ruido y siempre son ruidos, al lado de centros

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
)ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☒



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Mª Lourdes Mato Lorenzo Edad: 42

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☐	☒

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Por egemplo que el único autobús que tenemos en ésta zona, que es el C2 que funcionara igual que el C1

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

lo que más, que está muy bien ubicado y lo que menos que en el Ayuntamiento nos tienen olvidadas

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
)ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☒	☐	☐	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

3

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Mª del Carmen Lapeira Fernández Edad:

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

.....

.....

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Tranquilidad. – El abandono de alguna zona.

.....

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☒



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Manuel Rodríguez Juiz Edad: 84

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Renovación conductos agua, saneamiento, colegios estatales, instalaciones deportivas, desaminución tráfico etc

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

La ubicación

Falta atención turística y carencias estructurales

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☑	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Maweli Rodríguez Davis Edad: .....

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[ ]	[X]	[ ]	[ ]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Mas edificaciones, mejor, bacenes, iluminacion y mas seguridad

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

los vecinos, la poca seguridad que hay

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?



Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☒ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Y para desplazarse por su barrio?



Coche ☐ Moto ☐ Furgoneta ☐ Autobús ☐ Taxi ☐ Bicicleta ☐ A pie ☒ Otro ☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro ☐ Bastante seguro ☐ Seguro ☐ Poco seguro ☒ Muy inseguro ☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?



Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?



Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?



Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Patricia Peret Fernandez Edad: 45

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Aceras y acceso mas anchos

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

Su gente, la falta de limpieza y el poco cuidado de fincas privadas y parques

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

 Dispongo de aparcamiento privado	 Aparco en un aparcamiento público	 Aparco en la calle	 No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐

ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



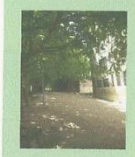
Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: PEPA Edad: 70

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si [X]

No [ ]



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
[ ]	[ ]	[ ]	[X]	[ ]

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si [X] No [ ]

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

UN POLIDEPORTIVO, ALCANTARILLADO, TRAIDA DE AGUA Y ZONAS AJARDINADAS

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

FINCA DE SAN ROQUE

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
X			X				

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



)ispongo de parcamiento rivado ☐



Aparco en un aparcamiento público ☒



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

liza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parq
una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [X] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [X]

0 [ ] 1 [X] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Rosa Villar Rodríguez Edad: 58

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☒	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

El saneamiento, más zona verde, aceras en mejor estado y la Rola que se la pongan o limiten sólo a Propietarios, varios peatonales o aparcar vecinos

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

lo céntrico que está, lo tranquila que es la zona, lo que menos la falta de aceras y presión muy escasa de agua

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☒	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

 Dispongo de aparcamiento privado	 Aparco en un aparcamiento público	 Aparco en la calle	 No dispongo de vehículo privado
☒	☐	☐	☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

No, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: RUBÉN RODRIGUEZ LORENZO Edad: 35

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

UN CENTRO SOCIAL PARA LA GENTE MAYOR, MAYOR LIMPIEZA DE ZONAS PÚBLICAS Y PRIVADAS, MEJORAS EN LA RED DE SANEAMIENTO

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

LO QUE MAS ME GUSTA ES SU GENTE Y LA SITUACIÓN EN LA CIUDAD, LO QUE MENOS ES EL ABANDONO POR PARTE DE LAS ADMINISTRACIONES

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehiculos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaria que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaria que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
Dispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☒	☐	☒	☐

Le gustaria que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

I, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Samir Slim Edad: 43

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☒	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

Me gustaría que tengan jardines en la calle y luces y limpiesa

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

es un barrio tranquilo

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☒	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☒	☐	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☒

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado ☒



Aparco en un aparcamiento público ☐



Aparco en la calle ☐



No dispongo de vehículo privado ☐

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☐

No, los que hay son suficientes y están bien. ☒



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☒



Sí lo uso ☐ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: SANTIAGO VILA Edad: —

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒

No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☐	☐	☒	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

ACERAS, ESPACIOS DE DESCANSO, VIVIENDAS — P. RESIDENTES

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

El RESPETO MUTUO Y GENERALIZADO

El ABANDONO GENERALIZADO DE SERVICIOS

~~EXTRAESCOLARES~~. etc INFRAESTRUCTURAS.

MOVILIDAD

¿Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Y para desplazarse por su barrio?

Coche	Moto	Furgoneta	Autobús	Taxi	Bicicleta	A pie	Otro
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☒	☐

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro	Bastante seguro	Seguro	Poco seguro	Muy inseguro
☐	☐	☐	☒	☐

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?

Si ☒ No ☐ Me da igual ☐

¿Y para la bicicleta?

Si ☐ No ☐ Me da igual ☐

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?

Si ☐ No ☒ Me da igual ☐

ESPACIO PÚBLICO

Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?

			
)ispongo de parcamiento rivado	Aparco en un aparcamiento público	Aparco en la calle	No dispongo de vehículo privado
☐	☐	☒	☐

Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

i, hay pocos o los que hay no son muy cómodos ☒

o, los que hay son suficientes y están bien. ☐



ZONAS VERDES

Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga s una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [X] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [ ] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [ ] 4 [ ] 5 [ ]



Sí lo uso [X] No lo uso [ ]

0 [ ] 1 [ ] 2 [ ] 3 [X] 4 [ ] 5 [ ]

CUESTIONARIO PARA VECINOS O TRABAJADORES DE LAS PARROQUIAS DE SAN XOSÉ OBREIRO Y SANTA RITA Y SAN ROQUE.

*Este cuestionario es realizado para la elaboración de un estudio de la parroquia de San Xosé Obreiro y Santa Rita, que tendrá como finalidad la realización de un proyecto de "*humanización*" del la parroquia dentro del ámbito de proyecto final del Maestrado Integrado en Arquitectura y Urbanismo.
**Proyecto de humanización*: Reconversión del espacio público para un espacio público de calidad donde las personas sean los usuarios prioritarios y donde la vida social pueda tener lugar.

DATOS PERSONALES (OPCIONAL)

Nombre: Belal [illegible] Edad: 52

¿Reside o trabaja dentro de la zona contorneada en rojo de la imagen ?

Si ☒
No ☐



EL BARRIO EN SU CONJUNTO

¿Como de contento/a está con su barrio?

Muy contento/a	Contento/a	Ni contento/a ni descontento/a	Descontento/a	Muy descontento/a
☐	☒	☐	☐	☐

¿Cree que su barrio carece de algo o le haría falta alguna mejora? Si ☒ No ☐

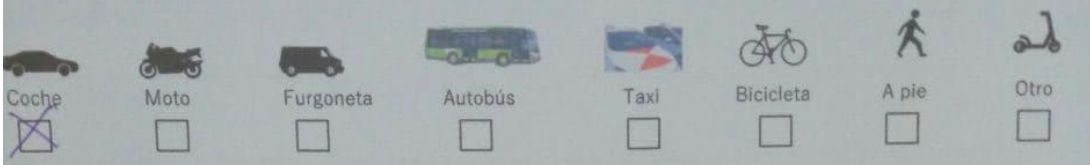
En caso de contestar si ¿Que es lo que le gustaría que hubiese en su barrio o que es lo que mejoraría?

centralización de ocio, parque infantil, Geriátrico diurno

¿Que es lo que más le gusta de su barrio? Y lo que menos?

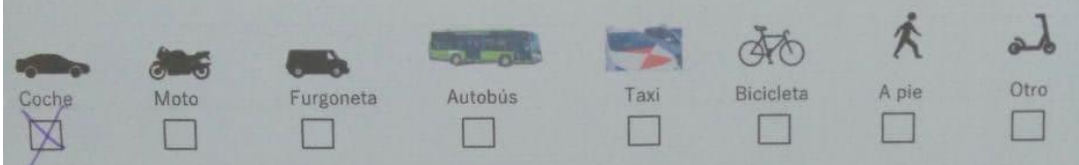
MOVILIDAD

Que medio de transporte utiliza más, para desplazarte por Vigo?



Coche [X] Moto [ ] Furgoneta [ ] Autobús [ ] Taxi [ ] Bicicleta [ ] A pie [ ] Otro [ ]

¿Y para desplazarse por su barrio?



Coche [X] Moto [ ] Furgoneta [ ] Autobús [ ] Taxi [ ] Bicicleta [ ] A pie [ ] Otro [ ]

¿Como de seguro le parece su barrio en relación al transito de vehículos y peatones?

Muy seguro [ ] Bastante seguro [ ] Seguro [X] Poco seguro [ ] Muy inseguro [ ]

¿Le gustaría que su barrio tuviese mayor espacio para el peatón?



Si [X] No [ ] Me da igual [ ]

¿Y para la bicicleta?



Si [X] No [ ] Me da igual [ ]

¿Le gustaría que hubiese menos transito de vehículos o menos espacio para el vehículo en su barrio?



SI [ ] No [X] Me da igual [ ]

ESPACIO PÚBLICO

¿Cual es el lugar que utiliza para aparcar en su barrio?



Dispongo de aparcamiento privado [ ]



Aparco en un aparcamiento público [ ]



Aparco en la calle [X]



No dispongo de vehículo privado [ ]

¿Le gustaría que hubiese más o mejores zonas para el descanso en su barrio (bancos etc)?

Si, hay pocos o los que hay no son muy cómodos [X]

No, los que hay son suficientes y están bien. [ ]



ZONAS VERDES

¿Utiliza habitualmente los parques del barrio? Marque cuales de ellos utiliza ¿Que valoración hace de estos parques? Ponga les una nota del 0 al 5 en caso de utilizarlos:



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☐ No lo uso ☒

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐



Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☒

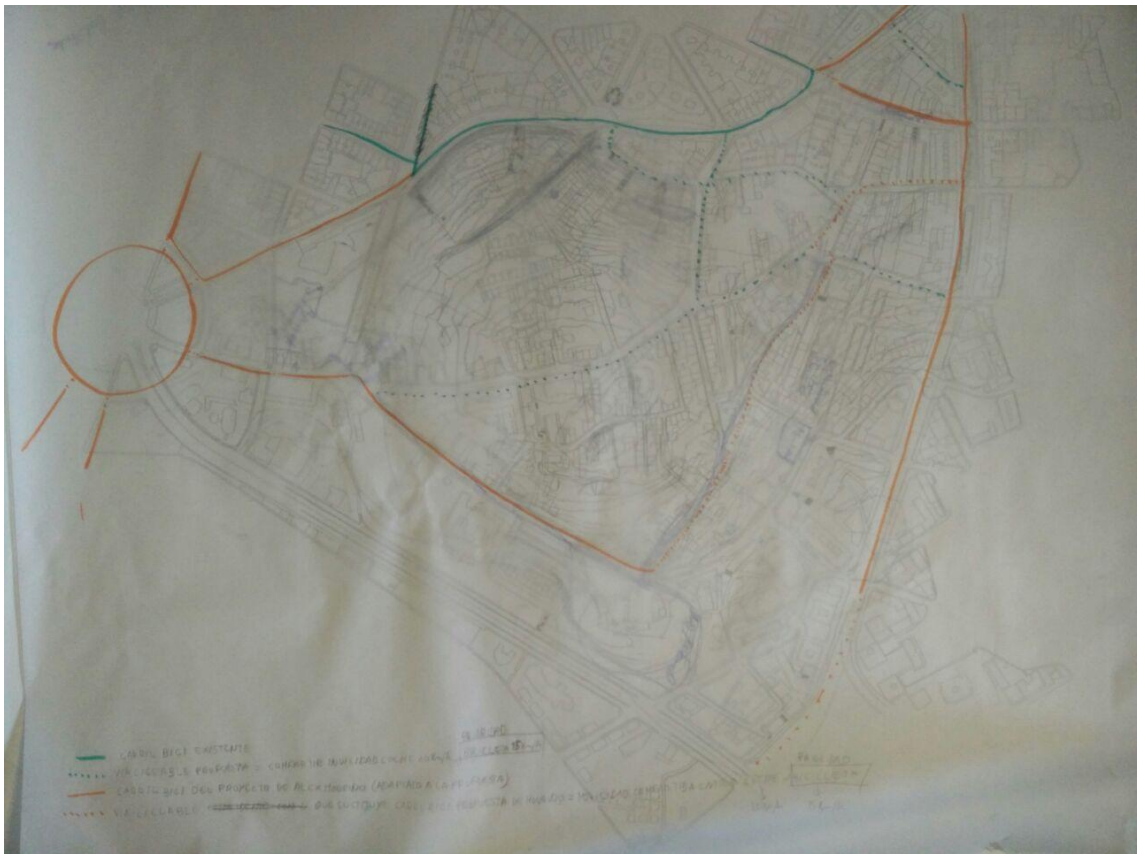


Sí lo uso ☒ No lo uso ☐

0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5 ☐

5. BOCETOS DEL PROYECTO






TRAMA CIUDAD
TRAMA BARRIO













