

Pontevedra: La movilidad *eco-friendly* en intramuros



Benito Mirón Malvar

Vila Nova de Cerveira, Setembro 2016

PONTEVEDRA

La movilidad *eco-friendly* en intramuros

Benito Mirón Malvar

Orientador: Prof. Doctor David Leite Viana

Prof. Doctora Goreti Sousa

Vila Nova de Cerveira, Setembro 2016

PREÁMBULO

La presente investigación ha sido elaborada para obtener la titulación de Mestrado em Arquitectura e Urbanismo en el centro universitario Escola Superior Gallaecia, ubicado en Vila Nova de Cerveira, Portugal. Este análisis ha sido desarrollado para la unidad curricular A.50 Projeto Dissertação por el alumno Benito Mirón Malvar, denominado como “Pontevedra: La movilidad *eco-friendly* en intramuros” bajo la supervisión y orientación del Profesor Doctor Arquitecto David Leite Viana y la Profesora Doctora en Historia Goreti Sousa.

El análisis desarrollado se incluye en el medio urbanístico, en el que el tema principal es la movilidad en el ambiente socio-espacial urbano de intramuros de Pontevedra, en cuya morfología ha sido cambiado el hábito de uso económico y social del espacio, lo que produjo cambios sociales económicos a finales del siglo XX y a principios del siglo XXI. Dichas alteraciones han generado problemáticas asociadas al contexto socio-espacial entre la sociedad y la peatonalización de intramuros en Pontevedra; ésta, junto con la restricción de uso del automóvil, alteró los hábitos de la sociedad.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres y a mi hermana, por su apoyo incondicional durante toda la carrera universitaria.

A Ana, por ser la luz que proyecta mi recorrido y por la lucha continua estos últimos años.

A mis camaradas de clase, por acompañarme en este viaje, especialmente a David Patiño por la fuerza, ayuda y ánimo mostrados durante esta investigación.

A mis orientadores, David Leite Viana, por el esfuerzo y tiempo empleados en las tutorías, y Goreti Sousa, por su constancia y dedicación.

RESUMEN

A finales del siglo XX, los *malls* peatonales fueron las soluciones prácticas a los problemas urbanos más perjudiciales, resolviendo los conflictos socio-económicos y solucionando los conflictos urbanos del momento. Los intramuros urbanos, constituidos por calles flexibles con formas dinámicas, en algunas ciudades fueron peatonalizados y se crearon distintas soluciones de moviidades urbanas *eco-friendly*.

El urbanismo ecológico emergió para crear soluciones sostenibles urbanas solventando las diferentes contaminaciones que dañaban la envolvente de la ciudad, esto se produjo después de la crisis de principio del siglo XXI con el auge inmobiliario. En algunas ciudades europeas desarrollan redes de transportes colectivas para restringir el automóvil y utilizan el transporte ferroviario de cercanías, en otras ciudades debido a la preocupación de los centros e intramuros de las ciudades se implantó la movilidad a pie y a bicicleta, apoyada con medios de transporte intermodales.

Se identificarán y caracterizarán los objetivos y se propondrán soluciones en cuanto a los sistemas de movilidad en intramuros de Pontevedra, con lo que se pretende dar respuesta al estado actual de la peatonalización total del intramuros y a su relevancia, sin olvidar los factores de causa socio-económicos que se puedan ocasionar en la implantación de la peatonalización en esta ciudad.

En esta investigación se realiza un análisis del urbanismo en intramuros de la ciudad de Pontevedra desde 1950 hasta 2016 y de la implantación de la peatonalización en el mismo desde 1999 hasta la actualidad. Con base a la Teoría de la Lógica Social del Espacio, se utiliza *Depthmap* como herramienta de trabajo para analizar las vías de intramuros de Pontevedra. Se efectúan cuestionarios por las calles del intramuros a comerciantes y habitantes, y se realizan entrevistas a los pontevedreses Antonio de la Peña, historiador, al antropólogo Buenaventura Aparicio Casado y al arquitecto César Portela.

El análisis de tipología de usos edificatorios, tanto en el perímetro como en el intramuros de Pontevedra, muestra las dinámicas sociales relacionadas a las actividades socio-económicas implantadas actualmente y el funcionamiento de la peatonalización, dichas actividades muestran cuáles son las calles con mayores flujos dinámicos. La teoría de la Sintaxis Espacial muestra la configuración del trazado urbano en la que se identifica el sistema y la distribución, el uso de suelo y la accesibilidad. La herramienta *Space Syntax* analiza y valora las distintas escalas en la estructura urbana e intenta buscar la integración del espacio del intramuros de Pontevedra.

En la conclusión se elabora una reflexión de todos los análisis de la investigación y su sistematización, en donde se desarrollan soluciones con interpretaciones personales que afectan a algunas zonas del intramuros, manteniendo la estructura urbana del intramuros y creando posibles soluciones con una visión general del conjunto territorial.

Palabras clave: peatonalización, movilidad urbana *eco-friendly*, *Space Syntax*, intramuros de Pontevedra.

RESUMO

Nos finais do século XX, os *malls* pedonais foram as soluções práticas encontradas para os problemas urbanos mais prejudiciais, resolvendo os conflitos socioeconómicos e solucionando os conflitos urbanos do momento. Os intramuros urbanos, constituídos por ruas flexíveis com formas dinâmicas, em algumas cidades foram pedonalizados e criaram-se distintas soluções de mobilidade urbana *eco-friendly*.

O urbanismo ecológico emergiu para criar soluções sustentáveis urbanas resolvendo as diferentes contaminações que danificavam a envolvente da cidade, isto concebeu-se depois da crise do princípio do século XXI com o auge imobiliário. Em algumas cidades europeias desenvolveram-se redes de transportes coletivos para restringir o automóvel e utilizaram-se o transporte ferroviário, em outras cidades devido à preocupação dos centros e intramuros das cidades onde se implantou a mobilidade a pé e a bicicleta, apoiada com meios de transporte intermodais.

Nesta dissertação, são identificados e caracterizados os objectivos e serão propostas soluções em termos de sistemas de mobilidade nos intramuros de Pontevedra, com o que se pretende dar resposta ao estado atual da pedonalização total do intramuros e a sua relevância, sem esquecer os factores de causa sócio-económicos que se possam ocasionar na implantação da pedonalização nesta cidade.

Nesta investigação realiza-se uma análise do urbanismo no núcleo intramuros de Pontevedra desde 1950 até 2016 e da implantação da pedonalização no mesmo desde 1999 até à atualidade. Com base na Teoria da Lógica Social do Espaço, utiliza-se o *Depthmap* como ferramenta de trabalho para analisar as vias de intramuros de Pontevedra. Efetuam-se questionários pelas ruas da cidade a comerciantes e habitantes e realizam-se entrevistas aos pontevedreses António de la Peña, historiador, ao antropólogo Buenaventura Aparício Casado e ao arquiteto César Portela.

A análise da tipologia de usos edificatórios, tanto no perímetro como nos intramuros de Pontevedra, mostra as dinâmicas sociais relacionadas às atividades socioeconómicas implantadas atualmente e o funcionamento da pedonalização, ditas atividades mostram quais são as ruas com maiores fluxos dinâmicos. A teoria da Sintaxis Espacial mostra a configuração do traçado urbano o que identifica o sistema e a distribuição, o uso do solo e a acessibilidade. A ferramenta *Space Syntax* analisa e valoriza as distintas escalas na estrutura urbana e tenta encontrar a integração do espaço dos intramuros de Pontevedra.

Na conclusão elabora-se uma reflexão de todas as análises da investigação e a sua sistematização, onde se desenvolvem soluções com interpretações pessoais que afetam algumas zonas dos intramuros, mantendo a estrutura urbana dos intramuros e criando possíveis soluções com uma visão geral do conjunto territorial.

Palavras chave: pedonalização, mobilidade urbana *eco-friendly*, *Space Syntax*, intramuros de Pontevedra.

ABSTRACT

In the late twentieth century, pedestrian malls were practical solutions to the most damaging urban problems, solving the socio-economic and urban conflicts of the time. The areas within city walls, consisting of flexible streets with dynamic forms, were turned into pedestrian zones in some cities and different *eco-friendly* urban mobility solutions were achieved.

Environmentally friendly urban planning emerged to create sustainable solutions by solving the various pollution issues that damaged the envelope of the city; this came about after the crisis of the early twenty-first century caused by the housing boom. Some European cities developed networks of public transport to restrict the use of the car and encourage the use of mass-rapid transport by rail; in other cities, because of concerns related to the city centres and walls, urban mobility on foot and bicycle was introduced, supported by intermodal transport means.

The objectives will be identified and characterized and solutions will be proposed in relation to mobility systems within the city walls of Pontevedra, aimed at providing answers to the current state of the total pedestrianisation within the city walls and its relevance, without forgetting the socio-economic factors of cause that can be caused in the implantation of the pedestrianization in this city.

This research analyses urban planning within the city walls of Pontevedra from 1950 to 2016 and its pedestrianisation from 1999 to present. Based on the Theory of Social Logic of Space, *Depthmap* has been used as a tool to analyse the streets within the city walls of Pontevedra. Questionnaires were answered by merchants and residents within the city walls, and interviews were conducted with several Pontevedra residents: historian Antonio de la Peña, anthropologist Buenaventura Casado Aparicio and architect César Portela.

The analysis of the type of building strategies, both around the perimeter and within the city walls of Pontevedra, shows the social dynamics related to the socio-economic activities currently implemented, as well as the functioning of pedestrianisation; these activities show the streets with higher dynamic flows. Space Syntax theory shows the configuration of urban design identifying the system and distribution, land use and accessibility. The Space Syntax tool analyses and evaluates the different scales in the urban structure and attempts to achieve space integration within the city walls of Pontevedra.

The conclusion reflects on all the research analyses and their systematisation, where solutions are developed with personal interpretations affecting some areas of the city walls, keeping the urban structure of the city walls and achieving possible solutions with an overview of the territorial whole.

Key words: pedestrianisation, *eco-friendly* urban mobility, Space Syntax, within the city walls of Pontevedra.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. Introducción.....	15
1.1. Identificación y justificación de la problemática.....	17
1.2. Objetivos	19
1.3. Metodología de investigación.....	20
1.4. Estructuración de contenidos	24
2. Fundamentación teórica.....	27
2.1. De las corrientes tradicionales al eco-urbanismo	29
2.2. La movilidad <i>eco-friendly</i>	33
2.3. La peatonalización de espacios urbanos.....	49
2.4. Peatonalización de espacios urbanos en ciudades europeas	55
2.5. Peatonalización de espacios urbanos en ciudades españolas	58
3. Contextualización.....	65
3.1. Delimitación geográfica.....	67
3.2. Historia de la ciudad de Pontevedra	69
3.3. Caracterización socioeconómica y demográfica de intramuros	79
3.4. Evolución urbana de Pontevedra entre 1950 y 2016.....	85
4. Análisis del estudio de caso	99
4.1. Caracterización demográfica en intramuros de Pontevedra	101
4.2. Sistemas y redes.....	107
4.3. Encuestas.....	123

4.4. La configuración intramuros de Pontevedra	149
4.5. Sintaxis espacial.....	191
4.5.1. Mapa axial	193
4.5.2. Mapa de segmentos.....	203
4.5.3. Síntesis general	215
5. Caracterización de la movilidad peatonal intramuros de Pontevedra....	
.....	219
5.1. Calles del perímetro de intramuros de Pontevedra	222
5.2. Calles de intramuros de Pontevedra	228
5.3. Síntesis general	239
6. Conclusión	241
Referencias bibliográficas.....	249
Índice de figuras	261

1. INTRODUCCIÓN

1.1. IDENTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

En el siglo XX, surgen singulares transformaciones culturales en el plano urbanístico y social. La mayoría de las ciudades se extienden cada vez más y los *malls* se integran en el territorio. Urbanísticamente, el *mall* se basa en mantener o fragmentar la estructura urbana y comercial, conservando la identidad de los consumidores (Pardo y Venegas, 2011).

En la mitad del siglo XX, las ciudades europeas desarrollaron herramientas para el control de las urbes como Copenhague, Holanda y Rotterdam, entre otras, algunas de éstas cambiaron el modelo concéntrico de desarrollo surgido a finales del XIX. La política sirvió como un intermediario para la creación de las calles peatonales: la conservación de los intramuros históricos, las restricciones del tráfico y la protección del entorno urbano fueron algunos de los principales objetivos de la mayoría de los países, pero en los municipios europeos disponen de un grado superior de control sobre el desarrollo del territorio.

En definitiva, los cascos históricos de nuestro entorno independientemente de su funcionalidad (centralidad histórica y cultural, funcional, mixta o pérdida de ésta) o desarrollo urbano (concentración vs. desconcentración) se caracterizan, en mayor o menor grado, por haber sufrido problemas de despoblamiento y abandono de la vida urbana y, consecuentemente, cambio de usos. (Torres, 2013a, p. 3)

La complejidad del intramuros de Pontevedra se percibe a partir de la interpretación visual y, se aprecia un olvido en algunas zonas del territorio. A consecuencia del estado actual se puede decir que solo se valorizó la movilidad de los ciudadanos y no se ha tenido en cuenta el aspecto de desequilibrio que hay en el intramuros. Existe una necesidad de crear ese equilibrio en el urbanismo a través de la sostenibilidad, y no solo turístico, sino de la ciudad para la población.

El turismo se ha transformado en un continuo e impresionante movimiento de masas, impensable hace unas décadas. Una actividad esencial para la economía de muchas sociedades; la base para el desarrollo (o el mantenimiento del nivel de desarrollo) de muchos países: Contrariamente también puede ser un fenómeno negativo por falta de regulación y planificación. (Revilla, 2007, p. 65)

El abandono de algunas zonas en el intramuros con respecto a la integridad de sostenibilidad fue por causa de la valorización de la movilidad de los peatones frente al aspecto socio-económico. Para encontrar el equilibrio se han de considerar los aspectos arquitectónicos, como las viviendas vacías o arruinadas, para consolidar un conjunto único y crear nuevas soluciones para la interconexión del casco histórico.

En el origen de la ciudad de Pontevedra todos los asentamientos de población estaban localizados en zonas estratégicas, y, con el paso de los siglos, fueron absorbiendo diferentes culturas para su mayor enriquecimiento. A posteriori, estas estructuras urbanas se consolidaron dando lugar a un recinto amurallado en donde predomina un carácter único o

urbano en cuanto a la consolidación de las distintas plazas y sus estrechas calles. El desarrollo urbano se crea alrededor de los intramuros por la demanda económica social. Comparativamente, Carvalho (2003) comenta que la descomposición económica, social y el espacio rural demográfico torna al campo orientado cada vez más para la ciudad y por la ciudad “o desenvolvimento dos aglomerados urbanos, bem para além dos seus limites históricos, de forma pouca densa e com predomínio de habitação unifamiliar” (p. 126). Asimismo, Friedman (1978) define la movilidad como cambios sociales de la vida cotidiana e inesperada para su duración: “las nuevas ciudades deben poder adaptarse fácilmente según la voluntad de la futura sociedad que ha de utilizarlos: tienen que permitir cualquier transformación sin que ello implique la demolición total” (p. 2), y para Teles (2014) “a mobilidade urbana cresceu de forma exponencial e alterou-se muito significativamente nas últimas décadas, especialmente nas cidades” (p. 17). Como Fadigas (2009) expone, las estructuras y espacios verdes urbanos son una parte “de los tejidos con los cuales, en sus diferentes morfologías y niveles de centralidad, las ciudades se organizan, construyen y funcionan” (p. 33). Este movimiento de zonas verdes se inició en Gran Bretaña y se expandió en Europa a partir del siglo XIX.

En el siglo XXI, se obtiene concienciación sobre la importancia de la movilidad urbana y la sostenibilidad a través de los distintos desplazamientos interiores o comunicaciones, para poder producir un mayor crecimiento económico por medio de distintas movilidades a pie, vehículos y transportes. De la misma forma Alcântara (2010) comenta que “[...]las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento: caminata, transporte mecanizado (bicicleta) o motorizado (autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro)” (p.21). Se refiere a los distintas formas de movilidad de la población y concuerda con Offner (2000, citado por Graham y Marvin, 2001) “Space-time no longer corresponds to Euclidean space. Distance is no longer the relevant variable in assessing accessibility. Connectivity (being in relation to) is added to, even imposed upon, contiguity (being next to)” (p. 200).

Exponiendo el caso de Curitiba de Jaime Lerner, Capdevila (2012) comenta que el éxito “[...]ha sido tener siempre en cuenta a sus ciudadanos, tanto individuos como colectivos, en el futuro de la ciudad que habitan” (párr. 1), “[...]la solución al problema de los atascos de los coches no era ensanchar las carreteras que pasaban por el centro, ya que esto destruiría el tejido histórico de la ciudad” sino “[...]reducir la necesidad del transporte privado implementando una red de autobuses” (párr. 2) y, tal como dice Teles (2009), “[...]não é possível falar de mobilidade sem perceber as suas relações como o território e com as estruturas sociais” (p. 26). Con los nuevos elementos de transporte se produce un cambio en la estructura urbana dejando de lado los vehículos por su elevada contaminación, como hoy en día sucede en la ciudad de Pontevedra.

La movilidad urbana es un derecho, ha sido una gran conquista social; entender que ‘movilidad’ y ‘transporte’ no significan lo mismo es una consecuencia de esa conquista, pero que va a costar imponer, paradójicamente más entre los profesionales que entre los ciudadanos. Este hecho no nos debe asustar, porque no

hay cambio sin resistencia social, y la evolución se produce sobre procesos siempre dialécticos. (Herce, 2009, p. 12)

En el 2009, Teles vaticina la llegada del fin del combustible y que, debido a esto, es necesario tener alternativas que llevarán a la sociedad a tener conflictos sociales a raíz de la imposición del automóvil y a producir una serie de cambios en la sociedad o costumbres en la estructura urbana. Hoy en día existe una serie de contradicciones en diferentes ciudades debido a las exigencias radicales de la peatonalización.

En ellas -ver el caso no superado de Bolonia- se potencia el espacio público y la arquitectura, pero se reinserta a la población original y no se expulsa a nadie. Allí la regeneración se confió a la mejor calidad: sobre todo del espacio público en su más amplio sentido. Todo ello gracias a una peatonalización, más o menos mitigada, y a una actuación urbana consciente de que en caso de no estar asociada a la realidad panhumana social de la zona, el mercado vigente (anarquismo de derechas) la deglutirá. (Miranda, 2007, p. 191)

Gómez et al. (2015) señalan la necesidad del automóvil pero su uso fragmenta las ciudades. Se ha de encontrar un equilibrio entre espacios comunes, automóvil y el respeto hacia el peatón. Deben prevalecer “los espacios públicos, de las calles y plazas y situar en su justo lugar al tráfico” (Gómez et al., 2015, p. 36). Se explica que, a partir 1999, Pontevedra se transformó hacia el horizonte de la movilidad urbana peatonal, recibiendo varios reconocimientos internacionales. La renovación de Pontevedra se fundamentó en el modelo de ciudad del psicopedagogo Francesco Tonucci, autor del libro “La ciudad de los niños” (2004). “Transformar una ciudad, elaborar y poner en práctica un modelo de ciudad necesita, exige, aprender de todas las fuentes, de todas, y conocer todas las experiencias, las buenas y las malas” (Gómez et al., 2015, p. 25).

1.2. OBJETIVOS

En este apartado se establecen los tres objetivos, y sus especificaciones, para la realización de este trabajo.

Identificar sistemas de movilidad intramuros en Pontevedra. En base a los principios teóricos urbanísticos de autores relevantes y al estudio de movilidad de ciudades europeas y españolas se hará un estudio general de las urbes relevantes, y posteriormente se reconocerán los sistemas de movilidad implantados en intramuros de Pontevedra.

Caracterizar la movilidad peatonal intramuros en Pontevedra. Se realizará el análisis de evolución histórica de intramuros hasta la fecha actual, definiendo la estrategia que está consensuada en la movilidad peatonal y su causa, el origen del surgimiento peatonal y el proceso de movilidad emergido en su desarrollo, considerando los análisis socio-económicos y del *Space Syntax*.

Proponer soluciones para la consolidación de los sistemas de movilidad en intramuros de Pontevedra. A partir de los análisis obtenidos, se plantearán posibles o necesarias soluciones para el futuro de intramuros de Pontevedra.

1.3. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

A partir de los objetivos de la investigación, se diferencian dos etapas: primero un estudio de caso de intramuros de Pontevedra, y segundo, usando el método de simulación donde se realizará a través de herramienta del ordenador *Depthmap* para obtener la integridad de los trayectos.

Serán realizadas fotografías, por el propio autor, de diferentes lugares de intramuros; para conocer el funcionamiento del mismo se completará la información ocasional a través de las notas de campo (Bogdan & Biklen, 1994). El historiador Juan de la Peña, el antropólogo Buenaventura Aparicio Casado y el Doctor Arq. Cesar Pórtela serán citados para realizar entrevistas directas, de este modo obtendremos distintos puntos de vista sobre la peatonalización de intramuros de Pontevedra (Ghiglione & Matalon, 1997).

En la ciudad de Pontevedra se realizará el estudio de intramuros para los distintos usos arquitectónicos y urbanísticos actuales. En el estudio de caso se seleccionarán técnicas de recogida de información como el análisis documental de “Pontevedra Otra Movilidad, Otra Ciudad” para estudiar la evolución del intramuros y el proceso de movilidad (Saint-Georges, 1997). Mediante la observación directa se analizarán las distintas tipologías arquitectónicas-urbanísticas y conocerá la configuración del estado actual de intramuros de Pontevedra. En el subcapítulo 4.1 se recoge información del caso estudio de la caracterización demográfica en intramuros de Pontevedra desde el siglo XVI hasta fecha actual, por medio de libros y páginas de internet. En el subcapítulo 4.2 se elaborará una secuencia desde el siglo XX hasta el 2016 de los sistemas y redes en el ámbito de la comunidad autonómica de Galicia hasta concluir con el caso de intramuros y su peatonalización de Pontevedra.

Se conocerá la opinión de los viandantes sobre el funcionamiento de la peatonalización mediante preguntas cerradas en las calles de intramuros (Gil, 1995). En el subcapítulo 4.3 se efectuó un guión necesario para realizar cuestionarios a los comerciantes y residentes por el intramuros de Pontevedra con un total de 19 preguntas y con un total de 53 cuestionados, que corresponden aún 2,5 % de la población de intramuros de Pontevedra. Por cada pregunta se representará con diagramas generales y particulares de hombre y mujeres, con una analítica descriptiva de cada una de ellas.

En el subcapítulo 4.4 se elabora una analítica de la estructura urbana de intramuros, una visión general metódica de las actividades socioeconómicas en baja y primera planta del intramuros. A posteriori se realiza una síntesis analítica de actividades en edificación de planta baja y planta primera y con una serie de gráficos de muestreo de las actividades más relevantes.

Según el estudio de esta información, se efectuará un tratamiento cualitativo y cuantitativo (Bardin, 1979). El cualitativo se refiere al método del estudio de caso de intramuros de

Pontevedra. El cuantitativo se refiere al método de simulación, la investigación se caracteriza por la generación de datos, en una forma de proposición, que se puede devolver al contexto del *mundo-real* en su beneficio. Es útil para el estudio de las dimensiones subjetivas de la conducta humana en relación con los entornos construidos. Posteriormente, para la simulación (Groat & Wang, 2002), se procurará conocer la forma y la manera en que funciona la tipología urbanística y arquitectónica de intramuros a través del ordenador conforme lo citado anteriormente. La sintaxis del espacio predice la conexión entre los diseños espaciales, los flujos y dinámicas del intramuros. En el subcapítulo 4.5 se elaborará y analizará el mapa axial de intramuros de Pontevedra. A continuación se elaborarán distintos mapas axiales y de segmentos, analizando y sintetizándolos en cada caso. Al final de este capítulo se realizará una síntesis general de este apartado.

La investigación de simulación es útil cuando se trata de cuestiones de escala y complejidad. La tecnología informática actual es capaz de simular fenómenos, tanto naturales como artificiales, en ambos extremos micro y macro de la escala. Este tipo de investigación también es útil para el estudio de las dimensiones subjetivas de la conducta humana en relación con los entornos construidos (Yin, 2003; Groat & Wang, 2002; Bruyne, Herman & Schoutheete, 1991).

Simulation research is useful when dealing with questions of scale and complexity. Current computer technology is well able to simulate natural as well as artificial phenomena at both the micro and macro ends of the scale. Clifford Pickover notes that computers can. (Groat & Wang, 2002, p. 276)

En el capítulo 5 se caracterizará la movilidad peatonal de intramuros en Pontevedra seleccionando las calles más relevantes cada una de ellas. Se analizará y cruzará con las actividades socio-económicas, con una tabla de mapa axial y de segmentos. Al final de este apartado se realizará una síntesis general mediante tablas realizadas.

Sintaxis espacial

Para nuestros propósitos, la simulación se produce cuando una réplica de un contexto del *mundo-real* contiene en su interior las interacciones dinámicas que son el resultado de factores manipulados. Estas interacciones son un reflejo de las que actualmente ocurren en el *mundo-real*, y un diseño de investigación de simulación es el que es capaz de recoger datos sobre estas interacciones para su aplicación en el contexto del *mundo-real* (Groat & Wang, 2002).

La sintaxis espacial empieza en la base de la observación de un espacio y el elemento común es la ciudad social y física. Los primeros modelos de sintaxis espacial comenzaron en 1984 por Bill Hillier y Julienne Hanson: *The Social Logic of Space*. El elemento fundamental de la sintaxis espacial es su teoría analítica, ésta demostrará la consecuencia de las acciones o los porqués y creará una relación entre las formas del espacio urbanas y las dinámicas surgidas, teniendo en cuenta las ocupaciones y usos en sus patrones. Éstos son efectivos para simular

distintas soluciones cara a la realización de nuevos proyectos urbanos y analizan el espacio urbano existente de una manera cuantitativa.

Para la realización de la sintaxis espacial es elaborado el mapa axial. Se construye con una cantidad mínima de líneas rectas que representan las conexiones en el espacio abierto. Se elabora el mapa de segmentos mediante la división de las líneas axiales por sus intersecciones, que da un resultado de segmentos determinados. Estos mapas pueden mostrar la elección de flujo, la conectividad, la integridad y la profundidad. Se puede visualizar mediante la representación cuantitativa entre la estructura urbana. La elección de flujo se utiliza de forma aleatoria mediante una comprobación de un espacio que pertenece al trayecto más corto con respecto a todos los demás a nivel global. En cambio, a nivel local, se respeta a todos los permanentes en un radio definido. La conectividad es una herramienta en término local y afecta a las líneas axiales; mide la relación entre el eje axial y sus contiguos directos. Estos cuantifican el número de nodos o ejes que están conectados directamente. La integración mide la intensidad de segregación y la conexión del conjunto axial; se relaciona directamente con la variable de la profundidad media tanto a nivel local o global. Por último, la profundidad es una medida en término global y tiene todas las líneas axiales en el cálculo; tendrá en cuenta el número de variaciones que se necesitan llegar de un eje x a un eje y consiguiendo el trayecto más corto.

Tablas de metodología

Indicadores/ Categorías/Pautas	Técnica/Instrumento	Criterios de selección	Fuentes/Sujetos	Criterios de selección
Espacios verdes	Análisis documental	Morfología urbana de la ciudad de Pontevedra	Ayuntamiento de Pontevedra	Plano en CAD en intramuros
	Observación sistemática	Personas, bancos, utilización	Plano municipal	Historia de intramuros
	Fotografía	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual

Diferentes morfologías	Análisis documental	Estructura, morfológica y ritmo de la ciudad de Pontevedra y su población	Biblioteca municipal de Pontevedra Archivo municipal de Pontevedra	Desarrollo urbanístico en intramuros Secuencia de épocas e historia de intramuros
	Fotografía	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual

Actividades realizadas	Observación sistemática	Movilidad de las personas	Ayuntamiento de Pontevedra Archivo municipal de Pontevedra	Levantamiento de intramuros y actividades actuales
	Fotografía	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual
	Entrevistas	Entrevista directa a los comerciantes y residentes	Población de intramuros	Estudio de los residentes que habitan intramuros
	Notas de campo	Personas	Plazas	Intramuros de Pontevedra

Formas diferentes de desplazamientos	Encuestas	Personas Encuestas sobre la necesidad de otros transportes	Viandantes	Intramuros de Pontevedra
	Observación natural	Observación de las necesidades	Transeúntes o personas	Estudio de los distintos desplazamientos que existen o puede haber en intramuros
	Notas de campo	Personas	Plazas	Intramuros de Pontevedra

Espacios públicos	Observación sistemática	Movilidad urbana	Biblioteca municipal de Pontevedra	Estudio de la estructura urbana intramuros y entrevista a personas seleccionadas
	Fotografía	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual	Fotografías de autor del estado actual
	Entrevistas	Entrevista directa sobre funcionamiento de los espacios	César Portela Buenaventura Aparicio Juan de la Peña	Movilidad y actividades económicas intramuros

Tráfico	Análisis documental	Space syntax	Biblioteca municipal de Pontevedra	Estudio de los distintas movilidades en intramuros
	Encuestas	Encuestas directas aleatorias a la población	Encuestas directas aleatorias a la población	Intramuros de Pontevedra
	Observación natural	Observación del movimiento de los vehículos, personas y bicicletas	Intramuros	Movilidad

Anteriormente se realizó la síntesis de tablas de metodologías en la que muestra el proceso de trabajo para la realización a posteriori.

1.4. ESTRUCTURACIÓN DE CONTENIDOS

Con respecto a determinar los objetivos y la metodología se definirán los siguientes capítulos:

Introducción:

En este capítulo se presenta la propuesta de la investigación con respecto a la identificación y a la justificación de la problemática, los objetivos y, por último, la metodología.

Fundamentación teórica:

Este apartado se intenta dar respuesta al primer objetivo de este trabajo, en el cual se identifican los sistemas de movilidad intramuros en Pontevedra. Su estructura se divide cinco fases: en primer lugar se desarrolla un análisis teórico de urbanismo de finales del siglo XX hasta comienzos del siglo XXI para conocer las causas o cambios urbanísticos de autores relevantes que conllevó a las transformaciones espaciales de lo socio-económico; en segundo lugar, la movilidad urbana *eco-friendly* establece una secuencia de principios del siglo XXI hasta el año 2016, en la que se establecen las distintas transformaciones de los diferentes términos de movilidad empleados en las ciudades; en tercer lugar se desarrolla la peatonalización de ciudades, desde 1940 hasta 2016, con los distintos procesos de actuaciones y sistemas de redes empleados en general; en cuarto lugar se desarrolla el proceso de transformación en los espacios urbanos de la peatonalización en las ciudades europeas, caracterizando con ejemplos de actuaciones de peatonalización en Europa; y en quinto lugar, se caracterizan las distintas actuaciones de peatonalizaciones, con ejemplos particulares de espacios urbanos en ciudades españolas.

Contextualización:

En esta fase se da respuesta al segundo objetivo de este trabajo con la caracterización la movilidad peatonal intramuros en Pontevedra. Este apartado se compone de la localización del caso de estudio, en el que se analiza la historia de la ciudad de Pontevedra y su delimitación geográfica. Se estudia la evolución de las actividades socio-económicas y demográficas, y la morfología y estructura urbana de intramuros de Pontevedra entre 1950 a 2016.

Análisis del estudio de caso:

Este capítulo hace referencia al segundo objetivo, caracterizando la movilidad peatonal intramuros de Pontevedra, y se distribuye en cinco fases: en primer lugar se desarrolla la caracterización socio-demográfica y las actividades económicas en planta baja y primera de las edificaciones de intramuros; en segundo lugar se analizarán los distintos sistemas de redes, infraestructuras y equipamientos en intramuros de Pontevedra; en tercer lugar se realizarán encuestas para conocer el funcionamiento del intramuros de Pontevedra y posteriormente analizar mediante diagramas los distintos resultados obtenidos; en cuarto lugar se realizará una lectura general de la configuración de intramuros de Pontevedra; y por último, el análisis de configuración de las cualidades espaciales en término abstracto para

conocer las dinámicas espaciales, para entender y proponer soluciones a intramuros de Pontevedra.

Caracterización de la movilidad peatonal intramuros de Pontevedra:

Esta sección responde al segundo objetivo: caracterizar la movilidad peatonal intramuros en Pontevedra. Según los datos anteriormente resultantes, en esta sistematización se realiza una síntesis de interpretación de los factores más relevantes según el caso de estudio, una vez analizados los datos resultantes en la fundamentación teórica.

Conclusión:

En este apartado se analizarán los tres objetivos de esta disertación, haciendo hincapié en el tercer y último objetivo: proponer soluciones para la consolidación de los sistemas de movilidad en intramuros de Pontevedra. Se reflexionará sobre la estructura de esta investigación, en donde se harán interpretaciones personales concernientes a algunas zonas de intramuros de Pontevedra, teniendo en cuenta su morfología urbana existente y desarrollando algunas posibles soluciones en intramuros.

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. DE LAS CORRIENTES TRADICIONALES AL ECO-URBANISMO

En el siglo XIX y durante el transcurso del período de entreguerras se establecieron las corrientes urbanísticas modernas en una etapa problemática surgida a través del auge industrial sobre los asentamientos humanos. En dicho transcurso el urbanismo surge como una nueva disciplina promovida por la acumulación de una serie de patrones definidos y constituidos en la observación de las preexistencias (Kunh, 1962, in Luque, 2004). “Por una parte, “urbanismo” designa una disciplina nueva que se declara autónoma y quiere ser la ciencia de la concepción de las ciudades” (Choay, 2009, p. 162).

Diferentes autores muestran la necesidad de racionalizar los procesos de crecimiento como las primeras actuaciones de Cerdá, Le Corbusier, Sitte o Haussman, entre otros. En estos primeros momentos el urbanismo se cobija en la arquitectura y se establece una dialéctica influenciada en donde la función de la sociedad y de los individuos en particular es tratada independientemente. “Las ciudades y el urbanismo experimentaron una verdadera transformación respecto a las ciudades y los conceptos arquitectónicos y espaciales de la primera revolución urbana” (Ascher, 2007, p. 26).

Lefebvre fue uno de los actores más relevantes que mayor atención ha prestado en cuanto al fenómeno urbano y redibuja a grandes rasgos la gesta urbana, insistiendo en el urbanismo y la industrialización. Adopta al urbanismo como una ideología en un concepto marxista de la ciudad y cree la noción del derecho de la ciudad que actualmente está en aceptación. “O Urbanismo acaba promovendo e legitimando é uma redução da vida urbana ao mínimo, pesando sobre ela [...] o conhecimento da reviravolta pela qual a sociedade dita industrial se transforma e, sociedade urbana” (Lefebvre, 2002, p. 10). Surgen varios antecedentes históricos durante el siglo XIX en la planificación urbana que conllevan a una especulación del crecimiento de las ciudades, aunque había que resolver una serie de problemas en las tramas urbanas históricas debido a las nuevas necesidades, dichas tramas tenían que estar comunicadas mediante vías desde las zonas antiguas hasta las zonas nuevas de las ciudades.

Claro que esta atención a las expresiones de la urbanización resulta también de franco interés por acrecentar los beneficios que de ellas se derivan, o por acelerar una evolución favorable hacia éstos, que redundan- así se espera- en un mayor progreso en uno u otro orden y en la reducción de las secuelas negativas. A estas alturas de la evolución del mundo urbanizado, se ha de contar con que las organizaciones urbanas que el mundo moderno va conformando no son nada parecido a una expresión cultural de interés antropológico (no, en lo fundamental), sino un material de radical interés para el progreso social general. Activan el desarrollo, motivan la integración social, movilizan la iniciativa [...]. (Martín, 2004, pp. 7-8)

A mediados del siglo XIX se produce una revolución de ruptura de los cursos sociales en la urbanización de la ciudad, dicha ruptura da lugar al campo de la ciencia y la tecnología. El desarrollo del transporte y las comunicaciones está produciendo límites en el espacio y

emerge una nueva sociedad urbana más dependiente de la ciudad, en la que se producen problemas causados por la industrialización, alguno de éstos socio-económicos.

La hipótesis general de Weber sobre la minimización de los costes de producción se verifica a la luz de factores territoriales: coste de transporte de las diversas materias primas desde los lugares de origen hasta la fábrica [...] Siguiendo las huellas de Weber, destacan también las aportaciones de A. Predöhl, que establece una distinción entre factores extraeconómicos y factores económicos (renta del suelo, costes técnicos de producción y coste de transporte). (Sica, 1981, p. 186)

Webber (1968) hace referencia a la consecuencia de las nuevas dinámicas de las intercomunicaciones personales que avisaban de la separación de la ciudad tradicional, en cambio, Choay (2009) razona en positivo e intenta reflexionar la forma de la ciudad que cambiará la humanización de lo urbano según los antecedentes de la ciudad y civilización europeas. “Europa es hoy triunfalmente urbana. En ella, el espacio rural y las poblaciones rurales se reducen cada día en tanto que se multiplica el número de megalópolis, conurbaciones, comunidades urbanas, tecnópolis y tecnopolos” (Choay, 2009, p. 158). Secchi (2006) menciona las interpretaciones de las acciones sin evitar una identidad firme y organizada a través de la cultura histórica europea, contrariamente, Hall se sitúa en una ciudad particular, en la que presenta los cambios y transformaciones de una forma práctica a través de la planificación (Hall, 1997).

Las reflexiones de Secchi se sitúan en la línea de la reconstrucción de la identidad y la autonomía como disciplina; una disciplina que ciertamente mantiene estrechos vínculos con la arquitectura, pero que se distingue de ella, no tanto porque se ocupe de una realidad diferente, cuanto porque es capaz de ocuparse de lo que tiene en común con la arquitectura de modo diferente a como ella lo hace. (Sainz, 2006, p. 59)

El punto de vista de Fishman (1987) ahonda en la periferia americana, ésta es una manera de adaptar cualidades particulares y cambia el rango del espacio de las ciudades.

En cualquier caso, las visiones más apocalípticas que anuncian la «desaparición» o el «fin de la ciudad» no parecen corresponderse con la vitalidad generalizada que muestran la mayor parte de las áreas urbanas centrales, sobre todo en el contexto europeo. Más adecuado resulta hablar de la aparición de un nuevo tipo de ciudad descentralizada coherente con los nuevos procesos sociales, económicos, tecnológicos y culturales. (Fishman, 1994, in Monclús, 1996, p. 2)

El incremento económico se produce en las clases sociales, antes comunicadas con las actividades agrícolas, estas mejoras dan cambio a la cultura con un nuevo uso propio habitacional como la vivienda unifamiliar. La urbanización, que transcurre de manera

dispersa, no se adecúa a las infraestructuras y servicios. Por otro lado, autores como Koolhaas y Harvey observan las cualidades de los aspectos vivos, absorbiendo la identidad de lo nuevo con respecto de lo que ya estaba asentado, aunque dentro de los textos de estos autores se encuentran diferentes visiones del fenómeno. Harvey expone que “[...]las ciudades han brotado de la concentración geográfica y social de un excedente en la producción” (2012, p. 21) y medita sobre los nuevos asuntos del manifiesto de lo urbano donde sugiere la consecuente expectativa de acción.

La urbanización ha sido siempre, por tanto, un fenómeno relacionado con la división en clases, ya que excedente se extraía de algún sitio y de alguien, mientras que el control sobre su uso solía corresponder a unos pocos (ya fuera una oligarquía religiosa o un poeta guerrero con ambiciones imperiales). Esta situación general persiste bajo el capitalismo, evidentemente, pero en este caso se ve sometida a una dinámica bastante diferente. El capitalismo descansa, como nos explicaba Marx, sobre la búsqueda perpetua de plus valor (beneficio), cuyo logro existe a los capitalistas producir un excedente, lo que significa que el capitalismo produce continuamente el excedente requerido por la urbanización. (Harvey, 2012, p. 21)

Rem Koolhaas (2008) contribuye con ideas predefinidas destacadas para poder reconocer las atribuciones de lo actual en el urbano moderno.

La “identidad” es la nueva comida basura de los desposeídos, el pienso de la globalización para los privados de derechos... Si la basura espacial son los desechos humanos que ensucian el universo, el “espacio basura” es el residuo que la humanidad deja sobre el planeta. El producto construido (volveremos sobre esto más adelante) de la modernización no es la arquitectura moderna, sino el “espacio basura”. El “espacio basura” es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso. (Koolhaas, 2008, p. 6)

En Europa destacan autores principales a considerar como Henri Lefebvre, Demaltteis, Portas y Manuel de Solá-Morales. El mayor aporte teórico considerado es el del filósofo francés Henri Lefebvre (2002), que abordó la industrialización como una etapa de la urbanización, como un momento, un intermediario y un instrumento en donde los distintos aspectos sociales como lo urbano, lo rural y lo industrial se suceden. La sociedad aporta el fin y el sentido a la industrialización, pero la complejidad del fenómeno urbano otorga un sentido básico al espacio, al que se considera también una estrategia política y un interés económico.

O urbano (abreviação de “sociedade urbana”) define-se portanto não como realidade acabada, situada, em relação á realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrario, como horizonte, como virtualidade iluminadora. O urbano

é o possível, definido por uma direção, o fim do percurso que vai em direção a ele.
(Lefebvre, 2002, p. 28)

Lefebvre (2002) es uno de los autores contemporáneos que se ha dedicado al aspecto urbano, persiste en el binomio urbanización-industrialización y rediseña en líneas generales la epopeya urbana, determina el urbanismo como una ideología porque lo considera una concepción marxista de la ciudad y establece la idea del “derecho a la ciudad”.

El derecho a la ciudad en el sentido en que yo lo entiendo supone reivindicar algún tipo de poder configurador del proceso de urbanización, sobre la forma en que se hacen y rehacen nuestras ciudades, y hacerlo de un modo fundamental y radical.
(Harvey, 2012, p. 21)

En el término europeo, Dematteis (1999) conforma la atribución a una nueva configuración de lo urbano y la lectura de las redes, de saber cómo se organizan de una categoría específica

[...]que se destaca del determinismo de las “inferencias” del suelo y del clima- para indagar, el territorio como condición humana (Dematteis, Las metáforas de la tierra). Los lugares que revelan a la condición humana la posibilidad de comprender el territorio de la vida urbana son lugares significativos. (Zárate, 2004, p. 107)

Manuel de Solà-Morales (1996) presta atención a las cualidades reales que evalúan la urbanización en la urbe contemporánea. E Ignasi de Solà-Morales (2001) considera al conocimiento como determinante de la realidad, en donde los medios obtienen protagonismo y llegan a ser la raíz de la realidad contemporánea. Nuno Portas (2003) indica camino que establece la metamorfosis a unas recientes cualidades de la urbanización basadas en sus predecesoras, enfatizando las vías de mayor relevancia que han de sujetar la reurbanización imprescindible.

Las ciudades se transforman mediante procesos y ciclos de crecimiento, reformas, renovación, estancamiento. Hay ciclos en los que cambia de forma sustancial una ciudad y otros en los que lo hace lentamente. Solo así podemos entender las diferencias entre la “ciudad consolidada” o la “ciudad-con-historia” y la de las “nuevas periferias”. Es decir, “las desigualdades acumuladas a lo largo del tiempo entre la ciudad con historia... A veces, la acupuntura urbana es lo que mejor define las operaciones asociadas. (Portas, 2012, citado por Monclús, in Díez & Pérez, 2013, p. 70)

En el mundo actual globalizado, las relaciones sociales han cambiado, los medios de comunicación eliminan matices propios de los lugares o los unifican en un prototipo social. La conexión del mundo donde transcurre un urbanismo débil comenta la especulación en vez

de la investigación. Intentar encontrar los problemas es el primer paso para cambiar el sentido de esta dinámica y recuperar la autoestima. “[...] están dimensionadas para portar marcas; los mitos pueden compartirse, las marcas dosifican el aura a merced de los grupos de interés [...] las marcas desempeñan el mismo papel que los agujeros negros en el universo” (Koolhaass, 2008, p. 13).

En 2008 se sufrió un crack global fundamentalmente económico, aunque el sistema capitalista anteriormente ya había sufrido períodos de crisis y de bancarrotas más o menos profundos.

Pero el proceso de urbanización experimentó mientras tanto otra ampliación de escala, haciéndose planetario, por lo que no podemos concentrarnos únicamente en Estados Unidos. La enorme expansión del mercado inmobiliario en Gran Bretaña, Irlanda y España, así como en muchos otros países, ayudó a mantener la dinámica capitalista de forma muy parecida en general a la de Estados Unidos. (Harvey, 2012, p. 30)

En la mayor parte del mundo las áreas urbanas se desarrollaban como base para proyectos especulativos y construyeron una burbuja inmobiliaria sin ningún matiz de sustentabilidad. Con ello surgen diferencias sociales y las cargas económicas para adquirir una vivienda resultan insostenibles, esto produce que el tejido urbano provoque la división social. Los gobiernos locales están vinculados a los temas sociales en relación al empleo, que ejerce un papel económico para la igualdad social, estableciendo políticas de ocupación. El planeamiento tiene que adoptar soluciones no solo para cuestiones urbanas, sino también para temas sociales, y estos dos aspectos tendrán que buscar un equilibrio.

El urbanismo moderno desarrolló un funcionalismo bastante elemental, tanto por el tipo de funciones (trabajar, habitar, divertirse, abastecerse, desplazarse...) como por la forma de llevarlas a cabo. El neo urbanismo desarrolla una gestión funcional mucho más sutil, teniendo en cuenta la complejidad y la variedad de prácticas urbanas e intentando responder a ellos mediante soluciones multifuncionales. (Ascher, 2004, p. 83)

2.2. LA MOVILIDAD *ECO-FRIENDLY*

Antes de existir la expresión *eco-friendly* surgieron otros términos, como el “urbanismo sostenible” que se puede denominar también como eco-urbanismo. *Eco-friendly* se puede definir, de una manera general, como la actuación de una manera respetuosa y consciente con el medio ambiente y el ecosistema, incluyendo a toda la sociedad, tanto empresas como individuos. Éstos tendrán que saber utilizar materiales que no afecten al medio ambiente y con una vida cotidiana sostenible equilibrada responsable del ser humano para con la

biosfera, esto proporcionará una vida verde sin contaminación del aire, agua y suelo, y sin contaminación acústica (Rinkesh, s.f.).

[...]la competencia ha de ser intermodal y no perder de vista que el transporte público y la movilidad individual están íntimamente relacionadas. Nos enfrentamos al doble reto de reducir la movilidad individual para incrementar la cuota de mercado del transporte público, a la vez que hacemos la movilidad individual más ambientalmente sostenible (*eco friendly*). Como ha quedado de manifiesto con el ejemplo de la experiencia de Central London, un peaje urbano o similar modelo de gravamen para el uso de vías urbanas puede contribuir a lograr estos objetivos, a pesar de que es improbable que el sistema genere muy abundantes ingresos que puedan servir para financiar el transporte público. (Boix & Marzal, 2014, p. 129)

El desarrollo sostenible conserva la calidad de vida, establece un acceso continuo a los recursos naturales y evade la continuidad de daños materiales (Ruano, 1999). Mostafavi y Doherty comentan que “la dimensión ético-estética del urbanismo ecológico-definida según los registros de la ecología social, mental y medioambiental-se ocupa directamente de la articulación del interfaz, o espacio liminal, entre lo político y lo urbano” (2014, p. 48) y para Ruano (1999) el eco-urbanismo caracteriza el proceso de las comunidades sostenibles en donde se interconexiona las distintas maneras que actúan en el diseño urbano y la sostenibilidad urbana es la herramienta viable para dar soluciones a actividades humanas en una envolvente dañada. “El planeamiento urbano sostenible es el único medio viable de acomodar las actividades humanas en un entorno cada vez más amenazado y deteriorado, y también se está convirtiendo en una nueva y diferenciadora fuente de ventaja competitiva para ciudades[...]” (Ruano, 1999, p. 11). El urbanismo ecológico surge a partir de la crisis y de la década del auge inmobiliario, a consecuencia de la crisis ecológica esto se vuelve más obvio, el término sostenibilidad se utiliza de manera confusa y acarrea otras formas literarias como eco-urbanismo.

Las bases teóricas de un Urbanismo Ecológico que responda a los desafíos planteados por la crisis ecológica y la depleción de las materias primas. Ni la opción “cosmética”, ni la “tecnológica”, ni la “ambientalista” suponen una verdadera alternativa para la construcción de modelos urbanos viables. (Gaja, 2008, p.1)

El eco-urbanismo deriva en un menor consumo y eso realmente es lo ecológico aunque la sociedad no acepta esta propuesta (Gaja, 2008). Desde hace tiempo Andrea Branzi, arquitecto y urbanista, reconoce “la fluidez de la ciudad, su capacidad de tener carácter difuso” y “ha propuesto un urbanismo adaptable basado en sus relaciones simbióticas. Un rasgo clave de este tipo de urbanismo -como sucede con el territorio agrícola- es su capacidad de ser reversible” (Mostafavi y Doherty, 2014, p.30).

La nueva expansión urbana está siendo ocupada por una clase media expulsada de las zonas centrales debido al elevado precio, en cambio, los cascos históricos se van destruyendo y

quedándose vacíos. El proceso de aburguesamiento se está produciendo, estos centros urbanos quedan vacíos y tienen que remodelarlos, transformarlos y revalorizar los intramuros históricos. Los conceptos nuevos en el desarrollo urbano son espacios verdes o de la estructura urbana verde y aparecen asociados a las actuaciones del movimiento moderno que asumen el papel de la organización urbana.

Basta con efectuar una búsqueda en Internet para apreciar lo que se entiende por Eco-urbanismo en el dominio público. Una de las más significativas entradas es la que ofrece nada menos que el Wall Street Journal (2008). El portavoz del (neo)liberalismo lo identifica con el llamado Green Living, añadiendo: "Instead of adding eco-friendly touches to existing neighbourhoods, developers are building whole new communities designed along green principles". Aquí tenemos un punto de partida, una discrepancia notable porque no se trata de construir nuevas urbanizaciones por completo, ni de añadir toques de aspecto ecológico, sino de reducir los consumos, aprovechando el patrimonio edificado y urbanizado existente. (Gaja, 2008, p. 106)

Hoy en día la estructura urbana verde se entiende como un sistema ambiental en diferentes espacios como parques o jardines en general, éstos son conjuntos de áreas, abiertas o cerradas, que funcionan como protección del medio ambiente urbano o de recreo (Rueda, 2007). En la mitad del siglo XX la única presencia de la naturaleza en las ciudades es a través de los parques y jardines. Existen otras formas naturales en la trama urbana como los bosques o la vegetación por el transcurso de las aguas, que hasta hace poco no se consideraban de la malla urbana, estos espacios se utilizan como áreas de recreo al aire libre. Las transformaciones de urbanización, rehabilitación y regeneración de las estructuras urbanas permiten, a través de los elementos naturales, un nivel menor de estrés con mayor sostenibilidad urbana. Las zonas naturales permiten la estabilidad de la biodiversidad del territorio y crean una organización en la malla natural urbana, el concepto continuum vegetal significa la estructura verde equilibrada (Fadigas, 2009).

La existencia de un continuum natural, conectando la periferia rural con el espacio urbano, refuerza la amplia gama de espacios verdes urbanos en sus diversas formas y expresiones. La estructura verde así formada permite una estrecha relación de activación de la diversidad biológica que fortalece la vegetación existente en el tejido urbano, a través de la continuidad de flujos de energía y diversidad biótica. (Fadigas, 2009, p. 35)

Para encontrar el punto de equilibrio, la sostenibilidad urbana tendrá que ser de uso racional en el territorio urbano y su uso de forma continua para su futuro (Rivas, 2015).

Son creadas por el propio espectador a través de una selección de espacios nuevos y escenas diferenciadas. Los jardines circulares son la innovación más pintoresca del

parque. Delimitados por estructura de acero pulido, Sculpture Garden, Rose Garden y Forest Garden son interpretaciones contemporáneas de jardines de los siglos XVIII y XIX. Éstos ofrecen percepciones del espacio que cambian constantemente con una serie de ejes y conexiones visuales. (Minguet, 2008, p. 239)

El proceso de urbanización precisa de relaciones entre las ciudades y el entorno rural ya que sufre trastornos en sus estructuras funcionales, ecológicas y sociales. Los valores de vida social urbana destacan por ser más fluidos que los valores rurales, éstos aumentan el estrés social y ecológico. El estrés es una manifestación de desequilibrio medioambiental y social, y es un indicador importante para las normas medioambientales (Pujadas et al., 2011).

La creación de nuevas infraestructuras de comunicación entre dos puntos beneficia a ambos mucho de estar demostrada, incluso atendiendo exclusivamente al “beneficio” derivado del puro crecimiento económico. Siguiendo de nuevo a Arturo Soria y Puig” el establecimiento de nuevas y mejores comunicaciones entre dos núcleos desiguales no favorece, en general, al menor, sino que suele aumentar la desigualdad y la dependencia. (Soria, 1980, citado por Sanz, 1996, p. 126)

El elemento de vegetación es la parte fundamental de la estructura verde urbana, dando equilibrio medioambiental y ecológico, estos espacios naturales son parte de los tejidos urbanos que se organizan y funcionan con sus diferentes morfologías. “Las consecuencias del reconocimiento de la importancia del ambiente en el urbanismo contemporáneo amplió a otras áreas de conocimiento la reflexión sobre la planificación, el diseño, uso y la gestión de ciudades, incorporando preocupaciones urbanísticas u ambientales” (Greenwood, 1999 & Ridell, 2004, citados por Fadigas, 2009, p. 43).

Los valores naturales distribuyen las zonas urbanas mediante la organización de la estructura verde y su entorno natural, en cambio, la planificación urbana, para que tenga sostenibilidad ambiental y social, se determinará según las limitaciones locales. Al recalificar las ciudades se tendrán que incorporar lo natural y lo construido como una identidad y con un funcionamiento propio, dicha identidad se refiere a la ciudad y al equilibrio para la sociedad; una estructura verde puede contribuir a formar un paisaje urbano (Pujadas et al., 2011).

Un aspecto importante de la planificación urbana sostenible es la creación de zonas verdes a distintas escalas. Las zonas de juegos y los parques y jardines públicos en las zonas urbanas, así como los espacios multiusos al aire libre en las periferias, reducen la contaminación, crean zonas adecuadas para el desarrollo de la flora y la fauna, y permiten que los habitantes de la ciudad tengan contacto con el campo. También mejoran la salud social, física y psicológica de los individuos y la comunidad. (Hernández, 2007, p. 64)

Estocolmo, en 2010, fue la “Capital Verde de Europa”, el primer título otorgado por la junta Europea, dicho reconocimiento fue concedido por solucionar problemas ambientales para el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos. En 2010 fue Estocolmo y en 2011, Hamburgo. Estocolmo lo recibió debido a distintos factores, pero tiene mucho que ver el reconocimiento del verde en el barrio Hammarby, ésta fue una zona portuaria con algunos problemas de contaminación debido a las industrias instaladas en él, este barrio se quería convertir en una moderna zona que extendiese la ciudad. Son destacadas las instalaciones urbanas pero su arquitectura es muy sencilla, en su mayoría con casas prefabricadas, éstas no tienen su tecnología avanzada con respecto al medio ambiente. La manera de entender la ecología no es utilizar la tecnología avanzada *hightech*, debe prevalecer la búsqueda de soluciones más honestas (Fariña, 2010). Lo más destacable del diseño urbano son los espacios libres en los interiores de los bloques de edificación organizados en manzanas cerradas. Debido a los espacios contaminados de este barrio se preocuparon por la necesidad de dejarlos limpios e hicieron algo con las basuras: se envían por medio de un sistema neumático a los centros de tratamiento. Los restos biológicos se transforman en abonos, el papel se desmenuza y el resto se quema en una planta para producir electricidad, agua caliente y calefacción para las viviendas (Boscá, 2013).

Tanto Suecia, Estonia, Lituania como Finlandia no tienen déficit ecológico, para lo que se necesita una fuerte inversión económica y política. Uno de los mayores problemas es la participación ciudadana, es un indicador que debe cumplir las obligaciones individuales fijadas hacia las necesidades colectivas. Un barrio *eco-friendly* no es considerado como un barrio ecológico o sostenible, ni incluso verde, es uno que está de reclamo o de moda, confortable, lo más atractivo posible y a su vez comunicado con sistemas de transporte colectivo que funcionen con tecnología verde. En la actualidad, el derecho de la movilidad consiguió tener una importancia superior. La palabra movilidad tuvo relevancia no solo en el urbanismo, sino también en el medioambiente, en los planes de infraestructuras de transporte y en otros objetivos de articulación territorial o desarrollo económico. El concepto abarca todos estos términos (Fariña, 2010).

La movilidad urbana es un derecho, ha sido una gran conquista social; entender que ‘movilidad’ y ‘transporte’ no significan lo mismo es una consecuencia de esa conquista, pero que va a costar imponer, paradójicamente más entre los profesionales que entre los ciudadanos. Este hecho no nos debe asustar, porque no hay cambio sin resistencia social, y la evolución se produce sobre procesos siempre dialécticos. (Herce, 2009, p. 12)

Con la separación de la ciudad continua surgieron en el territorio muchas formas diferentes de ocupación ligadas a actividades, éstas ya no tienen dependencia del núcleo urbano estable, sino relaciones entre espacios ubicados a distintas distancias. Surgió una organización espacial nueva formada por una geometría espacial cambiante (Pujadas et al., 2011).

El concepto de los planes de movilidad sostenible, encaminados a reducir el uso de los coches particulares y promover la marcha a pie, el uso del transporte público y una distribución eficiente y sostenible de las mercancías y servicios en nuestras ciudades. Estos planes tienen que ser elaborados en cooperación con todos los niveles pertinentes de la administración y todas las partes interesadas. (Simpson, 2009, p.13)

El territorio intercala usos donde se juntan espacios periféricos, centrales y con actividades diferentes que solo absorben usuarios y, en este caso, se produce movilidad en donde se incrementa la atracción. El factor de desarrollo económico influyó en la planificación de infraestructuras, lo que acarrió una ampliación de redes compleja. La influencia de redes produce modelo de insostenibilidad de consumo energía y de población descontrolada, ya que de la construcción continua de nuevas infraestructuras resulta imposible la creación de un territorio homogéneo (Rueda, 2009). La expansión ocasionó un encarecimiento sobre el territorio del perímetro urbano de la ciudad. Se producen diferencias espaciales en acceso de servicios por necesitar financiación privada o gestión según el contenido de la economía de los usuarios, los ciudadanos de la periferia pagan menos por servicios, o incluso no pagan, que los usuarios de los centros urbanos según su renta per cápita (Alcántara, 2011).

Este cambio suele ocurrir según la concentración urbana y la capacidad del suelo ocupado en la que puede alcanzarse un modelo nuevo de movilidad, que atienda a las necesidades de los ciudadanos de formas menos costosas y más saludables. Las administraciones públicas centrales o autonómicas suelen preocuparse por las reformas de infraestructuras, en cambio, las administraciones locales se interesan más por la resolución de la movilidad frecuente que de otros factores, estas tienen menos recursos pero tiene competencia sobre los distintos transportes (Rueda, 2012). Los acontecimientos sociales y territoriales están cambiando las planificaciones del transporte que se habían fijado, según la época, en la ingeniería civil. La sociedad postindustrial no se consolida estructuradamente, sino que está arraigada al trabajo o a la vecindad, es una sociedad individual adaptada a las nuevas generaciones de la era del teléfono móvil y el ordenador personal (Sánchez, 1991). Surgen nuevos sistemas de desplazamiento cotidianos (Herce, 2009). La creación de los distintos flujos produce distintos puntos de intercambio, las alteraciones de un modelo de la ciudad producen transformaciones de movilidad, algunos autores hacen referencia al Fordiano en el que las características sociales y económicas están surgiendo del modelo industrial.

Al igual que el espacio construido, el espacio de la movilidad ha abandonado la continuidad. El espacio de la movilidad ofrece a las prácticas sociales campos de posibilidad no homogéneos y discontinuos; Layers diferentes y parcialmente separados que se ofrecen a distintas prácticas. Infraestructuras de movimiento veloz entre centros e infraestructuras de percolación por los cuerpos filtrantes de tejidos urbanos y espacios abiertos intercalados. (Secchi, 2000 citado por Herce, 2009, p. 162)

Las separaciones de la movilidad son consecuencia de la organización social exhibida, lo que está en juego son las necesidades de conexiones que, en algunos casos, son diferentes y cambian según la expresión espacial (Herce, 2009). Los niveles superpuestos en una morfología urbana variable pueden considerar la oferta de las redes de transporte según las características del territorio, el espacio de superposición acepta los distintos grados de conectividad según las ocasiones que invitan (Mataix, 2010). La conexión de la movilidad de los usuarios y el transporte se refiere a los distintos desplazamientos, el usuario prefiere consumir menos energía y gestiona el espacio urbano público.

No hay modo de establecer claramente una relación de causa a efecto entre transporte y desarrollo en la Europa occidental contemporánea: la construcción de carreteras, viene a concluir la citada comisión, beneficia, salvo casos excepcionales, a los usuarios de las mismas y punto. O dicho de otra manera: el transporte puede ser condición necesaria para el llamado desarrollo, pero por sí solo nunca es suficiente. (Soria, 1988, citado por Sanz, 1996, p. 125)

En el derecho a la conexión intervienen las instituciones públicas avalando particularmente propuestas a los espacios públicos para cada movilidad y los sistemas de transporte, y se produce una transformación en la planificación del transporte urbano. En el pasado, no se evitaron las consecuencias de las emisiones de fuerte impacto ambiental derivadas del modelo de transporte y la utilización máxima del automóvil, otro factor perjudicial son los riesgos de exclusión social que el modelo de transporte destacado ocasiona en distintas zonas (Herce, 2009). Los términos de sostenibilidad son atribuidos a los temas energéticos, el impacto ambiental y a la integración social, aunque realmente no signifiquen lo mismo (Alcántara, 2011). El derecho de los ciudadanos reside, en parte, en la integración social entre ellos.

Las estructuras sociales que surgen en la actualidad, a base de vínculos débiles muy numerosos y entre organizaciones e individuos a menudo alejados, son de tipo reticular. La sociedad está estructurada y funciona como una red o... como una serie de redes interconectadas que aseguran una movilidad creciente de personas, bienes e informaciones... esta organización en redes funda una nueva solidaridad de hecho, en el sentido de un sistema de interdependencias entre los individuos... surge un tercer tipo de solidaridad, la solidaridad 'conmutativa' que relaciona a individuos y organizaciones pertenecientes a muchas redes conectadas entre sí... el reto para la democracia se encuentra en transformar esta solidaridad conmutativa.. en una solidaridad 'reflexiva', es decir, en ser conscientes de pertenecer de intereses colectivos. (Ascher, 2004, p. 41-42)

En el desafío actual se adecuarán las redes de conectividad y las de transporte con las nuevas conductas de movilidad que tendrán los diferentes grupos sociales. El automóvil sigue siendo

la herramienta de movilidad más empleada por la ciudadanía, en cambio, el desplazamiento a pie va consiguiendo peso en la condición de movilidad (Pujadas et al., 2011).

Née en ville et de la ville, l'automobile entretient avec elle des rapports complexes. « Espace fermé et domestique, individuel et privé », elle se surimpose et s'oppose à l'« espace public et collectif » et menace la ville, dans sa forme « éternelle ». Faut-il donc adapter la ville à l'automobile ou bannir la voiture de la ville?. (Dupuy, 1997, p. 41)

Socialmente existe una realidad nueva respecto a la sociedad y a la organización territorial alterada, en cambio, los planes de ordenación pasan de lo general a lo particular pero no atañen a los problemas urbanos más específicos. La circunstancia es que la gestión para un modelo de movilidad urbano podría ser más sostenible, pero precisa de un plan. Surge un fortalecimiento de la planificación de las redes de transporte que ha producido métodos e instrumentos (Herce, 2009). El principal conflicto transcurre en el transporte y la movilidad, el primero genera y desprende energía creando infraestructuras para abaratar el viaje, en cambio, el segundo se refiere a las diferentes ofertas alternativas de desplazamiento y la gestión económica energética. Antes de abordar el tema de movilidad hay que entender la organización de la ciudad, la expresión espacial de la movilidad y el comportamiento de las personas. Al hablar de la expresión espacial de la movilidad hay que tener en cuenta la oferta que ofrece la ciudad, la geografía contribuye a la reflexión necesaria para que la organización de un sistema urbano no perjudique al comportamiento de la movilidad (Rueda, 2007). Las redes se conectan a través de la ligación o relación de puntos y se expresan a través de flujos, se manifiestan a través de las infraestructuras físicas.

La idea central de este nuevo discurso es que lo real es una estructura espacial abstracta y ordenada, cuyo orden es posible revelar y representar a partir de teorías, leyes y modelos generales, como elementos constitutivos de la nueva ciencia espacial. (Delgado, 2003, p. 42)

La estructura urbana se entiende como una expresión de un territorio articulado entre flujos y actividades.

A ello se une el fortalecimiento de los núcleos metropolitanos más importantes, no solo en población, sino también en la atracción de actividades económicas de mayor cualificación (comercio, servicios y logística del transporte), debido tanto a la saturación y extraordinaria evaluación de precios del suelo en la ciudad de Madrid, como a la sustancial mejora en las condiciones de calidad y accesibilidad de aquellos. Pero sobre todo, es interesante que en esta etapa se inicia un proceso de transformación sustancial de la forma de crecimiento: la generación ex-novo de «centralidades» asociadas a los nodos de accesibilidad metropolitana, y por ello carentes de referente urbano de la centralidad tradicional y la suburbanización en baja densidad primero de los hogares de rentas elevadas y

medias y posteriormente de un segmento de las actividades direccionales de mayor valor añadido. (Ezquiaga, 2010, p. 193)

La dificultad de las redes de infraestructura se le atribuye al aumento de dispersión y multiplicidad de las distintas formas de la ciudad, éste es un prodigio extendido por todo el mundo. El sustrato teórico de esa visión de las actividades fue la llamada modelística cuantitativa, que asigna un papel importante a los planes de ocupación territorial. Sobre los años setenta se ejecutan varios modelos sobre la evolución de los precios del suelo, sobre el aumento de las actividades industriales o comerciales derivadas de las localizaciones residenciales o de la accesibilidad de los transportes. El objetivo consistía en el tamaño de la planificación del transporte, el punto de vista era determinar la cantidad de las relaciones inversas y la localización de las actividades venía por la demanda de flujos que respondía conforme a las infraestructuras de transportes. Debía encontrar el equilibrio del sistema y la efectividad económica (Houghton, Reiners, & Lim, 2009). Éste pretende el enfoque del análisis de la cantidad para la solicitud futura de una red y las interconexiones de las actividades urbanas frecuentadas en el espacio con la localización específica (Riesco & Gómez, 2010).

Los conflictos de índole social, ambiental y económico que empiezan a desarrollarse, en ocasiones incluso con virulencia, aconsejan poner freno a la tendencia actual porque no aborda los retos principales de nuestra sociedad, es decir, no aborda las variables relacionadas con la sostenibilidad y las que indican que entramos en una nueva era, la era de la información y el conocimiento. (Rueda, 2007, p. 5)

Las distintas actividades se deben adaptar a los modelos cuantitativos, a la observación de las redes de infraestructuras y según las actividades futuras. La ciudad crece y se organiza por consecuencia del crecimiento de las redes de infraestructuras a través del territorio (Tella, 2010). En 1940, cada infraestructura fue reconocida por su funcionalidad e imploraba su consumo. Surge una demanda de comprobación de las relaciones de las actividades y el número de flujos que necesitaban por la cuantía de ellos. El estallido en el territorio fue roturado, se especializaron los usos de suelo divididos entre sí en el lugar, en los que surgen los flujos de desplazamiento en horas puntuales que aliviaron las salidas, vías o entradas de la ciudad.

La movilidad urbana planifica y adopta varias formas de actuar, dependiendo de la forma que adquiriera la ciudad en la localización de sus actividades. Los diferentes tipos de desplazamientos de la ciudad repercutirán en el desarrollo económico y cultural, dependerá de la expresión espacial de flujos y sus distintas formas según su desplazamiento conexas con las distintas actividades. La medida de expresión de flujos procura la localización de las actividades en el espacio según la forma y el largo de las redes de infraestructuras y la expresión espacial de su movilidad. Las infraestructuras de la movilidad son el conjunto de las calles de una ciudad y sus redes de transporte, y la gestión de la movilidad depende de las políticas de adecuación y su espacio público urbano (Herce, 2009).

La gestión del espacio público es una de las herramientas de movilidad urbana, la mayoría de las formas de desplazamiento tiene relevancia en el sistema de movilidad. El automóvil es un elemento eficaz y un sistema de desplazamiento que ocupa casi todo el espacio posible, también en las aceras y en los espacios libres para aparcar (Herce & Magrinyà, 2013). La inexistencia de espacios para los desplazamientos de distancias cortas, como la bicicleta y caminar, atentan a la propia identidad de la ciudad y conllevan a la imposibilidad del aumento de la población (López, 2016). Las políticas dan prioridad a otras formas de movilidad en otras áreas específicas constituidas en un determinado modelo específico. Son efectivas si se incluyen en la funcionalidad de la ciudad para distintas redes de movilidad y espacios de vivencia. Se integran los modos de desplazamientos del funcionamiento del sistema urbano, pero no todos tienen la misma efectividad según la distancia, motivaciones o condiciones en que actúan. Por suerte, muchas ciudades llevan ensayando desde hace una década distintos modelos y formas de gestión, estos distintos puntos de vista de demanda son diferentes enfoques radicales desde la teoría de las redes y los métodos para la planificación de la movilidad urbana más sostenible. El derecho de la movilidad física está asociado a las necesidades de conexión social denominada como movilidad urbana, si no se presta la suficiente atención ocasionará algunos riesgos individuales y sociales (Herce, 2009).

Las interacciones entre los entornos económicos sociales y ambientales que configuran cada ciudad pueden plantear problemas de compatibilidad entre los principios de eficiencia relativos al crecimiento económico, equidad social (relativo a la distribución de la renta) y equidad ambiental (relativo a la conservación del equilibrio ecológico)[...] La solución a estos problemas, a corto, medio y largo plazo, vendrá dado mediante el desarrollo de instrumentos institucionales y de mercado que permitan internalizar las externalidades y conformar el consenso de los ciudadanos para encontrar soluciones a los problemas que recaen en una ciudad y también sobre su zona de influencia, contribuyendo, así, aunque esas políticas se implemente en función de los intereses locales, a la mejora del medio ambiente global. (Rueda, 2007, p. 15-16)

Un modelo de ciudad podrá ser sostenible si se disminuyen el consumo de energía y la contaminación absorbida. Consta de buscar un modelo de movilidad que fomente y ponga en funcionamiento el viaje a pie, bicicleta o transporte público para disminuir energía consumida (González, 2007). El desarrollo urbano sostenible se elabora de distintas maneras “la adaptación de la ciudad existente mediante intervenciones paulatinas a pequeña escala y la propuesta de soluciones completamente *ex novo*” (Gaffron, Huisman & Skala, 2008, p. 19). La ecociudad se utilizó para desenvolver ideas nuevas y dando contestación a la práctica del urbanismo, intenta rediseñar ciudades y pueblos de distinta dimensión para encontrar sistemas naturales beneficiosos para la salud del ciudadano. Esta idea construye las ciudades para los ciudadanos, y no para los vehículos, que sean habitadas y sostenibles (Gaffron, Huisman & Skala, 2008).

“Los problemas generados por el tráfico urbano y el aparcamiento son pues inseparables de la problemática general de las áreas urbanas. Los cambios en los estilos de vida, de consumo y de ocio inciden en la utilización del automóvil” (Corral, 2009, p. 2). Los ciudadanos no van a defender el modelo que repudian porque están sujetos al crecimiento económico, en cambio, en la historia del urbanismo moderno, se intentó crear un orden del caos de organización tras la irrupción urbana. Para obtener un modelo de ciudad sostenible es conveniente articular una distribución de los usos de los suelos y una oferta de servicios que garantice las actividades económicas (Herce, 2009).

La cuestión no puede ser más obvia: los embotellamientos no sólo nos irritan a todos, sino que, además, suponen un gran coste para la productividad europea. Infraestructuras con cuellos de botella y en las que faltan eslabones; deficiencias de interoperabilidad entre modos y sistemas. Las redes son las arterias del gran mercado. Sus fallos se traducen en una falta de oxígeno para la competitividad, en ocasiones desaprovechadas de crear nuevos mercados y en una creación de empleo inferior a nuestro potencial. (Comisión Europea, 2002, p. 14)

La Comisión Europea apoyó la creación de redes de ciudades y la gestión de la movilidad. Surgen varias leyes y decretos que regulan la movilidad a nivel nacional y autonómico en España. Para obtener un sistema global de movilidad más sostenible van a depender del tamaño y de la organización de cada municipio. Los grandes municipios resuelven los problemas con enormes inversiones como el transporte colectivo, restricciones de uso del automóvil en el centro urbano como en España, que destaca los sistemas de gran consideración como los ferrocarriles metropolitanos y de cercanías (Alcántara, 2011).

Se trata de ordenar la movilidad sobre la base del funcionamiento adecuado en cada ámbito urbano de las diversas redes que lo hacen accesible a todos los que lo habitan o visitan. En cada ámbito del territorio de la “nueva ciudad”, desde la periferia extensiva hasta el centro histórico, habrá uno o varios modos que resuelven la movilidad con mayor eficiencia y adecuada integración en el entorno urbano. (Corral, 2009, p. 3)

La mayoría de las propuestas a estos planes están constituidas por el establecimiento de redes singulares para las distintas formas de movilidad, promesa de distintas formas de desplazamientos para grupos de población y adecuación de las calles especializadas del espacio público. Los distintos tipos de redes en el espacio urbano son para los peatones, transporte colectivo, para vehículos privados, distribución de mercancías y para movilidad más sostenible como las bicicletas (Mataix, 2010).

La clave para que esas redes puedan dar satisfacción a la multiplicidad de “cadenas de modos de transporte” que puede utilizar cada ciudadano, desde que sale de su casa hasta que vuelve a lo largo de todo un día, es la disponibilidad de puntos de

intercambio modal, que facilitan la elección correcta del modo de transporte en cada ámbito urbano. Son los denominados intercambiadores, las tradicionales estaciones, donde hoy pueden coincidir diversas combinaciones de modos, tren, autobús, tranvía- metro ligero, automóvil, bicicleta, y “a pie”. (Corral, 2009, p. 3)

La distribución de la red privada del tráfico, según la ciudad, tiene que fijarse a un rango de funciones, podrá existir una distribución de tráfico y comunicaciones regional, y una distribución del tráfico urbana y en las calles internas de los barrios (Pujadas et al., 2011). Otro concepto, que se trata de la pacificación del tránsito, es el inicio de las restricciones del tráfico de las ciudades, en algunas zonas de ciudades este concepto se utilizó con diferentes grados de protección, pero el primer objetivo era la reducción de la velocidad del tráfico (Méndez, 2011).

En la ciudad las relaciones humanas pueden rehacerse, y puede recuperarse todo lo bueno que la concentración ha supuesto históricamente, minimizando los aspectos negativos en relación al medio ambiente. Se habla de ecobarrios con vida propia. Imagina todo lo que puede dar de sí, teniendo en cuenta que en las ciudades ya hay muchas personas que trabajan en el ecologismo para hacerlas más visibles (transporte público y bicicleta, pacificación del tránsito, urbanismo humanizado, ahorro energético y energías alternativas, alimentación sana, tratamiento de residuos, basado en la reducción, la reutilización y el reciclaje...), y persiste el asociacionismo cultural y de barrio que tanta riqueza aporta a la comunidad. (Grau & Ibarra, 2001, p. 260)

Una política de estacionamiento para que sea una movilidad sostenible estará implantada en el subsuelo del espacio público, en las áreas de transporte o en el aparcamiento de los edificios residenciales. En algunos municipios empezaron a adoptar normativas para la restricción del número de plazas de estacionamiento en los centros urbanos (Rueda, 2012).

El papel central que ha alcanzado el automóvil dentro del modelo de movilidad imperante se explica en buena medida por las ventajas que su uso comporta, tanto a nivel individual como colectivo. Hoy, a diferencia del pasado, millones de ciudadanos pueden desplazarse más lejos y durante más tiempo, cada día, en una apertura de horizontes personales impensable hace apenas unas décadas. Igualmente, las empresas pueden organizar sus procesos de producción y distribución con criterios más eficientes. En general, todo ello ha redundado en una mejora importante de los niveles de bienestar colectivo. (Nadal et al., 2009, p. 7)

La circulación del transporte privado no mantendrá el apoyo a esta forma de transporte como herramienta indispensable de la movilidad urbana, se determina una red elemental de

acceso a la ciudad en donde el coche no tendrá ocupación en la estructura urbana o con su restricción. Para optar por una alternativa al automóvil primero se tendrá que aclarar cuáles son los espacios donde va a circular y cuáles son las condiciones que regulan su funcionamiento, en cambio, en la ciudad dispersa, el automóvil es la herramienta de movilidad imprescindible para garantizar la conectividad; otros problemas no son relevantes según el tipo de ciudad, se solapan en el tiempo y en el espacio. Es poco posible dictaminar un espacio solo para el transporte colectivo o a pie porque sus recorridos se intercalan, el objetivo de la gestión de la movilidad actual es hacer el uso combinado de varios modos como la intermodal (Herce, 2009). La red de carreteras tiene que asegurar la capacidad del volumen del tráfico que se tiene previsto.

En las ciudades, el predominio del automóvil ha sido, a la vez, causa y consecuencia de un modelo de movilidad que ha debido dar respuesta a menudo a las necesidades derivadas de una población creciente y un tejido social y económico cada vez más sofisticado. Es cierto, así, por ejemplo, que el uso del coche privado se ha visto propiciado en muchos casos por la falta de una alternativa eficiente de transporte público. (Nadal et al., 2009, p. 7)

La primera faena de la organización de la red viaria es la separación de los accesos de la ciudad y crear circuitos internos de distribución para circular por el centro urbano, en los barrios serían circuitos alternativos o secundarios de apoyo. La planificación de varios circuitos es garantizar el aprovechamiento de la red para el vehículo privado, por eso se podrá prescindir de él en otros espacios viarios (Correa, 2014). Antes de diseñar una red de múltiples recorridos, se comprobará la accesibilidad desde las entradas y centralidad de las ciudades con los puntos interiores de la misma. Con estas pautas de accesibilidad se pueden construir redes más absorbentes para la ciudad. Para la pacificación del tránsito se tendrán que organizar las calles con un tratamiento específico para destinarlas a recorridos de transporte público exclusivos a peatones y bicicletas, también se introducirá la restricción del tráfico de la circulación de los vehículos y la adecuación del urbanismo para la convivencia en la calle (Herce, 2009).

Antes de la aparición del automóvil, las calles y plazas de nuestras ciudades se "llenaban" de carros, caballerías y, sobre todo, de personas que iban a pie. Ocupaban el espacio público entero en una suerte de trayectorias caóticas pero compatibles entre sí. Las imágenes de los hermanos Lumière en el París de principios de siglo XX atestiguan de manera graciosa (con la tecnología de filmación de la época los movimientos se aceleran hasta el punto de hacerse graciosos) la ocupación del espacio público de la capital francesa. (Rueda, 2007, p. 44)

Los aparcamientos en las ciudades de los vehículos privados condicionan el uso del vehículo privado en el espacio público; si se quiere llegar a un equilibrio en los barrios, se deberán construir nuevos aparcamientos soterrados localizados en las plazas públicas, espacios

verdes o equipamientos. Una parte de estos estacionamientos deberá reservarse a los residentes y no la venta de plazas para las actividades comerciales, esto ocasionará la atracción externa de vehículos hacia las zonas peatonales (Rueda, 2008). En algunos casos estos estacionamientos están a pie de calle, en donde los residentes pueden aparcar mediante bonos de pago, dichos aparcamientos, en muchos casos, fueron responsables del incremento de uso de los automóviles privados y tuvieron fines para actividades comerciales.

El concepto de “creación de cercanía” va mucho más allá de las implicaciones obvias del término sobre la localización de las diversas actividades humanas sobre el territorio. Es un concepto también, y sobre todo, aplicable a la organización de la producción y el consumo, a las formas de satisfacer mil y una necesidades y anhelos individuales y, en general, a la organización socioeconómica global. (Estevan & Sanz, 1996, p. 44)

Lo conveniente para las ciudades es el uso del transporte colectivo, esto es un desafío para el plan de la movilidad urbana: intentar que la gente vuelva a caminar; para los desplazamientos cortos, caminar y para los desplazamientos largos, el transporte colectivo.

El uso de diversas formas de transporte está fuertemente influenciado por el nivel de ingresos. Personas con bajos ingresos desempeñan mucho más el papel de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público; personas con ingresos más altos suelen desempeñarse como motoristas o pasajeros de automóviles. (Alcântara, 2011, p. 36)

Existen sistemas de transporte públicos que están constituidos por diversas redes como el metro, ferrocarril, tranvía, autobús, microbús de barrio, etc.

Hay que tratar de reordenar la ciudad a partir de lo que hoy se denomina “el espacio colectivo”, como elemento que conecta cada barrio con otros de la misma ciudad, cada equipamiento (de ocio, cultura, comercio...), con otros equipamientos y áreas de atracción del ciudadano. Este concepto, más amplio que el espacio público o espacio de calle, incluye también al transporte público, alguno de cuyos elementos, estaciones y modernos intercambiadores, son hoy enclaves principales de la actividad ciudadana, las ‘puertas de la ciudad’ para una gran parte de los que habitan en las áreas metropolitanas. (Corral, 2009, p. 10)

Las ciudades apuestan por el transporte público aunque la oferta de sistema de transporte colectivo configura la forma del uso, sin contar con las restricciones al automóvil privado. Para la gestión del transporte hay que tener en cuenta el tipo de población a la que se quiere absorber y convencer del uso del transporte colectivo urbano (Rueda, 2008).

Los modos de transporte ofertados en las áreas metropolitanas en estudio son el autobús (urbano e interurbano), el metro, el tranvía y el ferrocarril. No todas las

áreas poseen todos los modos de transporte, pero en todas ellas el autobús cobra una gran importancia al ser el medio de transporte público con una oferta de red más abundante. Además, es un medio más económico, ya que prácticamente sólo requiere inversiones en material móvil para ponerlo en funcionamiento, y versátil en comparación con el modo ferroviario, ya que puede acceder a casi cualquier parte de la ciudad. Por estas razones, sus redes suelen distribuirse capilarmente abarcando prácticamente todo el territorio. (Monzón, 2011, p. 35)

Los planes de servicio urbano se programarán y se diseñarán las políticas particulares de cada ciudad en el transporte colectivo, en cambio, las ciudades pequeñas necesitan distintas inversiones como la adecuación de las infraestructuras y el aprovechamiento del sistema. No se puede hablar de movilidad sin tener en cuenta la urbanización, la calle es la pieza clave que organiza la ciudad y en ella se interrelacionan funciones entre las personas y diferentes actividades. En ese espacio existen los soportes de la red de suministro de servicio urbanístico, red de drenaje y otras formas de movilidad, una de ellas es la movilidad de los automóviles privados (Rueda, 2012). Todos estos factores ocurren en el espacio público, en cambio, a veces, debido a la ocupación de la calle no pueden surgir todas las actividades que se solicitan, esto lleva a priorizar determinadas funciones en el espacio público.

La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político. (Borja & Muxí, 2000, p. 8)

Hay que introducir medidas para la adaptación del espacio público y cambiar los criterios para proyectarlo. El itinerario para peatones es la calle asociada al paseo, y se efectúan distintas formas de movilidad, como el autobús o la bicicleta; dichos itinerarios constituyen recorridos continuos y la lógica es atraer personas o acceso a pie, en las distintas actuaciones se unificará la calzada con la acera (De Benito, García, Juncà, Rojas & Santos, 2005). Para que el itinerario resulte atractivo es importante que coincida con recorridos urbanos que se encuentren con otros elementos como plazas, etc.; algunos de estos espacios encajan con los ejes comerciales.

El hecho de que un notable aumento de las actividades exteriores se vea a menudo relacionado con las mejoras cualitativas, subraya que la situación hallada en una zona específica en determinado momento ofrece con frecuencia una indicación

incompleta de la necesidad de espacios públicos y actividades exteriores, que de hecho pueden existir en la zona. El establecimiento de un marco físico adecuado para las actividades sociales y recreativas ha relevado, una y otra vez, una necesidad humana reprimida que se ha dejado de lado desde el principio. (Gehl, Peñalosa, Pozueta & Valcarce, 2006, p. 45)

La presencia de la bicicleta en la ciudad empezó a tener representación en el espacio público, pero la lucha de los ecologistas fue propulsada hasta conseguirlo. En muchas ciudades como Copenhague se crean ciclovías para ser utilizadas las bicicletas como herramienta de transporte público. En Ámsterdam, año 2000, se establece que todos los ciudadanos pueden circular en bicicleta con derecho a ello (González, 2007).

En las calles se empiezan a ver cada vez más ciclistas. Ciclistas que se desplazan para ir al trabajo, escuela o para hacer las gestiones de cada día. La bicicleta representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible y segura en nuestras ciudades. Combina a la perfección las ventajas de un vehículo privado: rapidez, libertad y versatilidad, con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público: es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste muy asequible, no consume combustibles fósiles y no contamina ni hace ruido. Además, se puede afirmar que la bicicleta es el único vehículo que tiene externalidades positivas, ya que mejora la salud de las personas que la utiliza. (Ferrando, Martín, Molinero, López & García, 2011, p. 10)

La bicicleta desempeña una función destacada en cuanto a la movilidad urbana, no se debe descartar ningún tipo de grupo social. Las ciudades tendrán que estar previstas de una red de espacios adaptados para las zonas protegidas en bicicleta, las ciclovías constituirán redes para conectar objetivos de accesibilidad en conjunto y estar comunicadas con otros sistemas de desplazamiento. Estas intervenciones de ciclovías son diferentes actuaciones en las ciudades pequeñas que en las grandes (González, 2007).

En las grandes ciudades, cualquiera de las redes desplazamientos ha de estar diseñada la lógica del intercambio de modo, porque caminar o ir en bicicleta es a menudo un modo de viaje para después coger el transporte colectivo. De ahí la necesidad,... de ir adaptando los vehículos de transporte público a la admisión de bicicletas, salvo en los supuestos de existencia un sistema de bicicletas públicas. No suele ser así las ciudades menores, es las que, el acceso a las estaciones terminales, el recorrido en bicicleta suele ser durante la totalidad del viaje. (Herce, 2009, p. 256)

El espacio de las ciclovías no es solo la creación del percurso, sino que hay que tener en cuenta que los puntos de acceso que sean factibles. Los estacionamientos de las bicicletas

van a depender del usuario que se quiera captar y es importante encontrar espacios que sean de uso equilibrado en el espacio público (Pardo, Caviedes & Calderón, 2013). Otro factor que afecta a la movilidad urbana es la distribución de mercancías, que es el más complicado por no tener referencia de anteriores actuaciones, es muy probable que los espacios para los vehículos permanezcan solo para los de mercancías y la regulación de éstos (Simpson, 2009).

Esta transformación de la base económica de las ciudades, de industrial a terciaria, no ha disminuido los problemas derivados de la carga y descarga, sino que, por el contrario, ha diversificado los destinos, los tipos de mercancías y los horarios de entrega, lo que hace más difícil su regulación. (Herce, 2009, p. 274)

2.3. LA PEATONALIZACIÓN DE ESPACIOS URBANOS

A finales del siglo XX, los *malls* peatonales son las soluciones prácticas a los problemas más relevantes desarrolladas por los despachos de arquitectos y abogados. Un *mall* actúa para resolver los conflictos sociales y los económicos, así como la huida de la clase media, y tendrá éxito para solucionar los problemas urbanos. El *mall* peatonal es una herramienta de acción relacionada a la economía, al bienestar social y a la calidad ambiental (Brambilla & Longo, 1989).

El mall es una arquitectura que representa fielmente el espíritu de la sociedad postmoderna, caracterizada por unas posiciones subjetivas entre las cuales se cuentan: narcisismo, individualismo ahistórico y consumo como vías de integración, estatus social, diferenciación y exclusividad dentro de un espacio societal caracterizado por la fluidez, donde toda esencia parece desvanecerse, el tiempo presente incita, con sus variadas ofertas de mercancías a la adquisición de las mismas, llevando al sujeto a identificarse con las múltiples imágenes ofrecidas/impuestas por la publicidad del mall, que deviene en la mega arquitectura con espejos sin fin en su interior que devuelven al sujeto a las mercancías que lo identifican y alienan. Con ello, se refuerza la posición subjetiva del narcisismo: “Me amo en lo que observo o compro”. Así, el acto de vitrinear como práctica de pulsión escópica, es una forma sublimada de autoerotismo del sujeto ante las imágenes publicitarias. (Pardo & Venegas, 2011, p. 39)

En algunas ciudades se han creado zonas peatonales, lo que conlleva a la revalorización de los inmuebles; la reducción de los vehículos mejorará la calidad de vida ya que produce bajadas de los niveles de contaminación acústica y atmosférica, permite la mejora de los cascos históricos y arquitectónicos, y, por consiguiente, protege la seguridad de los peatones (Di Siena, 2009).

El modelo global de desarrollo basado en la producción desmedida para lograr el crecimiento sin límites, todo ello a costa del consumo desenfrenado de recursos, principalmente energía. El soporte del modelo lo aseguran los comportamientos consumistas de cada individuo, alentados por el propio sistema. Pero no toda la población tiene capacidad de acceder al consumo, lo que agrava la situación creando grandes diferencias entre unos y otros. (Cuello, 2006, p. 2)

Algunos *malls* peatonales han resultado un fracaso porque se proporcionaron soluciones generales de forma global a la ciudad, no obstante, el proyecto se tiene que diseñar para ese lugar o sitio singularmente, planteando las funciones y con el apoyo de elementos de arboledas, aceras y alumbrados. Pero el contenido de un *mall* a veces puede ser visible, como bancos o pavimento, pero en otros casos es imperceptible, como servicios subterráneos. Surgen espacios donde los alumbrados son de escala humana, las fuentes producen dinámicas sociales de niños y los espacios se ornamentan con árboles o flores. En cambio, estas actuaciones pueden funcionar o no, según su diseño y gestión. La manera de representar un *mall* dependerá de las decisiones políticas sobre la clasificación del suelo, construcción, saneamiento, impuestos y normas de tráfico. Estas decisiones son iguales de una ciudad a otra ciudad o de un país a otro país, aunque que existen propósitos comunes como el placer y necesidad.

A partir de 1940, después de la Segunda Guerra Mundial, en la mayoría de las ciudades europeas los urbanistas optaron por la ampliación de vías y, en algunos casos, se destruyeron cascos históricos urbanos. Era improbable determinar la expansión que iba obtener el automóvil en las ciudades europeas pero con la posguerra surgió el repentino apogeo del mismo, las ciudades radiales no podían descongestionarse debido a la invasión del automóvil. En 1950 estas causas habían tomado dimensiones preocupantes y en los centros históricos tenían que restringir el tráfico para poder subsistir. En 1975 todas las ciudades importantes optaron por la prohibición de la entrada de vehículos en los centros históricos y centros comerciales (Chaves, 2013).

La decisión de crear una zona peatonal exige el entendimiento de las razones que indujeron a la creación de proyectos similares, y la familiarización con los diversos planteamientos de establecimiento y mantenimiento de vías sin tráfico. Los objetivos al determinar una calificación de <<zona libre de tráfico>> pueden variar de una situación a otra, pero todas las intenciones, los problemas y las aspiraciones detrás de estos objetivos están interconectados.(...) gestión del tráfico, revitalización económica, mejoras ambientales y beneficios sociales. (Brambilla & Longo, 1989, p. 13)

La peatonalización se empleó como medio para controlar el caos del tráfico y las actividades en los centros urbanos ya que la funcionalidad de un *mall* peatonal no recomienda el uso de los vehículos privados. Para obtener un buen éxito un *mall* tendrá en cuenta la planimetría

del tráfico de vehículos y la solución de los problemas técnicos con una implantación de comunicación del transporte público económico y efectivo. Los efectos de reducción del tráfico en áreas de selección dependerán de la magnitud de los automóviles con el espacio disponible: significará que si hay menos espacios para los automóviles habrá más espacios para los peatones. Alguna estrategia empleada en las zonas peatonales era la distribución de productos de las tiendas que se realizaban por la parte trasera de los inmuebles, en cambio, en Europa, en algunas ciudades esto no era posible ya que las tramas urbanas de los intramuros no eran paralelas (Brambilla & Longo, 1989).

En las implantaciones de vías peatonales en los intramuros urbanos se fomentaron medidas anexas de gran valía como la reducción de plazas de estacionamiento y el aumento de la tarifa de aparcamiento, y en las zonas residenciales se crean puntos de aparcamiento para residentes. Este escenario es más frecuente en Europa que en Estados Unidos. La reducción del estacionamiento de vehículos no elimina la circulación de los mismos. En Europa se crean cinturones interiores para circular alrededor de las zonas peatonales, y en ciudades relevantes se crean aparcamientos periféricos con una comunicación directa con el transporte público y con los cinturones circulatorios. Para que funcione una zona peatonal, los centros urbanos tienen que estar comunicados con una red de autobuses y metro con más paradas adicionales en estos centros. Así se obtiene mayor atracción de servicios públicos, no obstante, algunas ciudades han optado por servicios públicos directos sin paradas desde la periferia hasta las ciudades.

Otra alternativa al transporte público es el paratransito. Éste permite mayor funcionalidad para los usuarios a través de llamadas realizadas, que van recogiendo ciudadanos según su destino. Los paratransitos con los sistemas convencionales aumentan la movilidad y disminuyen el uso del automóvil. “El paratransito ha ganado popularidad debido a su adaptabilidad a objetivos específicos de control del tráfico, y a que ofrece alternativa a un servicio convencional pobre de transporte público” (Brambilla & Longo, 1989, p. 16).

Los intramuros tienen que poseer una imagen económica realizada por la competencia que sufre con los centros regionales comerciales. Los centros urbanos deben ofrecer nuevas imágenes para no perder clientes y la economía central, si funciona, aumentará los ingresos municipales. Una zona peatonal goza de unos beneficios sociales, ambientales y sin tráfico. En numerosos intramuros, los comerciantes crearon las zonas sin tráfico para salvar el centro urbano y el turismo sale beneficiado. En Europa y América, existen ciudades en las que se alcanzó una mezcla equilibrada en el centro consiguiendo una armoniosa unión. Esto, cuando brota, atrae la confianza de nuevos inversores y aumenta el valor de propiedades catastrales.

En cuanto a la reducción de la contaminación atmosférica, existen dos factores: a nivel calle y a nivel superior. La contaminación a nivel superior es producida por los vehículos y la ciudad, pero se disipa habitualmente. La imagen de un centro histórico se verá afectada por la presencia o retirada de vehículos. Las ciudades europeas en las que se prohibieron los coches se volvieron más visibles para llamar la atención de los peatones. Tras la prohibición del tráfico, las vías cogen un nuevo carácter por el cambio de pavimento, alumbrado y con un nuevo diseño. “Haciéndole incluir la restauración de la integridad social del barrio

histórico[...] Yace el concepto de que un centro histórico no es un museo, sino un organismo vivo” (Brambilla & Longo, 1989, p. 24).

La actividad peatonal tiene una repercusión y relevancia de movilidad que las distintas formas de sistemas de transporte. Los espacios de alto confort son aquellos en los que las actividades del peatón son libres, y pueden ofrecer al peatón espacios sin trabas y con comodidades. La prohibición de los vehículos en el centro procura una ocasión que no siempre se aprovechó al máximo con su diseño urbano de crear espacios sociales (Hermelín, Echeverri & Giraldo, 2010). Tanto los residentes como visitantes ven enturbiada la imagen social de la ciudad por la aparición o pérdida de los espacios peatonales. Los espacios urbanos representan los flujos continuos de los individuos tanto de día como de noche. La creación de espacios peatonales ha tenido una relevancia y descuido confluyente, tanto para las actividades públicas como privadas. Estos espacios se convirtieron en símbolo de la ciudad y una dignidad para los residentes.

El paisaje urbano alude al paisaje de las ciudades, y dentro de estas, a los espacios abiertos y a los elementos que la conforman. Los espacios abiertos corresponden a los lugares donde la gente se congrega a caminar, a pasear, algunas veces a comprar, a montar en bicicleta o a conducir; son los espacios de encuentro y participación en la vida comunal del espacio reconocido como ciudad. (Hermelín et al., 2010, p. 157)

Existe un conflicto intenso entre la sociedad y entre los vehículos en el centro de la ciudad. La dificultad de la creación de un espacio sin tráfico exige reconocer la integridad de la comunidad, legislación, integración, financiación, planificación, proyecto y gestión. Estos funcionan independientemente pero se deben desarrollar en conjunto. En algunos casos los comerciantes y empresas de transporte privadas se oponen a una peatonalización debido a la incertidumbre sobre la pérdida de la economía de sus actividades. Cualquier proyecto afecta directamente a las vidas de los trabajadores y residentes de la zona de actuación. Para que no se originen oposiciones a los proyectos es conveniente que se produzca una participación real de la comunidad. En las ciudades que existió la participación pública, la mayoría de los proyectos fueron un desastre y a posteriori la ciudadanía retomó la zona sin tráfico, mientras fuera posible su actuación. No se hallan muchas leyes referidas a los *malls* peatonales, no obstante, en algunos estados, existen algunas leyes específicas peatonales. Éstas buscan el mantenimiento, programación y legislación, pero es necesaria la participación de un abogado por la dificultad de las cuestiones legales.

La creación de zonas peatonales está ligada a varios objetivos de los municipios en los que pueden ser buscados varios aspectos legales. En los programas de renovación urbana en tramos de ciudades, se despejan vías, se instalan alcantarillados, se vende suelo para reurbanizar y, sobre todo, se peatonaliza el barrio a intervenir. Las zonas peatonales van a estar apoyadas por el transporte público que será financiado por las administraciones públicas manteniendo las tarifas bajas para atraer usuarios. Limitar las vías arteriales en los centros urbanos es otro elemento para preservarlos.

Estamos ante una contradicción, un antagonismo muy fuerte: el automóvil es necesario en la ciudad, pero su utilización masiva e incondicionada destroza nuestras ciudades. Deben buscarse mecanismos que permitan la conciliación y el equilibrio entre el uso del automóvil y el respeto a los peatones y a los espacios comunes. (Gómez et al., 2015, p. 35)

La conservación del casco histórico y la reducción del ruido y contaminación de vehículos son otros objetivos a alcanzar en la elaboración de espacios peatonales, los espacios históricos serán protegidos a través de la eliminación del tráfico. Las estrategias para una zona sin tráfico normalmente suelen ser costosas, los medios elegidos para el *mall* determinarán el coste de las actuaciones. En Europa es más probable que las administraciones públicas se encarguen de las financiaciones municipales que en Estados Unidos debido a las complicadas relaciones entre la administración federal, la administración pública y la administración del estado (Brambilla & Longo, 1989). La planificación de zonas con tráfico es demasiado complicada debido a la identificación de los problemas y distintas soluciones, así como también el análisis en profundidad de las riquezas sociales de la comunidad.

Después de la recogida de los datos físicos, sociales y económicos se elaborará un informe de los distintos temas: el paisaje viario, aspecto de los edificios, encuestas de opinión, consulta a los comerciantes y la gestión del tráfico. Los estudios de viabilidad demuestran la identificación de los posibles problemas económicos, físicos, legales y, a su vez, dan respuesta al proceso de planificación y desarrollo urbano para crear solución de transporte público, mejora la movilidad de peatones y mejoras medio ambientales. En Europa crearon estudios de viabilidad al mismo tiempo que realizaban la planificación. En Europa han confiado en equipos de las administraciones públicas como arquitectos, especialistas financieros, urbanistas e ingenieros de transporte. En Europa, estos estudios los realizan las identidades públicas y en América, en contraste, consultoras urbanísticas privadas en colaboración con las administraciones públicas. Los esquemas de diseño están constituidos por una organización de grupos, o individual, donde es importante mantener todos los puntos de vista intercambiando ideas entre la comunidad y los técnicos para desarrollar la actuación (Brambilla & Longo, 1989).

Para la ejecución de un proyecto es necesario solucionar las obligaciones de la comunidad como base para la elaboración de la proposición de los proyectistas. El diseño tiene que favorecer las actividades que necesita el *mall*. La concentración de actividades diarias puede favorecer la elaboración del diseño. Se pretende mejorar el acceso en vehículos que conlleva la modificación de líneas de autobuses o metro, distintos modelos arteriales y con nuevas instalaciones. El aparcamiento será suficiente para los residentes, comerciantes y los visitantes. El fácil movimiento reducirá los conflictos entre el peatón y el tráfico de vehículos. Puede surgir un minitránsito en el *mall* cuando la distancia que debe recorrer es mayor de la que transita a pie cómodamente. Para el movimiento de elementos tendrán que existir zonas habilitadas para carga y descarga de mercancías. Se precisa mantenimiento de conductos de aguas pluviales, tuberías de agua, líneas y toda clase de cableados.

Conviene favorecer a los flujos de peatonales a lo largo de los *malls*, estos deben relacionarse tanto visualmente como funcionalmente y las actividades comerciales integrar sus servicios complementarios conectándose al aire libre. Los diseñadores resuelven los elementos arquitectónicos y no entienden cómo se mueve la persona por un lugar para la obtención de un éxito. En las zonas peatonales el foco de atracción son los individuos, no los comercios ni la arquitectura, y el espacio y los materiales de construcción son una envoltura a la interacción humana (Ecohabitar, 2013). La eliminación de asientos no crea espacios de calidad y perjudica a las zonas peatonales haciendo que sean menos deseables para la sociedad. La vista es el factor que influye para el uso de los asientos, las personas que se sientan quieren ver lo máximo de lo que ocurre en ese lugar. Una técnica para estudiar los flujos y densidades peatonales, en cuanto su funcionamiento, es a través de la fotografía en intervalos y, aparte de esto, también son valiosos todos los elementos espaciales que potencian o desorganizan el flujo peatonal. Los defensores urbanos deben tener más consideración sobre la demanda pública del tráfico y las necesidades humanas en diversas circunstancias.

Realizar un proyecto abarca dos procesos: la presentación de varias opciones para ser evaluadas por la comunidad y la elaboración y proceso de planos para la ejecución. No obstante, los estudios de transporte públicos recomiendan adaptar y mejorar los sistemas de tráfico, pero siendo accesibles y que el aparcamiento sea cercano. En este estudio se cambiarán los servicios públicos y el grafismo de los muros, los escaparates, las entradas de los edificios y así como los sistemas direccionales. El equipo funcional que consta de papeleras, bancos y equipamientos infantiles puede estar distribuido a lo largo del *mall* para así fomentar el interés en conjunto u organizarse en multifunciones. El alumbrado permite el uso de nocturnidad e incrementa la seguridad en la zona de actuación, asimismo, la iluminación ha sido también aplicada para acentuar pasos de peatones, esquinas, escalones y rampas. La elección del color de la luz depende, según el diseñador, de si se quiere mantener la armonía o llamar la atención.

El *mall* surge como un espacio público ampliado donde se manifiestan los actos políticos contemporáneos de los/las ciudadanos/as como son pasear, mirar y consumir, aglutinando en su interior complejas circulaciones diferenciadas, posibilitando nuestro entendimiento de que estamos frente a una máquina de atrapar miradas y estructurar los desplazamientos de quienes lo recorren. (Pardo & Venegas, 2011, p. 3)

El *mall* se considera como un proyecto a largo plazo y es necesario conocer los gastos de mantenimiento general, basando los presupuestos en el coste de todo su ciclo vital teniendo en cuenta el diseño para la posterior reposición del material. Se seleccionarán aquellos materiales para la actuación que sean consecuentes con el clima del lugar, debido a la contracción o dilatación de los mismos. El sostenimiento de una zona peatonal es un componente significativo. El mantenimiento de las zonas ajardinadas es ejecutado por la administración municipal o encomendado a una empresa privada.

Los malls se encuentran en ciudades densamente pobladas, están emplazados en calles con alto tráfico vehicular y elevado tránsito peatonal. La ubicación resulta estratégica para favorecer la afluencia de público, mediante la colocación de paraderos de locomoción colectiva en el frontis, accesos peatonales a nivel de la calle y en algunos casos escalas mecánicas para acceder desde el exterior directamente a sus pisos superiores. (Pardo & Venegas, 2011, p. 12)

Las ciudades donde existe un alto grado de tráfico son protegidas por la policía y el método para vigilar las zonas peatonales es el paseo a pie. Los vehículos de servicio demandan acceso a todas las edificaciones de la zona peatonal y es necesario crear una vía de acceso que se fusione con el esquema peatonal. Estas vías tienen que cumplir con el ancho y con el radio de giro necesario para dar servicio a la zona de actuación. Todos los elementos fijos, como bancos o bocas de incendios, deben estar situados donde no obstaculicen y, a su vez, se integren en el espacio. El reparto de mercancías en las zonas peatonales, en la medida de lo posible, se debe realizar en las zonas laterales y traseras.

2.4. PEATONALIZACIÓN DE ESPACIOS URBANOS EN CIUDADES EUROPEAS

Al inicio de la implantación de *malls* en Europa, los objetivos de los urbanistas fueron principalmente funcionales aunque alcanzaron formas de control de tráfico, mejoraron las condiciones de los barrios centrales y relacionaron la conservación de la trama urbana con los centros históricos. Las zonas sin tráfico pretendían alcanzar esos objetivos, sin embargo, las condiciones vigentes en Europa (como por ejemplo el clima político y la situación económica de la posguerra) contribuyeron a cambios drásticos en la política urbana sin contar con las distintas tipologías lingüísticas y la geografía. La mayoría de las ciudades europeas siguieron modelos similares con el fenómeno peatonal y, como consecuencia, surgieron problemas similares en el tráfico. Ciudades, desde las antiguas a las modernas, han alcanzado rebasar las murallas defensivas y ser levantadas en anillos desde la Edad Media hasta la época del Renacimiento (Brambilla & Longo, 1989).

Cities and urban regions become, in a sense, staging posts in the perpetual flux of infrastructurally-mediated flow, movement and exchange. They emerge as processes in the distant sourcing, movement and disposal of water reserves and the remote dumping of sewerage and waste. (Graham & Marvin, 2001, p. 11)

En el transcurso de la Revolución Industrial, la sociedad se fue estableciendo en mayor medida en las zonas urbanas que en las viviendas proporcionadas por las constructoras públicas y privadas. Las murallas defensivas fueron derrumbadas y, en la mayoría de ellas, se construyeron bulevares y rondas que servían de separación a la aristocracia central de la ciudad, y desempeñaban la función de límite con los edificios residenciales económicos alrededor del perímetro (Brambilla & Longo, 1989).

As primeiras iniciativas neste sentido, ocorridas ao longo do século XIX, parten dos socialistas utópicos, assim chamados por Karl Marx por basearem as suas esperanças de melhoria das condicións de vida da clase trabalhadora em projectos individuais e de boa vontade. (Carvalho, 2003, p. 57)

La política tiene una labor importante para la peatonalización de vías y, para ello, se han creado ministerios especiales para legislar y financiar la protección del entorno urbano, la limitación del tráfico y la conservación del casco histórico. Gómez et al. (2015) señalan la necesidad del automóvil pero su uso fragmenta las ciudades. Se ha de encontrar un equilibrio entre espacios comunes, automóvil y el respeto hacia el peatón. Deben prevalecer “los espacios públicos, de las calles y plazas y situar en su justo lugar al tráfico” (Gómez et al., 2015, p. 36).

En Europa, los municipios disponen de un grado de dirección sobre el territorio. A éstos le confieren un control de expansión urbanístico e identificación de los centros comerciales alrededor de la ciudad. En intramuros, la administración municipal permite el control para su reurbanización.

En 1851, Holanda tenía una legislación que controlaba las expropiaciones forzosas y le confería al municipio el poder sobre ellas y, a su vez, podía destinar estos terrenos para otros usos diferentes. En Ámsterdam, a partir de 1935, se elaboró un plan de ampliación que propuso controles de uso del suelo en el territorio municipal hasta el año 2000. Este plan se modificó en los años cuarenta debido a la demanda de las viviendas. El casco histórico nunca formó parte del plan pero surgieron varios problemas de tráfico, que fue el mayor factor causante del deterioro de Ámsterdam. El plan redactado propuso que la bicicleta sería el principal sistema de transporte y, con el crecimiento de la ciudad, se tendría que llegar al centro urbano en 30 minutos. El municipio implanta carriles especiales para el transporte público que redujeron los espacios de las calles. La eliminación del tráfico en el centro urbano puso en peligro la economía de los comercios minoristas, la mayoría de las tiendas especializadas desaparecieron y surgieron otros comercios más enfocados al turista (Brambilla & Longo, 1989). Ámsterdam posee uno de los barrios históricos más relevantes de Europa y, en la actualidad, existe un problema de desintegración por no tener un equilibrio funcional en el casco histórico. En los últimos años, los urbanistas europeos, debido a la recesión económica, postularon distintas opciones para la planificación urbanística.

En Norwich, Inglaterra, solo se ha construido la tercera parte del cinturón de la ronda proyectada por la falta de capital económico, no obstante, esto no disminuyó el éxito de las zonas peatonales y comerciales en el casco histórico (Brambilla & Longo, 1989).

En Estocolmo, Suecia, se apropió de terrenos en el 1912 aunque algunas parcelas serían urbanizables en fechas posteriores. En 1940 se autorizó la propuesta de la vía férrea soterrada para poder hacer frente al acelerado desarrollo de la población. La propuesta general integraba a los barrios residenciales con sistemas rápidos que se cruzaban por debajo del centro de la ciudad. El modelo de tráfico de Estocolmo es, a través de un sistema radial, similar al de algunas ciudades europeas. En 1946, se planificó y construyó el Torg, un complejo comercial de renovación del centro urbano que constó de cinco rascacielos y

centros comerciales en dos niveles, dicho espacio se convirtió en el centro urbano metropolitano. Esta zona está compuesta de estaciones de trenes, ferrocarril de servicio y zonas de almacenamiento y en los extremos se encuentran explanadas, éstas son un espacio vivo y el sistema peatonal es una parte de la regeneración integral común de centros de negocios. Este centro no fue capaz de asumir la expansión de vehículos (Brambilla & Longo, 1989).

En Dinamarca se quiso apoyar las zonas sin tráfico impulsadas por el gobierno a consecuencia de que éste no poseía ninguna industria de automóvil. La mayoría de las vías peatonales europeas se construyeron antes de la vigencia de la legislación. Un método directo y simple es el empleado en el Estado Federal de Alemania, en el que una autoridad puede distribuir la circulación si se ponen de acuerdo el servicio municipal de policía, la comisión municipal de tráfico y el negociador de la circulación viaria. Un método similar también aconteció en Dinamarca, donde la estrategia pasa por la comisión urbanística municipal después de aprobarla, y la policía colabora en esa solución (Brambilla & Longo, 1989).

Copenhague es una de las grandes de ciudades Europeas que realizaron rehabilitaciones de viviendas. En la mitad del siglo xx se revitalizaron sobre unas 5.000 viviendas con esfuerzos municipales. Se desarrolló un plan urbano concéntrico y se propuso la expansión de un sistema radial para transporte público bajo la lógica de que el empleo y las viviendas debían situarse cerca de las vías de comunicación, vinculando los viajes diarios de ida y vuelta al trabajo con los sistemas de transporte público pretendiendo la reducción de tiempo entre estas distancias, lo que conllevó al desarrollo de zonas peatonales en el centro urbano. Se construyeron cuatro cinturones de ronda con el fin de definir las nuevas áreas de actuación e implantaron una ordenanza exclusiva para el casco histórico manteniendo su trama urbana.

En Copenhague y Bolonia, el objetivo fundamental de los *malls* fue la regeneración de los espacios públicos para la interacción de la humanidad sin las presiones del tráfico rodado, esto muestra que las ciudades pueden tener actuaciones poco económicas. La revitalización del intramuros en Europa fue resuelta como consecuencia de los indicadores de las zonas peatonales. La restauración de los cascos históricos no basta para su funcionamiento, sino que hay que atraer a la gente a la zona, no se sostiene con su propia belleza ni como una pieza de museo (Brambilla & Longo, 1989).

En Bolonia, ha sido el mantenimiento del centro urbano con personas con renta y diversos profesionales. Para que no se acomoden las clases ricas en el centro urbano, algunas obras son subvencionadas por el municipio. Las zonas peatonales se extendieron a las barriadas marginales. Los urbanistas optaron por la conservación del centro de la ciudad y el control del crecimiento en los barrios limítrofes. El uso de intramuros es un derecho conjunto de los ciudadanos. Algunos edificios en desuso en el intramuros son destinados para escuelas y centros sociales, existió especulación de los edificios restaurados y los inquilinos se comprometieron a no abandonar las viviendas de los barrios antiguos. En 1968, la administración pública construyó una zona peatonal en el centro de Bolonia, el tráfico se reorganizó para establecer carriles de autobuses y taxis, pero se instalaron dos grandes zonas de aparcamiento. Las plazas Maggiore y Nettuno se cerraron al tráfico rodado junto

con sus calles perpendiculares, estas plazas constituyen el símbolo cultural y social de Bolonia (Brambilla & Longo, 1989).

En Norwich, Inglaterra, en 1967 la administración pública se propuso, a través del plan general urbanístico, conservar el patrimonio arquitectónico y favorecer el crecimiento de la ciudad para convertirla en un centro comercial. Los dos objetivos se implantaron en el casco histórico para conseguir la peatonalización del mismo. Esto acarrió la eliminación del tráfico rodado y exigió la creación de anillos viarios, con apoyo de aparcamiento. En 1960 surgió el enfrentamiento entre peatones y automóviles que emerge en toda Europa occidental. En el experimento de London Street se ejecutó la peatonalización en el centro de la ciudad. Después de las actuaciones, los restaurantes instalan sus mesas en las calles, por ser un reclamo de los visitantes, y los comercios reconstruyen sus escaparates. Para la conservación de la ciudad antigua se eliminó el tráfico de vehículos en algunas zonas como en los alrededores de la catedral, ya que el continuo y pesado tráfico que transcurría a su paso y la contaminación repercutía en las estructuras de los edificios emblemáticos (Brambilla & Longo, 1989).

En Reino Unido, cuando se cierra una calle se notifica durante 21 días para posibles sugerencias y objeciones hasta llegar a la aprobación del ministro competente para su ejecución. Mientras que no se acuerde, no se ejecutará ningún tipo de obra. El coste de las actuaciones peatonales es asumido, normalmente, por los propietarios o arrendatarios. En algunas ciudades, los comerciantes han asumido los costes de fuentes, esculturas y cambios de sus fachadas, en cambio, en otras ciudades los comerciantes han obtenido subvenciones para los cambios de fachadas de los negocios.

Después de la segunda guerra mundial, en Colonia, Alemania, los urbanistas incluyeron una serie de variantes para la reconstrucción. Diseñaron un nuevo sistema viario compuesto de tres anillos de cinturones alrededor del centro de la ciudad, con lo que facilitaron la movilidad en el centro urbano (Brambilla & Longo, 1989).

En Munich, Alemania, después de la guerra, los urbanistas eliminaron el tráfico que atravesaba el centro de la ciudad. A continuación, se construyó un cinturón de ronda para absorber el tráfico pesado, se peatonalizaron las vías principales del centro con instalaciones nuevas.

2.5. LA PEATONALIZACIÓN DE ESPACIOS URBANOS EN CIUDADES ESPAÑOLAS

Hace aproximadamente 40 años algunas ciudades europeas empezaron a estudiar la peatonalización en los centros urbanos. Tanto los urbanistas como los filósofos urbanos y los políticos locales pretendieron devolver los centros de las ciudades a los ciudadanos. Estos espacios están constituidos principalmente por la belleza y la memoria histórica y, en su primer momento, no fueron creados para el automóvil. Primariamente se propuso la implantación de la política de la peatonalización en los centros históricos de las ciudades, el establecimiento en las ciudades españolas fue tardío y más aún en la Comunidad Autónoma Gallega. El urbanismo español se convirtió en uno de los puntos con mayores problemas ambientales en la mayoría de las ciudades.

En los últimos treinta años, las ciudades españolas de tamaño medio y grande, han aumentado considerablemente su extensión, a la vez que se han beneficiado, en muchos casos, de una intensa estructuración en materia de infraestructuras, dotaciones y espacios centrales; cambio producido gracias al auge de la inversión privada, de los recursos públicos generados por el crecimiento económico y, en buena medida, a los fondos procedentes de la Unión Europea. (Oriol, 2008, p. 29)

Esto conlleva a una transformación urbana española en la que predomina una gran extensión territorial con grandes proyectos urbanos. Estos cambios se mezclan con nuevas costumbres sociales y culturales en las que el vehículo sigue siendo una herramienta central para la sociedad. Los procesos de suburbanización son distinguidos en los países anglosajones, en cambio, en el España surge la ocupación extensiva del territorio que va a ser sustituida por la ciudad difusa.

La evolución desequilibrada de las principales variables no se limita a los fenómenos de crecimiento urbano y procesos de exurbanización, sino que la problemática suscitada se acentúa por la conformación de un área metropolitana funcional policéntrica, sustentada en ciudades pequeñas (entre las que la capital regional no es la más poblada) y villas históricas que se expanden las más de las veces debido al crecimiento inducido por las propias ciudades mayores, las vías de transporte y los grandes equipamientos. El resultado es un espacio indefinido en el que conurbaciones y ciudad difusa se suman a periferias de corte clásico, espacios productivos (grandes industrias, polígonos, espacios logísticos), áreas de ocio, equipamientos de rechazo y zonas donde el uso agrario y el paisaje rural en retroceso resisten a duras penas. (Méndez & Ortega, 2013, p. 132)

Hay que destacar los soportes infraestructurales, especialmente en la red viaria, las redes ferroviarias y las comunicaciones, que han posibilitado las transformaciones del territorio. A principios del siglo XXI la movilidad urbana en España continúa en proceso de expansión. En cambio, en la actualidad, racionalizar el uso del automóvil privado ahorra más tiempo que los otros elementos de transporte públicos, así que no se puede considerar de una forma aislada.

La movilidad diaria entre lugar de residencia y de trabajo de la población metropolitana presenta características peculiares: es especialmente intensa, determina y permite visualizar estructuras territoriales, y sigue suponiendo uno de los principales retos para la planificación y la sostenibilidad urbana. (Pujadas et al., 2011, p. 59)

El automóvil otorga libertad para la movilidad a la sociedad actual, pero se tendrá en cuenta el camino a la evolución del transporte para realizar la buena planificación del sistema.

La movilidad se ha convertido en la seña de identidad de nuestra sociedad y se considera como un derecho de los ciudadanos. Pero este derecho, como todos, no es incompatible con el respeto a los demás y a nuestro entorno, con el sentido común en última instancia. La sostenibilidad ambiental debe incorporarse al concepto moderno de calidad de vida. (Monzón, 2011, p. 5)

El transporte público será mejorado efectuando medidas de reducción de circulación de automóviles para conseguir un equilibrio modal. En la actualidad se consideran varios factores que afectan a la sociedad y a la ciudad. En las relaciones sociales existió una conexión del espacio de las clases sociales, en cambio, el espacio público es de todos. Otra consecuencia es la contaminación atmosférica y acústica debido al transporte, esta contaminación en las ciudades es muy difícil de controlar, lo que conlleva al aumento de enfermedades respiratorias. Los trayectos con transporte público serán más factibles para que las ciudades vuelvan a las ciudades compactadas y se reduzca el número de viajes individualizados.

Los “espacios del transporte” son hoy elementos estratégicos de la ordenación de las ciudades, en muchos casos son “oportunidad de renovación” de enclaves urbanos y de los barrios del entorno, y han servido para la modernización de las estructuras comerciales y de actividad de los centros. (Corral, 2009, p. 4)

Los centros históricos están constituidos por una variedad de calles flexibles y de formas orgánicas. Una de las primeras ciudades españolas en impartir la peatonalización fue Vitoria, hace ya treinta y cinco años. Esta ciudad marcó las bases de la peatonalización y se actuó en el casco histórico a principios del siglo XX. Carbonell (2008) comenta que la ciudad compactada de Vitoria está constituida por unos 230.000 habitantes y con un radio de área urbano de aproximadamente 2,2 km. en el que acepta percorsi peatonales con una distancia de 30 minutos hasta el centro de la ciudad. Con el crecimiento de la urbe, los recorridos fueron mayores y, por consiguiente, se utilizó más el transporte privado. El plan de movilidad se propone totalmente para los peatones por el relieve y la planimetría del terreno. Este plan constaba con la instalación de percorsi peatonales, peatonalización del centro urbano, peatonalización de forma parcial en el fin de semana, instalación de escaleras mecánicas en aquellas vías con una pendiente relevante y de señales luminosas para los pasos peatonales. Al principio del plan, se instalaron en las sendas peatonales equipamientos públicos en solo un 1% del espacio público total, posteriormente se instaló en el 75 % de la sección urbana. En los recorridos urbanos se formaron una serie de sendas que constituyen el anillo verde, unen las redes peatonales a los espacios verdes o parques de la ciudad. El enterramiento de las vías férreas fue ocultado como un corredor verde.

En 1980 se comenzó a instalar la red de bicicletas, pero en la actualidad existe un recorrido de 80 km. Esta red utiliza más espacio de ocio que la propia alternativa de transporte. La red

está conectada por ejes periurbanos y tramos no comunicados con la trama urbana, teniendo una de las mayores redes de España. La distancia a recorrer es menor de 5 km. y su topografía es idónea para el uso de la bicicleta. Los desarrollos urbanísticos planifican redes continuas y conectadas entre sí pero accesibles desde cualquier parte de la ciudad y con nodos para girar confortables. Se aumentan los préstamos de servicio para bicicletas, la utilización del transporte privado va creciendo siendo de un 55% de automóvil para el recorrido al trabajo. En el futuro plan de movilidad se instalarán sistemas de grandes manzanas construidas por tres anillos con direcciones opuestas y suplementadas con vías radicales que tabican los recorridos urbanos. En los ejes exteriores circularán los vehículos y los ejes interiores serán para el uso del peatón y de bicicletas. Para restringir el uso del automóvil se instalaron resaltes en las calzadas y se limitó el aparcamiento. Con las pocas líneas de comunicaciones de autobuses con el centro, se plantea una red de tranvía nueva, con una nueva red de transporte público con líneas circulares que pasarían por el centro urbano.

Oriol (2008) expone que en Barcelona, que cuenta con un 1.600.0000 habitantes y con un área metropolitana de 4.841.365 habitantes, se desarrolla el plan de movilidad integrado de Barcelona. La planificación urbanística y la ordenación del territorio, en la que se incorpora la creación de infraestructuras y conexiones con las zonas metropolitanas, tendrá en cuenta la ley de movilidad actual. Se compactará la zona urbanística para que apenas exista distancia entre el trabajo, la vivienda y zonas de servicio, se impulsarán las zonas multifuncionales en vez de separar las actividades, se elaborarán planes de movilidad local, y establecerá la accesibilidad en las ordenanzas municipales. El plan de movilidad reduce el uso del automóvil y fomenta el aumento del transporte colectivo, la bicicleta y caminar. Para utilizar el coche individual se realzará el coche compartido (carpooling) y el coche multiusuario (carsharing). También se apuesta por la reducción de velocidad en los automóviles, con lo que se mejora la seguridad viaria, la instalación de la gestión del tráfico con nuevas tecnologías, potenciar el aparcamiento colectivo y utilizar aparcamientos disuasorios situados en las estaciones de trenes o autobuses para fomentar la intermodalidad. Para la movilidad a pie se aumenta la superficie destinada al peatón, con el ensanchamiento de las aceras y la peatonalización de las calles. Para la intercomunicación de estas zonas peatonales se suprimen las barreras arquitectónicas, se mejoran los semáforos para los peatones y se introducen vías seguras para el percurso de los niños a las escuelas.

La bicicleta es fomentada para el transporte urbano ampliando la red de carril bici hasta 120 km., y no para ocio. Se asientan aparcamientos de bicicletas, sobre 8.000 de plazas, y mejoran las señalizaciones para las vías. Estos aparcamientos se sitúan al lado de otras zonas de transporte. Los carriles serán interurbanos y las bicicletas se implantan también en las administraciones públicas. En el transporte público, se aumenta la red de metro comunicándolo con el aeropuerto, se mejoran los servicios de los autobuses públicos e interurbanos, y se instalan carriles en la entrada de ciudad. Se promueven unos 200 autobuses ecológicos y también se facilita la conexión de las zonas industriales y comerciales con distintos horarios, según los requisitos de los trabajadores. Aumentan las estaciones para los intercambios, se crean carriles de multiuso adaptados para aparcamientos, carril bus y para carga-descarga. A la hora de facilitar la movilidad de los trabajadores, se compromete a las empresas en la construcción del plan de movilidad para la organización de los horarios

de entrada y salida. Fomentan el transporte colectivo e implantan el transporte multiuso (carsharing). Surgen campañas informativas para el uso responsable del automóvil, el uso de la moto y de la misma manera la bicicleta (bicing). Todas estas pautas llevan a Barcelona a una ciudad más sostenible y a la reducción del uso del automóvil (Oriol, 2008).

En el caso de la ciudad de Terrassa, constituida por 200.000 habitantes, con una distancia a Barcelona de 17 km., y con una gran sumisión a los vínculos con el exterior, Carbonell (2008) reseña que en esta población realizan los desplazamientos a pie en el interior de la ciudad pero utilizan el vehículo privado en las relaciones con el exterior. En esta ciudad se elabora un plan de movilidad para la comunicación con el exterior. En primer lugar, se aumentarán las líneas de las estaciones dentro de la ciudad y se construirán de dos nuevas estaciones, una al Oeste y otra al Este. La red del autobús sugiere la red conectada con una serie de nodos de intercambios con otros puntos. En la red viaria se construirá un cinturón externo para soportar el tráfico rodado. Tres de estas vías transcurrirán de Norte a Sur con una serie de anillos. La ciudad cuenta en el núcleo urbano con una red peatonal conectada a la que se añadirán unos 150 km. y el carril bici se aumentará en 145 km. Por último, se lanzarán servicios online para compartir viajes a polígonos, escuelas, etc., y se fomentará el desplazamiento para el uso compartido de coches y taxis, y percursos seguros para los peatones.

Otro ejemplo que expone Oriol (2008) es San Sebastián, que cuenta con unos 185.000 habitantes, y su plan de movilidad se fue creando con su Plan de Ordenación Urbana. Esta ciudad constituye uno de los mayores éxitos en España. Se apostó por el transporte público no motorizado, como el peatón y bicicleta, instalando redes suficientes y planificando la oferta de las estaciones intermodales. Casi se prohibió el automóvil privado en el centro urbano, con limitaciones en el aparcamiento. La sustitución de uso de las vías promueve la movilidad al peatón y a la bicicleta, lo reduce los impactos de la contaminación acústica o de los accidentes. La ciudad está compacta urbanísticamente y se recorre en 20 minutos hasta el centro urbano. Constituye un relieve topográfico muy cómodo, siendo el transporte a pie el más utilizado en la ciudad, que surge por la eliminación de las barreras arquitectónicas y la supresión de obstáculos. Para el distinto transporte vertical se instalan escaleras mecánicas o ascensores. El autobús, como transporte público, cubre todo el territorio de la ciudad y a su vez está intercomunicado con la red ferroviaria. Se crea un vial de autobús exclusivamente para ello, para que esté comunicado con el centro en menos de 10 minutos.

Baracaldo, constituida por 95.000 habitantes, pretende un mejoramiento sobre la movilidad sostenible sobre redes de peatones y de bicicletas. La intervención de la peatonalización de una parte del centro urbano y la prolongación del carril bicicleta, permiten la comunicación con la población de Baraldo, Alonsostegui, Güeñes y Balsameda, con un total de recorrido de 30km. Se creó accesibilidad en los pasos de peatones dejando a la misma cota la acera y la carretera, e instalando bandas sonoras acústicas. A su vez se promocionó el transporte público, y conllevó resultados muy positivos para la disminución de la contaminación acústica (Oriol, 2008).

Por tanto, el objetivo que debería garantizarse a las personas no sería tanto el de disponer de muchos medios de transporte, sino el de tener accesibilidad a los bienes

o servicios. Es decir, que la movilidad que los medios de transporte prestan tendría que estar supeditada a la accesibilidad, y no al revés. Para este fin no vale solamente con la mejora y ampliación del sistema de transporte, hay que cuestionarse también el plano espacial o geográfico en el que se desenvuelven los habitantes y sus deseos y necesidades: el aumento de la accesibilidad solo puede lograrse con el incremento de la proximidad entre habitantes y deseos-necesidades. La movilidad y la consecuente producción de transporte se conceptualizan así como el medio-negativo que hay que afrontar para satisfacer las necesidades y los deseos humanos, y nunca como el fin-positivo. (González, 2007, p. 33)

En 1980 el intramuros de Pontevedra ha presentado un estado de decadencia tanto de desamparo como de marginalidad para la sociedad pontevedresa. Posteriormente a esta época, intramuros se fue revitalizando y transformando el urbanismo de la ciudad de Pontevedra. Con la decadencia de los años 80 y la implantación del nuevo ensanche de la ciudad, intramuros sufrió el abandono de las funciones tradicionales tanto de uso comercial como residencial (Torres, 2013b).

Los procesos que viven los cascos históricos son una extensión de lo que le ocurre a la propia ciudad. Por ello, la problemática de los cascos históricos o siendo más específicos, su proceso de abandono y degradación, es congénita a la propia crisis de la ciudad o decadencia urbana. (Torres, 2015, p.66-67)

A partir de los años 90 intramuros tenía una problemática socioeconómica, demográfica y del espacio urbano, pero a partir de 1999 se produce una regeneración de espacios públicos, la rehabilitación de la Plaza de Abastos y la peatonalización del intramuros en su totalidad. Después del declive de las actividades comerciales en intramuros, derivado de la existencia de nuevos establecimientos comerciales en el ensanche tales como nuevos centros comerciales en la periferia, se produce un movimiento de asociaciones de comerciantes que apostaron por las actividades culturales y turísticas para la revitalización económica y social, lo que llevó a dichos comerciantes a conseguir una identidad propia dentro del intramuros. A posteriori se peatonalizó el intramuros a Pontevedra (Torres, 2013b).

3. CONTEXTUALIZACIÓN

3.1. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA

Pontevedra es la capital de la provincia situada al noroeste de España y constituida por 83.000 habitantes, su intramuros fue declarado Conjunto Histórico-Artístico en 1951 y junto con el de Santiago de Compostela son los mejores conservados a nivel de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Leyenda e historia se funden en lo que al origen de la ciudad de Pontevedra se refiere. La tradición atribuye su fundación a Teucro, hijo de Telamón, al tiempo que el rey Gargoris reinaba en España vino un capitán griego de los que destruyeron Troya llamado Teucro[...] costeando las riberas de España sin parar hasta la provincia que después fue dicha Galicia[...] fundó allí una ciudad llamada Elenes que en su lenguaje significa población de griegos y allí reposó Teucro todo lo más de su vida[...] es decir el de 1215 antes de la era cristiana y que unos años después el territorio que media entre Caldas y Tuy se vio poblado de lugares, y a este espacio y población llamaron el país de los Helenos, que no tuvieron por muchos siglos otra capital, que aquella que en los antiguos llamaron Helenes y hoy Pontevedra. (Pérez, 1985, p. 15)

El Recinto Artístico Histórico de Pontevedra pertenece al espacio socio-estructural de la ciudad, éste se define como intramuros y es un conjunto espacial caracterizado por una tipología arquitectónica popular y por sus calles estrechas. Hoy en día, esta ciudad es considerada, a nivel mundial, un ejemplo de movilidad debido a los cambios sociales y urbanísticos en el espacio público. La ciudad de Pontevedra se encuentra en la desembocadura del Río Lérez, la cual, a lo largo de su historia, es reconocida como uno de los asentamientos urbanos más relevantes de sus orillas. Tanto la ría de Arousa, la de Vigo como la de Pontevedra forman un conjunto diferente de la costa atlántica denominada Rías Baixas.

El hecho de estar situada al fondo de la ría en el contacto tierra-mar supuso durante una larga etapa para la ciudad el ser uno de los centros más importantes desde el punto de vista mariner y mercantil; sin embargo, en la actualidad, el cegamiento de su puerto por el arrastre de aluviones ha hecho que haya perdido ese papel, trasladándose aquél a Marín, más próximo a la entrada de la ría. (Pérez, 1985, p. 9)

Entre la ría de Arousa y la de Vigo se encuentra la Ría de Pontevedra, donde desemboca el Río Lérez y algunas mareas interfieren. El acarreo sedimentario de los ríos Alba y Lérez ha dado lugar a dos marismas llamadas Xunqueiras que son divididas por el puente romano (Ponte do Burgo) que apadrinó la ciudad.

Podemos destacar las características topográficas del primitivo asentamiento pontevedrés con un suave declive hacia el Norte y unos escalones con pendientes hacia el Sur y Oeste circulando por los ríos Lérez y Tomeza. La villa amurallada medieval se asentó con su recinto

histórico-artístico hasta la Pontevedra actual. Por todo el largo del litoral del río Lérez, se encuentra entre el puente y la desembocadura del Tomeza, el tramo mariner de la Moureira, al fondo de la ría y por el efecto de abrigo que proporcionan las elevaciones de las montañas se modifican las distintas temperaturas en cada zona.



Fig. 1. Plano emplazamiento de la ciudad de Pontevedra.

Esta ciudad se ubica al fondo de la ría de su nombre, una de las rías bajas más pequeñas, en las que se unen los ríos Lérez, Alba y Tomeza. La mayor parte de la ciudad, sobre el intramuros, se haya a los 20 metros de altitud, la parte más central se mantiene en ese rango. La uniformidad del relieve da a una serie de calles horizontales con pequeñas inclinaciones. Solo hacia el núcleo central comienza a elevarse, pero con una notable suavidad. El terreno en el que se asienta está caracterizado por rocas ácidas (granito de dos micas, gneis granítico ojoso).

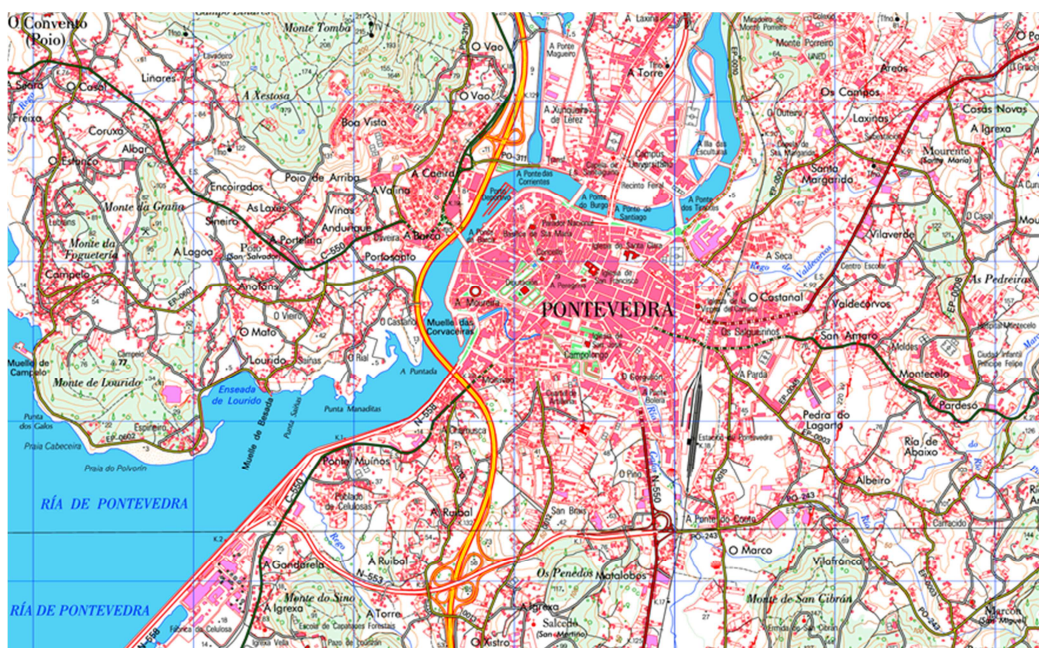


Fig. 2. Plano de situación de la ciudad de Pontevedra.

3.2. HISTORIA DE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA

Con la aparición de nuevas herramientas agrícolas y el trabajo del cultivo en el campo, a partir del primer milenio, las comunidades humanas del Noroeste peninsular se hacen cada vez más sedentarias. Los primeros asentamientos (prerromanos) seleccionan terrenos estratégicos, fundamentalmente fértiles, como el valle del Lérez, en el que utilizaban ese suelo para cultivos primarios con poca tecnología. Algunas comunidades prerromanas aprovecharon las potencialidades marisqueras buscando un entorno más fluvial que marítimo (Regueira, 2011).

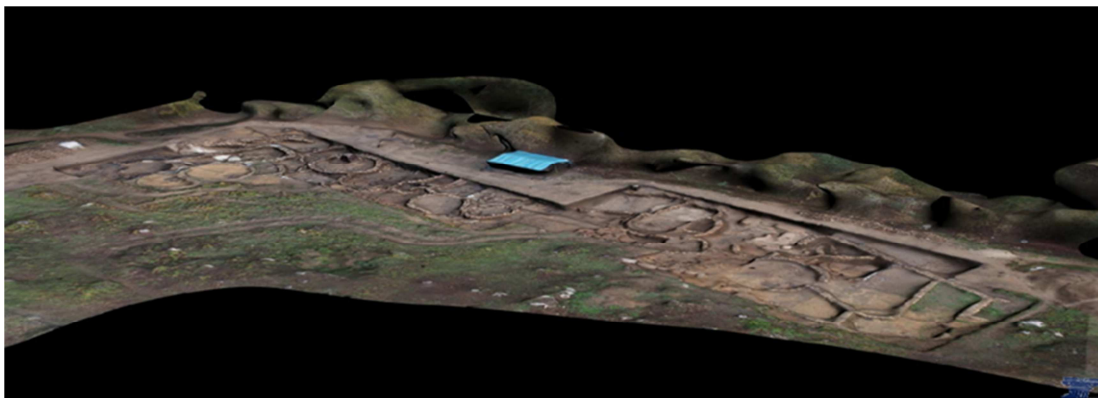


Fig. 3. Yacimiento arqueológico del Monte do Castro.

Hay existencia de comunidades en el exterior de la ciudad, como los espacios aparecidos en Salcedo, Mourente o Bora, en los que hallaron cientos de túmulos funerarios, etc. Existen grandes hallazgos como el Monte do Castro (Mourente), San Cibrán (Tomeza), Matalobos (Bora) y Casaldorado (Lérez). También en la zona de Salcedo y Lérez se encontraron castros.



Fig. 4. San Cibrao, uno de los castros de mayores dimensiones de Galicia y en muy buen estado de conservación.

Los hallazgos arqueológicos permiten cerciorar que los primeros núcleos de población estarían en las zonas más altas y estratégicas. A posteriori, la villa contó con dos conjuntos:

el amurallado y el arrabal de la Moureira. El castro de Santa María estaría amurallado y el castillo de San Francisco sería una zona de campamento militar. A la era del origen del nombre de la ciudad de Pontevedra, la tradición otorga esa fundación a Teucro (hijo de Telamón), en el período del reinado rey Gargoris. Teucro no llegó solo, sino que también le acompañó el capitán llamado Amphyloco. Pontevedra se considera como una ciudad de helenos (Pérez, 1985).

[...]podemos decir, después de las excavaciones realizadas en 1988 en la cabecera sur del puente del Burgo, del hallazgo del miliario de Adriano y del estudio realizado por el arqueólogo Antonio de la Peña; que el origen de Pontevedra está vinculado a la existencia de un antiguo puente que formaba parte de la vía romana XIX, “Bracara Augusta – Asturica Augusta” (Braga–Astorga) y de una mansión a la que denominaban “Turoqua”, situada entre “Burbida” (Villar de Enfesta) y “Aquis Celenis” (Caldas). (García, 2016, párr. 3)

En la época romana desapareció el nombre de los helenos y se hace citación de los dos puentes, que es el reflejo del camino militar de Braga a Astorga, pero tuvo poca influencia romana. As Duos Pontes como se nombra en ese momento Pontevedra, sufrió bastantes ataques de los suevos, celtas, godos, etc. Posteriormente, durante el reino de los suevos de Galicia, la llamaron Vedra (vieja: de Vetus) y luego con su famoso puente la denominaron Vedra-Ponte (vieja ponte). A partir del siglo XII ya se cita al puente con otro nombre, es llamado el Burgo de Pontevedra.

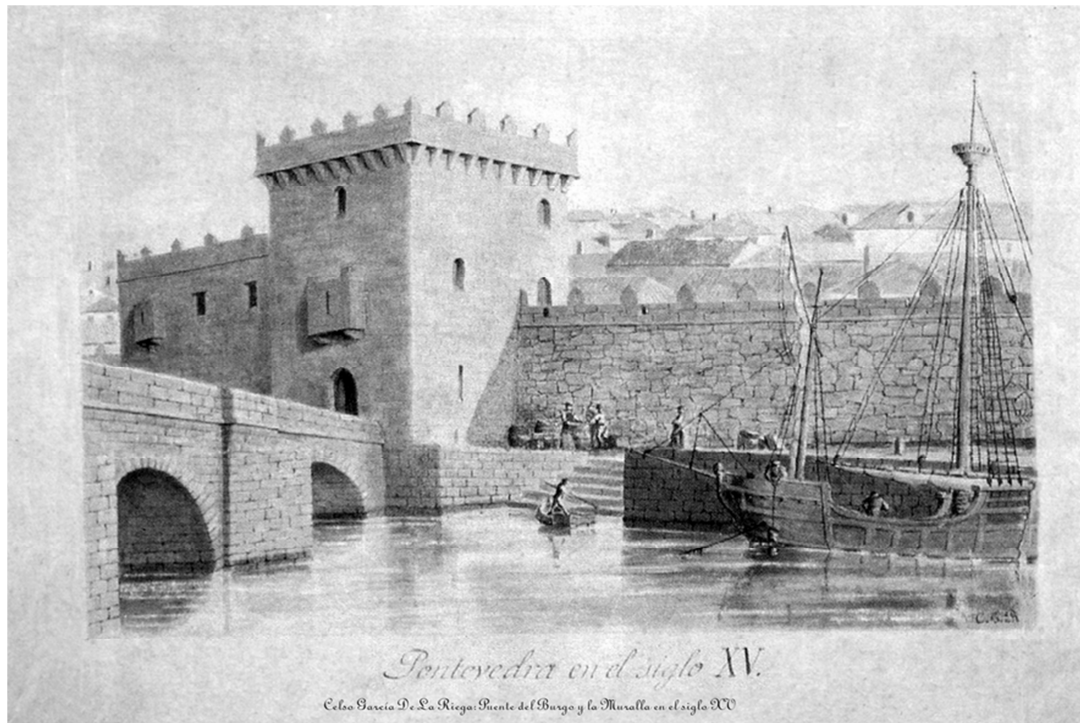


Fig. 5. Torre del Puente, s. XV.

En el reinado de Fernando II nombra a la villa con una cierta identidad de industria naval gracias a Gelmírez, los astilleros de Padrón, Pontevedra y Noia, que se intensificaría en los siglos XV y XVI. A partir de esto surge una serie de inmunidades a la villa en la época de Fernando II y muchos feudales se implantan dentro de la muralla para vivir y gozar de privilegios. Con esta influencia de nobleza incrementa el crecimiento social-económico. En 1180, Fernando II cedió la iglesia de Santa María a la iglesia de Santiago, y el monasterio a Poio, que equivocación la había cedido a Carboeiro. La villa pasa a pertenecer a Compostela. En este reinado se dio un Real privilegio a la villa (Pérez, 1985).

En el siglo XIII según Fernández Villamil se reconstruyeron las derruidas murallas en las que para proveer a la seguridad general e individual, se construyen puertas con sus rastrillos, baluartes, adarves y escaleras para su defensa y servicio, que después del transcurso de nueve o diez siglos, una gran parte de esta fortificación aún subsiste en nuestros días. (Zúñiga, 1846, in Pérez, 1985, p. 26)

Sobre el año 1300 empezó a desarrollarse el comercio, la industria y la agricultura como el auge de impulsión de la villa. A medida que avanza el s. XIV se aprecia en todo Occidente una disposición hacia una economía más propensa a los intercambios comerciales, abandonando la independencia que anteriormente dominaba” (De la Peña, Juega & De Guereñu, 1996).

O Convento de San Francisco, construido entre 1310 e 1360, proxéctase con gran amplitude e riqueza decorativa ó contar co mecenado dos herdeiros de Paio Gómez Chariño, que elixiu a igrexa deste convento para sepultarse.... A unha verdadeira febre constructiva nos conventos mendicantes de Pontevedra durante a segunda metade do século XIV. (De la Peña et al., 1996, p. 100-101)



Fig. 6. Puerta de Santo Domingo, s. XV.

En 1495, los Reyes Católicos ordenan la fabricación de escudos en las fábricas de Pontevedra y Oviedo, por la consistencia de construcción. En la configuración urbanística tras el proceso de la villa amurallada se verán los elementos más relevantes del Burgo y las características urbanas de la época medieval. No se supo esclarecer la reconstrucción de algunas partes de la evolución urbanística del Burgo, en cambio, el plano del siglo XV de la villa muestra las calles y las edificaciones de la época Medieval (Pérez, 1979).

Aínda que o uso dos planos regulares parece ser patrimonio exclusivo da Antigüidade clásica, durante a Idade Media tamén se fixo uso de eles, tomando exemplo os campamentos militares, como prescriben as Partidas de Alfonso X. As cidades con función defensiva posuirán una serie de características común: cidades fundadas por iniciativa rexia, situadas en puntos estratéxicos e dotadas dun plano xeométrico con variacións en función das inevitables adaptacións ó terreno. (De la Peña et al., 1996, p. 75)

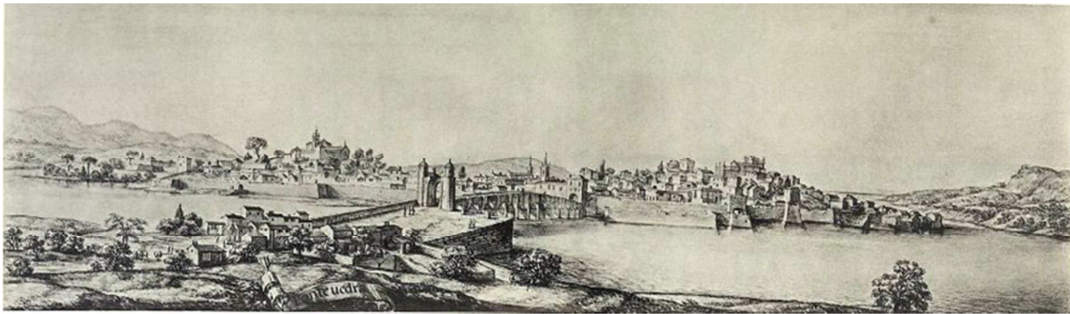


Fig. 7. Dibujo de Pontevedra, realizado por Pier María Baldi en 1669.

El trazado medieval de la muralla que, hoy en día, es la denominada Zona Monumental o Recinto Histórico Artístico está delimitado por la Calle Arzobispo Malvar (hoy en día existe el Campillo, donde están al descubierto partes de la antigua Muralla), la Plaza de España, Michelena y, formando esquina con San Francisco (que como todos los conventos indigentes se implantan externamente a la muralla), continúan las calles Cobián Roffignac y Padre Amoedo hasta llegar a la Calle Sierra, donde se localiza el mercado, y acabando en el puente. Todo este trayecto consta aproximadamente de 2 kilómetros y un área de 36 hectáreas. La construcción de la muralla de piedra fue hacia finales del siglo XIII o principios del XIV (el intramuros se conservó en buen estado hasta la mitad del siglo XIX), tenía una longitud de 2.170 m., cinco o siete metros de alto, y un ancho de dos metros; estaba acabada por una hilera de almenas y protegida por un foso; las murallas, aparte de proteger, controlaban el tráfico comercial en el intramuros y con otras villas más alejadas (Pérez, 2002).

El principal núcleo defensivo del recinto, auténtica torre de homenaje, estaba formado por las Torres Arzobispales, residencia del lugarteniente arzobispal. Se alzaban sobre los solares hoy ocupados por el palacete de las Mendoza y el sanatorio Santa María, dando frente al Eirado das Torres, hoy plazoleta de Santa María. Estaban separadas del recinto amurallado, como han puesto de manifiesto las

recientes excavaciones, y tenían un foso o “cava muy bien fecha y su puente llevadizo” (Fortes, 2011, p. 64)

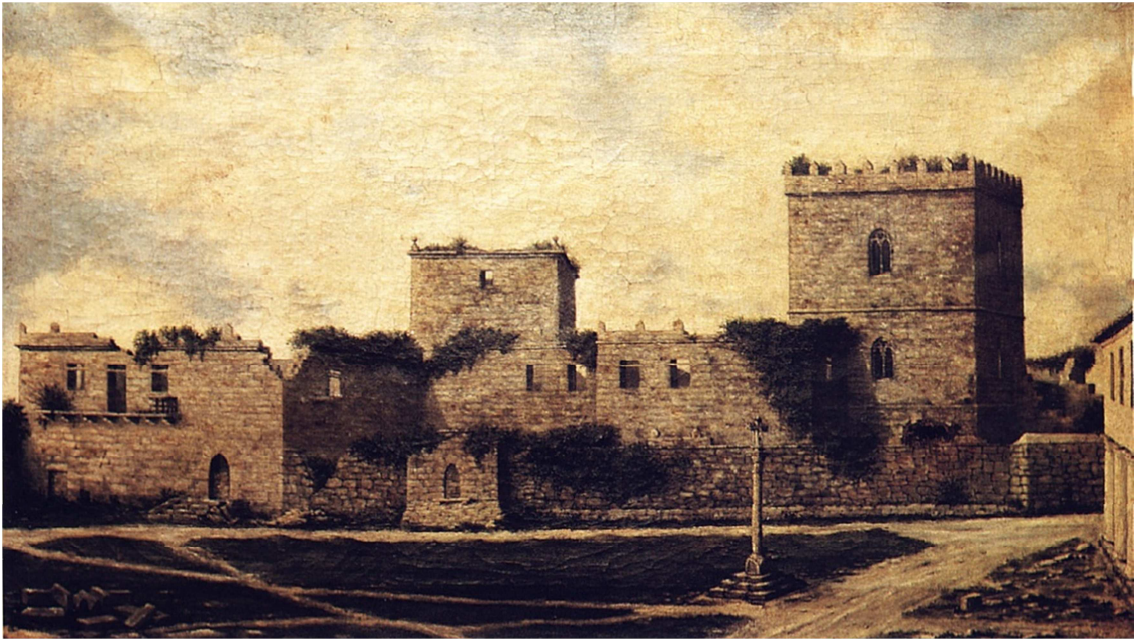


Fig. 8. Vista de las Torres Arzobispales desde el intramuros de Pontevedra.

A los lados de San Francisco se levantaron torreones, uno al lado de Plaza de la Herrería y otro entre el convento y la puerta de Santa María. En cuanto a la arquitectura de los edificios singulares medievales en intramuros se destacan edificaciones civiles y religiosas. La arquitectura civil está constituida por las emblemáticas Torres Arzobispales y los torreones incorporados al recinto defensivo, y varios pazos o casas-torre en la cara norte de la escalinata de Santa María, derruida en 1886 (Fortes, 2011).

Arquitectura religiosa. Estaba representada por los dos templos parroquiales, Santa María y San Bartolomé el viejo, los monasterios mendicantes, Santo Domingo, San Francisco y Santa Clara, y una serie de capillas, como N^a. S^a. del Camino, San Roque, Emparedadas, Santiaguíño del Burgo, San Mamede de Moldes y Santa Margarita. (Fortes, 2011, p. 67)

En los siglos XVII y XVIII, en la muralla no se produjeron casi transformaciones pero se realizaron obras de consolidación para tenerla a punto en circunstancias de peligro. En 1719 los ingleses invaden Pontevedra, la villa no ofreció resistencia a las tropas pero derrumbaron las torres de las puertas de Santa Clara, las torres Arzobispales, la torre del Puente, el castillete del Burgo, el alfolí, casas particulares, la Maestranza y la Cárcel. Estas dos últimas fueron las más perjudicadas y después de la marcha de las tropas inglesas fueron reconstruidas. Posteriormente, la situación de descuido y el propio deterioro de la muralla cada vez era más primordial. La muralla, con su función defensiva, estaba constituida por sus puertas y conectada con sus relaciones con el territorio exterior. Las puertas funcionaban

como comunicación de relaciones externas y abastecimiento; éstas tenían una posición de privilegio (Pérez, 1985).

A intramuros, la fortaleza también aparece rodeada por la edificación corrida de dos cuerpos, coronada por almenas y con gran número de ventanas rectangulares cortadas horizontalmente en su parte superior. Esta edificación se ensancha formando una amplia construcción en el extremo meridional del conjunto, con puerta de arco apuntado tras gradas y una airosa balconada que recorre parte del piso superior de la fachada y que, por su estilo, recuerda otras semejantes del último tercio del siglo XVII; sin duda, en este punto se emplazaría la parte más noble del palacio arzobispal. (Juega, De la Peña & Sotelo, 1995, p. 121)

A finales del siglo XV la muralla ya no tiene función defensiva sino que alcanza un valor de control fiscal y la villa consigue el privilegio de contratación dentro del intramuros. Con esto la villa controla el valor económico dentro de ese espacio y dominaba el poder de las actividades comerciales. Las murallas tenían ese valor fiscal hasta la revolución burguesa. En el siglo XVIII la villa es atacada por las tropas inglesas llegando a quemar el palacio del arzobispado de Santiago, y se produce otro decaimiento social-económico (Pérez, 1985).

El descenso demográfico es especialmente acusado en el Arrabal. Mientras la población de intramuros disminuye con relativa lentitud, la Moureira cae prácticamente en picado. Los seiscientos vecinos de mediados del siglo XVII quedan reducidos a poco más de un centenar hacia 1800.

Como consecuencia de la decadencia del sector burgués y la consiguiente señorialización de la Villa, el número de privilegiados no cesa de aumentar. (Fortes, 2011, p. 302)

A finales del siglo XVIII se revitaliza la ciudad a través del puerto para la fabricación de buques, etc., pero esto no se consiguió y la villa sufre un declive social-económico, por eso no llegó a su apogeo y se ocasiona un descenso poblacional notorio. A principios del siglo XIX la muralla se encontraba en un estado de deterioro pero se abrió en un tramo de la misma para comunicar el camino a Orense. En 1835 el gobernador Civil ordenó retirar las piedras de la muralla, con subasta pública, pero en este período Pontevedra temía de un ataque Carlista. En esta época la muralla funcionó de defensa por temor al ejército organizado del Carlismo (Fortes, 2011).

En 1873 se concluyó la demolición de la fortaleza conocida popularmente con el nombre de Torres Arzobispales, emplazada en el lugar en el que escasos años después se edificaría el Palacete Méndez-Núñez. Ello supuso, en nuestra opinión, la más dolorosa y significativa pérdida del patrimonio arquitectónico e histórico

pontevedrés. Su desaparición vino a alterar profundamente el perfil de la ciudad, que perdió todo su carácter defensivo original, asumiendo la fachada y campanario de Santa María... La ciudad mudaba aquella imagen militar que la había caracterizado desde sus orígenes por una simbología radicalmente diferente, en este caso religiosa. (Juega et al., 1995, p. 115)

Debido al desvanecimiento del antiguo régimen por la muerte de Fernando VII y el inicio del proceso liberal de la sociedad española surgen los nuevos valores económicos y sociales regentados por los Burgueses, que serán los que cambiarán las transformaciones de las nuevas formas urbanas. Estos cambios llevarán a las ciudades con derribos de monumentos o edificios singulares a crear las nuevas calles para las futuras edificaciones. Estas destrucciones sin contemplaciones llevaron profundas críticas por los historiadores de la época (Fortes, 2011).

A partir de agora, a súa misión sería a de control fiscal, e para isto bastaba cun muro e unas portas. Tal consideración fiscal ponse relevo, se pensamos que a demolición das murallas de Pontevedra, realizada a partir de mediados do século XIX, ó igual que as restantes de España, coincide coa reforma facendística de Alejandro Mon de 1845, que actualizou o control sobre os consumos; este feito fixo innecesias as murallas como elemento de control fiscal, ó substituílas polos fieltos, situados nas vías de acceso ás poboacións. Neste sentido a feira de gando de Pontevedra pode abandonar-la súa situación tradicional, na praza da Ferrería, e trasladarse a un lugar extramuros, os actuáis xardíns de "Las Palmeras". (De la Peña et al., 1996, p. 125)

En la mitad del siglo XIX la burguesía contaba con soportes legales y el patrimonio eclesiástico se pasó al estado por las leyes de desamantación. En los años de 1840 comienza a la remodelación del interior del intramuros. A posteriori se demolió la iglesia de San Bartolomé por estar en ruinas, una vez ejecutada su destrucción se forma una plaza llamada Duque de Tetúan; en este espacio urbano se construyó el teatro. Al año siguiente se erigió el puente de la Barca, materializado en cantería, para comunicar la villa de Pontevedra con su vecina Poio. En 1845 se acordó que en el convento de Santo Domingo se instalara el cuartel de la Guardia Civil, y el ex convento de San Francisco se ocupó por el Gobierno Civil, la Diputación y la Delegación de Hacienda (De la Peña et al., 1996).

Ya desde 1862, la corporación intenta el derribo del edificio de la cárcel vieja alegando su estado de ruina, y solicita la cesión del solar para instalar en él un mercado que permita centralizar la venta de productos que se realizaba en otros lugares de la población. (Juega et al., 1995, p. 106)

Los gremios y cofradías tenían una gran relevancia tanto en la pesca como en orden ejecutivo, legislativo y judicial. Desde el muelle del Burgo, las Corbaceiras y Mollabao donde existía gran número de obreros para la construcción de buques, armas etc., en los astilleros de Pontevedra se construyó la nave capitana de Cristóbal Colón. En 1804 la situación general se agravó porque las comandancias de la Marina de la provincia de Pontevedra son distribuidas a zonas de Vigo y Vilagarcía, por lo tanto, a las restantes industrias les pasó la misma situación. En el siglo XIX no se consiguió revitalizar el puerto de Pontevedra para las actividades pesqueras de carga y descarga y, por consiguiente, este desapareció. El 23 de noviembre de 1835, Reinado de Isabel II, Pontevedra es nombrada capital de provincia, después de la disputa que mantenía con Vigo, esto acarrea un gran empuje para ciudad del Lérez: fue pionera en la instalación eléctrica, y la segunda ciudad española en obtener iluminación, incluso antes que Madrid y Barcelona. En 1884 es instalada la vía ferroviaria que comunicaba Pontevedra y Redondela, esto fue un impulso para la ciudad (Pérez, 1985).



Fig. 9. Muelle de las Corbaceiras.

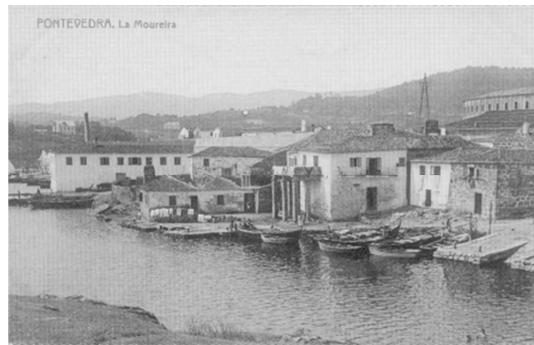


Fig. 10. La Moureira.



Fig. 11. Muelle de las Corbaceiras, 1910.

En los años 1950 se derriban las murallas de uno de los edificios de las Torres Arzobispales, la fuente de la Herrería, la Capilla de la Tercera Orden o el Palacio de los Condes de San Román, se traslada la cárcel del centro y la sitúan en el Campo de San José.

La Pontevedra de los años cuarenta y cincuenta, era todavía una ciudad de posguerra. Desfiles militares y actos falangistas disfrazaban la cruda realidad de hambre y miseria. Las viviendas estaban desconchadas; las calles, mugrientas; las casas, encogidas para realquilar alguna habitación con derecho a cocina, y las pensiones estudiantiles recordaban a la de Dómine Cabra. (Fortes, 2011, p. 498)

Se reconstruye el cuartel de San Fernando y empiezan los estudios para una vía férrea entre Pontevedra-Redondela, Pontevedra-Carril o Padrón. Se traslada el cementerio de Fray Juan de Navarrete y Benito Corbal para su ubicación a San Mauro.

La situación comenzó a cambiar en los años sesenta. Pero con el desarrollismo, llegó también una industrialización de enclave que nos dejaría una ría y una atmósfera contaminadas por el complejo Ence-Elnosa, y un urbanismo anárquico, como una metástasis de corrupción y especulación, que degradaría el precario equilibrio urbanístico de la ciudad. (Fortes, 2011, p. 498)



Fig. 12. Vista general de Pontevedra en los años 50.

En 1951 el intramuros es nombrado conjunto histórico-artístico donde surgen las distintas plazas entre las edificaciones de ámbito civil, religioso y militar por toda la extensión. En la época de 1970 se derribaron las Torres Arzobispales y la casa del Consistorio Viejo. Se reordena la zona, entre Santa María y el nuevo Ayuntamiento se construye el palacete de Mendoza y se inaugura el Teatro Principal. En los años 80 se siguió con el derribo de la muralla y se inauguró el tramo de ferrocarril Redondela- Pontevedra; posteriormente se construyó el mercado de la Plaza de Abastos en el solar de la antigua cárcel, se inauguró el

nuevo cementerio y se construyó el edificio de la Diputación. A partir de 1978 se producen cambios en el territorio español por la caída del régimen de Franco y su muerte. Posteriormente se aprueba la Constitución democrática española (Fortes, 2011).



Fig. 13. El Puente de La Barca y del Ferrocarril en 1962. Pontevedra.



Fig. 14. Vista de Pontevedra, 1975.

La labor de las últimas corporaciones no ha sido menos importante. La peatonalización del casco histórico y calles adyacentes; la reordenación del tráfico, modernización de los servicios y amueblamiento urbano; la mejora de los servicios e infraestructuras del rural; la recuperación del litoral fluviomarítimo y de otros espacios naturales degradados; y una variada y atractiva oferta cultural han transformado intensamente la vida urbana. (Fortes, 2011, p. 502)

Hoy en día existe un gran impulso cultural en la ciudad provinciana, con un desarrollo económico tranquilo en el ámbito poblacional y estatal.

3.3. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y DEMOGRÁFICA DE INTRAMUROS

En las últimas cuatro décadas la población española sufrió un cambio en el modo de consumo y el despegue económico de las ciudades, lo que lleva a la evolución de las empresas distribuidoras a nuevas maneras comerciales como las grandes superficies, hipermercados y franquiciados; cabe destacar el nuevo lenguaje de la sociedad como internet, televisión o la publicidad. La ciudad de Pontevedra sufrió estas transformaciones, las actividades comerciales del intramuros se trasladaron a centros comerciales de la periferia. La disminución de las actividades de pequeñas y medianas empresas en el intramuros se debió, en algunos casos, al deterioro de los establecimientos y la poca capacidad para negociar financiamiento o ayudas. Otro factor también puede ser el deterioro o abandono de las viviendas con el que el intramuros se queda sin inquilinos, surgen zonas marginales sociales y decadencia de la calidad de vida (Pérez, 2002). Los centros históricos fueron la atracción o polo consistente que son y serán, según el caso de ciudad, los centros comerciales.

El término "centro comercial" que se ha utilizado hasta ahora puede interpretarse en un sentido amplio, como el equipamiento comercial total de un municipio, o bien más restringido, como conjunto de establecimientos comerciales (Centro Comercial), o simplemente como un solo comercio minorista (Gran Almacén, Hipermercado, etc.). En nuestro caso, vamos a referirnos al papel que ejerce un municipio (oferta comercial del mismo) como centro de irradiación o atracción comercial. (Chasco, 1996, p. 2)

Los centros comerciales urbanos son considerados como centros convencionales tradicionales, habitualmente estos comercios están delimitados entre varias calles que pueden coincidir con la parte antigua de una ciudad (Pérez, 2002).

Centro comercial es un conjunto de establecimientos comerciales independientes, planificados y desarrollados por una o varias entidades, con criterio de unidad; cuyo tamaño, mezcla comercial, servicios comunes y actividades complementarias

están relacionados con su entorno, y que dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria. (Munuera & Cuestas, 2006, p. 100-101)

La actividad socioeconómica del intramuros ejerce una labor de intereses comerciales pero sin olvidar los espacios multifuncionales que existen en la estructura urbana. El centro del intramuros atiende a un sector comercial que, en su inicio, transcurrió natural sin contar con ninguna planificación meditada. En el último periodo, este comercio tradicional comenzó a desarrollar tácticas de grupo, con una imagen propia y gestión conjunta para varios servicios (Torres, 2013b). Por el desarrollo de la ciudad surgieron varios ensanches y esto llevó a la decadencia demográfica y comercial de la zona histórica. En 1991, el intramuros manifestó una escasez de población con un 12 % de población de envejecimiento y con un porcentaje pequeño de población joven. En este periodo de tiempo existía una alta tasa de paro. Las instalaciones de las infraestructuras están obsoletas y sin casi equipamientos urbanos. Esto ocasiona una pérdida de comercial en la zona y, por consiguiente, una decadencia en actividades económicas (Pérez, 2002).

En los últimos años se sufrieron transformaciones relevantes dejando las situaciones anteriores apartadas. Aparecen agrupaciones que protegen los intereses de los comerciantes, residentes y otros representantes del centro histórico. Estos promueven la imagen en conjunto. Surgen las inversiones procedentes de Europa, comunidad autonómica y ayuntamiento local. Éstas se emplean para mejorar la Plaza de Abastos, la peatonalización, la actualización del alumbrado público, generar aparcamientos cercanos, el mejoramiento de los monumentos relevantes como Santa María, San Francisco y el percurso del camino Portugués. Estas remodelaciones generan la atracción de negocios nuevos y la regeneración de las actividades económicas. Las asociaciones como Ciudad Vieja, San Bartolomé Centro y la Asociación Santa María ayudan a la revitalización y a mejorar la calidad de vida en el intramuros de Pontevedra. Los primeros pasos fueron las mejoras urbanísticas, la participación de agrupaciones y la revitalización del intramuros (Pérez, 2002).



Fig. 15. Logotipo de la Asociación CCU, Centro Comercial Urbano Zona Monumental.

El centro del intramuros que esté bien conservado, con la mejora de infraestructuras y equipamientos urbanos, recuperará el estado del medio ambiente. Se crea la asociación Área Comercial Zona Monumental constituida por un centenar de socios, formada por establecimientos familiares para extraer la mayor rentabilidad de las actividades económicas. La tradición comercial histórica es una de las identidades de la capital de provincia de Pontevedra. Hay mejoras urbanas a través de las remodelaciones realizadas por el Plan Urbano, que hace referencia la instalación nueva del pavimento, mejora de las plazas y la nueva iluminación, y son atrayentes para el comercio moderno. Los comerciantes, a través de la asociación del área Comercial Zona Comercial, solicitaron la modernización de los servicios para ofrecer mejoras de servicio al consumidor. Éstos querían convertir el intramuros en Centro Comercial Urbano para expandirlo como referencia al área metropolitana. En los años 80, el centro histórico de Pontevedra, que acogió una gran actividad comercial, tuvo que afrontar problemas como el deterioro de los establecimientos y su reubicación. Surgen movimientos sociales, como asociaciones o agrupaciones, para implicarse en la recuperación del intramuros, que se puede definir como el intramuros de la ciudad de Pontevedra. El intramuros es un conjunto de espacios constituido por una particularidad urbanística tradicional de los recintos amurallados. En su estructura morfológica se distribuye con calles estrechas empedradas y con edificaciones emblemáticas, religiosas y populares. Estas identidades dentro del intramuros se complementan con las actividades económicas en expansión de la ciudad (Pérez, 2002). Intramuros de Pontevedra está delimitado al Norte por el Río Lérez-Plaza de Abastos, al Este con las calles Padre Amoedo y Cobián Roffignac, al Sur con la calle Michelena y al Oeste con la estructura donde se sitúa la Basílica de Santa María.

El recinto amurallado del viejo Burgo contaba con seis puertas principales (Santo Domingo, Trabancas, Santa Clara, Berrón, Puente y Santa María) y cinco torreones defensivos (Torres Arzobispales o Churruchaos, Bastida Grande, Torre del Oro, Torre de los Abades y Torre del Puente). En el interior del mismo, siguió un crecimiento con un trazado en forma de espina de pez. El eje principal iba desde Santa María a la puerta de Santa Clara, dando ésta paso al Camino Viejo de Castilla, ya extramuros, donde se ubicaba el convento de esta Orden. Atravesaba los actuales calles Isabel II y Padre Sarmiento, pasando por las plazas de las Cinco Calles, Méndez-Núñez, Verdura y la Leña. Las demás calles se articulaban perpendicular a este eje, constituyéndose el Camino Portugués de peregrinación a Santiago, que cruzaba el burgo desde la puerta de Trabancas o del Camino a la del Puente, en la segunda arteria por importancia en el trazado intramuros. (Pérez, 2002, p.90- 91)

La revitalización del comercio resulta del pasado para la captación del presente, lo que se pretende en el Centro Comercial Urbano es la incorporación de los comercios pequeños y medianos integrándolos dentro del intramuros de Pontevedra.

La relativa especialización en turismo cultural no deviene sólo de su riqueza patrimonial, sino también de la indudable riqueza cultural que le aporta el Museo de Pontevedra, la tradición en exposiciones y eventos culturales como la Bienal de Arte, Encuentros o Cursos de Verano, la celebración de Ferpalia —Feria de Turismo organizada anualmente por la Cámara de Comercio de Pontevedra—, la existencia del Parador de Turismo —Casa del Barón— situado en la propia Zona Monumental, o la celebración de fiestas tradicionales durante todo el año: la Romería de San Benito de Lérez, fiestas patronales en honor a la Virgen Peregrina y toros en verano, Feria Franca en septiembre o Carnaval en invierno. Pontevedra cuenta, además, con una fuerte cultura urbana que potencia y posibilita el desarrollo de actividades que ensalzan, todavía más, sus valores como ciudad. (Torres, 2013b, p. 8)

Para llevar a cabo la revitalización comercial la agrupación tendrá que potenciar una intervención de representantes públicos y privados. En la caracterización funcional de intramuros se diferencian distintos usos como el comercial, ocio, turístico, residencial y el cultural. Dentro de intramuros se identifican cuatro zonas según las actividades. La primera zona se caracteriza por uso comercial. Se confecciona con el eje del Mercado de Abastos, que es destinado a alimentación, hasta la plaza de la Herrería. En esta zona surge el dinamismo comercial y la concurrencia de establecimientos mercantiles desarrollados por la cercanía de la Plaza de Abastos. También hay que destacar el valor histórico de ésta por lugares como las plazas de la Herrería, de la Verdura, de Curros Enríquez, de Méndez Núñez, incluyendo en esta última la entidad Casino Mercantil e Industrial de Pontevedra. La segunda zona está basada en el ocio y la restauración por la concentración de pubs, restaurantes y bares. Este territorio se destina para el fin de semana, y en la época de estival se utiliza toda la semana. Con sus calles y plazoletas proporciona disfrute para la vida social, lo que favorece la socialización de la ciudadanía. Este territorio es una fuente relevante de promoción del turismo de intramuros, ofertando servicios de calidad para los visitantes y apoyado por los monumentos como la Basílica de Santa María y los alrededores. En esta zona se encuentra la Plaza del Teucro, en donde se realizan actividades musicales y de entretenimiento, el Liceo Casino y el Cruceiro de las Cinco Calles, en el que se sitúa la casa en donde vivió Valle Inclán. Es un espacio de encuentros de hostelería y de ocio que atrae al turismo y a ciudadanos por sus ofertas de servicios. La tercera zona está formada de edificios religiosos de elevado nivel patrimonial, tales como la Iglesia y Convento de San Francisco y la Iglesia de San Bartolomé, y de edificios emblemáticos de uso cultural (Pérez, 2002).

[...]el turismo cultural requiere, además de un continente hermoso y sugerente, un contenido (vida económica y social del casco histórico, las actividades organizadas para turistas, las rutas turísticas, culturales o religiosas, etc.) que dinamice su capacidad de atracción turística. Por ello, es preciso destacar la labor emprendida por la Asociación de Comerciantes Zona Monumental que apostó por el desarrollo

turístico como complemento a la actividad social y económica antes de que la propia Administración lo hiciese, supliendo la falta de recursos económicos por apuesta innovadoras y productos culturales con alta capacidad de atracción. (Torres, 2013b, p. 8)

Los elementos culturales situados en esta zona son de alta relevancia a nivel municipal y provincial, sin olvidar reseñar el Museo Provincial y Biblioteca en el edificio Padre Sarmiento. La rehabilitación del Pazo de Mugartegui ha repercutido positivamente en el ámbito cultural ya que en este edificio se realizan conferencias, actos lúdicos y museos etnográficos. La cuarta zona es la que representa la función residencial. Ésta debe estar protegida por el intramuros que es uno de los objetivos del Peprica (Plan Especial de Protección, Reforma Interior y Conservación Artística del Conjunto Histórico-Artístico de Pontevedra). En esta área se sitúa el Parador de Pontevedra e incluye una zona comercial en las calles Real y Sierra (Pérez, 2002).

Una vez definidas las áreas funcionales del intramuros, se selecciona la zona número uno de prueba. Se llamaron a los comerciantes a intervenir por ser un elemento de actividades económicas importantes para intramuros. De esta manera, los integrantes exponen sus necesidades para el desarrollo del plan. Una vez puesto en marcha, la zona piloto se extendió por todo el intramuros. Esta prueba en una zona determina la continua homogeneidad en los espacios manifestando las necesidades iguales y prestando mayor atención a sus necesidades. Esto puede producir contagio a otras zonas del intramuros. Se quiso buscar una identidad propia para la ciudad y era necesario atraer a otros comerciantes para que se unan al proyecto. El primer objetivo a revitalizar fue la Plaza de Abastos, que constituye uno de los puntos fuertes de atracción al comercio del intramuros. El producto de atracción de personas en este inmueble es considerado de alto nivel. A principios del siglo XXI se realizan obras en la Plaza de Abastos adecuándola en su interior. Está envuelta en un alto valor histórico cultural. La Plaza se considera un elemento dinamizador económico en el horario de mañana. Este inmueble representa a un importante sector comercial de la zona antigua. Su horario está restringido a las mañanas, y por la tarde disminuye el dinamismo en la zona. Los asiduos de este lugar proceden de la ciudad y del rural de la misma (Pérez, 2002).

Antiguamente, para acudir a la Plaza de Abastos, los pontevedreses circulaban a pie y la mayoría de la población del rural usaba el transporte público. Algunos años antes existía, en las calles Don Gonzalo y César Boente, la necesidad de aceras ya que no estaban cortadas al tráfico. Mucha gente de otros municipios aparcaba en esas zonas, pero éstas no eran suficientes y el aparcamiento era una necesidad. Debido a las obras, la ubicación provisional del mercado se fijó al otro lado de la ría. Con esta localización los compradores y vendedores no se quejaron por la falta de aparcamiento, en este caso lo había (Pérez, 2002). En la actual Plaza de Abastos se intenta mejorar la convivencia entre el peatón y el automóvil. De la misma manera se potencia la realización de compras intercaladas con el ocio. Se tendrá en cuenta la población rural para darle servicio con la adecuación de un transporte público con trayectos continuos para el flujo de la gente y manteniendo una parada próxima a la Plaza actual. Los puntos de intercambio de transporte se encuentran localizados en el mismo sitio,

tanto la Estación de Autobuses, la Estación de Trenes y el centro de ocio Vialia. Éstos son puntos clave para poder comunicarse con el eje de servicios Pontevedra–Vigo y sus alrededores. La Plaza de Abastos está ubicada en un sitio estratégico y en el que beneficia a todo el intramuros. Este mercado ha estado marcado por un carácter tradicional y familiar.



Fig. 16. Vista del Mercado de Abastos desde la Calle Sierra.

Las tendencias tradicionales no han tenido atracción suficiente en algunos casos de ciudades. Esto es derivado de los cambios sociales que han sufrido las poblaciones por las distintas adaptaciones comerciales. La Plaza tiene una valiosa y saludable calidad en cuanto sus productos alimenticios. Los objetivos de esta renovación de mercado podrán dar lucro para la Plaza de Abastos y de la envolvente exterior de los comerciales. El intramuros es un valor patrimonial en base al turismo y por tener un espacio delimitado. Es nombrado Patrimonio Histórico-Artístico y los edificios singulares son símbolos para aprovechar la importancia del espacio de intramuros. Aparte de su valor histórico, se destacan otras influencias como la marinera, comercial, militar y religiosa. Algunos de estos aspectos están relacionados con la situación estratégica en el fondo de la ría (Pérez, 2002). “En el económico, merced a nuevas técnicas empresariales, contables y de transporte, y al descubrimiento de nuevas rutas, surge el capitalismo mercantil... Y en el artístico-cultural acaban triunfando los ideales de la cultura clásica” (Fortes, 2011, p. 125).

Otro factor económico importante es el religioso, por la ruta del Camino Portugués a Santiago influenciada por el Arzobispado Compostelano en el Burgo. Los monumentos históricos se utilizan como herramienta de marketing para la ciudad como la Basílica de Santa María La Mayor (capillas laterales de gótico tardío y fachada principal de estilo plateresco), el Museo Provincial (palacete barroco), las Ruinas de Santo Domingo, el Edificio Sarmiento, la Iglesia de San Bartolomé el Nuevo (estilo barroco jesuítico), la Iglesia de la

Peregrina (combinación de barroco tardío y formas neoclásicas), situada en el camino Portugués, y el Convento de San Francisco (período ojival tardío) (Pérez, 2002).



Fig. 17. Vista del antiguo edificio de la Hacienda Pública y del Convento de San Francisco.

3.4. EVOLUCIÓN URBANA DE PONTEVEDRA ENTRE 1950 Y 2016

A mediados del siglo XII se hace reseña de las ruinas del antiguo puente romano, que atraviesa el río Lérez, y antaño era denominado como Ponte Veteris, en el cual no se podía intuir el asentamiento de un lugar donde creció la ciudad actual (Juega et al., 1995).

3.4.1. MORFOLOGÍA Y ESTRUCTURAS URBANAS

La ciudad se extiende hacia fuera, lo que hace difícil delimitar el núcleo urbano a través de una línea, el tipo de vida y de construcción se alarga más allá hasta llegar a confundirse y devenir el entorno rural (Pérez, 1981).



Fig. 18. Hipótesis del trazado de la muralla a finales del s. XV.

La delimitación del casco puramente urbano es fácil de realizar desde el punto de vista administrativo: solo dos distritos, de los siete en que se divide el municipio, son considerados urbanos mientras que los cinco restantes son conceptuados como de “construcción en diseminado”. Sin embargo, desde el punto de vista geográfico, la ciudad se extiende fuera de esos lindes administrativos haciendo difícil delimitar el núcleo urbano, ya que el tipo de construcción y los modos de vida urbana se prolongan más allá de esa hipotética línea administrativa hasta confundirse, a mayor o menor distancia del casco, con un paisaje plenamente rural. (Pérez, 1981, p.2)

3.4.2. MORFOLOGÍA URBANA. EDAD MEDIA

Desde la Edad Media el intramuros estaba formado por tres grandes núcleos: Moureira, Casco viejo y Burgo. Los dos primeros se fundaron entre sí, en cambio, el Burgo es una parte de la ciudad separada por el puente y que nunca se integrará a la ciudad (Fortes, 2011).

Esta formulación previa remítenos a unha vila creada ou, polo menos, deseñada nun momento dado e cun fin concreto. Non se trata dunha ocupación “espontánea” de casas e rúas, onde o urbanismo está ausente, senón do froito dunha decisión de poder. (De la Peña et al., 1996, p. 90)

Su expansión ha avanzado a las zonas Sur (Vigo), hacia el Sureste (Orense) y el Suroeste (Marín), esta última no llegará a crecer hacia esa zona por la existencia de la fábrica de celulosas.

3.4.3. 1ª ETAPA. MURALLA MEDIEVAL



Fig. 19. Las estructuras arquitectónicas de las que tenemos abundantes referencias históricas en el sector de la ciudad que nos ocupa son, además del puente del Burgo y de la muralla, la puerta y torre del Puente, y el edificio adosado a la cárcel, que se construyó en esa reforma de finales del siglo XVI; los distintos malecones, a partir del siglo XV.

Se produce un crecimiento irregular del trazado de calles estrechas dentro de la muralla. La configuración urbana no está planificada por la existencia de edificación y el poco espacio libre. En la mayoría de los casos hay calles estrechas con algunas plazas emblemáticas populares pero que hoy en día perdió algún papel relevante.

La Villa medieval estaba formada por dos núcleos al sur del río-el Arrabal de la Moureira, lugar de residencia de marineros y pescadores, y el casco amurallado, sede de comerciantes, nobles y burgueses-, mientras que al norte de aquél se había formado otro barrio: el Burgo d'Alem o Burgo por antonomasia. (Pérez, 1979, p. 9)

En el intramuros, las calles confluyen perpendicularmente en Sarmiento o Isabel II (forma de espina de pescado), excepto algunas transversales que sirven de comunicación a las perpendiculares. Hay dos tramos diferentes: una circular centrada (Plaza de Cinco Calles) y otra cuadrícula al Este (Pérez, 1981).

A Liberdade de pensamento, o fervilhar de ideas asociado ás transformações sociais em marcha, o poder crescente da burguesía, algum reconhecimento dos operários e camponeses e a necessidade da monarquia reforçar a sua popularidade, dão relevancia ao planeamento das cidades, deixando de se dar importancia quase exclusiva aos edificios destinados á Corte, á nobreza e á religião e pasando a serem também consideradas as necesidades de outras classes sociais. (Carvalho, 2003, p. 49)

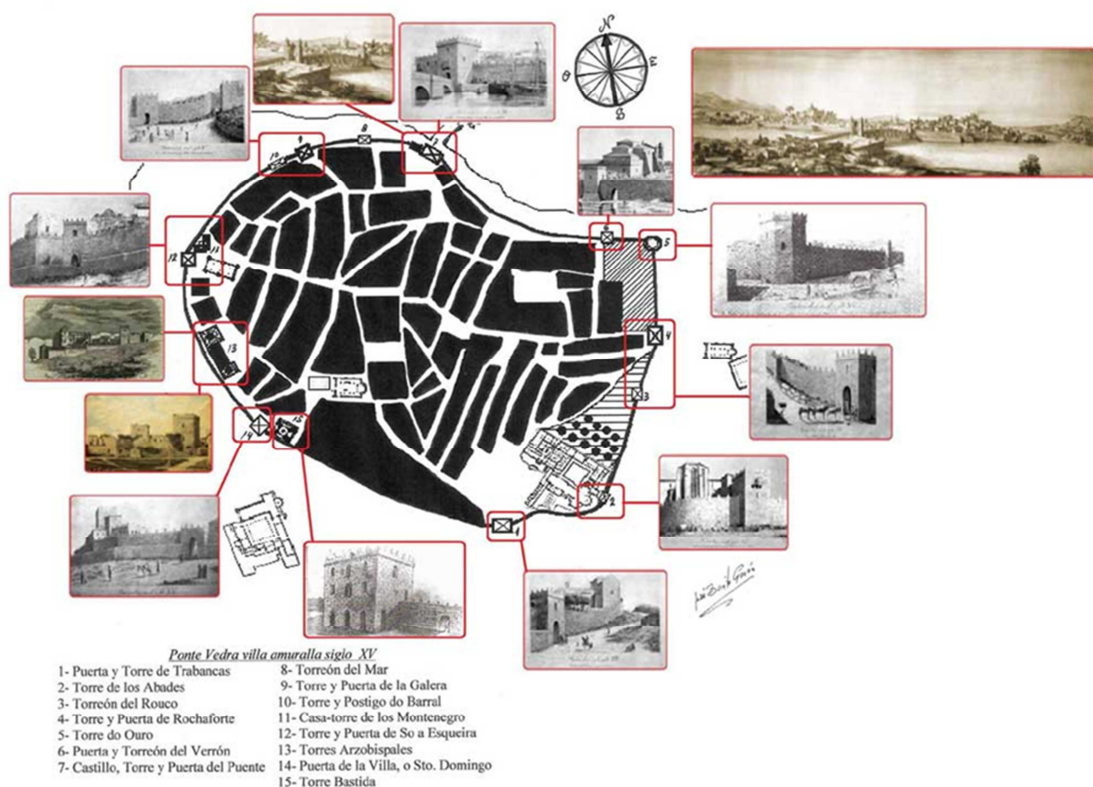


Fig. 20. Pontevedra villa amurallada, s. XV.

3.4.4. 2ª ETAPA. DERRUMBAMIENTO DE LA MURALLA. ENSANCHE

El desarrollo del espacio de la villa se ha elaborado de manera en estrella a partir de la Plaza de la Peregrina (Porta da Vila) de la que se ramifican varias calles hasta este punto como las calles Salvador Moreno, Oliva, Av. de Vigo, Av. de Marín, Benito Corbal, Loureiro Crespo y Carretera de Orense). La expansión a lo largo de los años fue muy lenta hasta este siglo. Al Norte de la Peregrina no había una ligación directa, sino una curva de la vía amurallada (actualmente Calle Arzobispo Malvar), donde surge otro de los brazos de la estrella (Pérez, 1979). En la estructura conjunta se encuentran varios lugares de espacio urbano pero no tiene una urbanización planificada.

Se derriba gran parte de la muralla con sus torres defensivas, readaptándose el nuevo espacio a la nueva realidad socio-económica. Sólo se respecta la Torre de la Bastida Grande la cual, completamente reformada, pasa a ser la nueva Casa Consistorial, cerca de la cual en la calle Filiberto, se conserva la casa de las Campanas de estilo gótico. Asimismo, se opta por demoler el hospital de la Tercera Orden o de San Juan de Dios, en el lugar donde se hallan ahora las actuales dependencias del Casino Mercantil. (Pérez, 2002, p. 108)

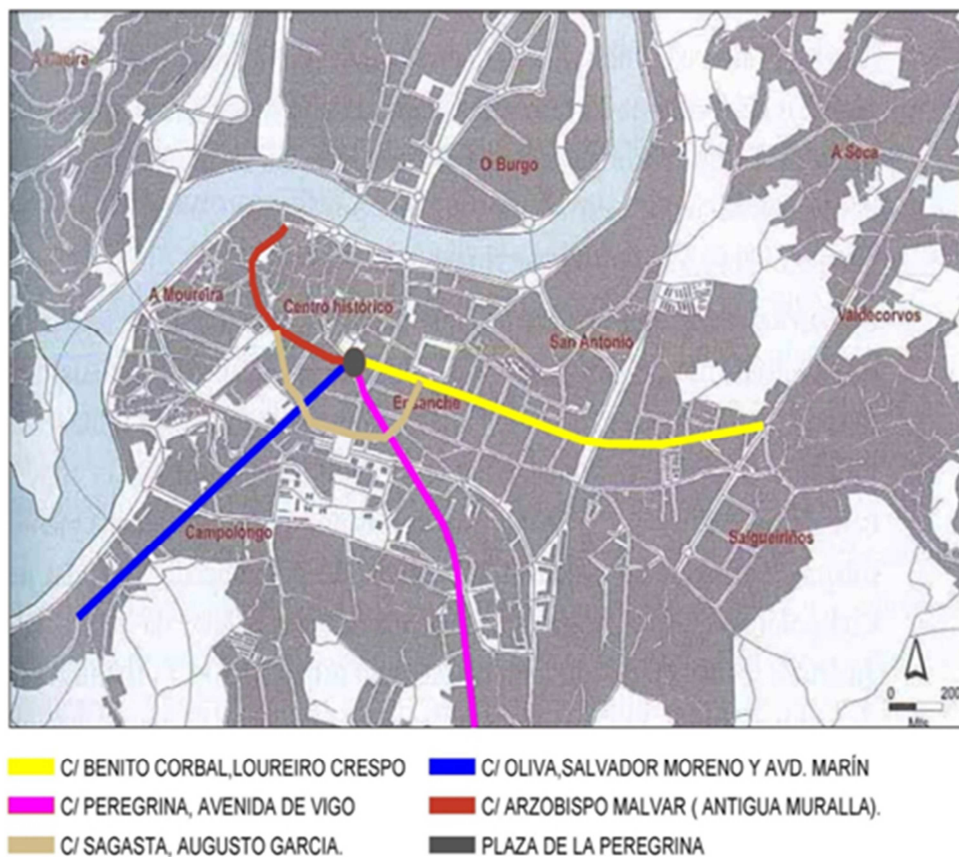


Fig. 21. Derrumbamiento de la muralla. Ensanche de la Ciudad de Pontevedra.

La falta de uniformidad urbanística del Casco viejo; la relativa simetría del Ensanche a base de calles de urbanización, tiradas a cordel, de manzanas en cuadrícula, y, por último, la anarquía constructiva de área suburbana que sólo pierde, adoptando una mayor regularidad, a lo largo de las vías de comunicación. (Pérez, 1981, p. 2)

La luminiscencia de la Plaza de la Peregrina se desenlaza hacia el Sur con una forma de plano radio concéntrico, imperfecto al Norte, donde se sitúa el casco viejo, y uniendo dos de tres brazos, formando una rotonda semicircular por la calles Sagasta, Andrés Mellado y Augusto González Besada (Pérez, 1979).

3.4.5. PLAN DE ORDENACIÓN URBANA. 1971

Se determina la diferencia de distintos usos de suelo urbano y se planifica su expansión. Se produce un ensanchamiento en las zonas de Salcedo y San Mauro, en donde la nueva ubicación de la estación de ferrocarril y el trazado de la vía férrea son un problema hacia el crecimiento y desarrollo urbano. En el intramuros urbano hay dos tipos diferentes en relación a los materiales de construcción: el casco viejo y la zona de Moureira, esta última consta de planta baja a la calle, en el intramuros las casas están constituidas de granito por la abundancia en la región (Pérez, 1979).

En los planes de ordenación urbana, el de 1953 y el de 1971, sobre el cual existe desacuerdo respecto a si fue aprobado o no y que remite constantemente a los planes parciales de zona o bien al de 1953, se planifica la expansión de la ciudad y los diferentes usos a que se destina el suelo urbano. (Pérez, 1981, p. 16)

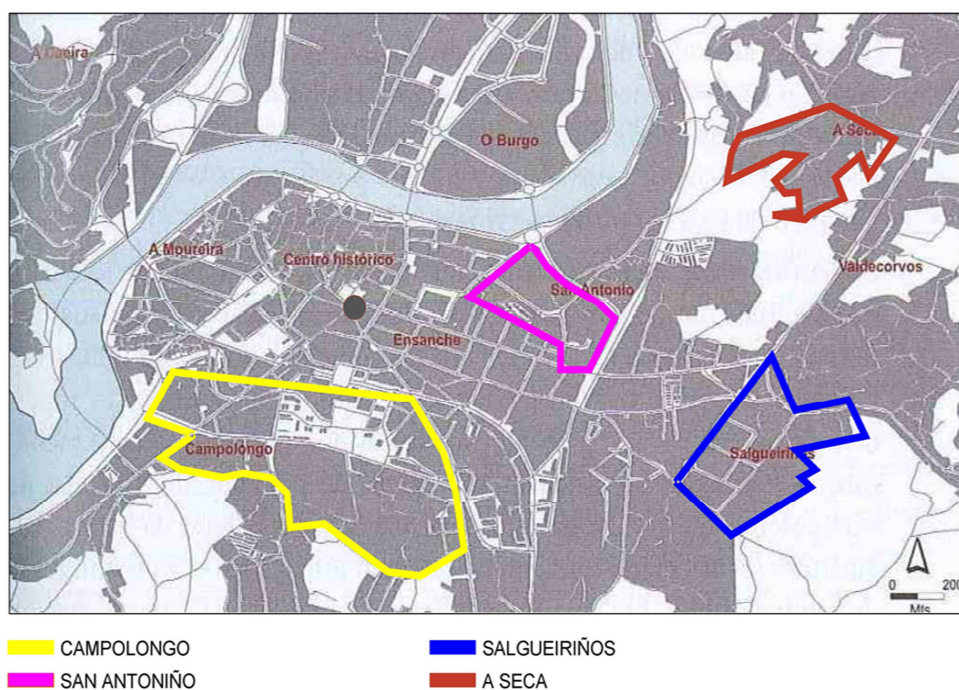


Fig. 22. Crecimiento urbano de 1970.

Con el plan general de 1970 se pretendió el desarrollo de la ciudad y la legalización de los suelos industriales que estaban aislados de la zona urbana para ser integrados en dicho plan. Este plan no se aprobó y solo quedó restringido al crecimiento urbano de las zonas de Campolongo, San Antoniño, las casas baratas de la Seca y Salgueiriños. También hay que considerar la extensión urbana de Monteporreiro, lo que conllevó un expansionamiento anárquico de desarrollo que se extiende hacia el Norte (Pérez, 1979).

3.4.6. PLAN URBANO. 1989



Fig. 23. Mapa del Plan Urbano, 1989.

En 1989 fue aprobado el plan de ordenación urbana pero en 1999 es cuando recibió los procesos de cambios urbanos. Lo primero que se quiere conseguir es una rehabilitación integral del intramuros, lo que conllevará a una peatonalización total en la zona, consiguiendo un dinamismo económico, favorecer la accesibilidad y ganar espacio público. “Las iniciativas municipales en ámbitos relacionados con la recuperación del intramuros, la accesibilidad y un modelo de vida urbana concentrada en los peatones” (Fortes, 2011, p. 502). A consecuencia de estos cambios la ciudad obtuvo varios premios como el CERMI, el Premio Nacional de la Cultura Gallega 2008 y el Premio de la Fundación Amigos de Galicia (Fortes, 2011).

3.4.7. PLAN DE ACTUACIÓN DE INTRAMUROS DE PONTEVEDRA. 1980-2016

En este apartado se justifica el primer objetivo dando respuesta al reconocimiento de los sistemas de movilidad ejecutados en intramuros de Pontevedra.

En 1951 es seleccionado y declarado como conjunto histórico-artístico, que corresponde por tener los siguientes monumentos: Basílica de Santa María La Mayor, Museo Provincial, Iglesia de San Bartolomé el Nuevo, Iglesia de la Peregrina, Convento de San Francisco y diversas edificaciones civiles (De la Peña et al., 1996).

Quando en la década de los ochenta el casco histórico se encontraba inmerso en una proceso de abandono y degradación preocupante, fueron los comerciantes quienes

se asociaron con el fin de promover actividades culturales que introdujeran visitantes y turistas en el centro histórico a la vez que llamaban la atención sobre su potencial tanto económico (turístico y comercial) como social (espacio público y lugar de encuentro). (Torres, 2013b, p.1)

En 1989 la asociación Zona Monumental inicia el trámite para realizar la labor turística que en esa fecha estaba olvidada, ni existía, querían mostrar el valor patrimonial del intramuros. A partir de 1999, Intramuros de Pontevedra alcanzó el total apoyo de las asociaciones del Intramuros para llevar a cabo su peatonalización. Los interventores en la actuación corrieron riesgos y con cierta oposición de algunos sectores que no veían beneficio en esta estrategia. Los sectores que estaban en contra más tarde irán a comprender las mejoras de la peatonalización. Este proceso fue imperfecto porque se tuvo que completar con un plan de movilidad. Se tenía una buena razón para afrontarlo a cabo. Se dinamizaron otras zonas de la ciudad pero se tuvo que elaborar un plan de movilidad que hasta el 2009 no se terminó y se adaptó un plan de movilidad (Gómez et al., 2015). La idea general no era dar alternativas a los coches sino crear varias zonas para unas mil plazas a menos de 10 minutos circulando a pie al centro de la ciudad. Estos se consideraron estacionamientos disuasorios sino estacionamientos anexionados a la ciudad y a la red viaria.

En 1980 y 1990 se instauraron una serie de medidas con el fin de descongestionar la situación de caos y se implantaron la onda verde semafórica, la reprogramación de semáforos, varias reordenaciones de las direcciones, el recorte generalizado de las aceras para ampliar espacio para circulación y estacionamiento, la peatonalización de alguna calle aislada, la implantación del cobro de la Ora y la puesta en funcionamiento de una línea de autobuses circular (Gómez et al., 2015).



Fig. 24. Plaza de Méndez Núñez, 1977. Intramuros de Pontevedra.

En 1990 es aprobado el P.G.O.U y el Peprica (Plan Especial de Protección de Reforma Interior e Conservación Artística del Conjunto Histórico Artístico) estaba aún en fase de elaboración,

y fue aprobado en 2003, que contribuye para la catalogación de los inmuebles en el casco histórico.

En 1996 existía un incremento de circulación de vehículos que entraban libremente por las calles del centro de intramuros y su perímetro. Esta circunstancia era insostenible tanto para el ciudadano como para los vehículos por su contaminación acústica y atascos (Pérez, 2002). En este transcurso, el inconveniente era el caos entre los viandantes, bicicletas y automóviles. El tráfico superaba las condiciones ambientales y de habitabilidad perjudicando la calidad de vida.

La congestión de tránsito ha ido en aumento en gran parte del mundo, desarrollado o no, y todo indica que seguirá agravándose, constituyendo un peligro cierto que se cierne sobre la calidad de vida urbana. Su principal manifestación es la progresiva reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje, de consumo de combustibles, de otros costos de operación y de polución atmosférica, con respecto a un flujo vehicular libre de atochamientos. (Bull, 2003, p. 13)

En la época de 1999 se eliminó la Ora, por ser totalmente un fracaso, y el transporte circular por la poca utilización de los usuarios. Lo que se pretendía era ajustar la demanda de vehículos para la reducción acústica. Gómez et al.(2015) señalan la necesidad del automóvil pero su uso fragmentó las ciudades. Se ha de encontrar un equilibrio entre espacios comunes, automóvil y el respeto hacia el peatón. Deben prevalecer “los espacios públicos, de las calles y plazas y situar en su justo lugar al tráfico” (p. 36). Existió la planificación del autobús circular para que los ciudadanos lo utilizaran y dejaran apartado el automóvil, la calidad urbana fue el objetivo principal pero con el avance de mejora urbana y con la reducción del automóvil. En este proceso hubo consultas de participación ciudadana mediante votaciones para los materiales superficiales. “Transformar una ciudad, elaborar y poner en práctica un modelo de ciudad necesita, exige, aprender de todas las fuentes, de todas, y conocer todas las experiencias, las buenas y las malas.” (Gómez et al., 2015, p. 25). La actuación del proyecto sobre la intervención, los vecinos y comerciantes realizaban una colaboración continua entre sí.

Aun así, la oposición a la peatonalización ha sido el posicionamiento constante y comúnmente aceptado por los pequeños comerciantes quienes, mayoritariamente, se han resistido a la peatonalización por entender que esto supondría una disminución de ventas y pérdida de clientela. Pocos previeron que el problema para su actividad podría proceder más de las consecuencias de la revalorización del suelo, atracción de nuevos inversores y tercerización que de la limitación del tráfico rodado. 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)

La gestión de la movilidad tanto como la accesibilidad y las obras urbanas tenían un solo departamento. La ciudad la entendió como un todo para su gestión y sus actuaciones, por tanto, todos los departamentos como cultura y otros, colaboraron en este plan. Si peatonalizan una plaza tendrán que llenarla de actividad, porque si no se podría circular o estacionar en ella. Pero si el ayuntamiento establece actividades, los ciudadanos la invaden, esto conlleva a la solidez de la peatonalización y a que no sea alterable. Cualquier cambio tiene que ser entendido por la ciudadanía y consolidado para no producirse ningún tipo de protesta (Pérez, 2002).

Los recursos ocultos y menospreciados pasaron a ser activos valorados: donde dominaba el coche, hoy reina el peatón, juegan los niños en calles y plazas; donde todo era ruido de acelerones, frenazos y bocinas, hoy hay silencio o voces humana; donde cortar al tráfico una calle era una tragedia, hoy se celebran pruebas deportivas y eventos culturales que cortan media ciudad sin mayor problema y con un alto grado de participación ciudadana y gran concurrencia de visitantes foráneos. (Gómez et al., 2015, p .8)

Las medidas de restricciones de vehículos en Intramuros de Pontevedra son para favorecer la movilidad peatonal. Los comerciantes, carga y descarga, y residentes pueden circular por Intramuros para dar apoyo a sus necesidades tanto de vivencia como de comercial.

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: guetificación, gentrificación o abandono. Y, en segundo lugar, el comercial, relacionado con la función productiva y su rol tradicional. (Torres, 2015, p. 109-110)

Los conceptos están relacionados con el medio urbano en cuanto a los aspectos de las especies que los habitan. La preocupación de una buena calidad de hábitat silvestre debe ser igual o mayor que la ligazón con el hábitat del ser humano. Esta planificación práctica fue en toda la actuación en la ciudad de Pontevedra. El nombre de modelo a la ciudad de Pontevedra se denominó Calidad Urbana. La ciudad tendrá que ser cómoda, segura para las

personas, con accesibilidad libre de obstáculos y una virtuosa iluminación. Otra prioridad de la ciudad es que los niños puedan transitar solos por las calles.

Se explica que, a partir 1999, Pontevedra se transformó hacia el horizonte de la movilidad urbana peatonal, recibiendo varios reconocimientos internacionales. La renovación de Pontevedra se fundamentó en el modelo de ciudad del psicopedagogo Francesco Tonucci, autor del libro “La ciudad de los niños” (2004). Si hubiera algún problema de tipo de movilidad entre varias de ellas, la que se prioriza es la movilidad peatonal. La jerarquía de movilidades son posicionadas por su orden, la primera es la movilidad peatonal, la bicicleta, el transporte público y por último el vehículo privado. Lo que se pretende es la reducción de emisiones de gases al 50 %. Con esta medida se intenta rebajar la contaminación acústica.

Hasta la actualidad se han creado entidades propiamente turísticas que desde un ámbito provincial (Turismo Rías Bajas de la Diputación de Pontevedra) y comarcal (Terras de Pontevedra) promocionan el turismo en la ciudad y el entorno. En el ámbito local, se creó en el año 2009 la sociedad anónima mercantil Turismo de Pontevedra, S.A. con el objetivo, según consta en sus estatutos, de “promover, desarrollar y potenciar actividades económicas y sociales que contribuyan, directa o indirectamente a impulsar el desarrollo del turismo en su ámbito territorial”. La entidad persigue aprovechar la potencialidad turística del ayuntamiento, que es diversa y abundante, y ofrece múltiples oportunidades en función de su riqueza histórico-artística, patrimonio cultural, patrimonio natural y paisajístico, y su posición de capital de provincia y comarca. (Torres, 2013b, p. 13)



Fig. 25. Plaza de Méndez Núñez, 2013. Intramuros de Pontevedra.

Actualmente se produce un cambio social de un modelo de ciudad en el que los espacios públicos son para toda la sociedad y así se atajarán las exclusiones. Se plantea en este modelo una movilidad saludable y de poca contaminación, y la recuperación del urbanismo como plazas y calles para el contento de los vecinos. En 1997 se elaboró un proyecto sobre la situación del tráfico y un año más tarde, se aprobó el Plan Urban II para ejecutarlo. En el casco Histórico se eliminó el tráfico dejando sólo acceso a la carga y descarga, residentes y comerciantes, se implantó la velocidad máxima 30 km/h, la reducción del 60% en CO₂, se eliminó el tráfico en el centro un 90% y se procuró la ocupación del espacio público en 2/3. El crecimiento de la población fue de un 30 % (Maderuelo, 2015).

Partiendo de buenas razones, incluso necesidades, de experiencias cercanas y positivas (Oviedo, Santiago) y de los conocimientos medioambientales previos, se trataba sobre todo de aplicar estos últimos a nuestro hábitat, la ciudad. Igual que hay que respetar la capacidad de caudal de un río para que fluya bien, se autorregule y funcione, por qué no trasladar esos cuidados a las poblaciones. No se ha hecho. Asimismo, si es importante preocuparse de que las crías de las distintas especies animales se desenvuelvan bien, hay que procurar también que los niños sean autónomos y crezcan de forma natural, pero a veces el entorno es lesivo y hay que actuar. Estableces estas comparaciones es el quid de la cuestión. Y si es el tráfico el mayor peligro y ataque que sufre el medio urbano, pues a frenarlo. (Maderuelo, 2015, p. 2)



Fig. 26. Pazo de Mugartegui. Intramuros de Pontevedra.

El Plan Urban transformó lo urbano con relevantes obras como los servicios básicos para edificaciones residenciales y negocios. Se rehabilitaron edificios emblemáticos como la casa Azul, la Plaza de Abastos, el Pazo de Mugartegui y la Casa de la Luz, se regeneró el espacio urbano destinado a la peatonalización del conjunto Casco Histórico y a la recuperación de sus plazas públicas (Torres, 2013a).

Los comerciantes de la asociación Zona Monumental son los activistas por los cambios en el centro del intramuros, por la consolidación de nuevos sectores comerciales y el dinamismo creado en intramuros y el auge comercial (Pérez, 2002).

Hoy en día la Zona Monumental ha recuperado ser seña de identidad de la ciudad y lugar de sociabilidad. El casco histórico es hoy un espacio vivido en mayor medida que hace tres décadas aunque debe afrontar su normalización en términos de recuperación del uso residencial y mayor atracción comercial sobre los consumidores, ya que tiende a concentrar actividades hosteleras. (Torres, 2013b, p. 8)



Fig. 27. Mapa de zonificación en el intramuros de Pontevedra, 2002.

4. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE CASO

4.1. CARACTERIZACIÓN DEMOGRÁFICA EN INTRAMUROS DE PONTEVEDRA

A lo largo del siglo XVI se produce un desarrollo de la construcción naval, lo que trae un despegue demográfico, siendo la villa de Pontevedra la que creció más en Galicia, aunque es la que sufrió más enfermedades o pestes. En todo el Reino de Galicia, en el siglo XVII, se inicia la decadencia económica–social por causas de ataques de piratería y de la peste.

Los primeros datos localizados acerca de la población de Pontevedra se remontan tan sólo a mediados del siglo XVI. Podemos afirmar esto con bastante seguridad ya que ni las fuentes consultadas en los diversos archivos, ni los relatos de escritores y viajeros de dicha centuria y posteriores, ni las numerosas historias escritas sobre Pontevedra, hacen la menos referencia al número de habitantes de la ciudad en siglos anteriores pese a que la describen como pueblo importante; así, por ejemplo García de la Riega escribe “...se debe presumir que, durante la primera época de dominación romana, Pontevedra fue un pueblo insignificante, a causa de estar muy cercanas a él las ciudades de Aquae Celenis y Tude, cabezas de municipio y más tarde episcopales[...]”. (Pérez, 1985, p. 35)

En el siglo XVIII, por la Guerra de Sucesiones, existe un retroceso del crecimiento de población, que en esta época es moderado. A mediados de este siglo se notará un índice de declive poblacional debido a la pérdida de carácter portuario de la villa. La población se mantiene constante hasta llegar al siglo XIX, donde se ve la recuperación del crecimiento, y sobre todo en 1877, se aumenta un notable crecimiento debido a la integración de Alba, Mourente y Salcedo a la ciudad de Pontevedra (Pérez, 1985).

El proceso de deterioro de los cascos histórico se remonta a la revolución industrial. En una primera fase (1850-1950), fruto del crecimiento demográfico e inmigración rural, los cascos sufrieron una notable densificación que derivó en congestión e, incluso, hacinamiento. La posguerra (década de los 50-70) dio paso a una segunda fase en la que se invirtió el proceso. Para acoger a la nueva población, surgieron los ensanches a modo de nuevos polígonos residenciales sustrayendo de la función residencial a los centros históricos. (Torres, 2013a, p. 3)

En 1940 la evolución de la población es ascendente y positiva en la villa, pero en 1950 se anexiona el municipio de Xeve y en 1960 el de Puente de Sampaio. En 1950 tiene un camino descendente en cuanto a la mortalidad y hasta 1975 Pontevedra es una de las ciudades de España con un elevado crecimiento vegetatorio (Pérez, 1985).

Como otros muchos centros históricos de ciudades españolas, en Pontevedra el crecimiento de la ciudad tradicional y aparición del nuevo ensanche implicó el abandono de las funciones tradicionales: uso residencial y comercial. El deterioro físico y decadencia social transformaron este espacio, en su día centro y seña de

identidad de la ciudad. Al inicio de los noventa, la Zona Monumental pontevedresa concentraba una problemática demográfica, socioeconómica y urbana. (Torres, 2013a, p. 5-6)

Después de las transformaciones en cuanto a los términos urbano y comercial, como se indicó anteriormente, se ejecutaron las intervenciones del plan denominado Calidad Urbana junto con la creación del Centro Comercial Urbano Zona Monumental, apoyado por las asociaciones de comerciantes.

De todos modos, es preciso señalar que fueron necesarias ciertas circunstancias para que se produjese el abandono del casco histórico. Por un lado, la existencia de un nuevo espacio receptor, esto es, el ensanche. Por otro, un casco histórico caracterizado por el mal estado de las viviendas y deficiencias en términos de escasez de servicios. Y, por último, las condiciones económicas personales o familiares necesarias para que la población más humilde contase con recursos suficientes para acceder a viviendas con mejores condiciones. Y unos cambios sociales y culturales que afectan a la concepción de la vivienda, comodidades demandadas y opciones personales que respaldaron, sin lugar a dudas, el éxodo hacia los nuevos espacios residenciales ubicados en la periferia. (Torres, 2015, p. 69)

La siguiente tabla indica los distintos cambios de población en el casco histórico con relación al resto de la ciudad y cómo, a partir del 2008, el casco histórico perdió la población.

	1991	1999	2008
Municipio	71.491	74.143	80.749
Casco Histórico	2.931	2.457	2.091

Fig. 28. Datos de habitantes de intramuros.

Esta tabla muestra que el casco histórico tiene 2.6% de la población del municipio y se puede apreciar el incremento de la población en el resto de la ciudad. Es difícil conseguir el objetivo de la captación de los residentes para el Casco Histórico. Se produce un envejecimiento del centro histórico con el descenso de gente joven pero con un incremento de población en envejecimiento superior a los 65 años (Torres, 2015).

En definitiva, los cascos históricos de nuestro entorno independientemente de su funcionalidad (centralidad histórica y cultural, funcional, mixta o pérdida de ésta) o

desarrollo urbano (concentración vs desconcentración) se caracterizan, en mayor o menor grado, por haber sufrido problemas de despoblamiento y abandono de la vida urbana y, consecuentemente, cambio de usos. En primer lugar, el crecimiento de las ciudades y el traslado de población derivaron en una pérdida sustancial de la especialización residencial. En segundo lugar, la pérdida de población y los cambios en los hábitos de consumo afectó a la pérdida del uso comercial que ha ido trasladándose al ensanche y a la periferia (centros comerciales cerrados). Ambas situaciones han supuesto un abandono de usos tradicionales (residencial y comercial) y la aparición de actividades nocturnas incompatibles con el uso residencial y/o una creciente tercerización ligada a actividades administrativas, turísticas y/o lúdicas y, en algunos casos, proliferación de comportamientos incívicos. (Torres, 2013b, p. 3)

	1991 Municipio	1991 Intramuros	1999 Municipio	1999 Intramuros	2008 Municipio	2008 Intramuros
0-14	21,7	11,9	14,5	10,6	13,9	10,2
15-64	66,4	66,7	70,6	67,7	70	67,2
Más de 65	11,9	22,3	14,8	21,7	16,1	22,6

Fig. 29. Tabla de población por edades.

Entre 1999 y 2010, la población de la ciudad tiene un incremento de un 10,5 %, en cambio, en el casco histórico tiene un 2,5% de los residentes del municipio. “El centro histórico de Pontevedra es uno de los más habitados de Galicia, con una población de 1.972 personas y unos 730 inmuebles. Además de acometer mejoras en las calles y plazas” (Pérez, 2009, párr. 3). La población extranjera supuso un 2,20% en el intramuros y en 2010 es de un 7,47 % (Torres, 2015). Entre el año 2000 y el 2011, intramuros de Pontevedra va adquiriendo población poco a poco, casi duplicando los ciudadanos censados: de 1.227 a 2.098, al mismo tiempo que se implantan gradualmente nuevas medidas urbanas, aunque dichas mejoras no se ven reflejadas en los interiores de las edificaciones (Martínez, 2011).

4.2. SISTEMAS Y REDES

En siglo XX el territorio urbano se configuró con los núcleos urbanos y los territorios urbanizables. Es poco probable instalar límites de barreras de formas urbanas en las ciudades compactadas cuando existen interconexiones con otras zonas cercanas (Pazos, 2005). Esto da origen a la movilidad de las poblaciones y en donde el percurso de las relaciones de personas va a definir el espacio.

En un mundo afectado de forma progresiva por la globalización de los procesos y los mercados, en el que los lugares, lejos de uniformizarse, tienden a reforzar sus diferencias en función de su desigual capacidad para definir ventajas competitivas, el principio de continuidad espacial y el tamaño urbano pierden parte de su anterior capacidad para interpretar algunas claves de la organización territorial. La dicotomía urbano-rural resulta cada vez menos adecuada para contraponer la evolución industrial de unas y otras áreas, tanto por la enorme variedad de tendencias observables en núcleos de similar dimensión. (Méndez & Mecha, 2001, p. 197-198)

Los crecimientos urbanos en Galicia se analizaron muy tarde por tener un acercamiento muy próximo con lo rural. Algunas circunstancias han cambiado, hoy en día, aquella imagen del rural de Galicia que se tenía en los años ochenta (Besteiro, 2006). Los espacios nodales, tanto en Galicia como en la provincia de Pontevedra, se distinguen según la relevancia de la movilidad peatonal y los desplazamientos continuos en el transporte público (Pazos, 2005).

El proceso de diferenciación de la Galicia litoral como un espacio dinámica frente a la Galicia interior se ha producido de forma progresiva a lo largo de la historia. Fruto del primer desarrollo industrial en el siglo XIX, se registró un notable crecimiento en las ciudades de la Galicia atlántica, en las que la arquitectura moderna desempeñó un importante papel en la dinamización progresiva de la cultura en los nodos urbanos. (Del Llano & Pazos, 2004, p. 1242)



Fig. 30. Trolebús eléctrico. Trayecto Pontevedra-Marín.

En 1943 empiezan a circular los trolebús, tranvías y autobuses entre Pontevedra y Marín por la demanda de la movilidad. El litoral pontevedrés debe estar ligado en la dinámica del eje atlántico gallego, que forma parte de la distribución del espacio de Galicia, en la actualidad. La forma lineal del eje atlántico indica su gran desarrollo espacial “los ejes suelen estar constituidos por espacios pertenecientes a entidades político-administrativas diversas y aglutinan espacios distantes entre sí, vinculados sobre todo por dinámicas y funcionalidad intrínsecas” (Pazos, 2005, p. 61). Tanto los modos de transporte como las infraestructuras tienen una conexión directa entre ellas. Las redes de movilidad tendrán que contar con los modos de transporte e infraestructuras para realizar su análisis (Pazos, 2005). Tras el periodo del siglo XX se produjo el desarrollo de la movilidad motorizada conlleva más independencia y elasticidad para la realización de desplazamientos. La mayoría de los transportes que existían eran mixtos para personas y mercancías de una manera informal. En los tranvías se desplazaban los obreros y mejoraban la movilidad de expansión como sucedió en siglo XX a Pontevedra con Vigo. En este siglo surge la movilidad interurbana entre Pontevedra y Marín para la comunicación con el Puerto Marítimo y por otra parte Pontevedra y Lárez.

El trolebús es un autobús eléctrico que toma su corriente de dos cables eléctricos dispuestos de manera paralela y que están situados sobre la calzada, con un sistema similar al utilizado en los trenes eléctricos y en los tranvías. La corriente, normalmente de 600 voltios, se captura a través de dos barras metálicas montadas en el techo. Es un vehículo silencioso, que puede acelerar rápidamente, y que, al ser eléctrico, no emite gases contaminantes a la atmósfera y puede ser utilizado con energías no fósiles. (Pérez, 2009)

En los años 1970 se instalan las bases del nuevo sistema viario, y en 1972 se empieza a realizar la hipótesis de la construcción de la autopista del eje atlántico. Si existe mucha movilidad entre espacios se efectuará mayor conexión entre los territorios. Los análisis de movilidad estudian los territorios actuales en donde sus modelos son corredores o ejes de desarrollo pero su principal movimiento en las infraestructuras son los circulatorios. Los fuertes desarrollos dinámicos por consecuencia de las actividades económicas explican los secuencia de la urbanización y que hoy se define como tipo axial (Pazos, 2005).



Fig. 31. Estación de Campolongo, 1975.

A comienzos de 1980, Pontevedra era un lugar dinámico tanto demográfico como económico. La vía más rápida de Galicia fue la autopista del eje atlántico que interconecta sus espacios más dinámicos intermitentemente como A Coruña, Ferrol, Santiago, Pontevedra y Vigo.

[...]de que haya personas que residan en una ciudad nodal y se desplacen todos los días a trabajar a otra, recorriendo a veces más de 180 km diarios confirma no sólo la importancia vinculación funcional entre los nodos, sino también la aparición de un tipo de movilidad [...] tipo de espacios urbanos continuos. (Pazos, 2005, p. 247)



Fig. 32. Esquema del Eje Atlántico difundido por Renfe.

Una causa económica de la comunidad autónoma de Galicia fue la instalación de infraestructuras. Hoy en día la población se desplaza con transportes colectivos pero el más utilizado es el automóvil individual. En la circunstancia entre Pontevedra y Vigo ofrece un concepto de ciudad continua por la comunicación de la autopista AP-9 en la que la ciudad de Pontevedra se extiende (Pazos, 2005).

Desde los años ochenta, A Coruña, Vigo, Santiago, Ferrol y Pontevedra ganaron aún más protagonismo. Este es el momento en el que su modalidad y centralidad cultural y museística se reforzó. En una sociedad que se terciarizaba aceleradamente, la actividad de los entes políticos creados en los primeros años de la democracia (gobierno autonómico, diputaciones, municipios...) ejerció una influencia notable. (Del Llano & Pazos, 2004, p. 1245)

La integración de los nodos urbanos y su conexión en la ciudad de Pontevedra se trata de una movilidad interciudades, dicha movilidad obligada entre los espacios nodales es caracterizada por la funcionalidad de estos espacios.

En la provincia de Pontevedra, la tercerización ha supuesto en muchos casos la superación de una economía fuertemente dependiente de las actividades agrarias, y se ha producido sin transición [...] la tercerización ha llegado al final de un proceso de cambio en las estructuras productivas locales en donde se reconoce a los servicios como el motor del crecimiento económico actual. (Pazos, 2005, p. 105)

Las normas de peatonalización han eliminado los automóviles en intramuros, con una superficie de 400.000 m², y reservado para el peatón $\frac{1}{4}$ del espacio de intramuros (Santalla, 2014). En intramuros “las aceras tenían un metro de ancho y cada día pasaban por el casco histórico 14.000 vehículos” (Muñoz, 2016, párr. 3). Se eliminan los viales, dejando solo uno, y las barreras arquitectónicas, dejando la acera y la calzada en una misma cota. Durante los 15 años de actuaciones urbanas en la ciudad de Pontevedra se produce el 70 % de desplazamientos a pie y en bicicleta. “Los vecinos empezaron apropiarse del espacio público y el casco histórico, con algunas zonas muy degradadas, comenzó a revitalizarse” (Muñoz, 2016, párr. 3).

El tráfico fue un problema a lo largo del 1970 y en 1996 al centro de la ciudad circulaban sobre 74.400 vehículos diarios incluyendo los vehículos pesados. Esto dio lugar a una situación insostenible tanto para la ciudad de Pontevedra como para el tráfico. Los parques era en ese momento la zona para los peatones, en cambio, el resto de las zonas como plazas eran invadidos por los automóviles. Tras esta situación de la ciudad de Pontevedra, el tráfico motorizado funcionaba por todo el espacio urbano y el deterioro de la calidad urbana (Gómez et al., 2015).

[...]en Pontevedra, un grupo de visionarios en aquel momento se pararon a pensar y decidieron que todo aquello no tenía sentido. Garantizando siempre el «uso necesario» del vehículo, tomaron una decisión estratégica: devolver al vecino lo que era suyo, la calle. En total, 15 metros de ancho de su calle se quedaron en tres. Esporádicamente, el vehículo podría utilizarla para ese «uso necesario». Pero el espacio, toda la calle, es del peatón. Y lo hicieron poco a poco, con todas las herramientas de la política pública: comunicación, pedagogía, plurianualidad. (Ledesma, 2015, párr. 6)

En el 1999, en el término de la ecología estaba muy ramificado pero en esta fecha se empleó la expresión “Calidad Urbana”. Intramuros debe ser un espacio para la sociedad y la interconexión entre ello, los espacios públicos deben ser empleados con actividades diferentes para toda la sociedad sin tener en cuenta la escala económica y social. La movilidad principal es el sistema de movilidad prioritario y en el rango del sistema intermodal es primordial el peatón y después bicicleta, transporte público y automóvil (Gómez et al.,

2015). “La movilidad peatonal es la forma más natural y básica de desplazarse por la ciudad, de vivir la ciudad. Ningún otro tipo de movilidad puede sustituirla ni debe desplazarla” (Gómez et al., 2015, p. 29).

Se redujeron las velocidades de automóviles para garantizar la seguridad vial y así podrá ser la ciudad más segura. “El fenómeno acuñado como “Disappearing Traffic” o “Evaporating traffic”, esto es, la desaparición del tráfico, resulta ser de gran eficacia” (Gómez, et al., 2005, p. 34). Aquí hay una filosofía de fondo y es saber qué es lo importante en las ciudades y, para nosotros, son los ciudadanos, construir una ciudad para las personas; hay otras que están hechas para los coches, para el ruido pero nosotros creemos que el espacio público tiene que ser la continuidad de tu casa y a partir de ahí empiezas a tomar decisiones (Muñoz, 2016).

Las fuentes de inspiración en la ciudad de Pontevedra se usaron “los términos de “environmental capacity” o capacidad ambiental de la calle (Colin Buchanan, Traffic in Towns, 1963), y “street livable”, o calle habitable (Donald Appleyard, 1981), el tráfico motorizado en Pontevedra a finales de los años 90 superaba con mucho la “capacidad ambiental” de la ciudad y la ciudad no reunía las mínimas condiciones de “habitabilidad”. (Gómez et al., 2015, p. 21)

Surge la distribución administrativa de la movilidad en la que todas las zonas públicas están correspondidas con la movilidad “si todas estas obras se hacen a partir de cierto momento cumpliendo los conceptos, ideas y normas de accesibilidad y movilidad para todas las personas, los recursos se multiplican; si hay confrontación y descoordinación, los recursos nunca serán suficientes” (Gómez et al., 2005, p. 51).

4.2.1. EQUIPAMIENTOS

Tras la reducción del tránsito rodado en intramuros solo dejan circular en él a residentes, comerciantes y transportes de carga y descarga. En intramuros se podrá circular a 20 km/h en todo el territorio y restringido a servicios y residentes.

La peatonalización se fue extendiendo a otros barrios y ahora alcanza la mitad de la ciudad. Hay aparcamientos disuasorios y gratuitos en la periferia de Pontevedra y desplazarse desde ellos hasta el centro no lleva más de 15 minutos andando. En 2010, la ciudad gallega fue la primera urbe española que limitó la velocidad de los coches a 30 km/hora, 20 en el casco histórico. ‘No hay ninguna ciudad donde en hora punta el tráfico se mueva a más de 10km/hora’, puntualiza para justificar su medida. Colocaron rotondas y pasos de peatones elevados. (Muñoz, 2016, párr. 5)

Existen diseños en los espacios públicos para mejorar la accesibilidad como la iluminación, pavimentos, secciones, bancos, papeleras, contenedores de basura, gestión de obras en los

espacios públicos, fuentes públicas. La iluminación estará colocada para los peatones y no para los vehículos.

El proyecto de iluminación del Centro Histórico de Pontevedra consta de seis proyectos entrelazados de iluminación urbana y ornamental de edificios o lugares históricos que, inspirados a partir del primero, nos muestran las principales zonas históricas de la ciudad otorgando un alto valor añadido a la arquitectura, con un bajo consumo de energía. (Iluminet, 2015, párr. 1)

No sólo han cambiado su imagen, sino también su uso y finalidad. Los residentes y diversos establecimientos comerciales, de hostelería y restauración, disponen de todos los servicios renovados, además de gas natural y canalización de fibra óptica. Durante estos años también se ha dado mayor visibilidad al Camino Portugués a Santiago, que atraviesa la zona monumental. Se ha trabajado y se trabaja en la renovación o mejora de la pavimentación y el mobiliario urbano de calles y plazas (Pontevedra Viva, 2015).



Fig. 33. y fig. 34. A la izquierda, iluminación pública de intramuros y a la derecha, equipamientos del perímetro.

4.2.2. INFRAESTRUCTURAS

En intramuros como en el resto de la ciudad de Pontevedra, su principal medida era la reducción de vehículos y así obtener más seguridad vial. Intramuros se peatonalizó en toda su superficie.

La Estrategia DUSI “+ Modelo Urbano Pontevedra” tiene como reto principal profundizar el modelo de transformación urbana de Pontevedra centrada en las personas, continuando, reforzando y adaptando su modelo no sólo en el centro urbano, sino también en espacios urbanos del borde y la corona periférica urbana que rodea a la ciudad compacta, espacios en los que existen déficits sociales, de calidad urbana, de sostenibilidad y funcionales. (Concello de Pontevedra, 2015, p. 6)

Entre 1994 y 1999 se empezó a transformar los espacios públicos como las plazas, y a rehabilitar la Plaza de Abastos para la regeneración económica del intramuros. A posteriori se ejecutó la peatonalización en intramuros de Pontevedra (Torres, 2013a).



Fig. 35. Plaza de la Verdura, con la Casa de la Luz al fondo.

La transformación urbana que supuso el Plan Urban ya mencionado, permitió acometer importantes obras, tales como, la mejora de servicios básicos para uso residencial (viviendas) y económico (negocios), la rehabilitación de edificios nobles (Casa da Luz, Pazo de Murgartegui, Casa Azul y remodelación del Mercado de Abastos) y regeneración del espacio urbano con la peatonalización y recuperación de espacios públicos (plazas). (Torres, 2013a, p. 7)

El funcionamiento de este modelo para desarrollar la gestión y actuar como una imagen única en intramuros. Se planteó unas normas comunes en cuanto a la estética de las edificaciones, acondicionamiento de la estructura urbana y la iluminación de intramuros (Pérez, 2002). En 2014 la ONU premia a la ciudad de Pontevedra como la más cómoda de Europa “Pontevedra ha sido reconocida, en concreto, por sus buenas prácticas en materia de movilidad y accesibilidad” (abc.es, 2014, párr. 3). Otro objetivo era la accesibilidad para convertirla en una ciudad más confortable y cómoda para todas las personas en general, eliminando todo tipo de barreras en la ciudad.

[...]la ampliación de aceras y uso de plataformas a nivel. Instalación de iluminación de muy alta calidad, de bajo consumo y pensada para los peatones y para la estancia en los espacios públicos. Diseño de los espacios públicos eliminando todos los

obstáculos posibles, o, en su defecto, ordenando y haciendo previsibles los elementos de mobiliario urbano. (Gómez et al., 2015, p. 44)

4.2.3. INTERMODALIDAD

La fundamental característica de la intermodalidad en la ciudad de Pontevedra son las ligaciones del automóvil y el peatón. En zonas cercanas al centro de la ciudad se hallan estacionamientos de vehículos, existen seis zonas, tres de ellas están situadas en el barrio de O Burgo y constan de unas 1.210 plazas. Cuentan con unas 400 plazas de aparcamientos de servicios en el centro de la ciudad de Pontevedra. En cambio, existen aparcamientos privados con unas 2.918 plazas y, hoy en día, surge alrededor del 70% de desplazamientos a pie o en bicicleta. Se constituye el movimiento independiente de las personas discapacitadas y las teorías de los centros de vida y espacios de socialización (Concello de Pontevedra, 2015).



Fig. 36. Vista aérea de aparcamientos disuasorios en Pontevedra.

Para intramuros de Pontevedra se tuvo más en cuenta la figura de la población rural que una influencia para la Plaza de Abastos e intramuros, en la que era necesaria la implantación de servicio mediante transporte público (autobús), esto no solo beneficiaría a la Plaza de Abastos sino también al comercio de intramuros. Aconteció una transformación la ciudad como conexión de servicios al eje de Pontevedra-Vigo, sin olvidar la envolvente de la región urbana (Pérez, 2002).

[...]es preciso pensar los accesos al Casco Histórico de un modo más ambicioso. La estación de RENFE, el centro de ocio Vialia y la estación de autobuses constituyen

hoy el centro focal de referencia que ha de actuar como intercambiador central.
(Pérez, 2002, p. 67)

Tanto la estación de ferrocarril como la de autobuses constituyen un intercambiador de transporte intermodal. En algunas zonas de las ciudades se construyeron pasos de peatones de badenes elevados que obliga a mantener los límites de velocidad en vehículos. El primer objetivo de la ciudad es elaborar una ciudad para los peatones (Gómez, 2015).



Fig. 37. Vista aérea de las estaciones de autobuses y de trenes de Pontevedra.

A principal característica da intermodalidade pontevedresa son as conexións entre o automóbil e o peón. Case o 70% dos desprazamentos realízanse a pé. Son centos os cidadáns que acoden cada día desde a comarca a Pontevedra por motivos laborais, comerciais e de ocio, deixan os seus automóviles estacionados nos aparcadoiros disuasorios gratuítos da Xunqueira do Covo e trasládanse a pé pola cidade. (Concello de Pontevedra, s.f)

Surge el Metrominuto, aunque tuvo que enfrentarse contra los hábitos del desplazamiento en vehículo a todos los lugares, en el que se elaboran más de cuarenta itinerarios en kilómetros, pasos y minutos. El Metrominuto está representado en un mapa que reproduce “la red de transporte urbanos de cualquier gran Urbe - los tiempos que se tardan a pie en desplazarse entre un punto y otro de la ciudad. Los más largos no superan los 23 minutos andando” (Muñoz, 2016, párr. 9). Se prioriza la circulación por el centro de intramuros y en segundo lugar por sus plazas, se implantó el término “caminar” como un elemento de venta

pero no se propuso instalar un mapa tradicional, sino que se realizó un mapa típico de transporte urbano como en las grandes ciudades (Gómez et al., 2015).



Fig. 38. Mapa sinóptico de Pontevedra que determina la distancia de 26 puntos de la ciudad.

Realizamos un elemento original, rotundo, riguroso y pontevedrés. Aprovechamos la polisemia de metro (tren subterráneo y unidad de medida) para vincular ambos conceptos (gráfico y verbal), asociada al tiempo de cada recorrido. Se generó así un mapa con unos 30 puntos de interés vinculados por distancias y tiempos estimados para recorrerlos a pie. (Gómez et al., 2015, p. 82)

En 2013 se implantó el pasaminuto, planos de la ciudad con las rutas, las distancias y el tiempo de recorrido a pie entre cada zona de la ciudad y planos de zonas de paseo (Gómez et al., 2015).

La directora asociada de Intermodos, Nathalie Leclerc, encabeza una delegación compuesta por 18 representantes de esta agencia europea por la movilidad y de distintos medios de comunicación especializados en transporte y urbanismo. Los representantes de Intermodos conocen desde ayer el modelo de movilidad de Pontevedra, la aplicación del premiado programa Metrominuto, los caminos escolares seguros, o la extensa peatonalización urbana. (F.M., 2014, párr. 1)

A posteriori se creó una alternativa para caminar en la ciudad denominada ‘Pasominuto’ en la que, además de metros y minutos, se definen pasos y calorías, con mucho éxito entre las numerosas personas que caminan para incrementar sus hábitos saludables (Gómez et al., 2015). “O Pasominuto pode considerarse un ‘fillo’ do metrominuto, o plano da mobilidade peonil da cidade, e sobre todo un chanzo máis no fomento do costume de camiñar, un dos sinais de identidade da Pontevedra de hoxe” (Concello de Pontevedra, s.f) y posteriormente se puso “en marcha la producción del Bicimetro, que recogerá datos para el uso de la bici como transporte interurbano en un radio de 20 km en torno a la capital” (Gómez et al., 2015, p. 82).



Fig. 39. Mapa del Pasominuto de Pontevedra.

4.2.4. LA PEATONALIZACIÓN DE INTRAMUROS DE PONTEVEDRA

A través de la peatonalización se quería conseguir un acondicionamiento apropiado para el paseo y la eliminación del conflicto del automóvil y los peatones, así se podía caracterizar el peso importante de realizar compras y ocio, y los comerciantes podían elevar sus ventas y sus reclamos. La peatonalización llega a su punto más relevante, en cambio, algunos sectores no estaban de acuerdo con estos cambios.

Una vez recuperados los espacios públicos “es una ciudad pensada para las personas en donde los desplazamientos en coche han pasado a un segundo plano” (Espino y Patxot, 2015, párr. 2). Se reduce la circulación del tráfico y después se organiza la movilidad. No se pretenden peatonalizaciones radicales, sino reducir ese tráfico a números que sean tolerables (Espino y Patxot, 2015).

[...]no podemos decir en la zona peatonal no entra nadie porque lo que haces es arruinar la dinámica económica que hay en ese lugar: hay bares, hay pubs, comercios... que necesitan un tráfico para carga y descarga, para subir las mercancías que precisan y los residentes tienen que llegar. (Espino y Patxot, 2015, párr. 6)



Fig. 40. Vista actual de la Plaza de la Leña.

4.3. ENCUESTAS

Las encuestas son una parte de la actual disertación con las que se pretende enseñar la participación ciudadana y demostrar las necesidades, las satisfacciones y otros aspectos de la población del intramuros y su perímetro de Pontevedra. Esto permitirá conocer los distintos puntos de vista de la sociedad y su interpretación del funcionamiento del intramuros de Pontevedra. Pero las reflexiones de la población de intramuros solo se utilizarán como una señal de las distintas opiniones sobre las preguntas realizadas en el cuestionario.



Esta encuesta es para la realización de la disertación "Movilidad eco-friendly en Intramuros de Pontevedra" correspondiente al 2º ciclo del **Mestrado de Arquitectura e Urbanismo_ESG**.

Fecha: / /2016

1.- ¿Qué edad tiene Ud.?

15-24 25-35 36-45 46-64 +65

2.- ¿Cuál es su género?

Masculino Femenino

3.1 ¿Tiene Ud. coche propio? 3.2 ¿Conduce habitualmente? 3.3 ¿Tiene Ud. plaza de aparcamiento?

Si No Si No Si No

4. ¿Cuáles son los medios de transporte que Ud. utiliza habitualmente?

Motocicleta Taxi Autobús A pie Vehículo propio

5. ¿Qué sistema de movilidad utiliza Ud. en el Casco Histórico de Pontevedra?

Caminar Bicicleta Automóvil Otros

6. ¿Circula Ud. siempre por las mismas calles del Casco Histórico de Pontevedra?

Si No Depende

7. ¿Por cuáles calles o zonas circula Ud. en el Casco Histórico de Pontevedra?

8. ¿En cuál de las siguientes zonas del Casco Histórico de Pontevedra viviría Ud.?

Sta. María S. Bartolomé Herrería Mercado de Abastos

9. ¿Cree Ud. necesaria alguna mejora para la peatonalización del Casco Histórico de Pontevedra?

Si No Algunas (más zonas verdes o espacios comerciales)

10. ¿Qué echa en falta Ud. en el Casco Histórico de Pontevedra de estos cuatro elementos?

Oferta de ocio Zonas verdes Equipamiento Espacios comerciales

Fig. 41. Imagen de la 1ª página del cuestionario elaborado para la realización de este estudio, en el que se encuentran las primeras 10 preguntas.

11. ¿Qué actividad le daría Ud. a los inmuebles en estado de ruina del Casco Histórico de Pontevedra?

Vivienda Hostelería Comercio Usos culturales

12. ¿Cree Ud. que el Mercado de Abastos necesita alguna mejora en su actividad para el usuario?

Si No NS/NC

13. ¿Cuáles son los 3 lugares en los que con mayor frecuencia Ud. suele realizar compras en el Casco Histórico de Pontevedra? Indique dirección o reseña de identificación.

14. ¿Fuera de su casa donde pasa Ud. mayor tiempo de ocio?

15. ¿Es necesario para Ud. más aparcamientos privados en las zonas del Casco Histórico de Pontevedra?

Si No Tal vez

16. ¿Cree Ud. que existen suficientes estacionamientos para bicicletas en el Casco Histórico de Pontevedra?

Si No NS/NC

17. ¿Considera Ud. que la configuración de las calles y plazas del Casco Histórico de Pontevedra funcionan correctamente con la peatonalización?

Si No Poco

18. ¿Existen para Ud. conflictos circulatorios entre peatones, bicicletas, patinetes y otros en el Casco Histórico de Pontevedra?

Si No Tal vez

19. ¿Qué mejoras cree Ud. que necesita la peatonalización de Pontevedra?

Fig. 42. Imagen de la 2ª página del cuestionario elaborado para la realización de este estudio, en el que se encuentran las últimas 9 preguntas.

Los datos se obtuvieron durante el transcurso del tiempo de finales de Junio y principios de Julio de 2016. Anteriormente a esto, se realizó una base de cuestionario para poder elaborarlo. Después de realizar el muestreo y guión necesario, se establecen los objetivos para la elaboración de los cuestionarios. Se planificó la estructura del cuestionario para conseguir la obtención de datos y captar la mejor manera posible de extracción de resultados de la población de intramuros de Pontevedra. La estrategia para la ejecución del cuestionario se elaboró a pie por el intramuros de la ciudad. Se distribuyeron cuestionarios a

los comerciantes, hosteleros y residentes de la zona para obtener las opiniones de las distintas actividades del intramuros y su perímetro y se realizaron por las siguientes calles: Alhóndiga, Dona Tareixa, Paio Gómez Charino, Filiberto, Manuel Quiroga, Travesía del Comercio, Real, Plaza Curros Enríquez, Don Gonzalo, Amargura, César Boente, Plaza de Méndez Núñez, Michelena, Benito Corbal y Plaza de España.

Se efectuaron 53 cuestionarios a los distintos usuarios de las diferentes actividades tanto en el perímetro de intramuros como en el interior de éste. Las encuestas se distribuyeron a las personas trabajadoras de los establecimientos y después de dos o tres días se recogieron por los diferentes establecimientos. Se explicó la circunstancia de este estudio y la finalidad de este trabajo. En cuanto a las personas encuestadas no se tuvo, en primer lugar, la búsqueda de un tipo de edad, sino que fue aleatoriamente, para poder conocer objetivamente las opiniones del uso de la movilidad de intramuros, esto da una perspectiva más concreta y explícita en el caso de estudio de intramuros. No se utilizó ningún tipo de herramienta informática, en relación a redes sociales, para obtener participación en las encuestas. El cuestionario se estructuró con las primeras cinco preguntas generales para el ciudadano; desde la sexta hasta la duodécima pregunta engloban el urbanismo y la movilidad en el intramuros; y desde la decimotercera hasta la decimonovena abarcan las preguntas de necesidades posibles en intramuros. En todas las preguntas del cuestionario se utilizó la denominación 'Casco Histórico' en lugar de intramuros por ser un término más coloquial e inteligible para la población.

• PREGUNTAS 1 Y 2: EDAD Y GÉNERO

Los encuestados son un total de 53 individuos divididos entre 25 hombres y 28 mujeres según el análisis de muestreo.

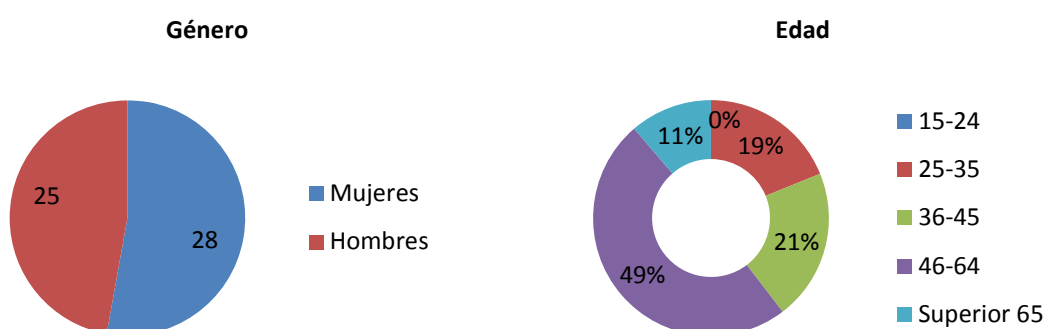


Fig. 43 y fig. 44. Gráficas de género y edad.

La selección de los encuestados se escogió aleatoriamente in situ, sin tener un itinerario predefinido. El resultado obtenido es el siguiente en el aspecto de tipología de edades: la edad comprendida entre 15-24 años corresponde a un total nulo y 0%; entre 25-35 años corresponde a un total de 10 individuos y representado por un 11%; entre 36-45 años corresponde a un total 11 individuos y es representado por un 19%; entre 46-64 años

corresponde a un total de 26 individuos y es representado por un 49%; superior a 65 años corresponde a un total 6 individuos y es representado por un 21 %.

• **PREGUNTA 3.1: ¿POSEE UD. COCHE PROPIO?**

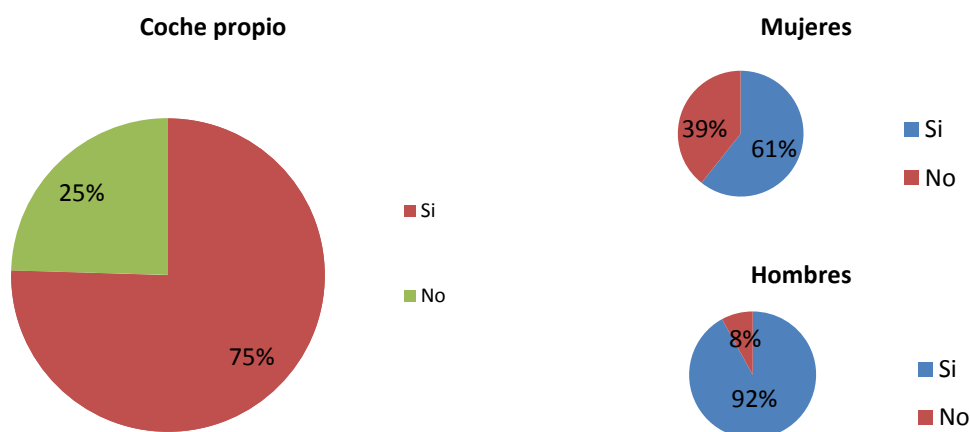


Fig. 45. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.1.

En esta pregunta el 75% corresponde a 40 individuos que tienen coche propio, en cambio, el 25% corresponde a 13 individuos que no lo poseen. Esto muestra que existe un porcentaje elevado de usuarios del intramuros que poseen coche propio. En cuanto a las mujeres, el 61% corresponde a 17 individuos con coche frente al 39%, que corresponde a 11 individuos sin coche. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres posee coche propio. En cuanto a los hombres, el 92% corresponde a 23 individuos con coche frente al 8%, que corresponde a 2 individuos sin coche. Esto muestra que casi la totalidad de los hombres poseen vehículo propio.

• **PREGUNTA 3.2: ¿CONDUCE HABITUALMENTE?**

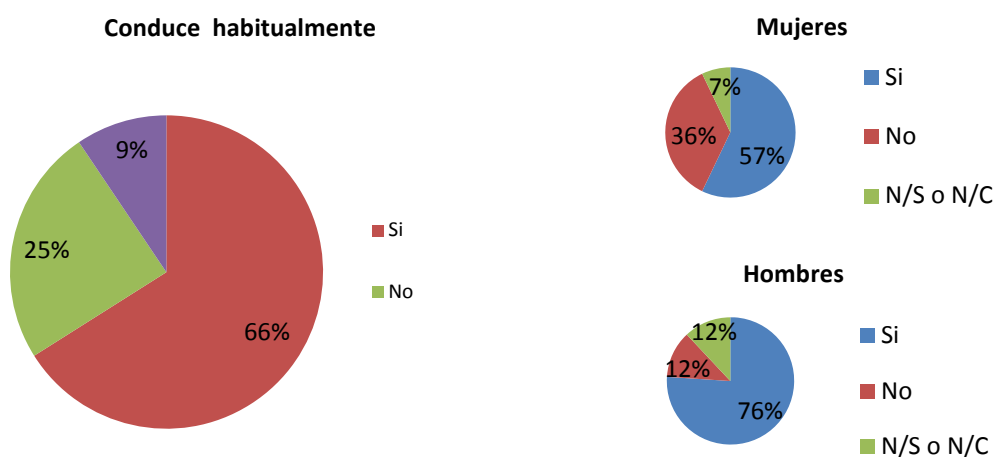


Fig. 46. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.2.

Con respecto a la conducción habitual, el 66% corresponde a 35 individuos que lo hacen, el 25% corresponde a 13 individuos que no conducen habitualmente y el 9% corresponde a 5 individuos que no saben/no contestan a esta pregunta. Esto muestra que existe un porcentaje elevado de usuarios del intramuros que conducen habitualmente. En cuanto a las mujeres, el 57% corresponde a 16 individuos que conducen habitualmente, el 36% corresponde a 10 individuos que no suelen conducir y el 7% corresponde a 2 individuos que no saben o no contestan. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres conduce habitualmente. En cuanto a los hombres, el 76% corresponde a 19 individuos que conducen habitualmente, el 12% corresponde 3 individuos que no suelen conducir, y el 12% a 3 individuos que no saben/no contestan. Esto muestra que $\frac{3}{4}$ partes de los hombres encuestados conducen habitualmente.

• **PREGUNTA 3.3: ¿TIENE UD. PLAZA DE APARCAMIENTO?**

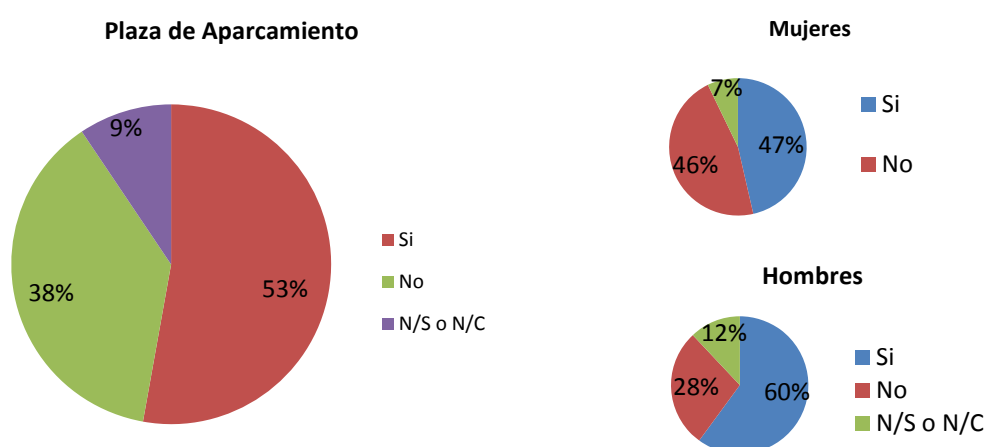


Fig. 47. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.3.

En relación a esta cuestión, el 53% corresponde a 28 individuos que tienen plaza de aparcamiento, el 38% corresponde a 20 individuos que no tienen plaza de aparcamiento y el 9% corresponde a 5 individuos que no saben/no contestan a esta pregunta. Esto muestra que la mitad de los usuarios del intramuros poseen aparcamiento privado. En cuanto a las mujeres, el 47% corresponde a 13 individuos que sí tienen aparcamiento privado, el 46% corresponde a 13 individuos que no lo poseen, y el 7% corresponde a 2 individuos de que no saben o no contestan. Esto muestra que casi la mitad de las mujeres tienen plaza de aparcamiento. En cuanto a los hombres, el 60% corresponde a 15 individuos que tienen plaza privada, el 28% corresponde a 7 individuos que no la tienen, y el 12% corresponde 3 individuos que no saben o no contestan. Esto muestra que más de la mitad de los hombres poseen aparcamiento privado.

• **PREGUNTA 4: ¿CUÁLES SON LOS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE UD. UTILIZA HABITUALMENTE?**

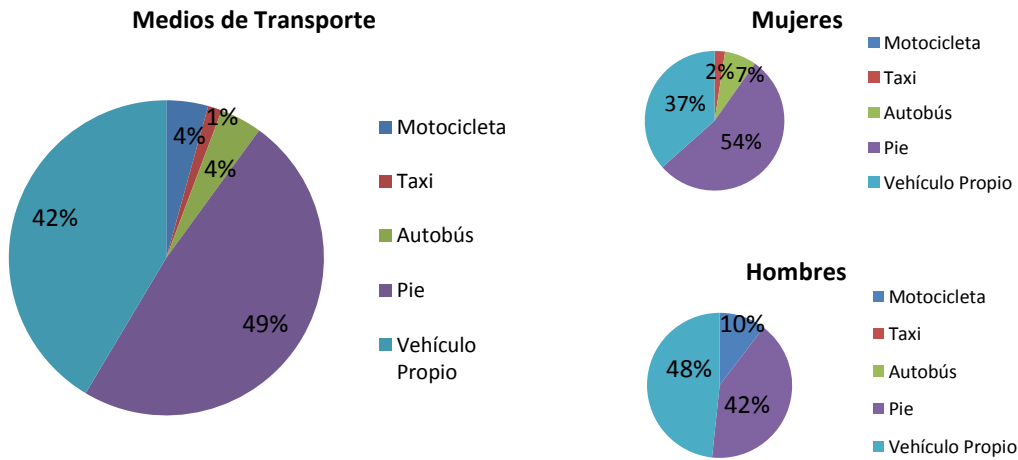


Fig. 48. Gráficas de los resultados de la pregunta 4.

En esta consulta, el 49% corresponde a 34 individuos que van a pie, el 42% corresponde a 29 individuos que utiliza el vehículo propio, el 4%, 3 individuos, utiliza la motocicleta, el 4%, 3 individuos, el autobús, y el 1% corresponde a 1 individuo que utiliza el taxi. Esto muestra que casi la mitad de los usuarios del intramuros circulan habitualmente a pie, y un porcentaje ligeramente menor usa el vehículo propio. En cuanto a las mujeres, el 54% corresponde a 22 individuos que circulan a pie, el 37% corresponde a 15 individuos que circulan con vehículo propio, el 7% corresponde a 3 individuos que circulan en autobús, el 2% corresponde a 1 individuo que circula en taxi, y el 0% corresponde a la motocicleta. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres se desplaza a pie. En cuanto a los hombres, el 48% corresponde a 14 individuos que utilizan como medio el vehículo propio, el 42% corresponde a 12 individuos que utilizan el medio a pie, el 10% corresponde a 3 individuos que utilizan el medio de motocicleta y tanto el taxi como el autobús obtienen un 0%. Esto muestra que casi la totalidad de los hombres usan el medio a pie y el vehículo propio.



Fig. 49 y fig. 50. Vistas de la Plaza de la Herrería y de la Plaza de Curros Enríquez.

- **PREGUNTA 5: ¿QUÉ SISTEMA DE MOVILIDAD UTILIZA UD. EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

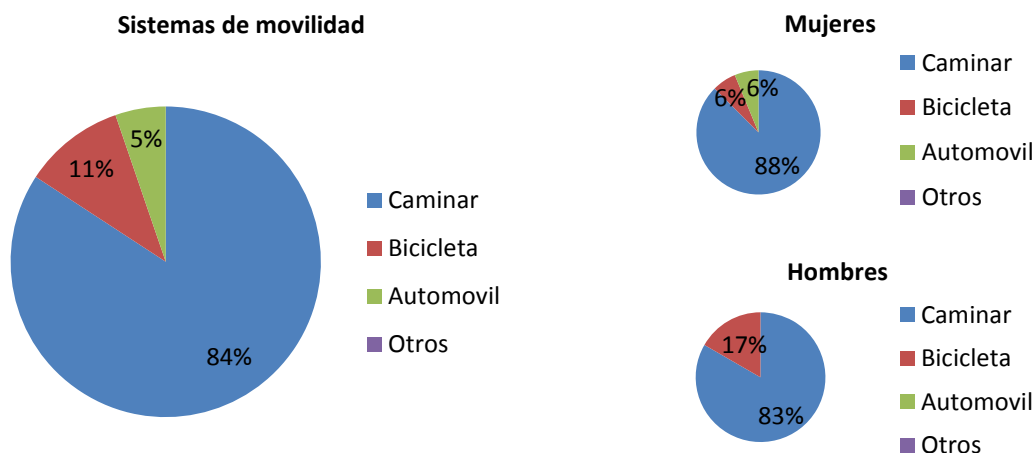


Fig. 51. Gráficas de los resultados de la pregunta 5.

El 84% corresponde a 48 individuos que utilizan la movilidad de caminar, el 11% corresponde a 6 individuos que utilizan la movilidad de bicicleta, el 5% corresponde a 3 individuos que utilizan el automóvil y la opción 'otros' obtiene un 0%. Esto muestra que existe un porcentaje muy elevado de usuarios del intramuros que circulan a pie por el intramuros de Pontevedra. En cuanto a las mujeres, el 88% corresponde a 28 individuos que utilizan la movilidad de caminar, el 6% corresponde a 2 individuos en la movilidad a bicicleta, el 6% corresponde a 2 individuos en el automóvil, y en la opción 'otros' la movilidad es nula. Esto muestra que casi la totalidad de las mujeres circulan a pie. En cuanto a los hombres, el 83% corresponde a 20 individuos que utilizan la movilidad de caminar, el 17% corresponde 4 individuos que utilizan la movilidad de bicicleta, y en el automóvil y 'otros' la movilidad es nula. Esto muestra que casi la totalidad de los hombres utilizan la movilidad de caminar por intramuros.

- **PREGUNTA 6: ¿CIRCULA UD. SIEMPRE POR LAS MISMAS CALLES DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

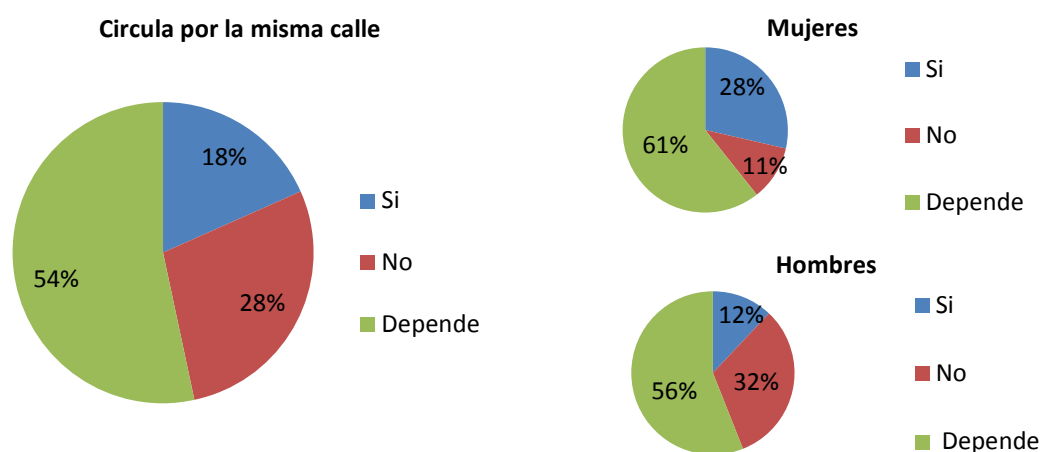


Fig. 52. Gráficas de los resultados de la pregunta 6.

Respecto a esta cuestión, el 54% corresponde a 32 individuos que circulan normalmente por las mismas calles en intramuros, el 28% corresponde a 11 individuos que no circulan por las mismas calles y el 18% corresponde a 8 individuos que, dependiendo de las circunstancias, circulan por las mismas calles de intramuros. Esto muestra que existe un porcentaje elevado de usuarios del intramuros que circulan habitualmente por las mismas calles. En cuanto a las mujeres, el 61% corresponde a 17 individuos que su circulación depende de las circunstancias, el 28% corresponde a 8 individuos que circulan por la misma calle, y el 11% corresponde a 3 individuos que no circulan por la misma calle de intramuros. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres circulan dependiendo de diferentes factores por distintas calles. En cuanto a los hombres, el 56% corresponde a 14 individuos que su circulación depende de las circunstancias, el 32% corresponde 8 individuos que no circulan por las mismas calles, y el 12% corresponde a 3 individuos que circulan por las mismas calles. Esto muestra que más de la mitad de los hombres circulan dependiendo de diferentes factores por distintas calles. Esto muestra que más de la mitad de los hombres circulan dependiendo de diferentes factores por distintas calles.

• **PREGUNTA 7: ¿POR CUÁLES CALLES O ZONAS CIRCULA UD. EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

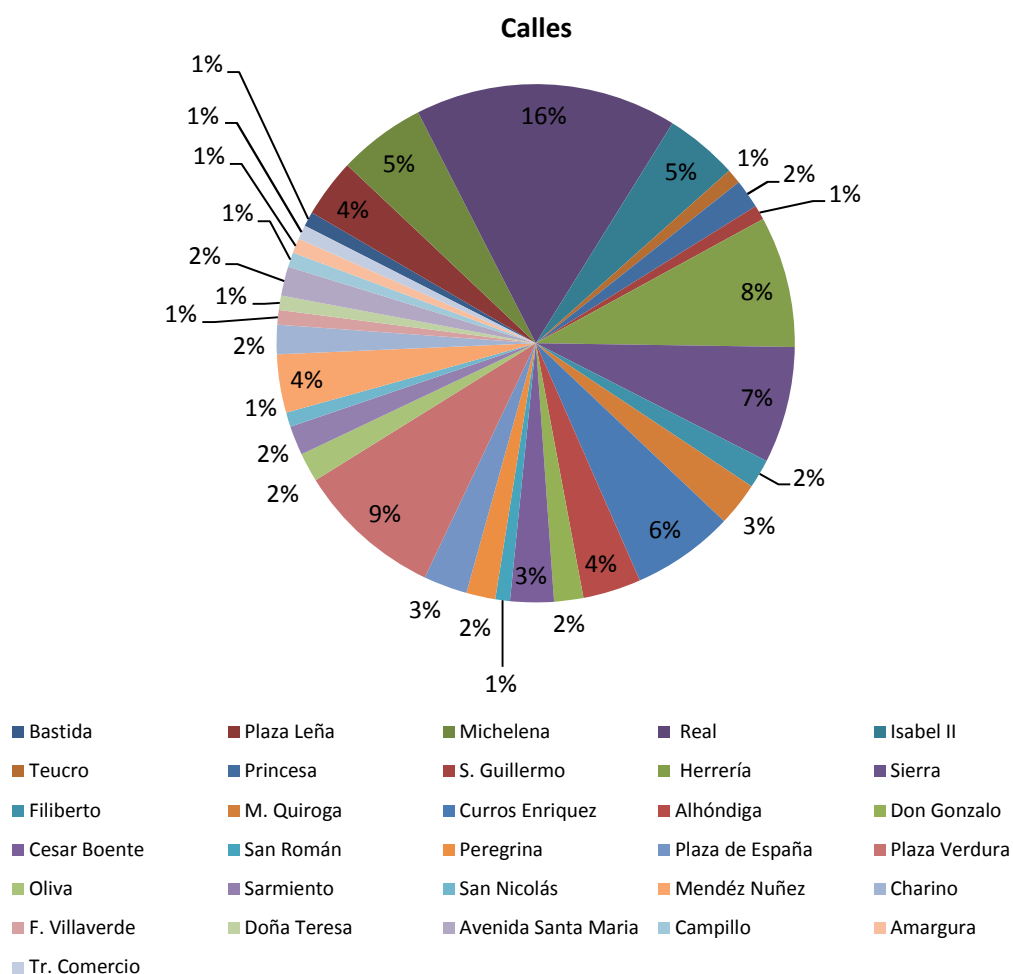


Fig. 53. Gráfica de los resultados de la pregunta 7.

El 16% corresponde a 18 individuos que utilizan la Calle Real, el 9% corresponde a 10 individuos que utilizan la Plaza de la Verdura, el 8% corresponde a 9 individuos que utilizan la Plaza de la Herrería, el 8% corresponde a 8 individuos que utilizan la Calle Sierra, el 7% corresponde a 7 individuos que utilizan la Plaza de Curros Enríquez, el 6% corresponde a 6 individuos que utilizan la Calle Michelena, el 5% corresponde a 5 individuos que circulan por la Calle Isabel II, el 4% corresponde a 4 individuos que circulan por la Calle Alhóndiga, el 4% corresponde a 4 individuos que circulan por la Plaza Méndez Núñez, el 4% corresponde a 4 individuos que circulan por la Plaza de la Leña, el 3% corresponde a 3 individuos que circulan por la Calle M. Quiroga, el 3% corresponde a 3 individuos que circulan por la Calle Cesar Boente, y el 3% corresponde a 3 individuos que circulan por la Plaza de España. El 2% corresponde a 2 individuos que circulan por cada una de las calles Princesa, Filiberto, Don Gonzalo, Oliva, Sarmiento, Charino, Avenida de Santa María. El 1% corresponde a 1 individuo que circula por cada una de las calles Bastida, Teucro, S. Guillermo, San Román, San Nicolás, F. Villaverde, Campillo, Amargura y Trav. Comercio.

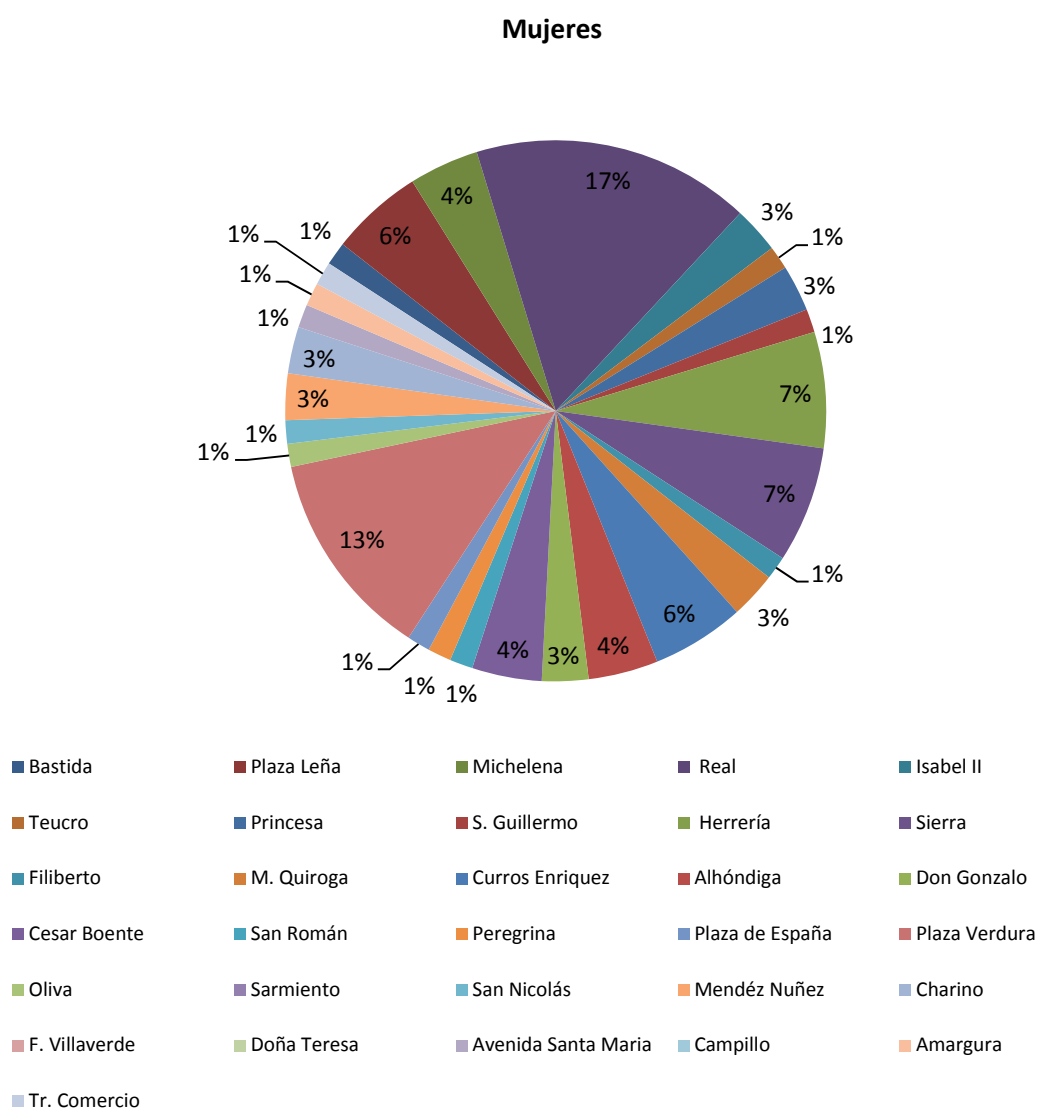


Fig. 54. Gráfica de los resultados en mujeres de la pregunta 7.

En cuanto a las mujeres, el 17% corresponde a 12 individuos que utilizan la Calle Real, el 13% corresponde a 9 individuos que utilizan la Plaza de la Verdura, el 7% corresponde a 5 individuos que utilizan la Plaza de la Herrería el 7% corresponde a 5 individuos que utilizan la Calle Sierra, el 6% corresponde a 4 individuos que utilizan la Plaza de la Leña, el 6% corresponde a 4 individuos que utilizan la Plaza de Curros Enríquez, el 4% corresponde a 3 individuos que utilizan la Calle Michelena, el 4% corresponde a 3 individuos que utilizan la Calle César Boente. El 3% corresponde a 2 individuos que circulan por cada una de las calles Isabel II, Princesa, M. Quiroga, Don Gonzalo, Méndez Núñez y Charino. El 1% corresponde a 1 individuo que circula por cada una de las calles Bastida, Teucro, S. Guillermo, Filiberto, San Román, Peregrina, Plaza de España, Oliva, San Nicolás, Av. Santa María, Amargura y Trav. Comercio. El 0% corresponde a ningún individuo que utiliza las calles Campiño, Doña Teresa, F. Villaverde y Sarmiento.

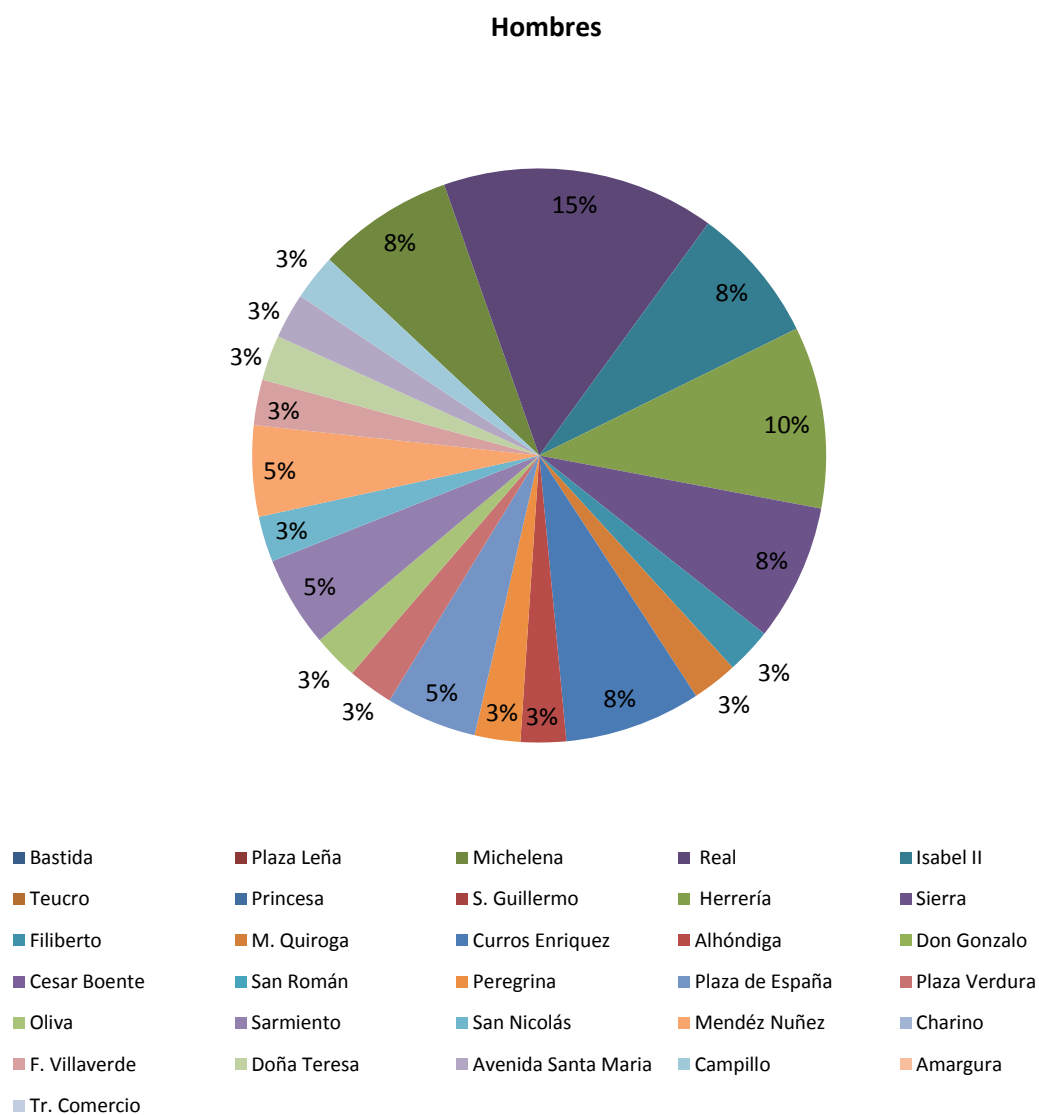


Fig. 55. Gráfica de los resultados en hombres de la pregunta 7.

Relativo a los hombres, el 15% corresponde a 6 individuos que utilizan la Calle Real, el 10% corresponde a 4 individuos que utilizan la Plaza de la Herrería, el 8% corresponde a 3 individuos que circulan por cada una de las calles Michelena, Isabel II, Sierra, Curros Enríquez, el 5% corresponde a 2 individuos cada uno de ellos, utiliza que circulan por cada una de las calles Plaza de España, Sarmiento y Méndez Núñez. El 3% corresponde a 1 individuo que circula por cada una de las calles Filiberto, M. Quiroga, Alhóndiga, Peregrina, Plaza de la Verdura, Oliva, San Nicolás, Villaverde, Doña Teresa, Santa María y el Campillo. El 0% corresponde a aquellas calles donde el tránsito de los individuos es nulo, que se corresponde a las calles Bastida, Plaza de la Leña, Teucro, Princesa, S. Guillermo, Don Gonzalo, César Boente, San Román, Charino, Amargura y Trav. Comercio.

• **PREGUNTA 8: ¿EN CUÁL DE LAS SIGUIENTES ZONAS DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA VIVIRÍA UD.?**

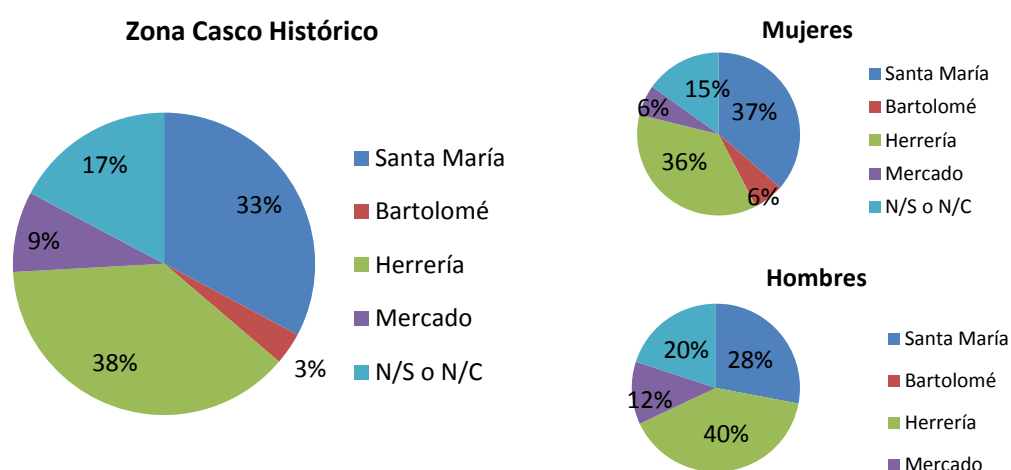


Fig. 56. Gráficas de los resultados de la pregunta 8.

22 individuos prefieren vivir en la zona de la Herrería con un 38%, un 33% corresponde a 19 individuos que prefieren vivir en la zona de Santa María, el 17% corresponde a 10 individuos no saben/no contestan, el 9% corresponde a 5 individuos que prefieren vivir en la zona del Mercado de Abastos, y el 3% corresponde a 2 individuos que prefieren vivir en la zona de San Bartolomé. Esto muestra que la mayoría de los usuarios del intramuros vivirían en la zona de la Herrería o de Santa María. En cuanto a las mujeres, el 37 % corresponde a 12 individuos que prefieren vivir en la zona Santa María, el 36% corresponde a 12 individuos que prefieren vivir en la zona de la Herrería, el 15% corresponde a 5 individuos que no saben o no contestan, el 6% corresponde a 2 individuos que prefieren vivir en la zona de San Bartolomé, y el 6% corresponde a 2 individuos que prefieren vivir en la zona del Mercado de Abastos. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres prefieren vivir en la zona Herrería y en la de Santa María. En cuanto a los hombres, el 40% corresponde a 10 individuos que prefieren vivir en la zona de la Herrería, el 28% corresponde 7 individuos que prefieren vivir en la zona de Santa María, el 20% corresponde a 5 individuos que no saben o no contestan, el 12% corresponde a 3 individuos que prefieren vivir en la zona del Mercado de Abastos, y el 0%

corresponde a los hombres que prefieren vivir en la zona de San Bartolomé. Esto muestra que casi la mitad de los hombres vivirían en la zona de la Plaza de la Herrería.

• **PREGUNTA 9: ¿CREE UD. NECESARIA ALGUNA MEJORA PARA LA PEATONALIZACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

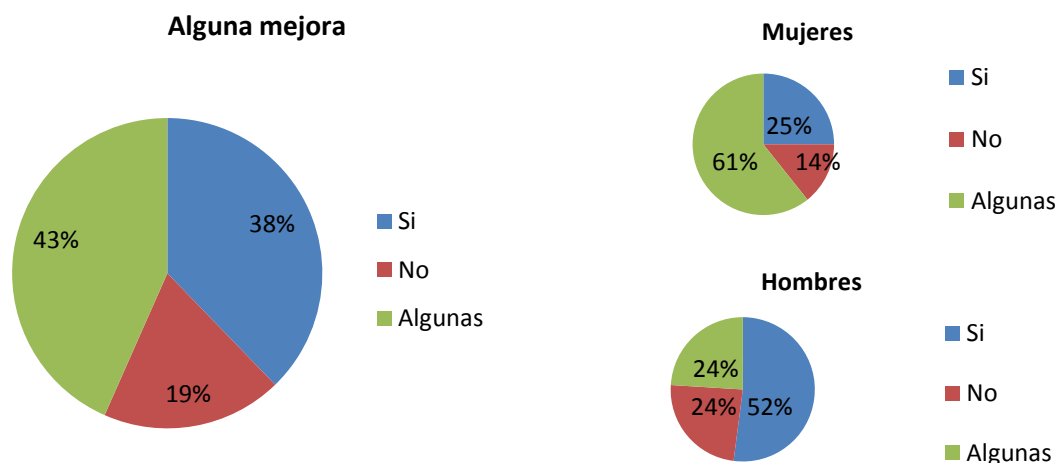


Fig. 57. Gráficas de los resultados de la pregunta 9.

Concerniente a esta pregunta, un 43% corresponde a 23 individuos que creen se necesita alguna mejora para la peatonalización en el intramuros de Pontevedra, el 38% corresponde a 20 individuos que creen que sí son necesarias mejoras en la peatonalización, y el 19% corresponde a 10 individuos que creen que no se necesita ninguna mejora en la peatonalización de intramuros. Esto muestra que existe un porcentaje elevado de usuarios del intramuros que creen necesarias mejoras en la peatonalización de intramuros. En cuanto a las mujeres, el 61% corresponde a 17 individuos que creen que se necesitan algunas mejoras en la peatonalización de intramuros, el 25% corresponde a 7 individuos que creen que son necesarias mejoras en la peatonalización, y el 14% corresponde a 4 individuos que no creen necesaria ninguna mejora. Esto muestra que casi la totalidad de las mujeres creen necesarias mejoras en general en la peatonalización. En cuanto a los hombres, el 52% corresponde a 13 individuos que creen que sí son necesarias mejoras, el 24% corresponde a 6 individuos que no creen necesario mejoras, y el otro 24% corresponde a 6 individuos que creen necesaria alguna mejora en la peatonalización de intramuros. Esto muestra que más de la mitad de los hombres creen necesarias mejoras en general en la peatonalización.



Fig. 58. Vista de la Plaza Peregrina y la Calle Michelena.

- **PREGUNTA 10: ¿QUÉ ECHA EN FALTA UD. EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA DE ESTOS CUATRO ELEMENTOS?**

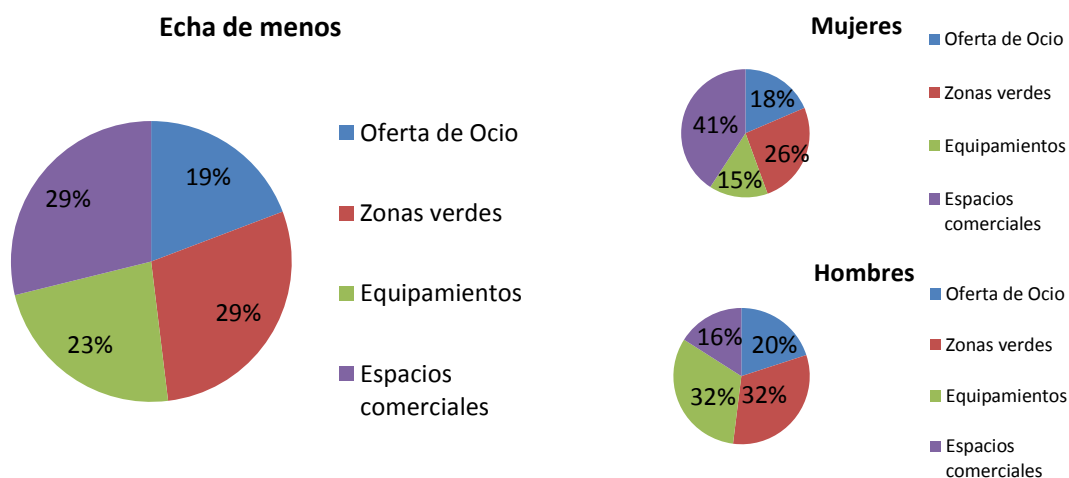


Fig. 59. Gráficas de los resultados de la pregunta 10.

En los resultados de esta consulta, un 29% corresponde a 15 individuos que echan de menos zonas verdes, un 29% corresponde a 15 Individuos que echan en falta más espacios comerciales, el 23% corresponde a 12 individuos que querrían más equipamientos, y el 19% corresponde a 10 individuos echan en falta más oferta de ocio. Esto muestra que los usuarios del intramuros apreciarían de igual manera más zonas verdes y espacios comerciales, y, en segundo lugar, más equipamientos. En cuanto a las mujeres, el 41% corresponde a 11 individuos que echas de menos más espacios comerciales, el 26% corresponde a 7 individuos que necesitan más zonas verdes, el 18% corresponde 5 individuos que creen necesaria más oferta de ocio. Esto muestra que casi la mitad de las mujeres echan de menos más espacios comerciales. En cuanto a los hombres, el 32% corresponde a 8 individuos que echan en falta mejoras en equipamientos, el 32% corresponde a 8 individuos creen necesarias más zonas verdes, el 20% corresponde a 5 individuos que echan de menos más oferta de ocio, y el 16% corresponde a 4 individuos que necesitan más espacios comerciales. Esto muestra que más de la mitad de los hombres echan de menos mejoras en equipamientos y más zonas verdes.



Fig. 60. Vista de los Jardines de Castro San Pedro.



Fig. 61. Vista del Campillo y Santa María.

• **PREGUNTA 11: ¿QUÉ ACTIVIDAD LE DARÍA UD. A LOS INMUEBLES EN ESTADO DE RUINA DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

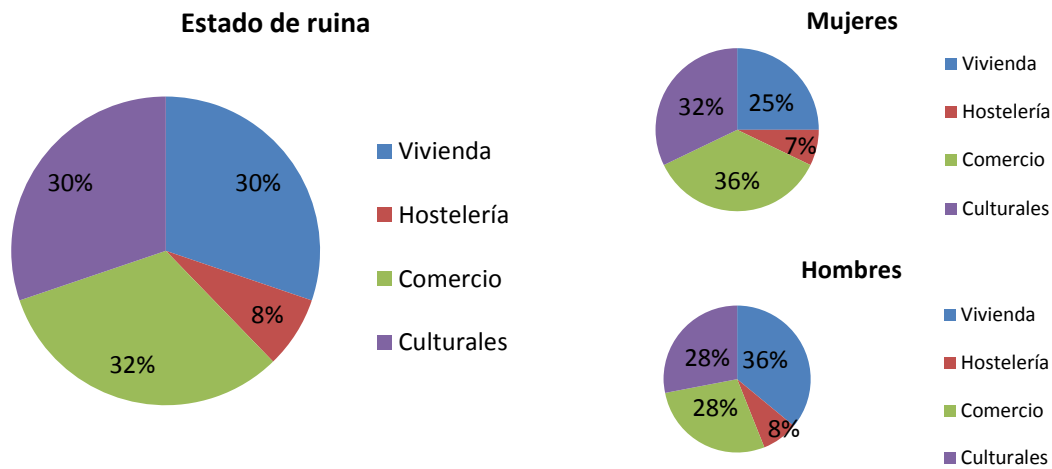


Fig. 62. Gráficas de los resultados de la pregunta 11.

El 32% corresponde a 17 individuos que piensan que los edificios en estado en ruina se deberían destinar a comercio, el 30% corresponde a 16 individuos que creen que se deben destinar a vivienda, el 30% corresponde a 16 individuos que creen que los edificios en estado en ruina se pueden destinar a actividades culturales. Esto muestra que los usuarios del intramuros destinarían de igual manera dichos inmuebles a comercio, a vivienda y a usos culturales. En cuanto a las mujeres, el 36% corresponde a 10 individuos que querrían que los edificios en estado en ruina se destinasen a comercio, el 32% corresponde a 9 individuos que los destinarían a uso cultural, el 25% corresponde a 7 individuos que piensan que se deberían destinar a viviendas, y el 7% corresponde a 2 individuos que prefieren que se destinen a hostelería. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres destinarían los edificios en estado de ruina a comercio o a usos culturales. En cuanto a los hombres, el 36% corresponde a 9 individuos que creen que estos inmuebles se deberían destinar a viviendas, el 28% corresponde a 7 individuos que querrían que se destinen a comercio, el 28% corresponde a 7 individuos que los destinarían a uso cultural, y el 8% corresponde a 2 individuos que piensan que los inmuebles se deberían destinar a hostelería. Esto muestra que menos de la mitad de los hombres destinarían estos inmuebles a viviendas, y en segundo lugar, con el mismo porcentaje, los destinarían a comercio o a uso cultural.



Fig. 63 y fig. 64. Vistas de la Calle Charino y la Av. Santa María.

- **PREGUNTA 12: ¿CREE UD. QUE EL MERCADO DE ABASTOS NECESITA ALGUNA MEJORA EN SU ACTIVIDAD PARA EL USUARIO?**

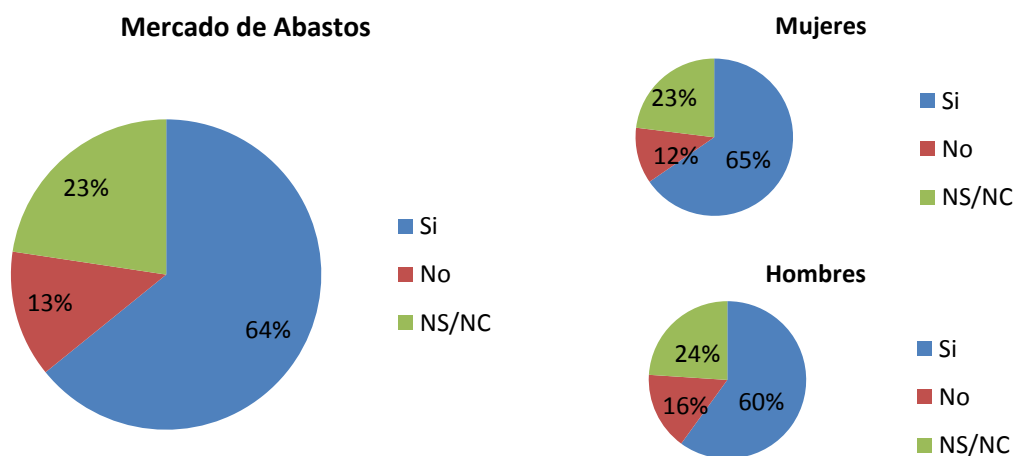


Fig. 65. Gráficas de los resultados de la pregunta 12.

En relación a esta cuestión, un 64% corresponde a 34 individuos que afirman que es necesario mejorar la actividad del Mercado para el usuario, el 23% corresponde a 12 individuos que no saben o no contestan, y el 13% corresponde a 7 individuos que creen que no hace falta ninguna mejora para el usuario del Mercado de Abastos. Esto muestra que más de la mitad de los individuos creen necesarias mejoras en la actividad para el usuario del Mercado de Abastos. En cuanto a las mujeres, el 65% corresponde a 17 individuos que afirman que es necesario mejorar la actividad del Mercado para el usuario, el 23% corresponde a 6 individuos que no saben o no contestan, y el 12% corresponde a 3 individuos que creen que no hace falta ninguna mejora para el usuario del Mercado de Abastos. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres creen necesario mejorar la actividad para el usuario de la Plaza de Abastos. En cuanto a los hombres, el 60% corresponde a 15 individuos que afirman que es necesario mejorar la actividad del Mercado para el usuario, el 24% corresponde a 6 individuos que no saben o no contestan, y el 16% corresponde a 4 individuos que no creen necesaria ninguna mejora para el usuario del Mercado de Abastos. Esto muestra que más de la mitad de los hombres creen que el Mercado necesita mejoras en la actividad para el usuario.



Fig. 66 y fig. 67. Vistas del Mercado de Abastos desde las calles Sierra y César Boente.

• **PREGUNTA 13: ¿CUÁLES SON LOS 3 LUGARES EN LOS QUE CON MAYOR FRECUENCIA UD. SUELE REALIZAR COMPRAS EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

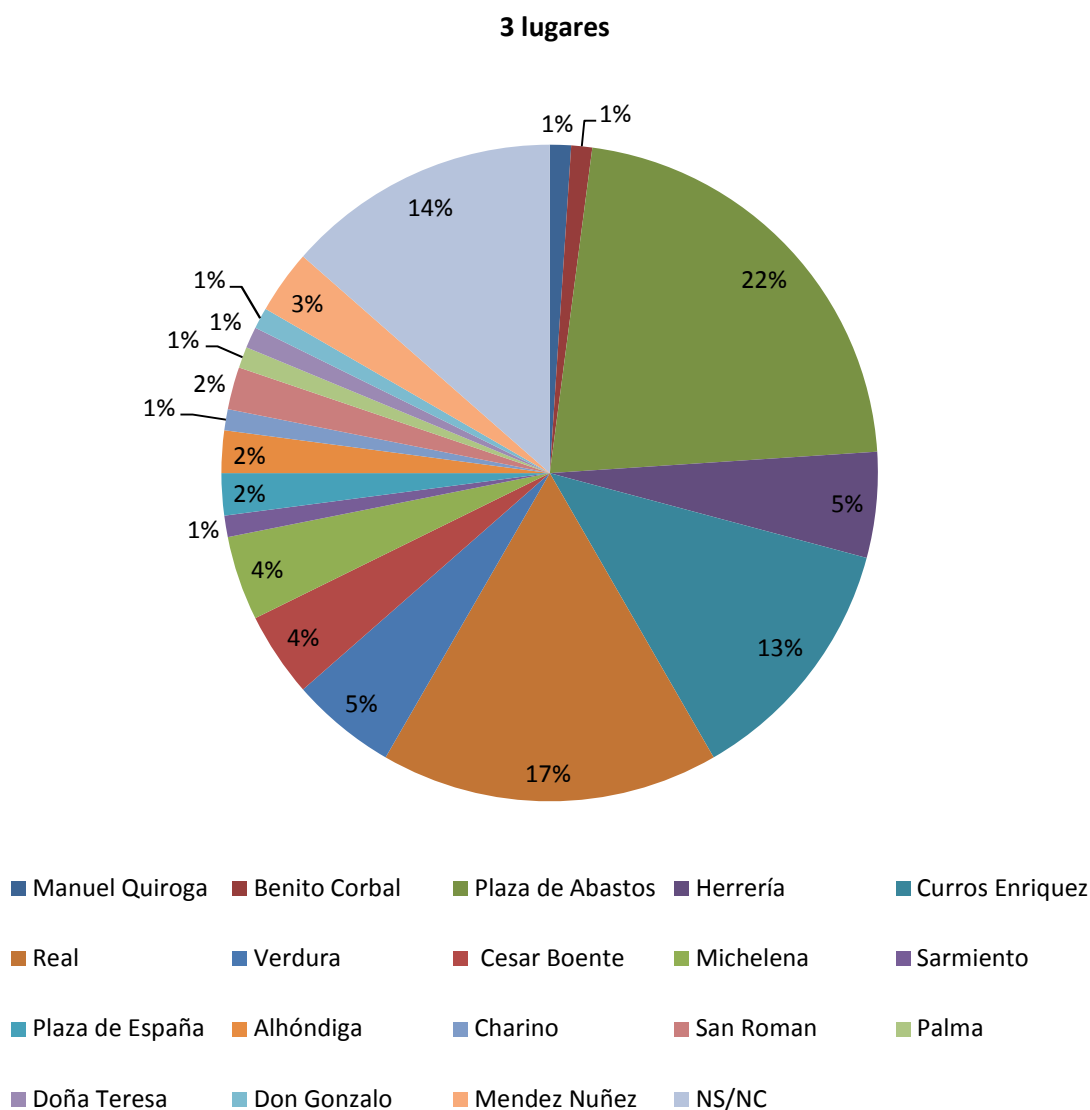


Fig. 68. Gráfica de los resultados de la pregunta 13.

El 22% corresponde a 21 individuos que utilizan la Plaza de Abastos, el 17% corresponde a 16 individuos que utilizan la Calle Real, el 14% corresponde a 13 individuos que no saben o no contestan, el 13% corresponde a 12 individuos que utilizan la Plaza de Curros Enríquez, el 5% corresponde a 5 individuos que usan la Plaza de la Herrería, el 5% corresponde a 5 individuos que usan la Plaza de la Verdura, el 4% corresponde a 4 individuos que utilizan la Calle César Boente, el 4% corresponde a 4 individuos que utilizan la Calle Michelena, el 3% corresponde a 3 individuos que usan la Plaza Méndez Núñez, el 2% corresponde a 2 individuos que usan la Plaza de España, el 2% corresponde a 2 individuos que usan la Calle Alhóndiga. El 1% corresponde a 1 individuo que usa cada una de las calles Benito Corbal, Sarmiento, Manuel Quiroga, Charino, Palma, Doña Teresa y Don Gonzalo.

Mujeres

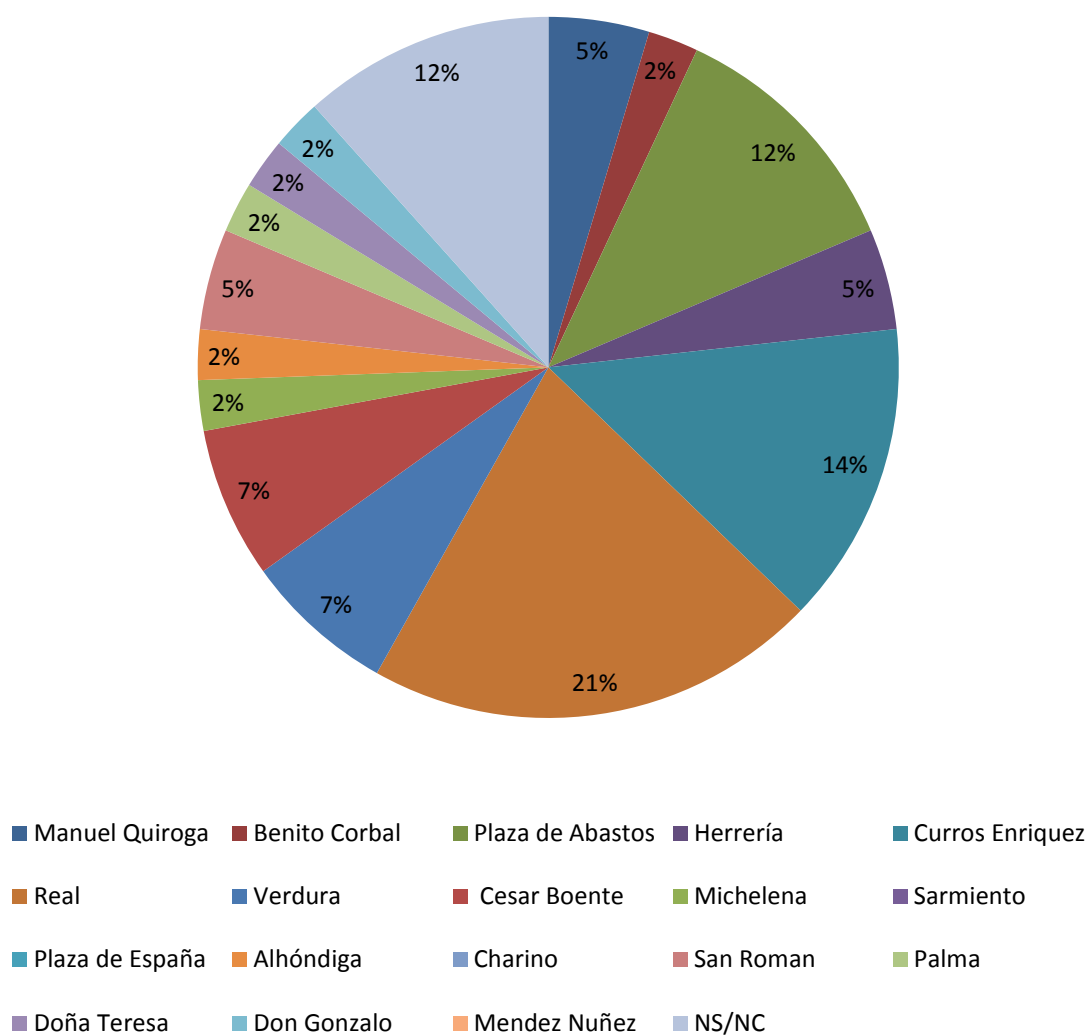
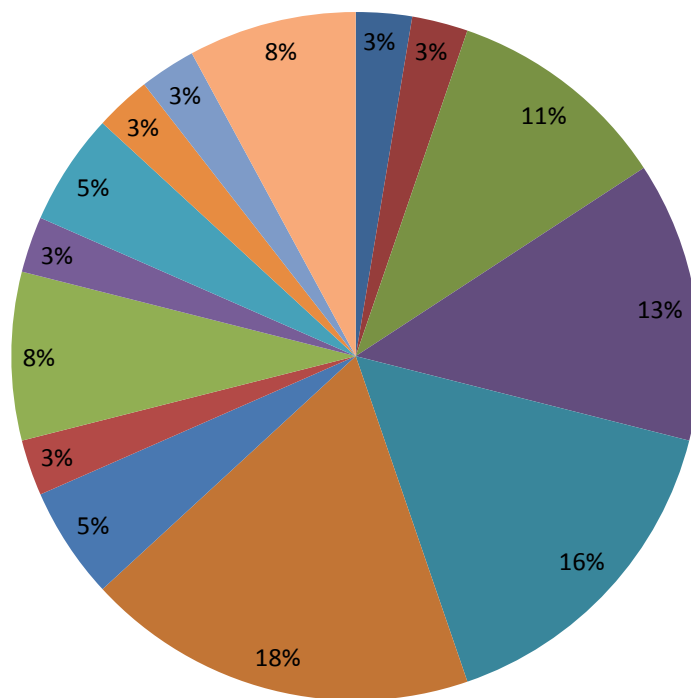


Fig. 69. Gráfica de los resultados en mujeres de la pregunta 13.

En cuanto a las mujeres, el 21% corresponde a 9 individuos que utilizan la Calle Real, el 14% corresponde a 6 individuos que utilizan la Plaza de Curros Enríquez, el 12% corresponde a 5 individuos que no saben o no contestan, el 12% corresponde a 5 individuos que utilizan la Plaza de Abastos, el 7% corresponde a 3 individuos que usan la Calle César Boente, el 7% corresponde a 3 individuos que usan la Plaza de la Verdura, el 4% corresponde a 4 individuos que usan la Calle César Boente, el 4% corresponde a 4 individuos que usan la Calle Michelena, el 5% corresponde a 2 individuos que usan la Calle Manuel Quiroga, el 5% corresponde a 2 individuos que usan la Calle San Román. El 2% corresponde a 1 individuo que usa cada una de las calles Benito Corbal, Michelena, Alhóndiga, Palma, Doña Teresa, Don Gonzalo. El 0% corresponde a las calles Sarmiento, Plaza de España, Charino y Méndez Nuñez.

Hombres



- Manuel Quiroga ■ Benito Corbal ■ Plaza de Abastos ■ Herrería ■ Curros Enríquez
- Real ■ Verdura ■ Cesar Boente ■ Michelena ■ Sarmiento
- Plaza de España ■ Alhóndiga ■ Charino ■ San Roman ■ Palma
- Doña Teresa ■ Don Gonzalo ■ Mendez Nuñez ■ NS/NC

Fig. 70. Gráfica de los resultados en hombres de la pregunta 13.

Respecto a los hombres, el 18% corresponde a 7 individuos que utilizan Calle Real, el 16% corresponde a 6 individuos que utilizan la Plaza de Curros Enríquez, el 13% corresponde a 5 individuos que utilizan la Plaza de la Herrería, el 11% corresponde a 4 individuos que utilizan la Plaza de Abastos, el 8% corresponde a 3 individuos que usan la Calle Méndez Núñez, el 5% corresponde a 2 individuos que usan la Plaza de la Verdura, el 5% corresponde a 2 individuos que usan la Plaza de España. El 3% corresponde a 1 individuo que usa cada una de las calles Manuel Quiroga, Benito Corbal, César Boente, Sarmiento, Alhóndiga y Charino. Y el 0% corresponde a las siguientes calles: San Román, Palma, Doña Teresa, Don Gonzalo.

- **PREGUNTA 15: ¿ES NECESARIO PARA UD. MÁS APARCAMIENTOS PRIVADOS EN LAS ZONAS DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

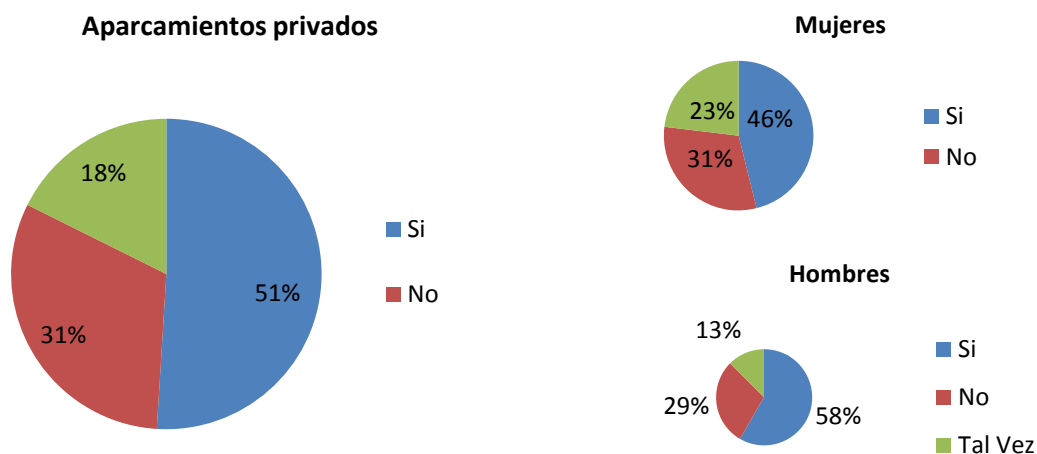


Fig. 71. Gráficas de los resultados de la pregunta 15.

En esta pregunta, un 51% corresponde a 26 individuos que afirman que son necesarios más aparcamientos privados en intramuros, el 31% corresponde a 16 individuos que no creen necesarios más aparcamientos, y un 18% corresponde a 9 individuos que creen que tal vez puedan ser necesarios más aparcamientos. Esto muestra que la mitad de los usuarios del intramuros ven necesarios más aparcamientos privados en el intramuros. En cuanto a las mujeres, el 46% corresponde a 12 individuos que afirman que son necesarios más aparcamientos privados en intramuros. EL 31% corresponde a 8 individuos que no creen necesarios más aparcamientos, y el 23% corresponde a 6 individuos que creen que tal vez pueden ser necesarios más aparcamientos. Esto muestra que casi la mitad de las mujeres ven necesarios más aparcamientos privados. En cuanto a los hombres, el 58% corresponde a 14 individuos que afirman que son necesarios más aparcamientos privados en intramuros, el 29% corresponde a 7 individuos que no creen necesarios más aparcamientos, y el 13% corresponde a 6 individuos que creen que tal vez puedan ser necesarios más aparcamientos. Esto muestra que más de la mitad de los hombres creen necesarios más aparcamientos privados en intramuros.



Fig. 72 y fig. 73. Vistas de la Travesía Aduana y de la Plaza de España.

• **PREGUNTA 16: ¿CREE UD. QUE EXISTEN SUFICIENTES ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

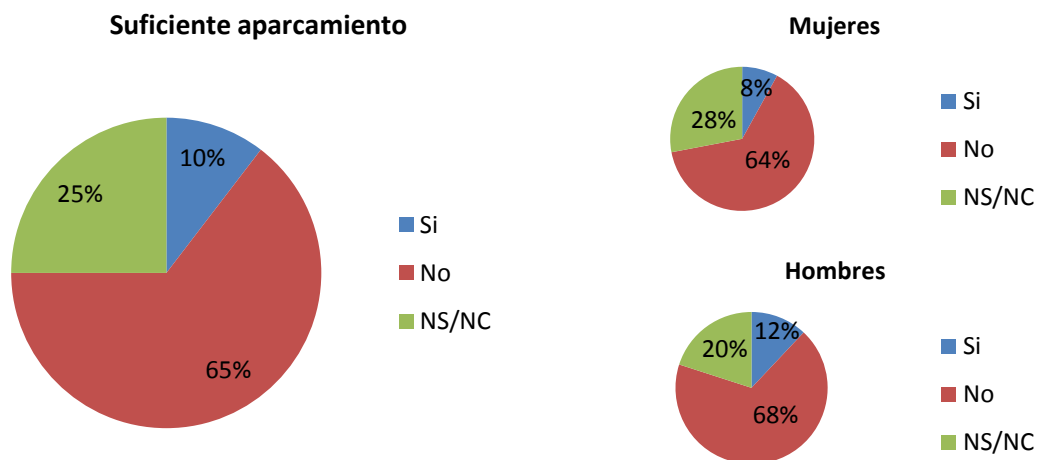


Fig. 74. Gráficas de los resultados de la pregunta 16.

El 65 % corresponde a 31 individuos que afirman que no son suficientes los aparcamientos de bicicletas en intramuros, el 25% corresponde a 12 individuos que no saben/no contestan, y un 10% corresponde a 5 individuos que creen que son suficientes. Esto muestra que más de la mitad de los usuarios del intramuros no creen suficientes los aparcamientos para bicicletas existentes. En cuanto a las mujeres, el 64% corresponde a 16 individuos que afirman que no son suficientes los aparcamientos de bicicletas en intramuros, el 28% corresponde a 7 individuos que no saben/no contestan, y el 8% corresponden a 2 individuos que creen suficientes los aparcamientos existentes. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres ven insuficientes los aparcamientos para bicicletas. En cuanto los hombres, el 68% corresponde a 17 individuos que afirman que no son suficientes los aparcamientos en intramuros, el 20% corresponde a 5 individuos que no saben/no contestan, y el 12% corresponde a 3 individuos que creen suficientes los aparcamientos existentes. Esto muestra que más de la mitad de los hombres ven insuficientes los aparcamientos de bicicletas en intramuros.



Fig. 75. Vista del aparcamiento de bicicletas en la Calle Bastida.

- **PREGUNTA 17: ¿CONSIDERA UD. QUE LA CONFIGURACIÓN DE LAS CALLES Y PLAZAS DEL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA FUNCIONAN CORRECTAMENTE CON LA PEATONALIZACIÓN?**

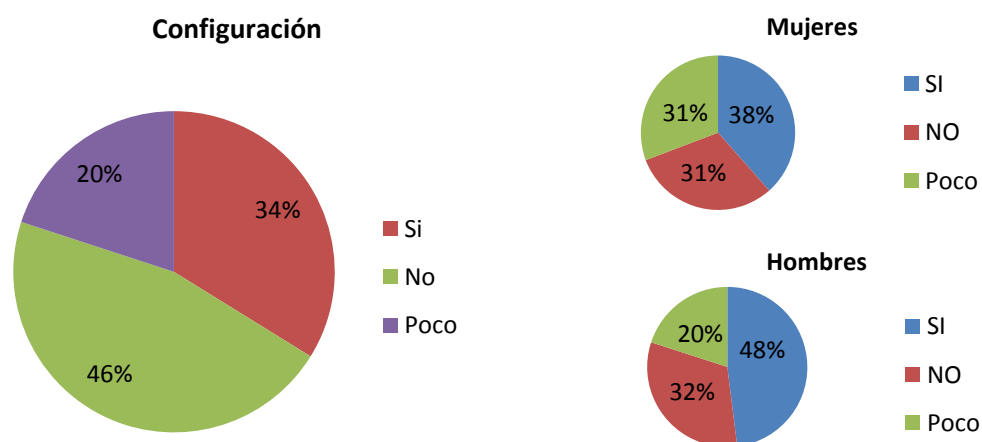


Fig. 76. Gráficas de los resultados de la pregunta 17.

En relación a esta pregunta un 46% corresponde a 30 individuos que afirman que no funciona correctamente la configuración con la peatonalización en intramuros, el 34% corresponde a 22 individuos que creen que funciona correctamente, y un 20% corresponde a 13 individuos que creen que funciona muy poco. Esto muestra que existe un porcentaje elevado de individuos que opinan que la configuración de intramuros no funciona o funciona poco con la peatonalización. En cuanto a las mujeres, el 38% corresponde a 10 individuos que opinan que sí funciona correctamente la configuración con la peatonalización, el no y el poco funcionamiento corresponden respectivamente al 31% cada uno de ellos y pertenece a 8 individuos por cada uno. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres creen que la configuración con la peatonalización no funciona o funciona poco. En los hombres, el 48% corresponde a 12 individuos que consideran el buen funcionamiento de la configuración con la peatonalización, el 32 % corresponde a 8 individuos que no consideran el buen funcionamiento, y el 20% corresponde a 5 individuos que consideran poco el funcionamiento. Esto muestra que casi la mitad de los hombres creen que dicha configuración funciona correctamente y la otra mitad que no funciona o que funciona poco.



Fig. 77. Vista de la Plaza del Teucro



Fig. 78. Vista de la Plaza de España.

- **PREGUNTA 18: ¿EXISTEN PARA UD. CONFLICTOS CIRCULATORIOS ENTRE PEATONES, BICICLETAS, PATINETES Y OTROS EN EL CASCO HISTÓRICO DE PONTEVEDRA?**

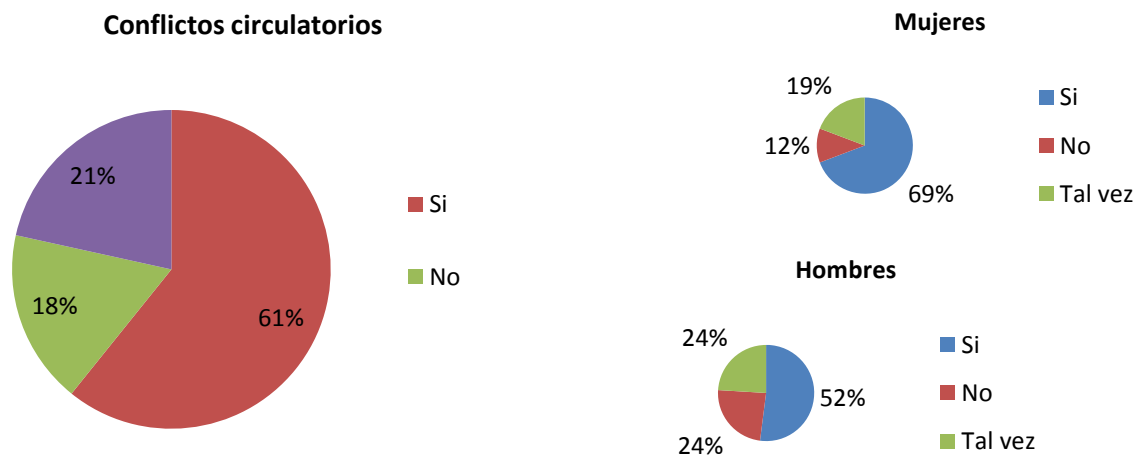


Fig. 79. Gráficas de los resultados de la pregunta 18.

El 61% corresponde a 31 individuos que afirman que si existen conflictos circulatorios en intramuros, el 21% corresponde a 11 individuos que consideran tal vez existan conflictos, y un 18% corresponde a 9 individuos que no ven conflictos circulatorios. Esto muestra que más de la mitad de los usuarios del intramuros creen que existen dichos conflictos circulatorios. En cuanto a las mujeres, el 69% corresponde a 18 individuos que ven conflictos circulatorios, el 19% corresponde a 5 individuos que consideran que tal vez existan conflictos, y el 12% corresponde a 3 individuos que consideran que no existen conflictos en intramuros. Esto muestra que más de la mitad de las mujeres creen que hay conflictos circulatorios entre peatones, bicicletas y otros. En los hombres, el 52% corresponde a 13 individuos que sí ven conflictos circulatorios, el no y tal vez existen conflictos están representados con un 24% cada uno de ellos y corresponden a 6 individuos cada uno. Esto muestra que más de la mitad de los hombres opinan que dichos conflictos existen.



Fig. 80. Vista de la Calle Ponte.



Fig. 81. Vista de la Plaza Verdura.

- **PREGUNTA 19: ¿QUÉ MEJORAS CREE UD. QUE NECESITA LA PEATONALIZACIÓN DE PONTEVEDRA?**

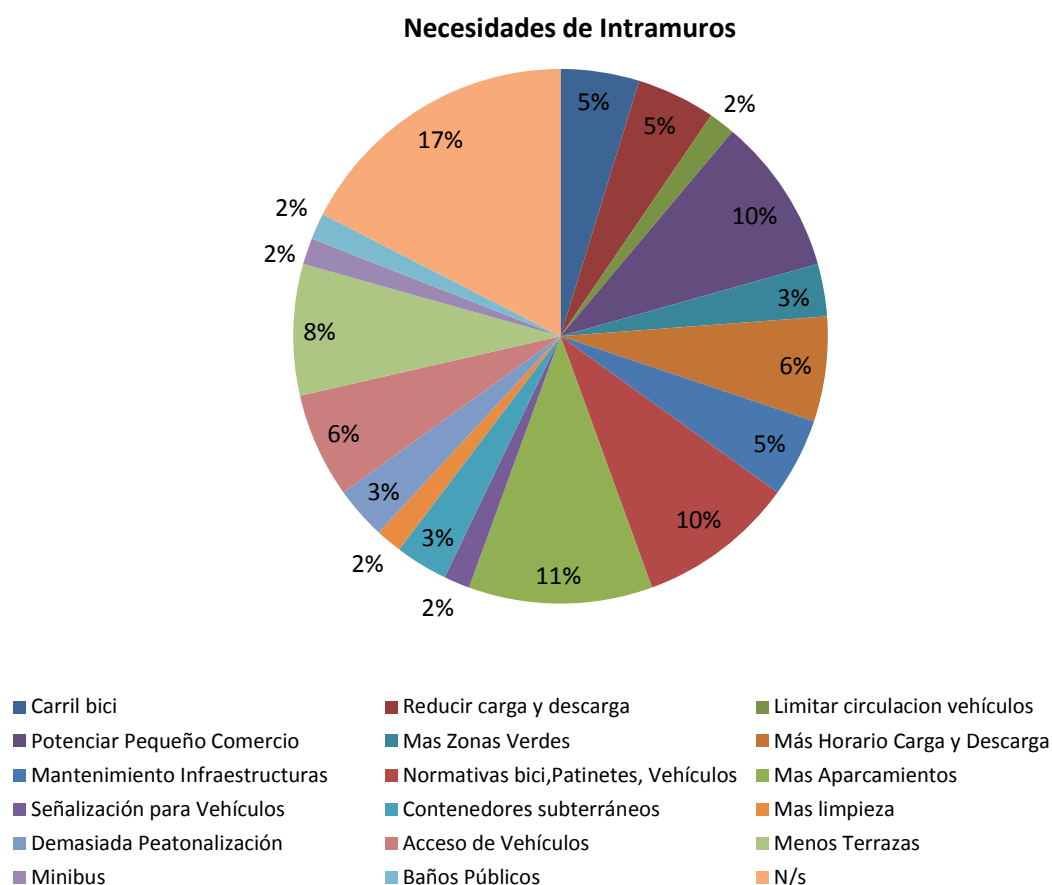


Fig. 82. Gráfica de los resultados de la pregunta 19.

Referente a esta cuestión, el 17% corresponde a 11 individuos que no saben/no contestan, el 11% corresponde a 7 individuos que consideran que hacen falta más aparcamientos, el 10% corresponde a 6 individuos que ven necesario potenciar el pequeño comercio, el 10% corresponde a 6 individuos que creen necesaria una normativa para bicicletas, patinetes y vehículos, el 8% corresponde a 5 individuos que consideran que son necesarias menos terrazas de hostelería, el 6% corresponde a 4 individuos que ven necesario más horarios de carga y descarga, el 6% representa a 4 individuos que aumentarían el acceso de vehículos en el intramuros. Tres opciones resultaron con el mismo porcentaje, el 5%, y representan a 3 individuos cada una: la construcción de un carril bicicleta, la reducción de horarios de carga y descarga, y el mantenimiento de las infraestructuras. Con el 3% correspondiendo a 2 individuos cada una: la creación de más zonas verdes, los contenedores subterráneos y excesiva peatonalización. El 2% corresponde a 1 individuo en el que el diagrama anterior representa los siguientes factores: la limitación de la circulación de vehículos, la señalización para vehículos, más limpieza en el intramuros, la implantación de un minibús y la creación de baños públicos.

4.4. LA CONFIGURACIÓN INTRAMUROS DE PONTEVEDRA

La estructura urbana de intramuros de Pontevedra hoy en día se extiende como una malla continua en donde transcurren diferentes movildades desembocando en distintas plazas como la Plaza de Alonso de Fonseca, Plaza de Herrería, Plaza de la Estrella, Plaza de Orense, Plaza de Curros Enríquez, Plaza de Teucro, Plaza de la Pedreira, Plaza de Méndez Núñez, Plaza del Peirao, Plaza Valentín García Escudero, Plaza de la Leña y la Plaza de la Verdura. Todas ellas muestran un grado de relación socio-espacial con el movimiento en ellas, unas tienen más grado socio-económico y otras tienen menor impacto social. La mayor utilización de unas plazas que de otras deriva de la existencia de las actividades hosteleras que hay en ellas y de su confortabilidad. Un ejemplo característico de ello es la Plaza de la Leña, ya que en ésta solo existen bares o restaurantes, y en la Plaza de la Verdura ocurre prácticamente lo mismo, aunque aún resiste algún comercio tradicional. Ya hace años se eliminó la función social que poseía cada plaza y las actividades que se realizaban en ellas, esto se puede considerar un problema hoy en día, ya que la mayoría de las plazas relevantes se transformaron en un lugar lúdico-social de mera hostelería, ocio y turismo.



Fig. 83. Plano de intramuros. Estructura urbana.

Otro factor destacado es el Camino Portugués, que atraviesa el centro del intramuros por las siguientes zonas: Plaza Peregrina, Soportales de la Herrería, Plaza de Curros Enríquez, Calle Real, Plazuela Celso G. de la Riega, Calle Ponte y Puente del Burgo. Existe una dinámica de flujos de personas, tanto extranjeras como nacionales, que utilizan este percurso promovido desde hace siglos por el Camino de Santiago; de esta manera, se crea una actividad de movilidad continua en intramuros que, dependiendo de la época del año, es más transcurrido por caminantes, dándole un valor añadido tanto económica como socialmente.

En cuanto a la accesibilidad de las calles y plazas, hoy en día apenas existen las pequeñas aceras que hace 15 años estaban implantadas en intramuros. Las plazas antiguamente estaban con un peldaño, quedan en segundo plano, con lo cual hoy se encuentran en un mismo nivel las plazas con respecto a las calles por donde circulaban el tránsito de los vehículos. En la actualidad, la accesibilidad en casi todo el territorio en intramuros es continua y lineal sin casi obstáculo, excepto en los casos, en que hoy en día se hallan escaleras: en la Calle Ernesto de San Telmo (lateral Norte del Parador), Calle Formigueira (al principio de la calle, comunicada con Ernesto de San Telmo), Calle Martín Ferven (fachada principal lado Oeste de la Iglesia de Santa María), Calle Churruchaos, Plaza de Teucro, Calle Juan Novás Guillén y en el lado Este de la Plaza de la Leña.

Actualmente la accesibilidad del intramuros se extiende por el lado Sur de la ciudad, en donde destacan las calles colindantes como la Travesía de la Galera, Calle San Guillermo, Calle Pardo Bazán, Calle Herreros, Plaza de España, Calle Marqués de Riestra, Calle Marquesa, Calle General Gutiérrez Mellado, Calle Oliva, Calle Peregrina y la Calle Benito Corbal, manteniendo la misma fisonomía urbana de accesibilidad de intramuros para el exterior del mismo, aportando mayor integración social-económica y urbanística en la cohesión de las dos instancias, intramuros y extramuros. Las únicas diferencias de estos dos espacios son las distintas tipologías de materiales, como por ejemplo el ejecutado en el pavimento. En intramuros se actuó urbanísticamente como una unidad de actuación en todo su conjunto, y la eliminación de barreras arquitectónicas labró un buen éxito.

Las infraestructuras desarrolladas se ejecutaron con el levantamiento de todas las calles para renovar las canalizaciones de agua, aguas residuales, aguas pluviales, canalizaciones de cableado y, en algunas zonas, la instalación de luminarias en el suelo para iluminar los edificios públicos emblemáticos, aunque, hoy en día existen cables colgados entre fachadas, lo que ocasiona un degrado visual. Se instaló una nueva iluminación en forma de péndulo colgado que sujeta una planta circular y sus lúmenes tienden a proyectar hacia las calles. La iluminación se cuelga en las fachadas de los edificios y su material es en acero inoxidable y su planta circular es de cristal opaco. La iluminación del suelo proyectada generalmente es para edificios públicos y, sobretodo, para destacarlos del entorno. Las recogidas de las aguas pluviales en las calles son por rejilla de hierro fundido pero son pequeñas y escasas. Recogen poca agua pluvial y están mal orientadas por el transcurso del agua; en la totalidad de intramuros existen pocas rejillas para la recogida del agua pluvial.

4.4.1. EQUIPAMIENTOS EN INTRAMUROS

Se instalaron bancos puntuales en intramuros, cuyos asientos y respaldos son de madera de iroco y la estructura es metálica de fundición con acabado en acero inoxidable, en las

siguientes zonas: Avenida Santa María (banco corrido + cuatro bancos), Calle Alhóndiga (detrás del ayuntamiento se instalaron tres bancos de un asiento), Calle César Boente (seis bancos), Plaza de Méndez Núñez (cuatro bancos individuales), Plaza de la Verdura (dieciséis bancos), Plaza de la Herrería (veintiséis bancos), Plaza de Teucro (seis bancos de piedra tradicional) y Plaza de Curros Enríquez (doce bancos en un bloque de piedra y con un asiento en lamas de madera).

Se señala la siguiente serie de figuras esculturales que se hallan en intramuros por espacios, calles o plazas: en la Calle Alhóndiga, detrás del antiguo ayuntamiento de Pontevedra, se sitúa un conjunto de estatuas;

La central será el propio «fiel contraste», una figura en tres dimensiones de algo más de 1,90 metros de altura representando a un hombre «hercúleo», una marca característica de la obra de Conde, que sostendrá una balanza con su brazo izquierdo. Esta pieza será realizada en bronce. Alrededor del «fiel contraste» se situarán otras cuatro piezas en dos dimensiones, a modo de «sombras», que representarán a personajes característicos de un mercado municipal. Estas figuras serán de acero «cortem», es decir, en ese acabado oxidado tan de moda en la actualidad para intervenciones en centros históricos. (Barral, 2009, párr. 5)

Se instaló una escultura relevante para la sociedad, que es la figura de Valle-Inclán, en la Plaza de Méndez Núñez, muy conocida como la Plaza de las Gallinas, en donde él realizó tertulias. Esta figura representativa es de bronce anclada directamente en el suelo. En la Calle Sierra, enfrente de la fachada principal del Mercado de Abastos, se encuentran varias estatuas de representación de “Una mujer alimenta a cuatro gallinas y un gallo, que se arremolinan a sus pies. Las figuras, elaboradas en bronce, son obra de la escultora Cuqui Piñeiro” (N.D., 2009, párr. 3).



Fig. 85. Escultura del Loro Ravachol.



Fig. 86. Escultura de Valle-Inclán.



Fig. 87. Escultura de mujer alimentando gallinas.

En la Plaza de Santa María se emplazó la figura escultórica ilustrativa de Castelao, asentada en un pedestal de piedra y situada en el pequeño jardín que queda actualmente en esta plaza. En la Plaza de la Herrería se situó la escultura del Loro Ravachol, símbolo y emblema de los carnavales de la ciudad de Pontevedra. Con esta implantación de estatuas en intramuros los espacios cobran relevancia siendo paradas obligatorias para los visitantes o puntos de encuentros, como ocurre actualmente con la estatua de Valle-Inclán, con la que la muchedumbre se toma fotografías individualmente o en grupo. Se pueden entender estas esculturas como un reclamo para la sociedad y su implantación a lo largo del intramuros derivada de una lógica de sentimientos hacia los autores.



Fig. 88. Plano de Intramuros de edificaciones singulares: 1. Casa Consistorial; 2. CITA, Centro de Interpretación de Las Torres Arzobispales; 3. Palacete de las Mendoza; 4. Real Basílica Menor de Santa María la Mayor; 5. Santuario de las Apariciones; 6. Parador Casa do Barón; 7. Museo de Pontevedra: Sexto Edificio; 8. Teatro Principal; 9. Casa das Campás (Rectorado de la Universidad de Vigo); 10. Monumento al Loro Ravachol; 11. Casa Consistorial; 12. Antigua Sede del Banco de España; 13. Iglesia de San Francisco; 14. Antigua Sede de la Hacienda Pública; 15. Museo Provincial; 16. Iglesia de San Bartolomé; 17. Museo de Pontevedra: Edificio Sarmiento; 18. Mercado de Abastos; 19. Pazo de Mugartegui o de A Pedreira; 20. Clínica médica Hestia Santa María; 21. Santuario de la Virgen Peregrina; 22. Liceo Casino; 23. Liceo Casino Mercantil.

Intramuros cuenta con los siguientes inmuebles singulares y públicos, distinguidos por zonas en cuanto a la orientación solar: en la zona Norte se encuentran el Mercado Municipal de Abastos, el Museo de Pontevedra: Sexto Edificio, y el Pazo Mugartegui, que acoge el Consejo Regulador de D.O. Rías Baixas. En la zona Sur se localizan la Iglesia de San Francisco, el antiguo edificio de la Hacienda Pública, la Capilla de la Peregrina, la Casa Consistorial, el Centro de Interpretación de las Torres Arzobispales, el Palacete de Mendoza (Sede de la Diputación Provincial de Turismo de las Rías Baixas), el antiguo edificio de la Sede del Banco de España y el Teatro Principal. En la zona Este se encuentran la Iglesia de San Bartolomé, el Museo de Pontevedra: Edificio Sarmiento, el Museo de Pontevedra: Edif. Castro Monteagudo, el Museo de Pontevedra: Edif. García Flórez y El Museo de Pontevedra: Edif. Fernández López. Por último, en la zona Oeste se encuentra La Basílica de Santa María.

4.4.2. VISIÓN GENERAL DE LAS ACTIVIDADES DE INTRAMUROS

El perímetro de intramuros de Pontevedra está configurado por aproximadamente un 39% de espacios públicos, incluyendo los espacios verdes (como el del Campiño de Santa María y los del Palacete de Mendoza, hoy destinado como Sede de Turismo de las Rías Baixas) y sin olvidar las edificaciones públicas como el edificio sanatorio de Santa María, el Palacete de Mendoza, el Ayuntamiento (Plaza de España), Ayuntamiento (Calle Michelena), la antigua Sede del Banco de España, la Capilla de la Peregrina, el Convento de San Francisco, el Sexto Edificio del Museo de Pontevedra y el Mercado de Abastos. Esta ocupación de edificaciones y espacios verdes públicos muestra la importancia que tiene la ciudad en cuanto a instituciones y administraciones públicas a nivel provincial, autonómico y nacional.

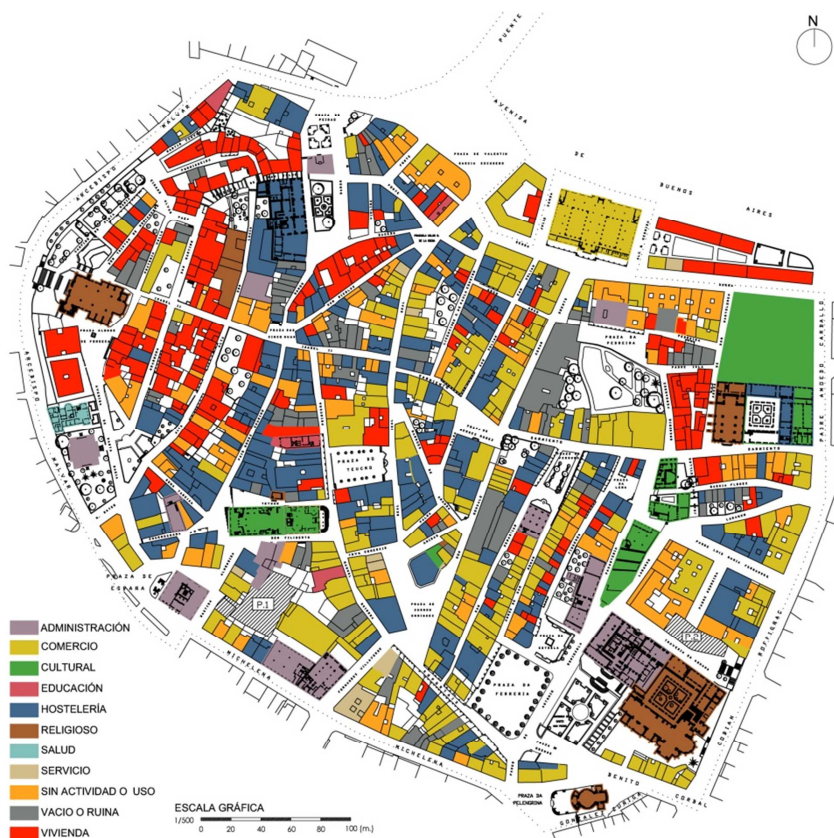


Fig. 89. Actividades generales en planta baja.

En cuanto a las actividades generales en el perímetro priman las tiendas y comercios, en segundo rango están las plantas bajas sin actividad o uso, en tercera posición se encuentran actividades de restaurantes o bares, la actividad de vivienda se sitúa de cuarta, en quinto lugar las edificaciones vacías o en ruinas y como sexta la actividad hotelera. El impacto visual del plano con todas las actividades tanto de comercios, restaurantes o bares, de vivienda, sin actividades o uso, en ruinas y hoteles o pensiones surge un predominio de una mancha en expansión que es la actividad de la hostelería. Ésta parece que invade a los monumentos como es el caso del Teatro Principal, o en la Plaza de la Leña, en la que realmente casi no existe ninguna actividad comercial en sus alrededores. Existe una influencia o conciencia de lo socio-económico que enfatiza a crear este tipo de negocios hosteleros, véase la muestra que existe en este intramuros representado en el anterior plano. Observándolo, parece un contagio social de ocio en lo que prima es esta actividad, sobre todo en aquellas zonas que tienen las calles estrechas, donde no existe actividad comercial sin ser hostelera. Las más relevantes de estas actividades hosteleras se encuentran en el núcleo central de intramuros y se forma un eje vertical de Este a Oeste que va desde las calles Alta, Paio Gómez Charino, Tetúan, Plaza de Teucro, Real, Marqués de Aranda, Plaza de la Verdura y la Plaza de la Leña. En estas zonas hay una mezcla de bares, restaurantes y pubs.



Fig. 90. Actividades generales en planta primera.

En relación a las actividades comerciales existen tiendas de muebles, de calzado, de ropa, supermercados, farmacias, estancos, librerías, podólogos, panaderías, joyerías, bazares, agencias inmobiliarias, venta de móviles, fruterías, herbolarios, academias de idiomas, tiendas de bolsos, de tejidos, pastelerías, tiendas de caramelos, de hogar, de reparación de calzado, floristerías, peluquerías, cesterías, imprentas, tiendas ecológicas, pizzerías y hamburgueserías, tiendas de jabones, organizadores de eventos, fotógrafos, y tiendas de segunda mano de muebles y ropa en todo el territorio edificatorio. La mayor parte de todas estas actividades se extienden por el Norte, Sur y Este del territorio de intramuros. Con respecto a las actividades escolares se halla el colegio San José, situado al lado de la Plaza de Teucro, y también se cuenta con actividades extraescolares como escuelas de idiomas, de pintura y de música.

Las actividades comerciales de servicios en intramuros están desequilibradas en el punto de vista morfológico. La sensación visual es que, al lado Oeste del territorio de intramuros, casi no existe ninguna actividad comercial de necesidad para la ciudadanía como un supermercado, droguería, etc. En ese espacio también es casi nula la actividad hostelera, solo existen cinco bares que están situados en el Campiño de Santa María. Por lo tanto, en esta zona Oeste, que consta de las calles Amargura, Platería Vieja, Don Tristán de Montenegro, Hormiguera, Martin Ferven y la Rúa Alta, en su mayor parte las actividades de las edificaciones son de residentes.

4.4.3. ACTIVIDADES EN LA PLANTA BAJA DE LAS EDIFICACIONES DE INTRAMUROS



Fig. 91. Plano de Intramuros. Zonificación.

Administrativas



Fig. 92. Plano de actividad de administración en planta baja.

Se fragmentan las zonas denominándolas por A, B, C y D. En cuanto a las administraciones públicas destacadas en perímetro y en toda la estructura urbana del intramuros: en el Norte y Este se sitúa la zona B donde solo destaca la administración destinada al Consejo Regulador del Vino de la Denominación de Origen Rías Baixas, situada dentro del Pazo de Mugartegui en la Plaza de la Pedreira; en el Norte y Oeste se sitúa la zona A donde solo destaca una administración ubicada entre las calles Barón, San Telmo y la Plaza do Peirao, y es la sede del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Pontevedra; en el Sur y Este, la zona D, en la Plaza de la Verdura se sitúa el inmueble denominado la Casa de la Luz destinado a la Casa del Turista, en la Calle Pasantería con esquina a la Plaza de la Estrella, los inmuebles destinados a oficinas de sindicatos como C.C.O.O. y C.I.G, en el Paseo de Antonio Odriozola se sitúa el inmueble de la antigua Hacienda Pública; en el Sur y Oeste se sitúa la zona C donde destacan seis inmuebles, en el perímetro del intramuros se localizan los siguientes inmuebles administrativos: en la Plaza de España el Ayuntamiento de Pontevedra, punto de conexión con el intramuros; en la Calle Michelena el edificio de la Alcaldía de Pontevedra y su lado la oficina de Extranjería de Pontevedra; en la Avenida de Santa María se ubica el Palacete de Mendoza que funciona como Oficina de Turismo del O.A.L. Turismo Rías Baixas. En el intramuros: se sitúan en la calle Churruchaos las oficinas de Cultura y de los técnicos del

Ayuntamiento de Pontevedra; entre las calles Alhóndiga y Filiberto se sitúa el edificio denominado A Casa das Campás destinado a la sede pontevedresa del Rectorado de la Universidad.

Comerciales



Fig. 93. Plano de actividad de comercio en planta baja.

En este punto se contemplan todas las actividades comerciales menos las de hostelería, que se estudiarán en un apartado diferente para distinguir las actividades de ocio de las comerciales. En cuanto al perímetro de intramuros existe una decadencia de actividades comerciales que se sitúa en los ejes Norte, Sur y con una clara pérdida de actividades en el Oeste, en el que apenas tiene dinámicas de ninguna índole. En el punto central de intramuros es donde transcurren más actividades comerciales, todas ellas mezcladas sin tener un orden en cuanto a sus tipologías. El centro de intramuros se expande con las actividades mediante ejes radiales de extensión de Suroeste, Sureste y Norte. Los ejes que quedan sin ninguna influencia de actividades son Oeste y Noroeste.

En donde existen, hoy en día, más confluencia de actividades corresponde a las calles Soportales de la Herrería, Manuel Quiroga, Don Gonzalo, Plaza de Curros Enríquez, Conde de San Román, Alhóndiga, Michelena, Plaza de la Peregrina, Benito Corbal y Cobián Roffignac. En otras calles existen actividades comerciales, pero se posicionan en el segundo plano como ocurre con la Calle Real, que está perdiendo un poco de peso como balanza a este tipo de

economía. Esto mismo le acontece al eje principal comercial de las calles Don Gonzalo y César Boente, en donde se perdió la mitad de actividad de esta zona. Otra calle que está perdiendo actividad comercial es Sarmiento, las plazas de la Verdura y de la Leña forman la perpendicular a esta calle. El resto del territorio se encuentra con una serie de puntos de dispersión con respecto a la actividad en este capítulo. En las plazas públicas de intramuros ya no se realiza ninguna actividad comercial como en décadas anteriores, como acontecía en la plaza de Méndez Núñez, denominada antiguamente como Plaza de las Gallinas. También hay que destacar las plazas de la Leña y de la Verdura, en las que se vendían los artículos que las denominan.

Hoy en día, la única actividad comercial que perdura hasta ahora es la venta ambulante denominada el “Rastro”, que transcurre todos los domingos en la Calle Sierra destinado a la venta de productos de segunda mano. En esta misma calle, en sábados alternos, se exponen y venden productos ecológicos para los ciudadanos, dicha calle también se utiliza en fechas señaladas para la venta de otros artículos como “La Semana de la Miel” y otros. Todas estas actividades muestran que la sociedad quiere enlazar la unión del Mercado de Abastos con estos eventos y, a su vez, continuar por la extensión del intramuros.

Culturales



Fig. 94. Plano de actividad de cultura en planta baja.

En el perímetro de intramuros destaca la zona B, situada al Este, entre las calles Padre Amoedo y Sarmiento, donde se ubica el Sexto Edificio del Museo Provincial de Pontevedra. En la zona A de intramuros no existe ninguna actividad cultural, pero la más relevante, con diferencia a las otras zonas, es la zona D, destacada por las calles Pasantería, Naranjo y Juan Novás Guillén, en donde se sitúan una serie edificios destinados para el Museo Provincial de Pontevedra. En la zona C destacan las calles Filiberto y Tetuán, en donde se ubica el Teatro Principal y el Liceo Casino de Pontevedra. En la Plaza de Curros Enríquez destaca el Casino Mercantil e Industrial.

Educativas

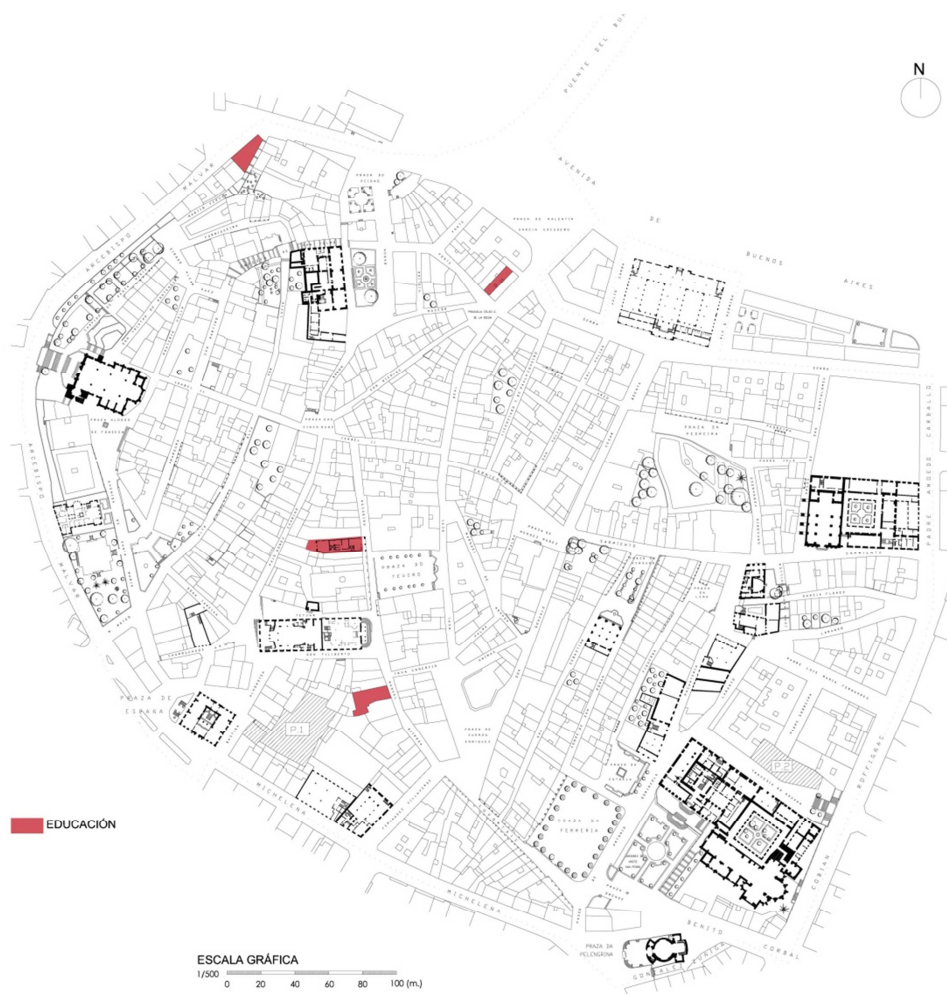


Fig. 95. Plano de actividad de educación en planta baja.

En el Noroeste del perímetro de intramuros existe solo una actividad de educación, en la zona A, destinada a guardería, y en el resto del perímetro hay una nula actividad educativa. La zona C cuenta con dos actividades educativas, una academia en la Calle *Manuel Quiroga* y el Colegio San José en la Calle Princesa. En la zona A Noroeste, hay una academia de idiomas en la Calle Puente. En la zona B y D es nula esta actividad.

Hosteleros



Fig. 96. Plano de actividad de hostelería en planta baja.

En intramuros esta actividad de ocio es muy característica, en casi todo el territorio siempre se refiere a los locales que ejercen acción de hostelería tanto de bar como de restaurante. En este caso se hace una lectura de intramuros en la que se ve una invasión de este movimiento tanto en la ocupación del urbanismo como en la mancha urbana. En el perímetro de intramuros se visualiza, hoy en día, en la parte Norte (Calle Sierra) en donde están instalados tres bares y dos restaurantes, el Sur solo dispone de tres bares correspondientes a la Calle Michelena, en el lado Este (Calle Cobián Roffignac) no se localiza ninguno, en cambio, en el lado Oeste (Calle Arcebispo Malvar) se encuentran dos bares. Existe una clara extensión de esta actividad por el centro del intramuros que forma un eje principal definido y empieza desde la Calle Alta, atraviesa y transcurre por la Calle Paio Gómez Charino, cruza por la Plaza de Teucro, Calle Marqués de Aranda/Palma y confluyen en las plazas de la Verdura y de la Leña. Este eje es considerado relevante por la movilidad de personas que transcurren por esta franja. En ésta se encuentra casi la totalidad de los pubs que se abren por la noche, aunque algunos se encuentran dispersos a este eje y se sitúan en otras calles como San Xulián, Isabel II y Puente. Este eje causa la mayor movilidad nocturna por el atrayente de los establecimientos de hostelería y por ser una zona de combinación entre pubs, bares de tapas y restaurantes, lo que conlleva a esta movilidad, a la atracción de la sociedad a estos puntos de confluencia.



Fig. 97 y fig. 98. Plaza de la Verdura y Plaza de Curros Enríquez.

La apropiación de la edificación urbana de esta actividad de ocio recorre las zonas de las calles Dona Teresa, Payo Gómez Charino, Tetuán, Princesa, Isabel II, Plaza de Teucro, Real, Plaza Marqués de Aranda, Plaza de Méndez Núñez, Plaza de Curros Enríquez, Sarmiento, Plaza de la Verdura, Plaza de la Leña, García Flores y Padre Luis María Fernández. Esto muestra la importancia que está consiguiendo que los locales de las edificaciones del intramuros cambien los hábitos sociales a través de la peatonalización instalada. Surge un proceso de movilidad de las personas que circulan por ese lugar de recreo, en cambio, algunas zonas de actividades comerciales sufren estas invasiones de ocio.

Hoy en día intramuros cuenta con dos pensiones situadas en el Sur del territorio en la Calle Alta, una casa de huéspedes en la Calle Amargura y se está rehabilitando un hostel en la esquina de la Calle Amargura con la Avenida de Santa María. Existen dos hoteles de 2 estrellas, uno de ellos está en el centro del núcleo urbano en la Calle Real y el otro en el centro Este, en la Calle Sarmiento, situado entre la Plaza de Leña y la Plaza de la Verdura. En la Avenida de Santa María se sitúa un sanatorio privado para dar cobijo a las personas que lo necesiten. En este apartado se introduce también el turismo que está estrechamente relacionado con intramuros. En primer lugar, por poseer edificios relevantes religiosos como el Santuario de la Virgen Peregrina, El Convento de San Francisco, la Real Basílica Menor de Santa María, la Capilla del Nazareno, el Santuario de las Apariciones, la Iglesia de San Francisco y la Iglesia de San Bartolomé. Esto es un foco de atracción para los visitantes y cuenta, en el centro del intramuros, con el percurso del Camino Portugués. Además, consta de edificios y lugares singulares públicos como la Casa Consistorial-Conjunto escultórico El Fiel Contraste, el Centro de Interpretación de las Torres Arzobispales (CITA), el Palacete de Mendoza, el Teatro Principal, el Liceo Casino, la Casa de las Campanas y el Museo de Pontevedra Sexto Edificio. Tanto las plazas como las edificaciones singulares son atractivos para el desarrollo de la movilidad de las personas, pero los usuarios se mueven, como se comentó anteriormente, por un eje social atractivo o absorbido por las actividades de ocio que transitan en las zonas.

Religiosas



Fig. 99. Plano de actividades religiosas en planta baja.

En el perímetro de intramuros la zona C está comprendida por la Basílica de Santa María La Mayor, la zona D está compuesta por la Iglesia de la Peregrina y la Iglesia y Convento del San Francisco y en el resto de las zonas del perímetro no existe ningún inmueble religioso. En el intramuros destaca el Santuario de las Apariciones en la zona A; en la zona B destaca la Iglesia de San Bartolomé en la Calle Sarmiento; en la zona C destaca la Capilla de las Ánimas en la Calle Ánimas, y la Capilla del Nazareno en la calle Tetúan; la zona C es la tiene mayor capacidad religiosa por los inmuebles implantados.



Fig. 100. Basílica de Santa María.



Fig. 101. Convento de San Francisco.



Fig. 102. Capilla de la Peregrina.

Salud



Fig. 103. Plano de actividades de salud en planta baja.

En este caso, tanto en el perímetro como en el intramuros, destaca la zona C, ya que soporta la única clínica médica en la Avenida de Santa María, aunque hoy en día se está rehabilitando en la Calle Don Gonzalo una residencia para personas de avanzada edad, correspondiendo a esta misma zona C.

Servicios

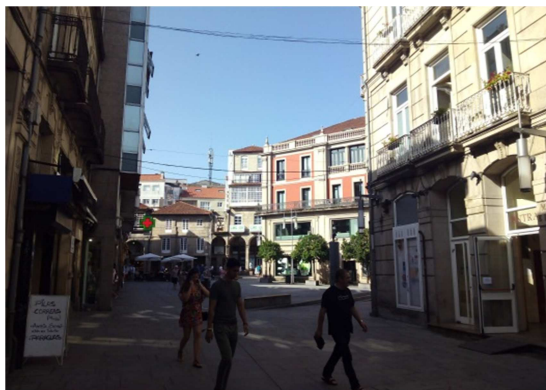


Fig. 104. Calle Don Gonzalo.



Fig. 105. Calle Fernández Villaverde.



Fig. 106. Plano de actividades de servicios en planta baja.

El perímetro de intramuros no tiene ningún tipo de servicio. En la zona A destacan, en la calle Real, dos servicios: un banco y una farmacia. En la zona C destaca una farmacia en la Plaza de Curros Enríquez, y una farmacia y un banco en la Calle Fernández Villaverde.

Sin actividad o uso

El perímetro de intramuros, en la zona Norte, cuenta con siete puntos sin uso que transcurren por la Calle Sierra y la Plaza de Valentín García Escudero. Estas zonas, por estar en cercanías al Mercado de Abastos, muestran un punto de decadencia socio-económico actualmente. El lado del perímetro Este cuenta con un punto sin uso en la Calle Cobián Roffignac, en cambio, en el perímetro de la Calle Michelena hay seis puntos sin actividad, pero en este percurso la movilidad de las personas es abundante por ser un eje funcional económico arraigado a intramuros. Hoy en día hay más movilidad de tránsito de personas a pie que en vehículo en la Calle Michelena.



Fig. 107. Plano sin actividad o uso en planta baja.

En el interior de intramuros no existen polos muy fuertes o débiles porque la dispersión de las actividades sin usos está por el territorio, excepto dos polos casi fuertes como en la Calle Puente y en la Plaza de Valentín García Escudero. Otra zona es en la Calle Sierra, al lado del Museo Provincial (Sexto Edificio) donde las actividades casi no existen, es decir, se anularon del lugar. Este síntoma es por estar en las cercanías del Mercado de Abastos y ser un reflejo del mismo. Paralela a la Calle Pasantería se encuentra la Calle Naranjo, en donde no hay casi ninguna actividad, sólo en la zona del Museo de Pontevedra.

Vacío o ruina

En el perímetro de intramuros no existe ninguna edificación arruinada excepto dos casas, una de ellas situada en la Calle Michelena y otra en los Soportales de la Herrería, estos dos inmuebles sufrieron un accidente eléctrico que provocó su calcinación en el año 2016. El vacío o arruinado de los inmuebles se produce salpicado por todo el interior de intramuros en una serie de zonas, en las calles Princesa, Isabel II, Barón y Filiberto existen puntos casi relevantes, donde la mayoría de los inmuebles están constituidos sólo por la fachada y completamente vacíos, aunque alguno de ellos mantiene la cubierta pero con su deterioro se considera como arruinado.



Fig. 108. Plano de vacío o ruina en planta baja.

El factor más relevante es el eje comercial de la Calle César Boente, la mitad de la zona se encuentra en ruina, dicho eje era la matriz económica social del Mercado de Abastos y la comunicación con él. Estos inmuebles son pazos con fincas interiores conectados con la Plaza de la Pedreira, este eje fundamental para el Mercado de Abastos está decaído económica, social y urbanísticamente en la actualidad. En el 2002 era un eje relevante tanto económico como social. Cabe nombrar un inmueble importante, hoy en día en construcción, situado en la Calle Don Gonzalo, que es la continuidad de la Calle César Boente, éste consta de tres plantas de 700 m² cada una y será destinado como centro de día para personas mayores. Esto revitalizará la zona de ubicación y su envolvente.

Vivienda

En cuanto esta actividad, en la mayor parte del perímetro del intramuros casi no se encuentra ningún bajo para uso exclusivo de vivienda. En este caso, la expansión y mayor número de manchas habitacionales transcurre en el lado Oeste y Noroeste del intramuros; tanto en el Norte y como en el Sur existen puntos saltados de esta actividad y muy dispersos

por casi todo el territorio de intramuros; excepto en la zona Este, donde concurre un núcleo fuerte al lado de la Iglesia de San Bartolomé y se encuentra entre las calles Gregorio Fernández y Padre Isla. Por el centro de intramuros esta actividad casi pierde intensidad en el encuentro de las calles Don Gonzalo, Real y Manuel Quiroga.



Fig. 109. Plano de actividades de vivienda en planta baja.

Hay un 20%, en todo el territorio de intramuros, de ocupación de viviendas en las plantas bajas de los edificios. Esto puede ser un factor para conocer la comunicación entre la relación de la vivienda y el espacio urbano social, es decir, la comunicación directa que tiene con la vía pública se puede interpretar como una ligera apropiación de espacio y de actividades.

4.4.4. ACTIVIDADES EN LA PLANTA PRIMERA DE LAS EDIFICACIONES DE INTRAMUROS

Administrativas

En el Norte y Este se sitúa la zona B, en donde sólo destaca la administración destinada al Consejo Regulador del Vino de la Denominación de Origen Rías Bajas, ésta se sitúa dentro del Pazo de Mugartegui en la Plaza de la Pedreira; en el Norte y Oeste se sitúa la zona A, en

donde sólo destaca una administración ubicada entre la Calle Barón, la Calle San Telmo y la Plaza del Peirao, dicho inmueble es la sede del Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Pontevedra.



Fig. 110. Plano de actividades administrativas en primera planta.

En el Sur-Este, la zona D, en la Plaza de la Verdura se sitúa el inmueble denominado la Casa de la Luz destinado para la Casa del Turista. En la Calle Pasertería, con esquina con la Plaza de la Estrella, destinado a oficinas de sindicatos como C.C.O.O. y C.I.G. En el paseo de Antonio Odriozola se sitúa el inmueble de la antigua Hacienda Pública; en el Sur y Oeste se sitúa la zona C donde destacan seis inmuebles, en el perímetro del intramuros se localizan los siguientes inmuebles administrativos: en la Plaza de España el Ayuntamiento de Pontevedra, punto de conexión con el intramuros; en la Calle Michelena el edificio de la Alcaldía de Pontevedra y su lado la oficina de Extranjería de Pontevedra; en la Avenida de Santa María se ubica el Palacete de Mendoza que funciona como Oficina de Turismo del O.A.L. Turismo Rías Bajas. En el intramuros: se sitúan en la calle Churruchaos las oficinas de Cultura y de los técnicos del Ayuntamiento de Pontevedra; entre las calles Alhóndiga y Filiberto se sitúa el edificio denominado A Casa das Campás destinado a la sede pontevedresa del Rectorado de la Universidad.

Comerciales



Fig. 111. Plano de actividades comerciales en primera planta.

En este apartado se contemplan todas las actividades comerciales excepto las de hostelería. Se produce una agrupación de mancha de actividades que se desarrollan en un punto de partida, la Avenida de Santa María, y transcurren por las calles Alhóndiga, Michelena, Fernández Villaverde, Manuel Quiroga, Plaza de Curros Enríquez, Palma, Soportales de la Herrería, Don Gonzalo y Plaza de la Herrería. Existen dos puntos de actividades orientadas al Norte, una academia de idiomas se encuentra en la Calle Ponte y una guardería situada en la Calle Arcebispo Malvar, esto nos muestra que la movilidad de personas selecciona unos lugares concretos para actividades en la primera planta. El resto de las edificaciones en intramuros pierden objetividad para ejercer una actividad en esta planta, pero cabe destacar la relevancia de la extensión de los edificios públicos que ocupa un territorio importante en intramuros.



Fig. 112. Calle Manuel Quiroga.

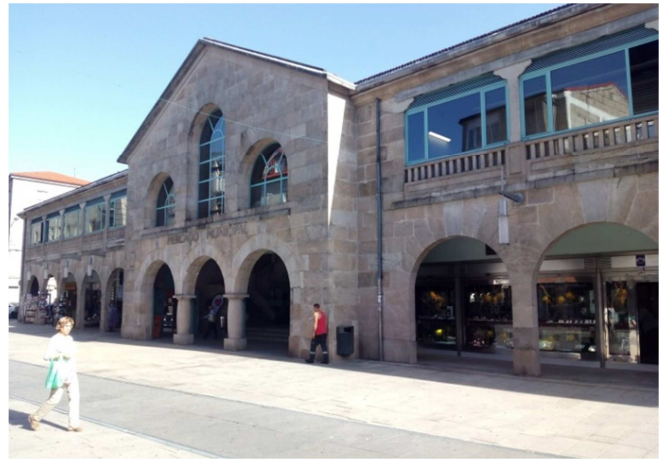


Fig. 113. Calle Sierra, fachada principal de la Plaza de Abastos.

Culturales

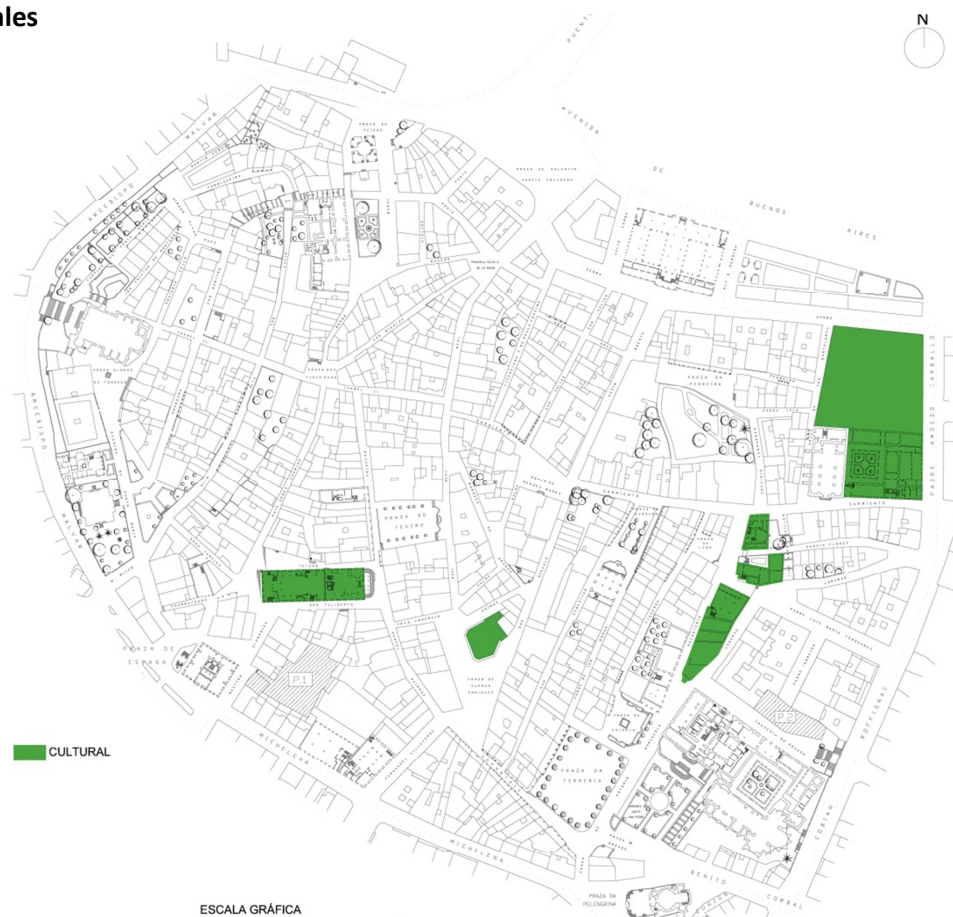


Fig. 114. Plano de actividades culturales en primera planta.

En el perímetro de intramuros destaca la zona B, situada al Este entre las calles Padre Amoedo y Sarmiento, en donde se ubica el Sexto Edificio del Museo Provincial de Pontevedra. En el intramuros la zona más relevante es la zona D, con diferencia a las otras zonas, en la que destacan las calles Pasantería, Naranjo y Juan Novás Guillén, donde se sitúa una serie de edificios destinados para el Museo Provincial de Pontevedra. En la zona C destacan las calles Filiberto y Tetuán, en donde se ubican el Teatro Principal y el Liceo Casino de

Pontevedra, en la Plaza de Curros Enríquez destaca el Casino Mercantil e Industrial. Y por último, en la zona A no existe ninguna actividad cultural.



Fig. 115. Calles Pasantería y Naranjo.



Fig. 116. Calle Padre Amodeo.



Fig. 117. Casino Mercantil e Industrial.

Educativas



Fig. 118. Plano de actividades educativas en primera planta.

En el Noroeste del perímetro intramuros surge solo una actividad de educación en la zona A, destinada a guardería, y en el resto del perímetro hay una nula actividad educativa. En el intramuros: la zona C cuenta con seis actividades educativas: la Calle Manuel Quiroga tiene una academia global, en la Calle Princesa está el Colegio San José, la Calle Fernández

Villaverde tiene una academia de idiomas, la Calle Palma una academia de Música, en la Calle Don Gonzalo se sitúa el Colegio Los Cerezos y, por último, en la Plaza de Méndez Núñez se implantó el Centro de Méndez Núñez de la Asociación Virgen de la O; en la zona A, Noroeste, existe una academia de idiomas en la Calle Puente y en las zonas B y D son nulas estas actividades. Según el esquema representativo existe un equilibrio de esta actividad territorial en intramuros.

Hosteleras



Fig. 119. Plano de actividades de hostelería en primera planta.

En esta circunstancia ocurre todo lo contrario que en el caso de situarse en planta baja, es decir, existe una dispersión de foco de estas actividades desperdigadas por el centro de intramuros y en las siguientes calles: Paio Gómez Charino, Alta, Princesa, Real, Plaza de Orense, Plaza de las Cinco Calles y la Plaza de la Leña, lo que demuestra que estas actividades en altura no tienen un reclamo tan llamativo como en planta baja. Pero tanto en la Calle Alta como en la Plaza de la Leña existe un flujo de personas añadido y primordial para estas zonas de actividades, algunos establecimientos de doble altura resultan apropiados y son reclamo de lo sociocultural para su uso lúdico, como sucede con la cafetería Savoy, situada en la Plaza de Orense. Por el perímetro del intramuros no se encuentra ningún establecimiento de estas actividades. Se localizan tres pensiones en la Avenida de Santa María, una casa de huéspedes

en la Calle Amargura y dos hostales, uno en la Calle Real y otro en la Calle Sarmiento, éste último haciendo esquina con la Plaza de la Leña y la Plaza de la Verdura. Actualmente la zona Norte no consta de ningún establecimiento similar a los nombrados anteriormente.

Religiosas

Tanto el perímetro como el intramuros carecen de actividad religiosa en la planta primera.

Salud

En este caso, tanto en el perímetro como en el intramuros, destaca la zona C, ya que soporta la única clínica médica en la Avenida de Santa María, aunque hoy en día se está rehabilitando en la Calle Don Gonzalo una residencia para personas de avanzada edad, correspondiendo a esta misma zona C.



Fig. 120. Plano de actividades de salud en primera planta.

Servicios

Tanto el perímetro como el intramuros no tienen ningún tipo de servicio en primera planta en las distintas zonas A, B, C y D.

Sin actividad o uso

En el perímetro se hallan solo inmuebles en la zona Sur, que transcurre por la Calle Michelena, y otro en la zona Noroeste, y en el resto de las orientaciones no se encuentra ningún edificio sin actividad, sea público o privado. Por el interior de intramuros radica una dispersión de estos inmuebles en la mayoría de las calles o plazas, en este caso se sitúan estos edificios por las principales y secundarias calles de este territorio.



Fig. 121. Plano sin actividad o uso en primera planta.

Vacío o ruina

No se encuentra ningún inmueble vacío o ruina por el perímetro de intramuros, tan solo existe un edificio que sufrió un incendio en el año 2016, situado en la Calle Michelena. Por el contrario, en el interior de intramuros existen polos o zonas afectadas por la causa de vacío o en ruina, uno de ellos es la zona del Pazo de Mugartegui, en donde más de la mitad de los inmuebles están en el proceso de ruina. Otros polos son las zonas de las calles Barón, Isabel II, Filiberto, Platería Vieja y César Boente. Estos espacios tienen una débil economía social por el deterioro de los inmuebles y su mal estado.

Vivienda

El perímetro de intramuros está constituido en su totalidad por el uso habitacional menos en aquellas zonas o partes que contengan edificios públicos. Las zonas con más apogeo de residentes en el intramuros son la zona Norte, Noroeste y Este, ocupando casi todos los inmuebles para el uso habitacional, en cambio, existe un ligero abandono habitacional en el Sur y en el centro de intramuros, en la Calle Don Gonzalo. En la zona Noroeste, en la calle Barón solo existe la mitad del uso habitacional. Se puede interpretar el interior intramuros casi como una consolidación habitacional en global, excepto algunas zonas que necesitan de cierto empuje económico, social o cultural.

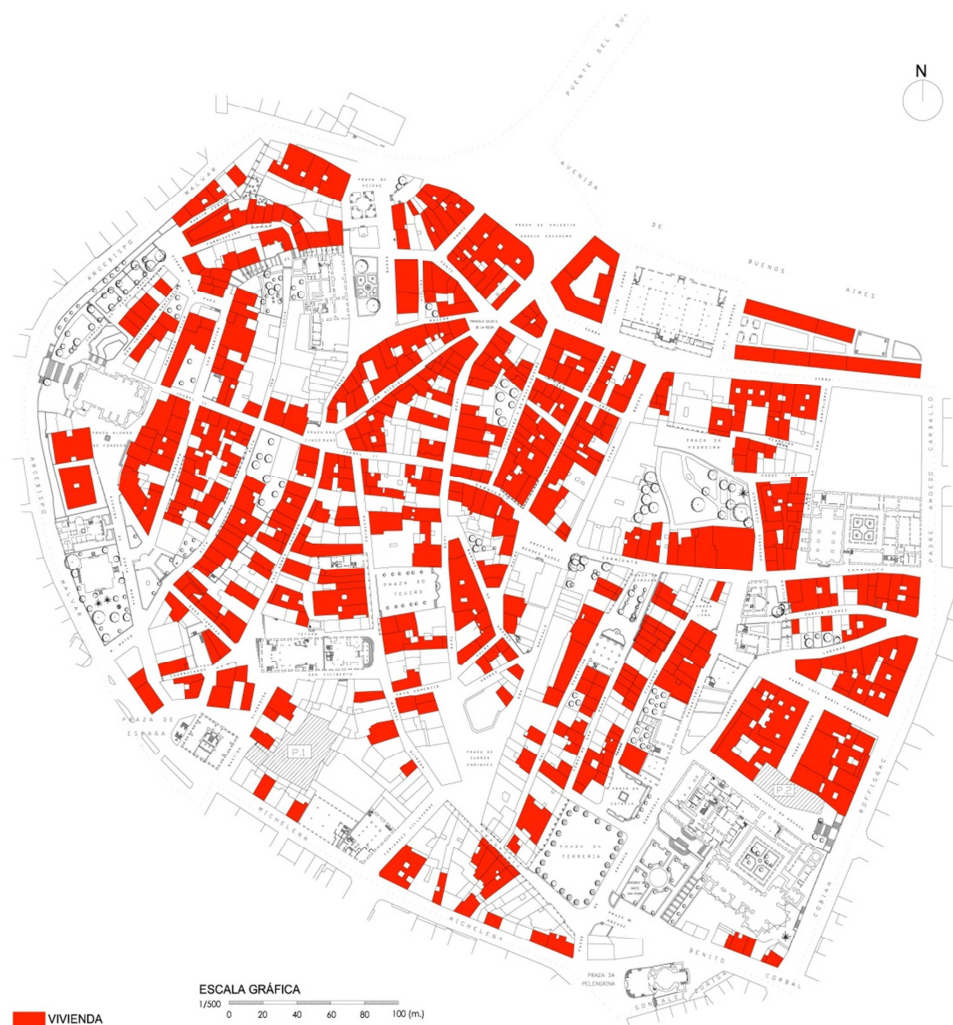


Fig. 126. Plano de actividades de vivienda en planta primera.

4.4.5. SÍNTESIS ANALÍTICA DE ACTIVIDADES EN EDIFICACIÓN DE PLANTA BAJA

Se analizan todas las actividades socioeconómicas del intramuros de Pontevedra. Se dividió el intramuros en cuatro zonas definidas por dos ejes principales desde Norte a Sur y Este a Oeste, utilizando las vías de la estructura urbana existente como separadores de las zonas. Fue fragmentado por: el eje Norte-Sur que corresponde a las calles Fernández Villaverde, Plaza de Curros Enríquez, Real y Plaza de Celso García de la Riega hasta llegar al Puente del Burgo; y el eje Este-Oeste que transcurre por las calles Padre Sarmiento, Plaza de Méndez Núñez, Isabel II y Plaza de las Cinco Calles hasta llegar a la Basílica de Santa María La Mayor.

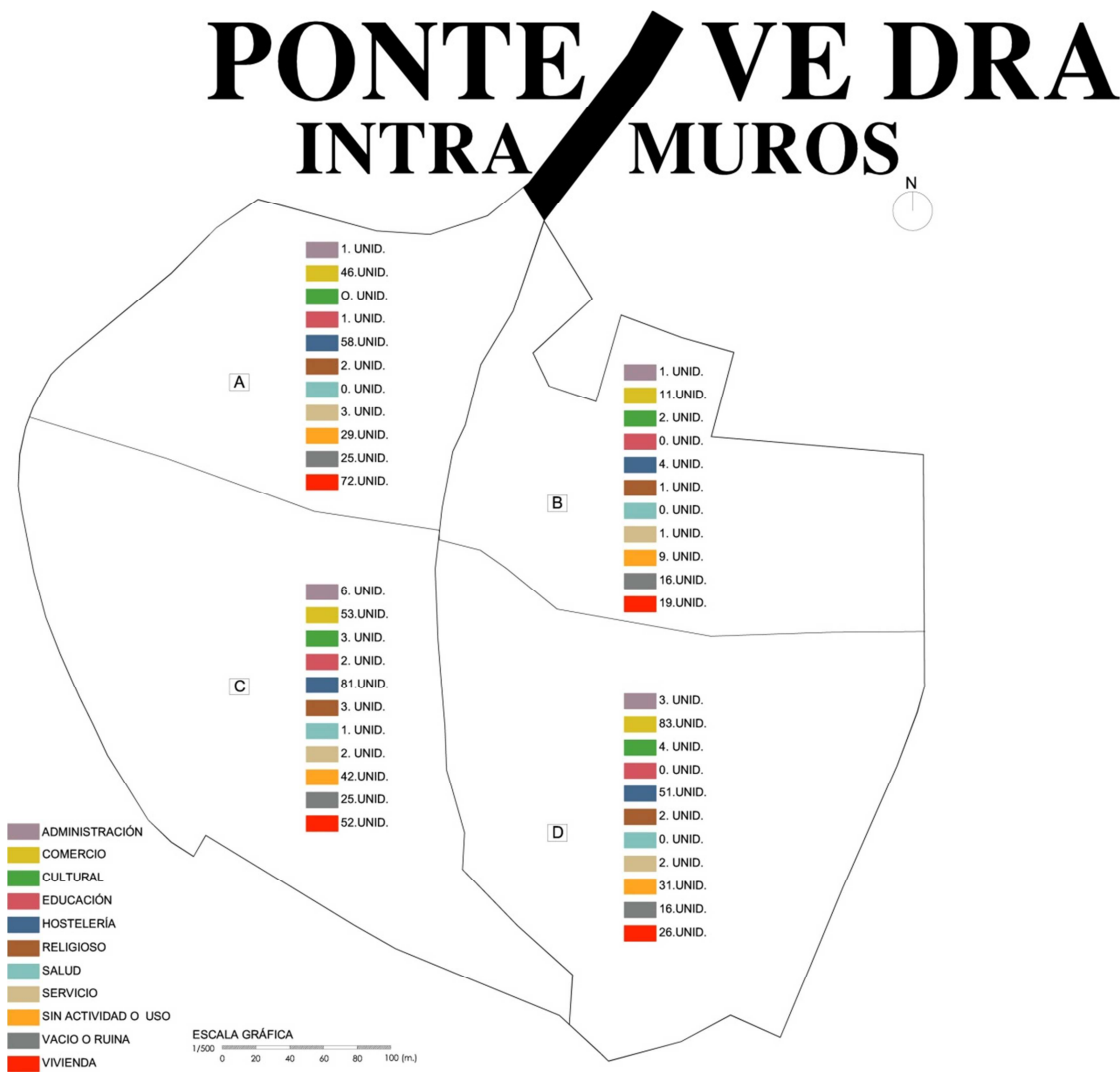


Fig. 127. Mapa síntesis de actividades en planta baja.

El mapa presenta muestra de las cuatro zonas divididas en intramuros para el estudio de las distintas actividades. A rasgos generales, expone las diferencias tipológicas de usos de cada zona y las cantidades de cada una de ellas.

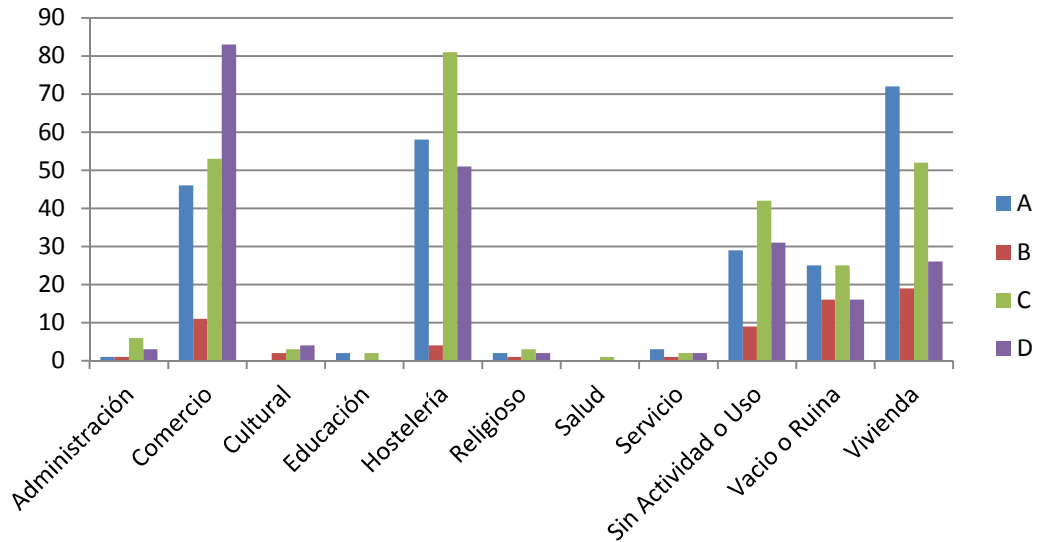
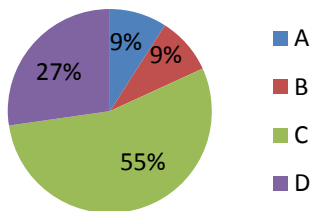


Fig. 128. Gráfica de actividades en planta baja.

Este gráfico representa las distintas actividades en intramuros con las zonas divididas por los términos A, B, C y D. Se realiza una representación de las mismas actividades con las distintas zonas para observar las diferencias de posicionamientos actuales en cuanto a la funcionalidad de las tipologías de usos que son los siguientes: Administración, Comercio, Cultural, Educación, Hostelería, Religioso, Salud, Servicio, Sin actividad o Uso, Vacío o Ruina y Vivienda.

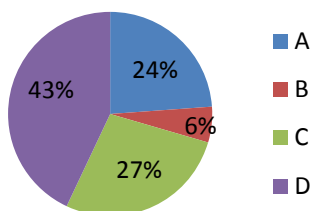
Administración



A rasgos generales, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de administraciones públicas que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 55% del territorio de intramuros de ocupación, la zona D tiene un 27% de ocupación y la zona A y B tiene un 9% respectivamente.

Fig. 129. Gráfica de actividades de administración en planta baja.

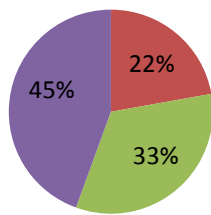
Comercio



En este apartado, la zona D destaca con una mayor ocupación de actividades de comercio que las zonas de A, B y C. La zona D tiene un 43% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C tiene un 27% de ocupación, la zona A tiene 24% y B un 6%.

Fig. 130. Gráfica de actividades de comercio en planta baja.

Cultural

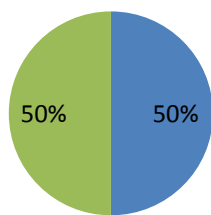


- A
- B
- C
- D

A rasgos capítulo, la zona D destaca con una mayor ocupación de actividades de comercio que las zonas de A, B y C. La zona D tiene un 45% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C tiene un 33% de ocupación, la zona A tiene un 0% y la B un 22%.

Fig. 131. Gráfica de actividades culturales en planta baja.

Educación

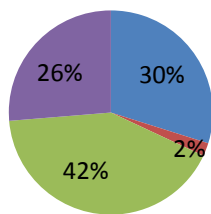


- A
- B
- C
- D

En general, la zona A y C destaca con una igual ocupación de actividades de educación en cambio las zonas B y D no existe ninguna actividad en esas zonas.

Fig. 132. Gráfica de actividades de educación en planta baja.

Hostelería

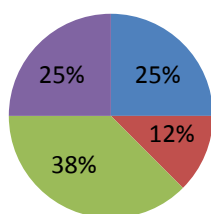


- A
- B
- C
- D

En esta sección, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de hostelería que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 42% del territorio de intramuros de ocupación, la zona A tiene un 30% de ocupación, la zona D tiene un 26% y B un 2%.

Fig. 133. Gráfica de actividades de hostelería en planta baja.

Religioso

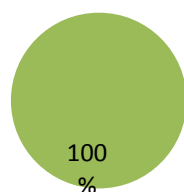


- A
- B
- C
- D

En esta parte, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de hostelería que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 38% del territorio de intramuros de ocupación, la zona A y D tiene un 25% de ocupación de actividad respectivamente y la zona B tiene un 12%.

Fig. 134. Gráfica de actividades religiosas en planta baja.

Salud

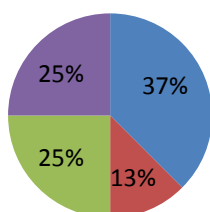


- A
- B
- C
- D

A rasgos generales, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades que las zonas de A, B y D, porque no disponen de ninguna actividad.

Fig. 135. Gráfica de actividades de salud en planta baja.

Servicios

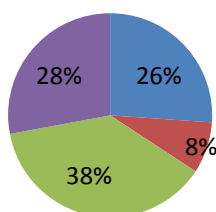


- A
- B
- C
- D

En este capítulo, la zona A destaca con una mayor ocupación de actividades de Servicios que las zonas de B,C y D. La zona A tiene un 37% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C y D tiene un 25% de ocupación de actividad respectivamente y la zona B tiene un 13%.

Fig. 136. Gráfica de actividades de servicios en planta baja.

Sin Actividad o Uso

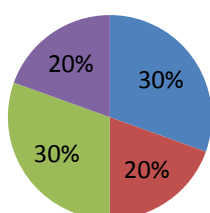


- A
- B
- C
- D

En esta parte, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de hostelería que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 38% del territorio de intramuros de ocupación, la zona D tiene un 28%, la zona A tiene un 26% de ocupación de actividad y la zona B tiene un 8%.

Fig. 137. Gráfica sin actividad o uso en planta baja.

Vacio o Ruina

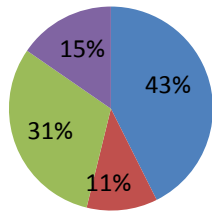


- A
- B
- C
- D

A rasgos generales la zona A y C, tiene un 30% respectivamente. La zona B y D tiene un 20% respectivamente de ocupación de actividades vacías o edificios en ruinas.

Fig. 138. Gráfica vacío o ruina en planta baja.

Vivienda



En esta sección, la zona A destaca con una mayor ocupación de actividades de hostelería que las zonas de B, C y D. La zona A tiene un 43% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C tiene 31% , la zona D tiene un 15% de ocupación de actividad y la zona B tiene 11%.

Fig. 139. Gráfica de actividad de vivienda en planta baja.

4.4.6. SÍNTESIS ANALÍTICA DE ACTIVIDADES EN EDIFICACIÓN DE PLANTA PRIMERA

Se analiza todas las actividades socioeconómicas del intramuros de Pontevedra. Se dividió el intramuros en cuatro zonas definidas por dos ejes principales desde Norte a Sur y Este a Oeste. Utilizando las vías de la estructura urbana existente como separadores de las zonas.

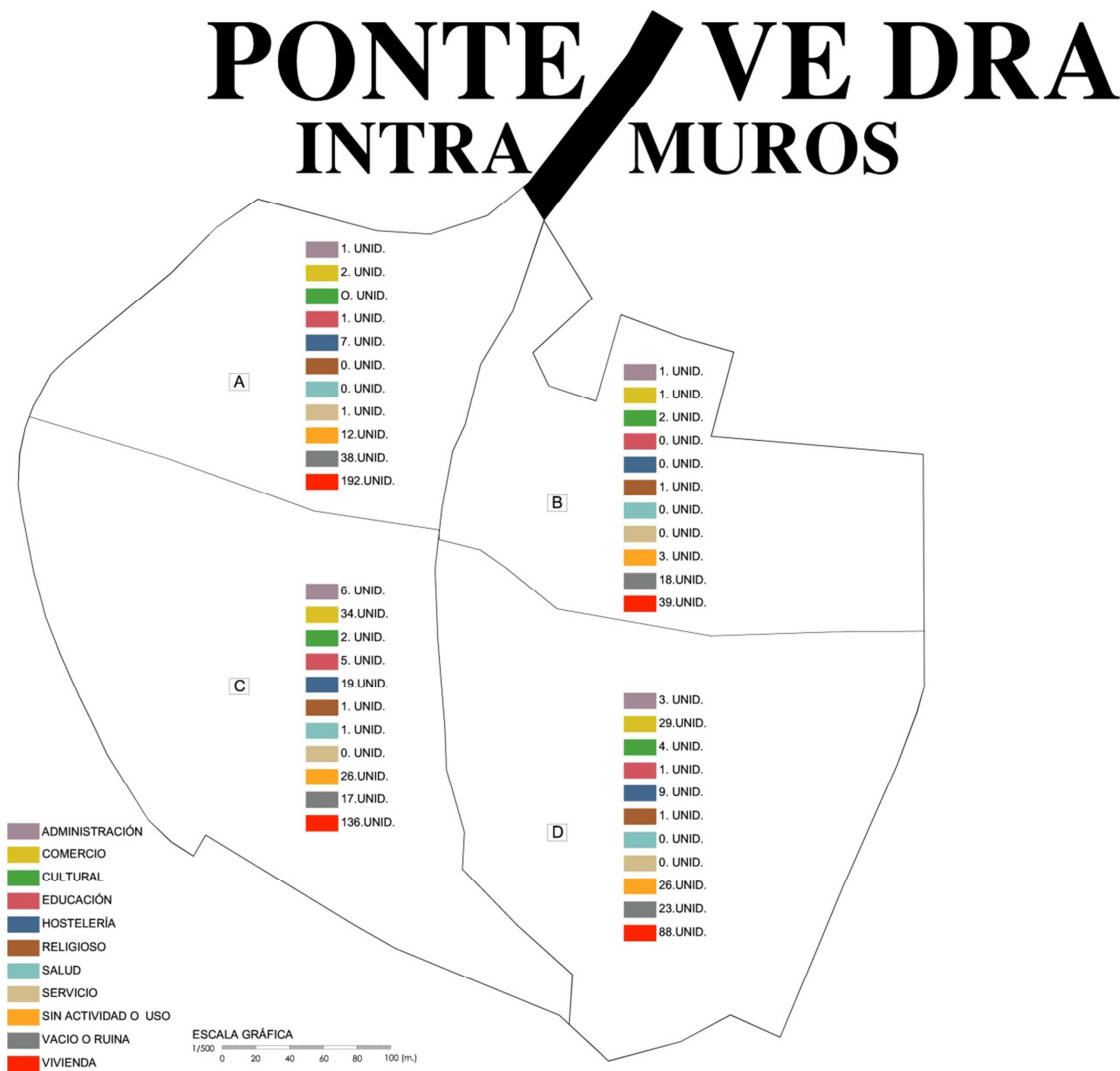


Fig. 140. Mapa síntesis de actividades en primera planta.

Fue fragmentada, por un lado, por el eje Norte-Sur que son por las calles Fernández Villaverde, Plaza de Curros Enríquez, Real y Plaza de Celso García de la Riega hasta llegar al Puente del Burgo. El eje de Este a Oeste transcurre por las calles Padre Sarmiento, Plaza de Méndez Núñez, Isabel II y Plaza de las Cinco Calles hasta llegar a la Basílica de Santa María La Mayor.

El mapa presenta muestra de las cuatro zonas divididas en intramuros para el estudio de las distintas actividades. A rasgos generales, expone las diferencias tipológicas de usos de cada zona y las cantidades de cada una de ellas.

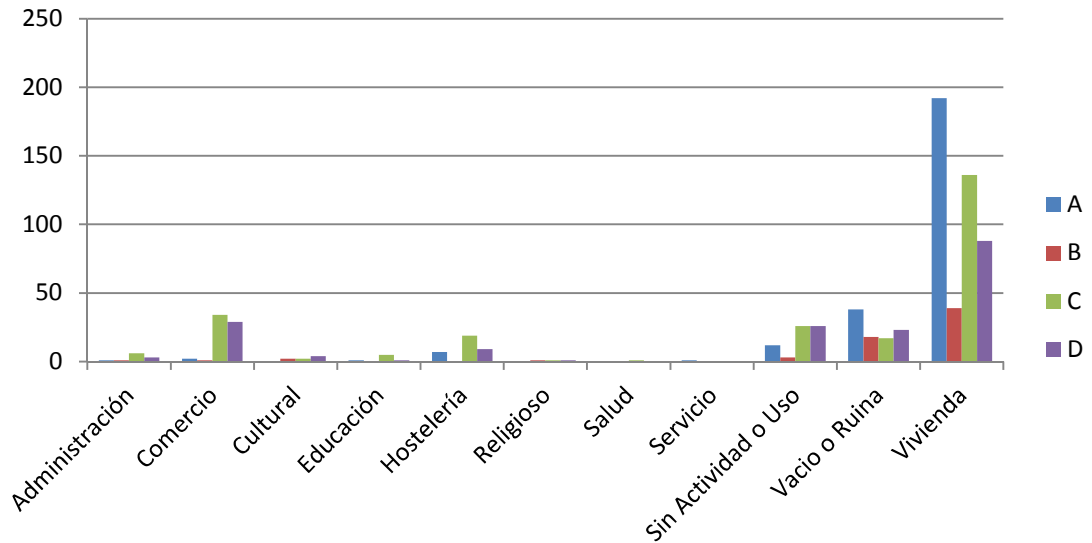
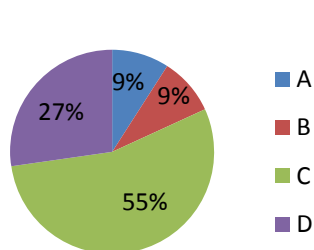


Fig. 141. Gráfica de actividades en primera planta.

Este gráfico representa las distintas actividades en intramuros con las zonas divididas por los términos A, B, C y D. Se realiza una representación de las mismas actividades con las distintas zonas para observar las diferencias de posicionamientos actuales en cuanto a la funcionalidad de las tipologías de usos que son los siguientes: Administración, Comercio, Cultural, Educación, Hostelería, Religioso, Salud, Servicio, Sin actividad o Uso, Vacío o Ruina y Vivienda.

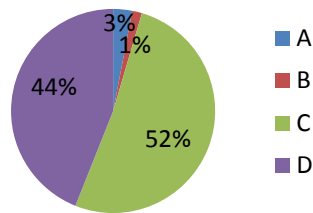
Administración



A rasgos generales, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de administraciones públicas que las zonas de A, B y D. La zona c tiene un 55% del territorio de intramuros de ocupación, la zona D tiene un 27% de ocupación y la zona A y B tiene un 9% respectivamente.

Fig. 142. Gráfica de actividades administrativas en primera planta.

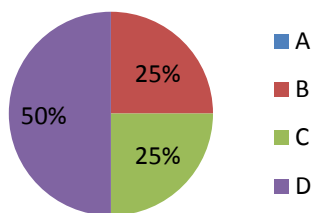
Comercio



En esta sección, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de comercio que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 52% del territorio de intramuros de ocupación, la zona D tiene un 44% de ocupación, la zona A tiene 3% y B un 1%.

Fig. 143. Gráfica de actividades comerciales en primera planta.

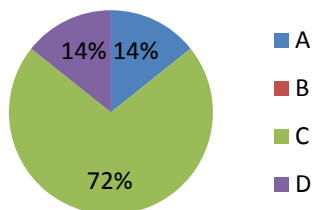
Cultural



En este apartado, la zona D destaca con una mayor ocupación de actividades culturales que las zonas de A, B y C. La zona D tiene un 50% del territorio de intramuros de ocupación, la zona B y C tiene un 25% de ocupación respectivamente y la zona A tiene un 0%.

Fig. 144. Gráfica de actividades culturales en primera planta.

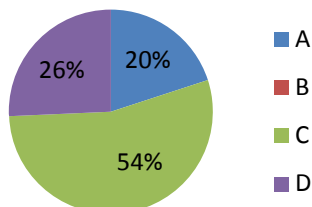
Educación



En general, la zona C destaca con una igual ocupación de actividades de educación. La zona C tiene un 72% de ocupación, la zona A y D tiene 14% respectivamente y en cambio la zona B no existe ninguna actividad en esas zonas.

Fig. 145. Gráfica de actividades educativas en primera planta.

Hostelería



En este apartado, la zona C destaca con una mayor ocupación de actividades de hostelería que las zonas de A, B y D. La zona C tiene un 54% del territorio de intramuros de ocupación, la zona A tiene un 20% de ocupación, la zona D tiene un 26% y B no tiene ninguna actividad hostelera.

Fig. 146. Gráfica de actividades de hostelería en primera planta.

Religioso

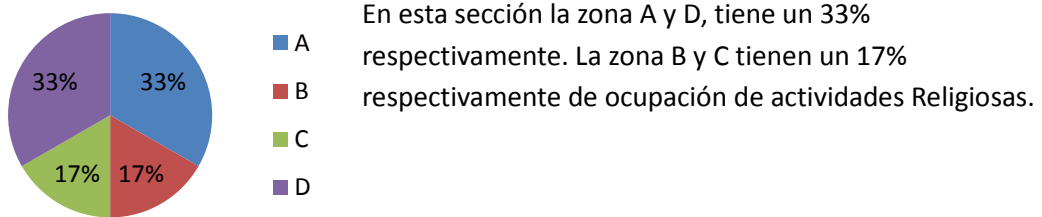


Fig. 147. Gráfica de actividades religiosas en primera planta.

Salud

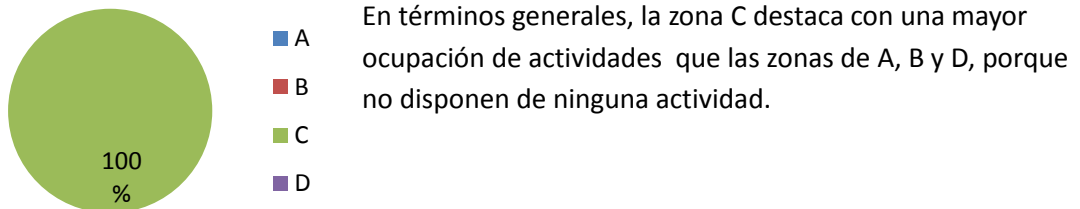


Fig. 148. Gráfica de actividades de salud en primera planta.

Servicios

En este capítulo, en la zona A, B, C y D, no destaca ninguna actividad de servicio.

Sin Actividad o Uso

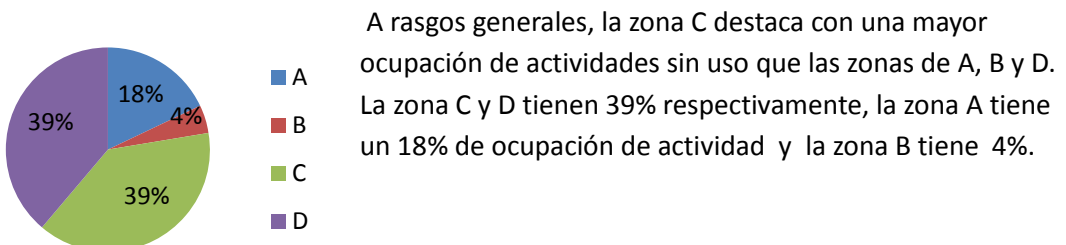
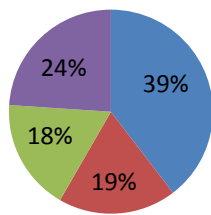


Fig. 149. Gráfica sin actividad o uso en primera planta.

Vacio o Ruina

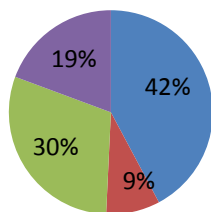


- A
- B
- C
- D

En este capítulo, la zona A destaca con una mayor ocupación de actividades vacías o edificaciones en ruinas, que las zonas de B, C y D. La zona A tiene un 39% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C tiene 18%, la zona D tiene un 24% de ocupación de actividad y la zona B tiene 19%.

Fig. 150. Gráfica vacío o ruina en primera planta.

Vivienda



- A
- B
- C
- D

En este apartado, la zona A destaca con una mayor ocupación de actividades de viviendas que las zonas de B, C y D. La zona A tiene un 42% del territorio de intramuros de ocupación, la zona C tiene 30%, la zona D tiene un 19% de ocupación de actividad y la zona B tiene 9%.

Fig. 151. Gráfica de actividades de vivienda en primera planta.

4.5. SINTAXIS ESPACIAL

La sintaxis espacial se compone de una teoría y un conjunto de herramientas que analizan la configuración del espacio y permite la interpretación del espacio urbano en cuanto a la interconexión de los espacios abiertos. Ésta fue promovida por Bill Hillier y miembros de la Universidad College London a comienzos de 1980, se convirtió en una herramienta de los arquitectos para simular las posibles intenciones sociales en sus diseños y se utilizó como técnica en la planificación urbana para dar distintas soluciones antes de ejecutarla. También Hillier mezcla la vinculación entre lo social y lo espacial pero utiliza el espacio como base habitual (Hillier y Hanson, 1984).

4.5.1. MAPA AXIAL

El mapa axial es la conexión de espacios abiertos a través del conjunto de líneas rectas. Éstas forman la estructura de esqueleto urbano en función de la visión entre puntos y se estudia las propiedades morfológicas. Se da el resultado de un mapa axial y mapa de segmentos. Según la intersección de la línea entre ellas se construirá un esquema de conectividad. A posteriori se basa en las siguientes fases principales: conectividad, integración local, global, profundidad y análisis (Jiang et al., 2000).



Fig. 152. Trazado del mapa axial. Intramuros con su envolvente exterior.

En primer lugar se elaboró el mapa axial del área de intramuros y su envolvente en la ciudad de Pontevedra, verificando las intersecciones entre los ejes. Para la realización este mapa prima la visibilidad como elemento fundamental. Las vías se dividen en tantos tramos de visibilidad según se necesite teniendo en cuenta la diferente forma urbana como las rotondas y las plazas de la limitación de Pontevedra. Esto tendrá un carácter subjetivo y dependerá de los resultados finales. A las plazas de intramuros se le dieron una actuación de transitables como las plazas de la Verdura, la Leña y la Herrería, entre otras. En cambio se adoptó en los soportales de la Herrería como no transitable y se actuó en propia calle, en cambio, en la intersección de la Plaza Méndez Núñez con la Calle Don Gonzalo, donde existe un pequeño túnel de galería, se mantuvo transitable. No se actuó en la zona de la Alameda, en donde están los Jardines de Vicenti y el parque infantil.

Se realizará el análisis particular de intramuros de Pontevedra de su sintaxis espacial para conocer su estructura morfológica espacial y sus puntos relevantes en su territorio. Tanto el intramuros como su envolvente se definieron con 258 líneas axiales en su totalidad.

- **MAPA AXIAL DE CONECTIVIDAD**

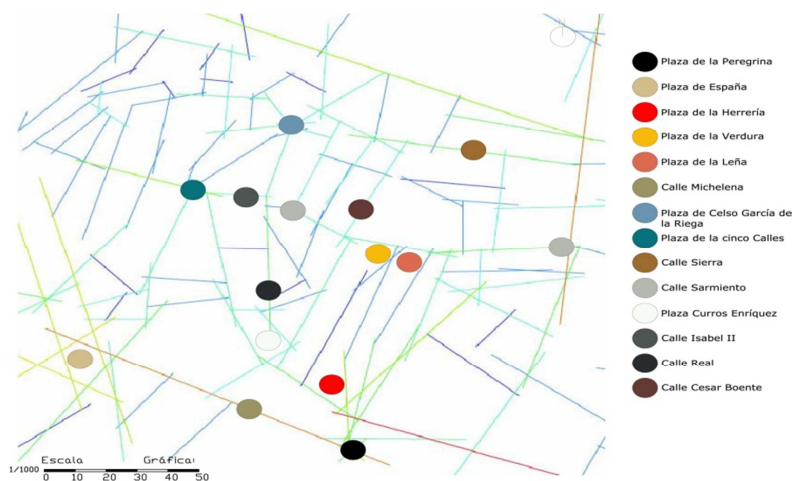


Fig. 153. Localización de vías de intramuros en mapa axial de conectividad.

La conectividad es una medida de ámbito local ya que sólo perjudica a la línea axial involucrada. Existe una relación de medición entre el eje axial y su vecindad. Estas vinculaciones de líneas se pueden cuantificar por los números de nodos conectados directamente (Hanson y Hillier, 1984).

El mapa axial de conectividad en el intramuros de Pontevedra mostrará las distintas conectividades que se establecen tanto dentro del intramuros como en el perímetro del mismo. En este apartado se va a verificar la correlación de las distintas intensidades de conectividad en intramuros de Pontevedra. La mayor conectividad alta en intramuros es destacada en la zona Sur y Este del perímetro de intramuros. En la zona Sur, transcurre por la totalidad de la Calle Michelena, que va desde el inicio de la Plaza de la Peregrina, pasando por la Calle Michelena y llegando a la mitad de la Plaza de España, que casi se relaciona con

la Calle Alameda. También destaca la Plaza de Orense y su continuidad por la Calle Benito Corbal, pero en esta calle traspasa el intramuros. Se extiende hasta el extramuros por la Calle Benito Corbal hasta la Calle Doctor Loureiro Crespo. En la zona Este destaca la Calle Padre Amoedo Carballo que es el límite de intramuros y se extiende al extramuros por el Puesto de Santiago.

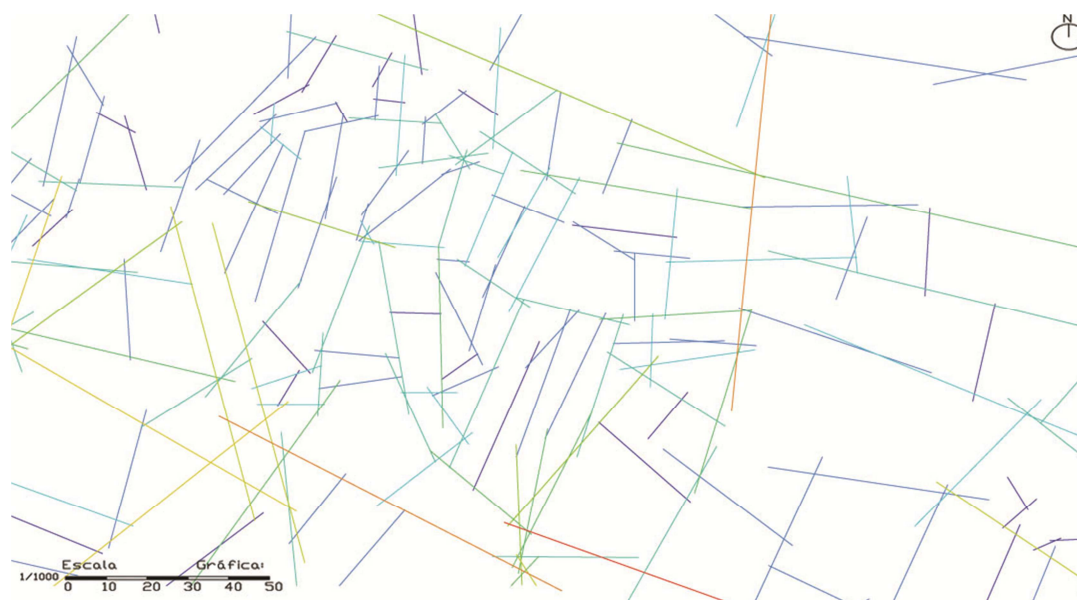


Fig. 154. Mapa axial de conectividad: conectividad alta simbolizada por los colores rojo y naranja, conectividad media por los colores amarillos y verdes, y conectividad baja por los colores azules.

En cuanto a la conectividad media destaca la zona Sureste del perímetro de intramuros que comienza en el extramuros, en las Ruinas de Santo Domingo, pasando por el Parque (Monumento de los Héroes de Ponte Sampaio), cruzando una parte de la Plaza de España y continuando por la Calle Arzobispo Malvar (perímetro Intramuros) hasta la intersección con la Calle Pardo Bazán (extramuros). Por otro lado destaca la zona perímetro intramuros Norte en la Calle Serra, donde está situada la Plaza de Abastos. En el lado Este prima el perímetro de intramuros la Calle Cobián Roffignac que continúa con el intramuros por la Calle Padre Sarmiento. Su recorrido es la mitad de la calle y llega a la zona de la Plaza de La Leña.

En intramuros, la conectividad media surge en la Avenida de Santa María en todo su trayecto, incluyendo la Plaza Alonso de Fonseca hasta llegar a la Plaza de España (extramuros) y continuando por la Calle Alhóndiga, ubicada detrás del Ayuntamiento de Pontevedra. Otra calle está situada en el centro de intramuros, la Calle Isabel II, pero solo el trayecto desde la Plaza de las Cinco Calles hasta la Calle Alfonso de Fonseca, que corresponde a la parte posterior de la Basílica de Santa María la Mayor.

Surge un punto central en la Plaza de la Herrería, que está situada en el perímetro de intramuros. Esta plaza se descompone en tres ramificaciones de líneas hacia intramuros, que consta de los siguientes sitios: el primero de ellos cruza la Plaza de la Herrería hasta llegar al encuentro de la Calle Conde de San Román; otro atraviesa la Plaza de la Herrería y la Plaza de la Estrella hasta encontrarse con la Calle Figueroa; y el último atraviesa el Paseo de Odriozola hasta el encuentro de la Calle Pasantería. Otra línea destacada es la que se inicia desde el

Paseo de Odriozola cruzándose con las tres líneas anteriores mencionadas y atraviesa los Soportales de la Herrería, cruzando por un lateral la Plaza de Curros Enríquez hasta el encuentro de la Calle Manuel Quiroga. La última central de intramuros se inicia en la mitad de la Plaza de Curros Enríquez pasando por la Calle Real hasta llegar a la intersección de la calle Isabel II.

La conectividad baja prima en la zona Norte, Oeste y en la parte central de intramuros. En cambio, la zona Este tiene, casi en todo su territorio, bastante conectividad baja. En la zona Sur destaca la mayor parte la conectividad media y baja. En su extramuros se puede destacar que prima la conectividad baja casi en la mayoría del territorio desarrollado.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encausa su conectividad por las vías de comunicación con un nivel medio de interacción entre ellas, y el perímetro de intramuros consolidó la conectividad con la ampliación de las vías de su perímetro.

• MAPA AXIAL DE INTEGRACIÓN GLOBAL

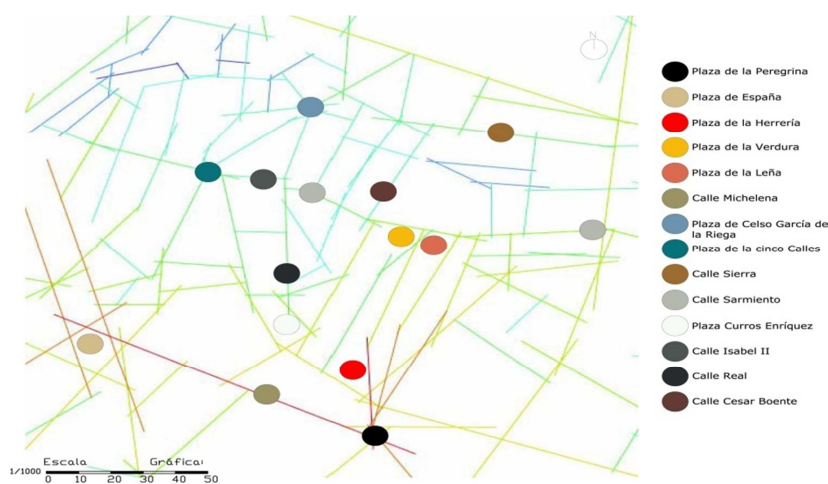


Fig. 155. Localización de vías de intramuros en mapa axial de integración global.

La integración global es la encargada de medir la posición de cada línea con relación al sistema y la integración está muy vinculada con el valor de desplazamientos de los transeúntes en el ámbito urbano (Hillier et al., 1993). La integración es una alteración del aspecto local y global (Hanson y Hillier, 1984).

En el mapa axial de integración global en el intramuros de Pontevedra mostrará las distintas integraciones que se establecen dentro del intramuros como en su perímetro del mismo. En este mapa, la integración global alta destaca en el perímetro de intramuros que inicia un punto de partida desde la Plaza de la Peregrina transcurriendo por la Calle Michelena, cruzando la Plaza de España y la Calle Arzobispo Malvar hasta llegar a la esquina de la Calle Condesa Pardo Bazán. Desde el punto de partida anteriormente mencionado, que es la Plaza de la Herrería, se inician unas líneas hacia el intramuros que son las siguientes: la primera de

ellas cruza la Plaza de la Herrería hasta llegar al encuentro de la Calle Conde de San Román; otra atraviesa la Plaza de la Herrería y la Plaza de la Estrella hasta encontrarse con la Calle Figueroa; y la última atraviesa el Paseo de Odriozola hasta el encuentro de la Calle Pasantería.

Hay que mencionar la línea del extramuros que viene de la Calle Alameda hasta interconexión con la línea que viene de la Calle Michelena, la de la Calle Arzobispo Malvar y la que se cruza también por la Avenida de Santa María y que llega hasta la Plaza de Alonso de Fonseca.

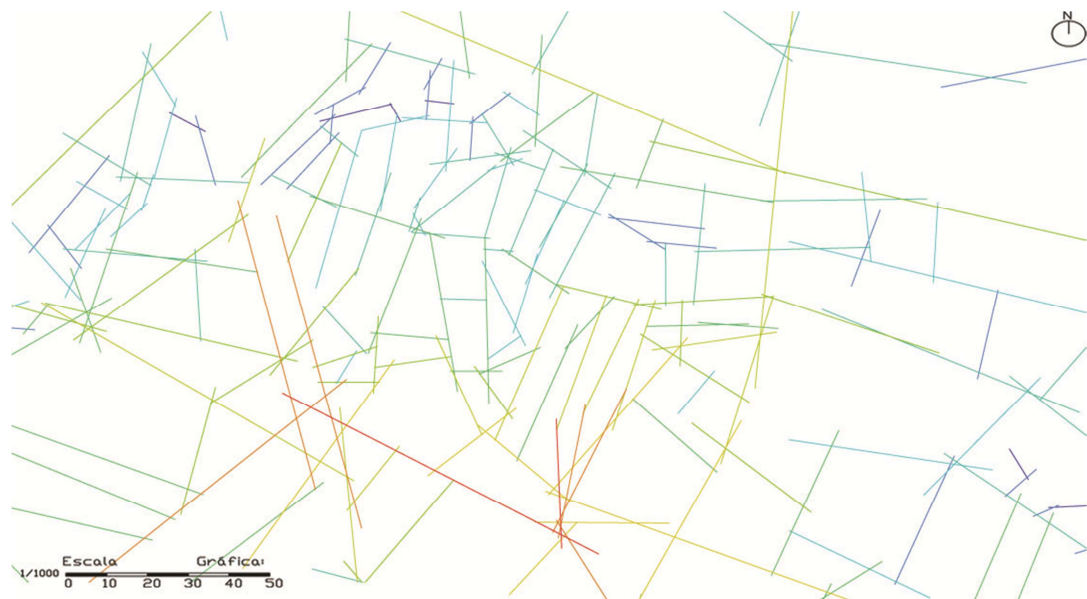


Fig. 156. Mapa axial de integración global: integración global alta simbolizada por los colores rojo y naranja, integración global media por los colores amarillos y verdes, e integración global baja por los colores azules.

En cuanto a la integridad global media se visualiza en la zona Norte, Este, Noreste y Sur (Plaza de la Peregrina) del perímetro de intramuros. Enlazando este perímetro entre sí, se comunica por un lado la Calle Benito Corbal con la Plaza de Orense, los Soportales de la Herrería cruzando la Plaza de Curros Enríquez hasta llegar a una intersección con el final de la calle Fernández Villaverde. Pero la Plaza de Curros Enríquez es un distribuidor y comunicador con otras calles. Después de esta plaza destaca la comunicación con la Calle Manuel Quiroga y a continuación con las siguientes calles: por un lado con las calles Filiberto, Alhóndiga y Bastida; por otro lado con la Calle Princesa; y por último con la Calle Conde de Tetuán. A consecuencia de ésta destaca la calle Paio Gómez Charino, que se comunica con tres calles: Dona Teresa, Isabel II y Churruchaos. Aisladamente destacan las calles Alonso de Fonseca y Platería Vieja.

A partir de la Plaza de Curros Enríquez destacan la Calle Don Gonzalo y la Calle Padre Sarmiento. Ésta distribuye en dos ejes, uno se comunica con la Plaza de Méndez Núñez y otro eje es la misma calle, que constituye como distribuidor a otras zonas: una es la Plaza de la Verdura, que se comunica con la calle San Sebastián y la Calle del Conde de San Román; otra zona es la Plaza de la Leña, que comunica con las calles Figueroa, Pasantería, Padre Luis María Fernández, Naranjo, Novas Guillén y García Flórez.

La conectividad baja, a rasgos generales, existe más en la zona central y en la zona Noroeste de intramuros de Pontevedra.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza su integración global por las vías de comunicación con un nivel medio de interacción entre ellas, y el perímetro de intramuros consolidó la integración global con la ampliación de las vías de su perímetro.

• MAPA AXIAL DE ELECCIÓN DE FLUJOS

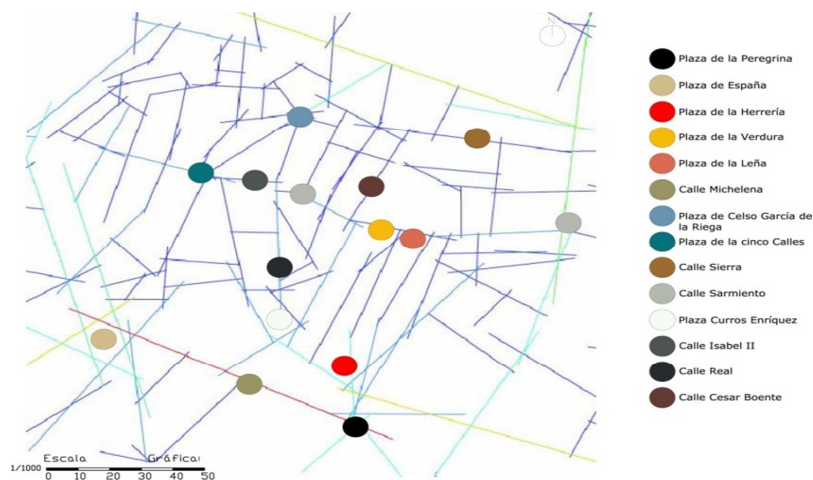


Fig. 157. Localización de vías de intramuros en mapa axial de elección de flujos.

La elección de flujo es la alteración en el término global, el valor resultante constituye a los lugares con un trayecto más reducido, son interconectados con una zona más grande del sistema. Son aquellas líneas que tienen una elevada capacidad del trayecto utilizado para llegar a un sitio puntual de la trama urbana (Hanson y Hillier, 1984).

Una vez obtenido el mapa axial se consigue representar el análisis de elección de flujos. El eje de mayor conectividad de flujos sería en el perímetro de intramuros, en la zona Sur. El punto inicial va desde la Plaza de la Peregrina, continuando por la Calle Michelena hasta llegar a la Plaza de España. Este fragmento de eje anteriormente citado es el que mejor se interconecta con el sistema del intramuros.

En cuanto a la media conectividad de flujos del sistema se pueden destacar tres ejes en el perímetro de intramuros, que son los siguientes: el primero al lado Sur, va desde la Plaza de Orense hasta la Calle Benito Corbal, traspasando por ésta el intramuros llegando al extramuros del sistema; otro eje al lado Este, sería desde el final de la calle Cobián Roffignac continuando por la calle Padre Amoedo Carballo hasta el final de la misma; y el último eje, al lado Oeste, que va desde el extramuros, en las Ruinas de Santo Domingo pasando por el Parque (Monumento de los Héroes de Ponte Sampaio), cruzando una parte de la Plaza de España y continuando por la Calle Arzobispo Malvar (perímetro Intramuros) hasta la intersección con la Calle Pardo Bazán (extramuros); otro eje se inicia en el extramuros desde la Calle Marqués de Riestra, pasando por la Plaza de España y llegando al límite del

perímetro de intramuros, continuando por la Avenida de Santa María hasta llegar a la Plaza de Alonso de Fonseca; por la parte de intramuros se destaca el eje que va desde la Plaza de Valentín Escudero hasta la Plaza de Celso García de la Riega.



Fig. 158. Mapa axial de elección de flujos: elección de flujos alta simbolizada por los colores rojo y naranja, elección de flujos media por los colores amarillos y verdes, y elección de flujos baja por los colores azules.

En la parte del perímetro de intramuros destaca la Avenida de Buenos Aires, solo en la zona del Puente del Burgo, que va desde la franja del Mercado Municipal hasta el inicio de la Calle Arzobispo Malvar.

Por casi la totalidad del centro de intramuros y su territorio destaca una elección baja de flujos, excepto en las zonas nombradas anteriormente.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza su elección de flujos por las vías de comunicación con un nivel bajo de interacción entre ellas, y el perímetro de intramuros consolidó la elección de flujos sólo con la ampliación de la vía Michelena.



Fig. 159. Vista de la Calle Michelena.



Fig. 160. Vista de la Plaza de España.

● MAPA AXIAL DE INTEGRACIÓN LOCAL R3

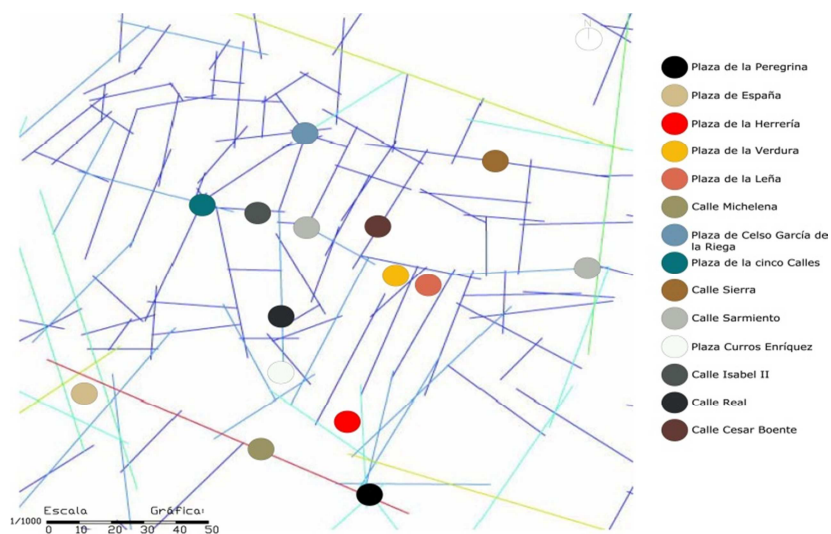


Fig. 161. Localización de vías de intramuros en mapa axial de integración local R3.

La integración local es la responsable de medir la profundidad relativa que tendría un eje de conectarse con sus dos vecinos. El término de actuación se limita a segundo grado que serían las líneas que se interseccionan con las líneas axiales conectadas mediante un radio definido. La integración local nos facilita el estudio sobre la segregación o la integración de una zona con otras más próximas (Hanson y Hillier, 1984). En este caso se debe comparar el mapa de integración local con el mapa de integración global.



Fig. 162. Mapa axial de integración local R3: integración local R3 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, integración local R3 media por los colores amarillos y verdes, e integración local R3 baja por los colores azules.

Se utilizó la integración local de radio 3 en la que su influencia de giro corresponde a tres movimientos. En cuanto a su perímetro de intramuros, la integración local, comparada con la integración global, posee una intensidad más alta en la zona sur correspondiente a la Plaza de Orense y a la Calle Benito Corbal. Esto mismo ocurre con la calle Padre Amoedo Carballo.

A rasgos generales, el centro de intramuros pasa de una integración global baja a una integración local media, esto muestra el valor del nivel medio de segregación de los sistemas. En aquellas partes de intramuros donde la integración local son de bajo nivel, formadas con diecinueve líneas, surge el mismo nivel en la integración global.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza unos altos niveles de integración local iguales que en la integración global, aunque se considera el intramuros con una integración local media en casi todo el territorio. El perímetro de intramuros consolidó la integración local con la ampliación de la vía Michelena.

• **MAPA AXIAL DE PROFUNDIDAD**

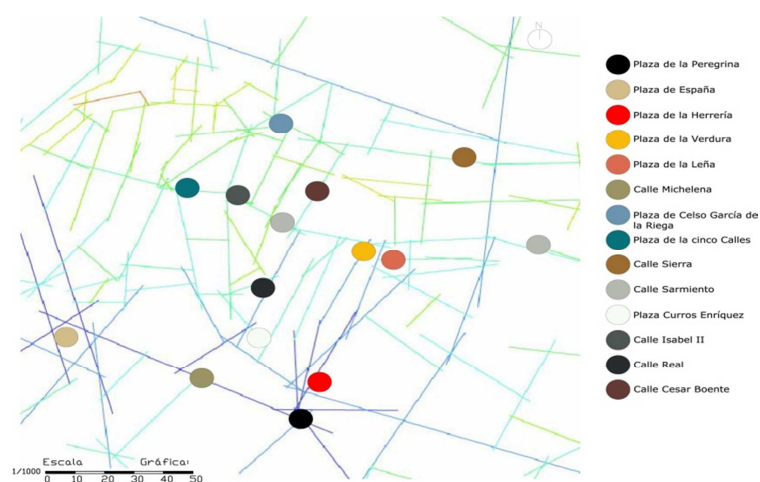


Fig. 163. Localización de vías de intramuros en mapa axial de profundidad.

Este análisis estará centrado en el intramuros de Pontevedra. Este estudio de profundidad en este mapa muestra, con la representación de las líneas de varios colores, la simbolización de los distintos niveles de accesibilidad que tiene el espacio estudiado, es decir, si el valor de profundidad es más alto en un segmento o línea será peor su accesibilidad. La profundidad es una medida global que introduce todas las líneas para su cálculo y estudia el número de variables que necesita para ir de un eje a otro, transcurriendo por el trayecto más corto probable (Hanson y Hillier, 1984).

En cuanto al perímetro del intramuros, se observa que la baja profundidad en el término global se sitúa en el Norte, Sur, Este y Norte, es decir, por toda la envolvente de intramuros.

En cuanto a la profundidad alta destacan las calles Martín, Plaza de la Pedreira, Formigueira, Plaza del Peirao y Alvar Páez. En este caso se produce una mínima profundidad baja y en situación, no continua en la trama urbana, sino dispersa por la zona de intramuros.

La profundidad media es caracterizada en la calles Alta, Sor Lucía, Amargura, San Martiño, Barón, San Nicolás, Maceda, San Telmo, Ponte, Plaza de Celso García de la Riega, Marqués de Aranda, Palma, San Xulián, Cousiño, Arco, Tonelería, Arcos de San Bartolomeu, Gregorio Fernández, Padre Isla, Campillo de Santa María, Pedreira y Padre Sobreira. Una vez nombradas las calles, la profundidad media está implantada en la zona Noroeste, central y Noroeste, en cambio, en el resto del territorio casi no tiene relevancia.

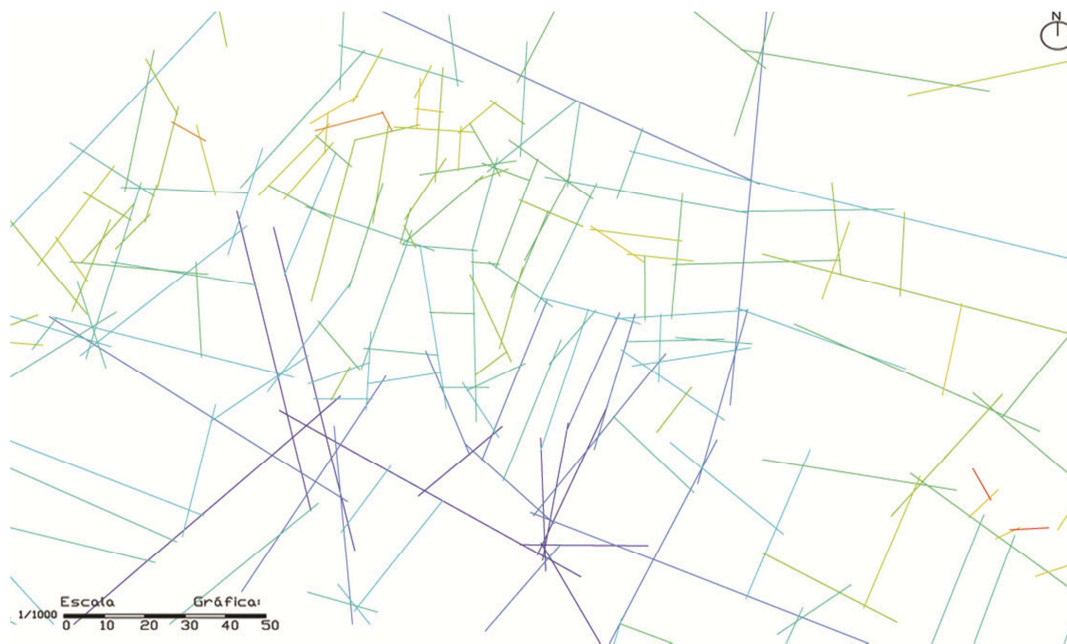


Fig. 164. Mapa axial de profundidad: profundidad alta simbolizada por los colores rojo y naranja, profundidad media por los colores amarillos y verdes, y profundidad baja por los colores azules.

En cuanto al intramuros en Pontevedra, destaca la baja profundidad en el Paseo de Odriozola, los Soportales de la Herrería, las plazas Peregrina, Herrería, Verdura, Curros Enríquez, Teucro, Alonso Fonseca, y las calles San Sebastián, Conde de San Román, Figueroa, Pasantería, Padre Luis María Fernández, Naranjo, Novas Guillén, García Flórez, Conde de San Román, Padre Sarmiento, Don Gonzalo, Real, Manuel Quiroga, Fernández Villaverde, Travesía del Comercio, Don Filiberto, Alhóndiga, Bastida, Churruchaos, Avenida de Santa María, Fonseca, Platería Vieja, Isabel II, César Boente, Sierra, Julio Camba y Hermida. Con el citado de las calles anteriores, a rasgos generales, en intramuros surge una extensión de alta profundidad en el Sur, Suroeste y Sureste del territorio. Destaca un eje central destacado por un lado por las calles Padre Sarmiento e Isabel II, y por otro lado el eje Plaza de la Peregrina, Soportales de la Herrería, Plaza Curros Enríquez, Don Gonzalo y César Boente.

Síntesis: El perímetro de intramuros de Pontevedra encauza una profundidad media baja, lo que muestra poca accesibilidad, e intramuros tiene la misma característica; en conclusión se considera que todo el territorio es poco accesible excepto en las vías anteriormente citadas.

4.5.2. MAPA DE SEGMENTOS

El mapa de segmentos es a partir de una línea axial, se divide en su totalidad de intersecciones y posteriormente se crean los segmentos (Hillier y Lida, 2005). Este mapa permite hacer una lectura más precisa y puntual de la zona. Se empieza utilizando la metodología del *Space Syntax* para analizar el mapa de segmentos sobre su conectividad.

- MAPA DE SEGMENTOS DE CONECTIVIDAD R100

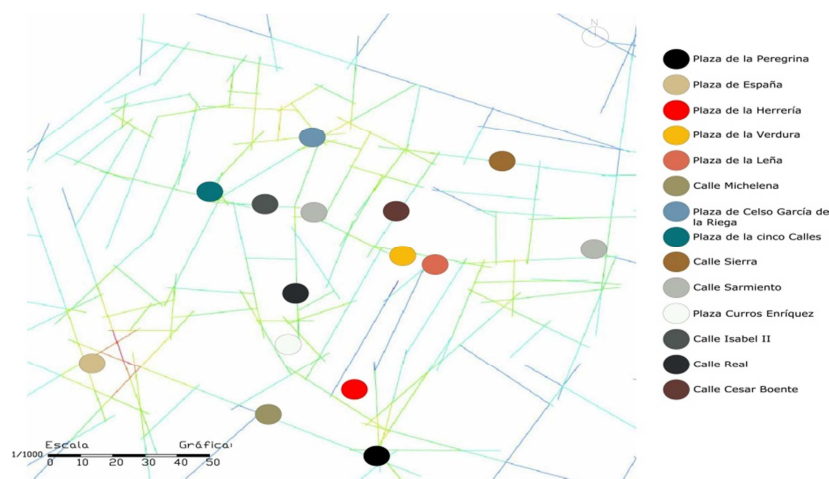


Fig. 165. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de conectividad R100.

La conectividad alta se produce en dos zonas relevantes en intramuros y una en el perímetro del intramuros: al Sur, situada entre la Plaza de España, Calle Bastida y Calle Alhóndiga. Éstas son la envolvente del Ayuntamiento de Pontevedra; al Norte, que comprende la mitad de la Calle Barón, una parte de la Calle San Telmo y la Calle Maceda. Las dos primeras calles citadas anteriormente son la envolvente de la fachada principal y lateral norte del Parador Casa do Barón; al Sur del perímetro de Intramuros, la Plaza de Peregrina, donde confluyen varias líneas que vienen del Paseo de Odriozola, Plaza de la Herrería y de la Plaza de la Estrella.

Se puede observar que la conectividad media surge en casi toda las intersecciones de calles del centro del intramuros, también se menciona que en los lados Este y Oeste centrales destaca la conectividad baja. Ésta existe en todo el perímetro del intramuros tanto en el Norte, Sur, Este como en el Oeste.

Síntesis: El perímetro de intramuros de Pontevedra encauza una conectividad completamente baja. En intramuros existen conectividades medias y bajas, equilibradas entre sí. Esto demuestra que tiene un equilibrio de conectividades medias y bajas en todo el territorio de intramuros.

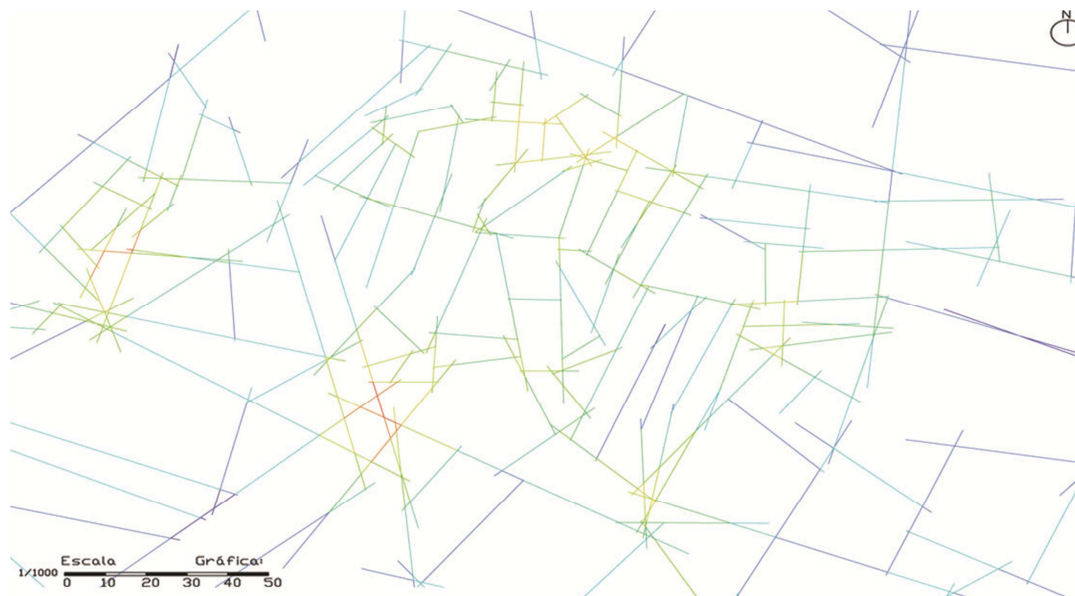


Fig. 166. Mapa de segmentos de conectividad R100: conectividad R100 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, conectividad R100 media por los colores amarillos y verdes, y conectividad R100 baja por los colores azules.

● MAPA DE SEGMENTOS DE INTEGRACIÓN GLOBAL R100

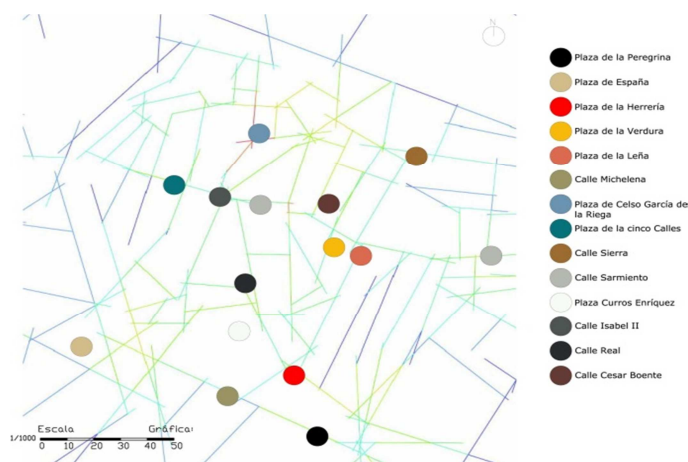


Fig. 167. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de integración global R100.

En este apartado la integración alta se focaliza en la zona Norte, en casi la totalidad de la Calle Barón hasta la Calle San Telmo y la Calle Maceda. Esta zona corresponde a la calle fachada principal del Parador del Barón. Al lado de la zona anterior citada se encuentra otro punto de integración alta constituido por la Plaza de Valentín García Escudero, una parte de la Calle Serra al lado Noroeste de la misma, la mitad de la calle Arco, que es la intersección que forma entre las calles Cousiño y San Xulián. Con respecto a lo anteriormente citado se interpreta, en rasgos generales, que la implantación de la instalación del Parador do Barón no fue por casualidad. Muestra la relevancia de ese punto fuerte de integración situado en el Noroeste del territorio de intramuros.

Por consiguiente, en la conectividad media surgen unos ejes principales que van desde la Plaza de la Peregrina, transcurriendo por el Camino Portugués hasta llegar al extramuros, situado en el Puente del Burgo. Otro eje va desde el Ayuntamiento, que comienza desde las calles Bastida, Alhóndiga, Paio Gómez Charino, Plaza de las Cinco Calles, San Nicolás y Plaza de Celso García de la Riega hasta concluir en el Puente del Burgo. El centro de intramuros está conquistado por la integración media de la trama urbana.

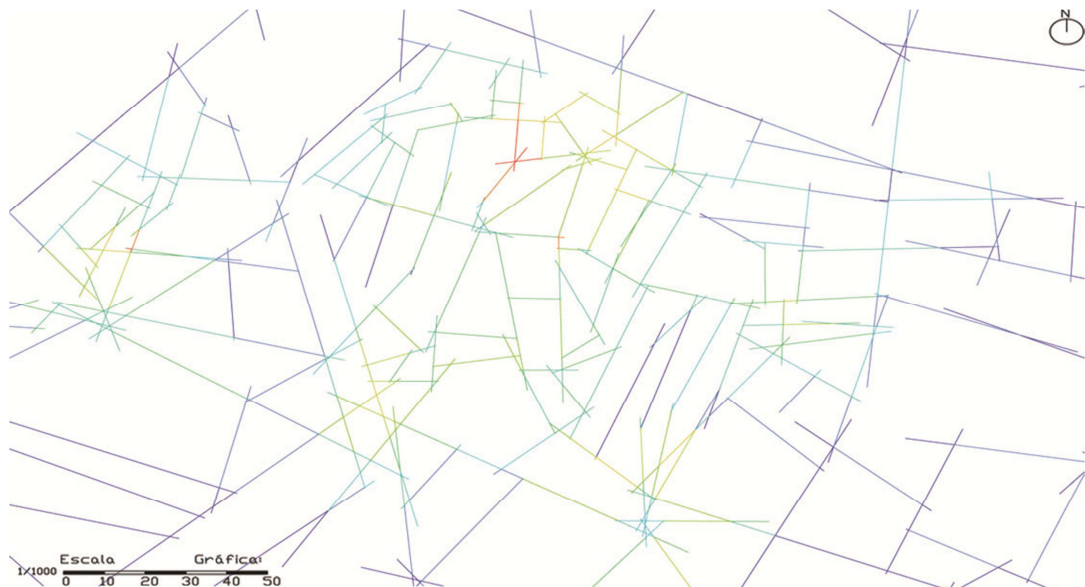


Fig. 168. Mapa de segmentos de integración global R100: integración global R100 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, integración global R100 media por los colores amarillos y verdes, e integración global R100 baja por los colores azules.

Por último, la integración baja está constituida en casi todo el perímetro del intramuros, y en el Noroeste, Sureste y Suroeste tiene una baja interconexión.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza una integración global baja en casi todo su perímetro, aunque se considera que el intramuros cuenta con una media y baja integración global casi igualada por todo el mismo. Esto demuestra que tiene la misma integridad global como se citó anteriormente.

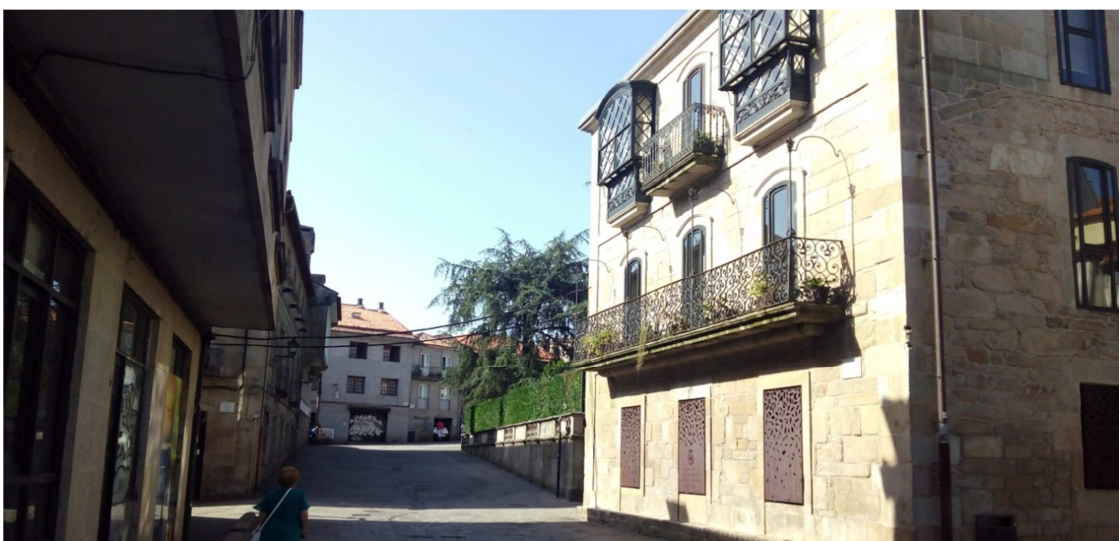


Fig. 169. Vista de la Calle Barón.

• MAPA DE SEGMENTOS DE INTEGRACIÓN LOCAL R100

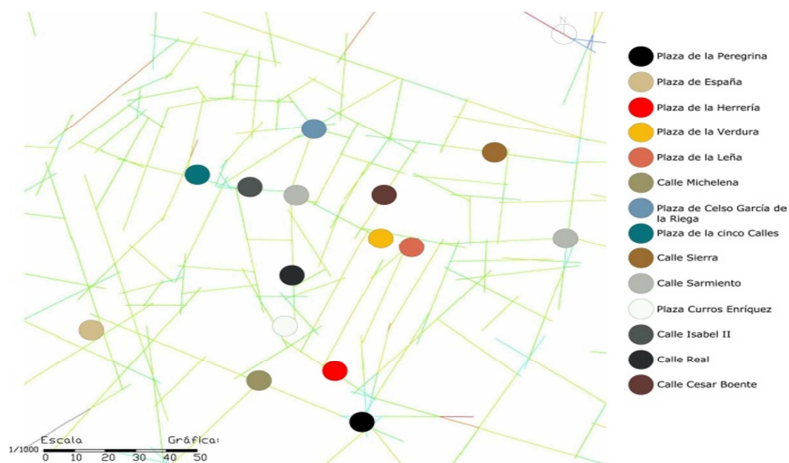


Fig. 170. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de integración local R100.

En el perímetro de intramuros destaca el Noroeste, enfrente el Campillo de Santa María con una integración alta, en cambio, en el resto del perímetro destaca la integración media.

Dentro interior del territorio, según la observación, se produce en casi su totalidad una integración media, en cambio, la integración baja no existe en todo el intramuros.

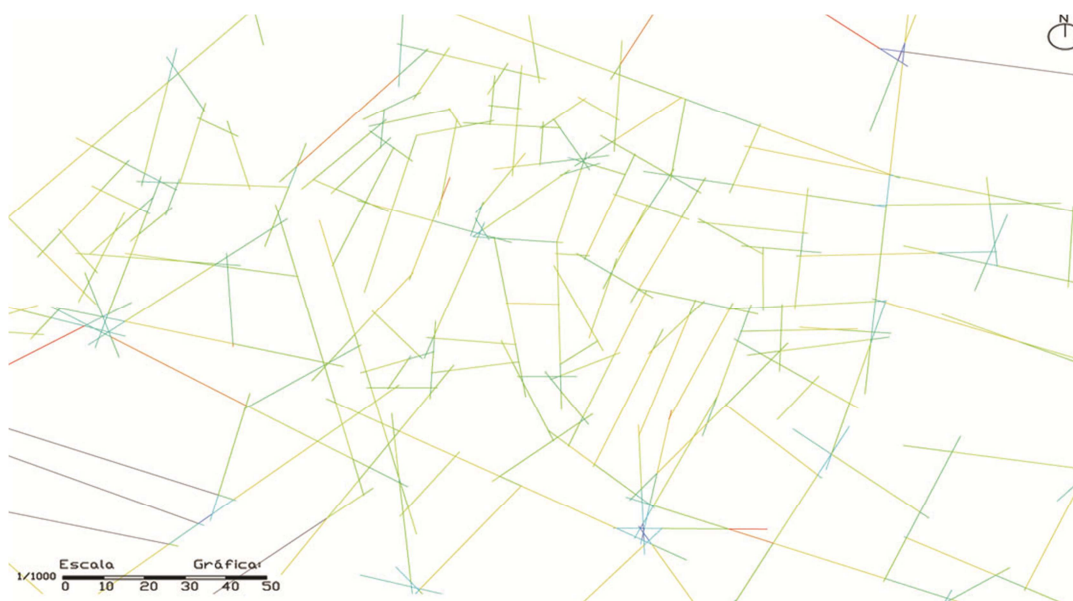


Fig. 171. Mapa de segmentos de integración local R100: integración local R100 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, integración local R100 media por los colores amarillos y verdes, e integración local R100 baja por los colores azules.

En todo el intramuros no se produce ninguna integración local alta, como se pudo observar, se considera este análisis como la nula integración alta y baja. El predominio de la integración media es relevante y consecuente en toda la trama urbana y en todos sus ejes de comunicación con el extramuros.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza una integración local media en casi todo su perímetro, aunque se considera el intramuros, en todo su territorio, con una integración local media.

• **MAPA DE SEGMENTOS DE ELECCIÓN DE FLUJOS R100**

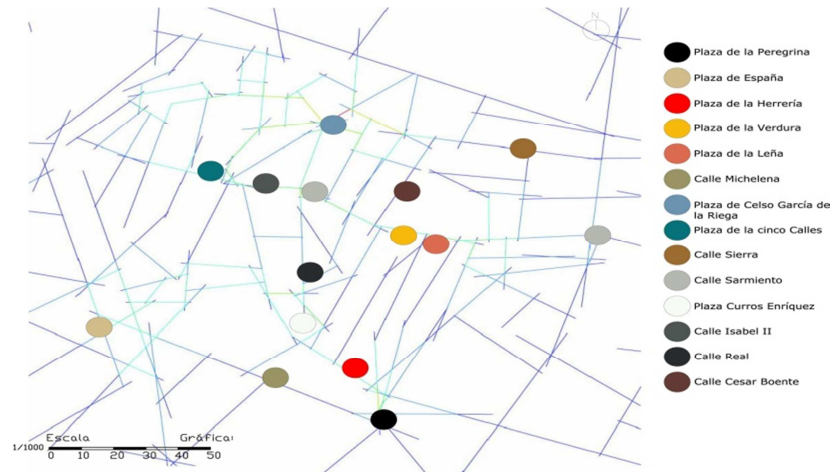


Fig. 172. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de elección de flujos R100.

En cuanto a la mayor probabilidad de flujos, se extiende desde la Plaza de Celso García de la Riega, que hace una intersección entre la Calle Sierra hasta la Plaza de Valentín García Escudero. Otro eje sale desde la Plaza de Celso García de la Riega, que continua en la Calle Ponte y transcurre por el inicio de la Calle San Telmo. Otra zona es el final de la Calle Sierra, que transcurre por la intersección de las calles Tonelería y Julio Camba.

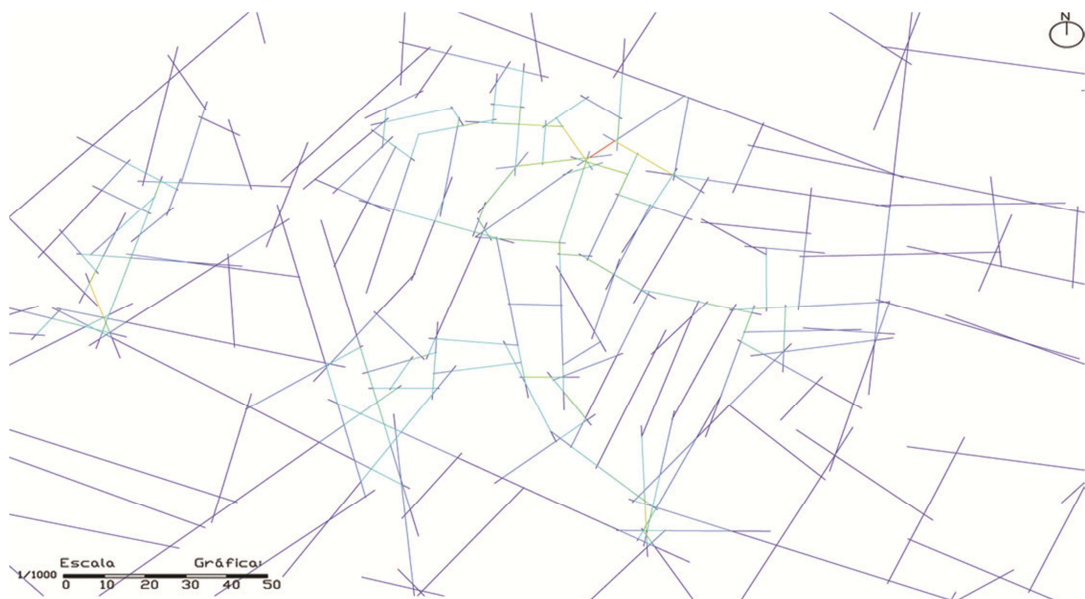


Fig. 173. Mapa de segmentos de elección de flujos R100: elección de flujos R100 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, elección de flujos R100 media por los colores amarillos y verdes, y elección de flujos R100 baja por los colores azules.

En la elección media, otro eje destaca desde la Plaza de las Cinco Calles hasta la Calle Isabel II, hasta la intersección entre las calles San Martiño y Amargura. Otro punto es el trayecto de la Calle del Barón continuando por las calles Maceda y San Telmo (solo en la fachada lateral del Parador). En este flujo de calles anteriormente citado, se sitúa el Parador del Barón.

Otra intensidad de elección media surge en la Calle Sarmiento, que va desde la Plaza de la Leña hasta llegar a la intersección de la Calle Real. Esto mismo pasa con el Paseo de Odriozola, interseccionado entre la Plaza de Orense y los Soportales de la Herrería, y con la Travesía del Comercio y la Plaza de Curros Enríquez. Posteriormente, el resto de la zona de intramuros y su perímetro muestra la probabilidad de flujos baja, según se puede observar en el mapa.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza una elección de flujos baja en todo su perímetro, en donde destacan ejes estructurados con mayores flujos como se citó anteriormente, aunque se considera que el intramuros cuenta con una baja elección de flujos, casi igualada por todo el intramuros. Esto demuestra que casi tiene la misma elección de flujos en todo el territorio con las excepciones citadas anteriormente.

● MAPA DE SEGMENTOS DE PROFUNDIDAD R100

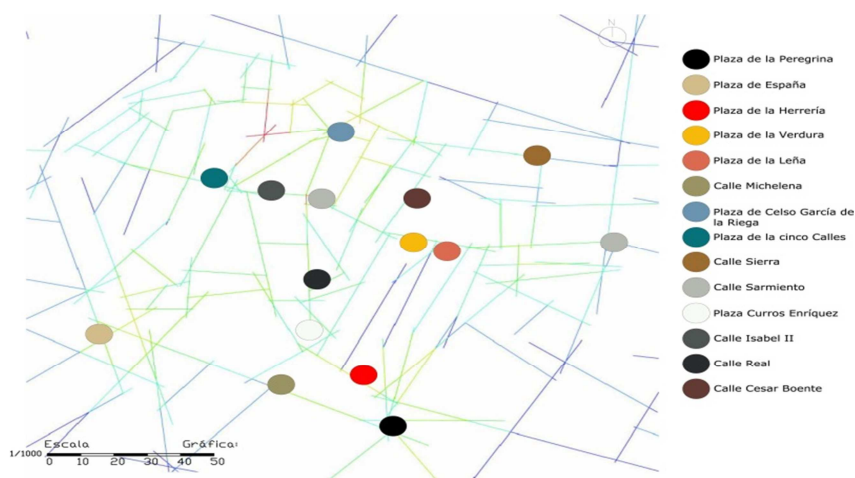


Fig. 174. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de profundidad R100.

En cuanto al perímetro de intramuros, según se puede observar, tiene una accesibilidad baja en la zona Norte, Este y Oeste en la totalidad de su superficie. Excepto en la zona Sur, las líneas constituidas tienen una accesibilidad media en un tramo de la Calle Michelena y en la Plaza de España en su totalidad, pero tiene una alta accesibilidad en la Plaza de la Peregrina. Aunque en la calle Michelena existen fragmentos de líneas de accesibilidad alta en el punto central de la calle, que es interferida por las calles Fernández Villaverde y General Gutiérrez Mellado.

En este apartado la accesibilidad Alta se focaliza en la zona Norte, en casi la totalidad de la Calle Barón hasta las calles San Telmo y Maceda. Esta zona corresponde a la calle de la

fachada principal del Parador del Barón. Al lado de la zona anteriormente citada se encuentra otro punto de profundidad baja constituido por la Plaza de Valentín García Escudero, una parte de la Calle Serra al lado Noroeste de la misma, la mitad de la Calle Arco, que es la intersección que forma entre las calles Cousiño y San Xulián.

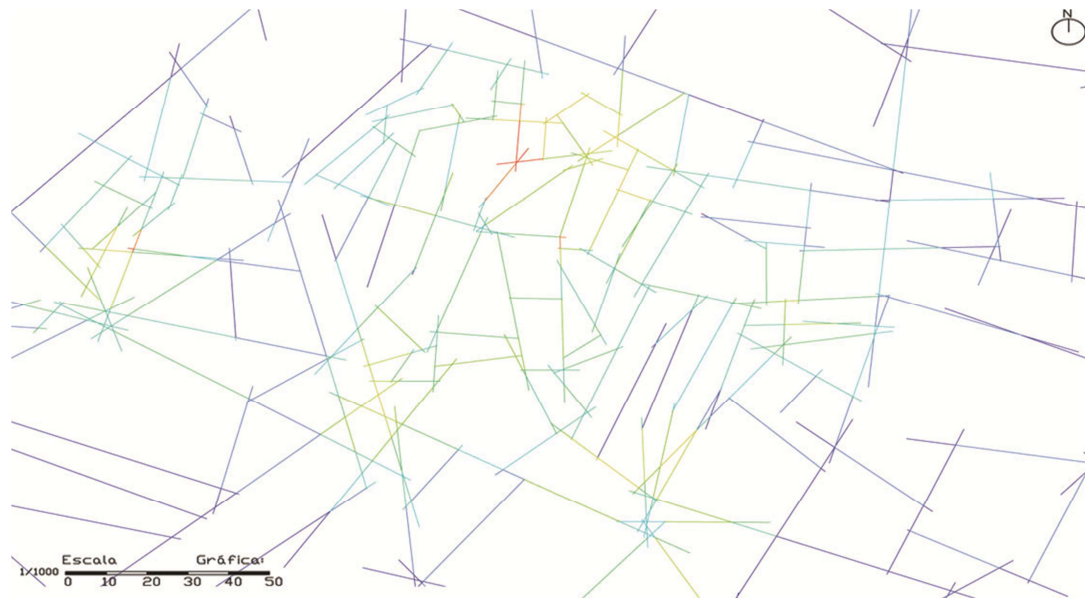


Fig. 175. Mapa de segmentos de profundidad R100: profundidad R100 alta simbolizada por los colores rojo y naranja, profundidad R100 media por los colores amarillos y verdes, y profundidad R100 baja por los colores azules.

Existe una profundidad media de ejes principales que van desde la Plaza de la Peregrina transcurriendo por el Camino Portugués hasta llegar al extramuros, situado en el Puente del Burgo. Otro eje va desde el Ayuntamiento, que comienza desde las calles Bastida, Alhóndiga, Paio Gómez Charino, Plaza de las Cinco Calles, San Nicolás y Plaza de Celso García de la Riega hasta concluir en el Puente del Burgo. Otra intensidad de profundidad media surge en la calle Sarmiento, que va desde la Plaza de la Leña hasta llegar a la intersección de la Calle Real. Esto mismo acontece con el Paseo de Odriozola, la Plaza de Orense y los Soportales de la Herrería, y con la Travesía del Comercio y la Plaza de Curros Enríquez, las calles Padre Luís María Fernández, Naranjo, Novas Guillén, García Flórez, San Sebastián, Plaza de la Verdura y Padre Sarmiento.

En cuanto por el resto de las calles de intramuros no citadas anteriormente transcurre una accesibilidad baja que se sitúa en las zonas Noroeste, Noroeste y Sureste del territorio de intramuros.

Síntesis: El intramuros de Pontevedra encauza una accesibilidad baja en casi todo su perímetro, en donde destacan ejes estructurados con menores accesibilidades, aunque se considera que el intramuros cuenta con una accesibilidad media en casi todo su territorio, con las excepciones citadas anteriormente.

● **SÍNTESIS DE MAPA DE SEGMENTOS DE CONECTIVIDAD**

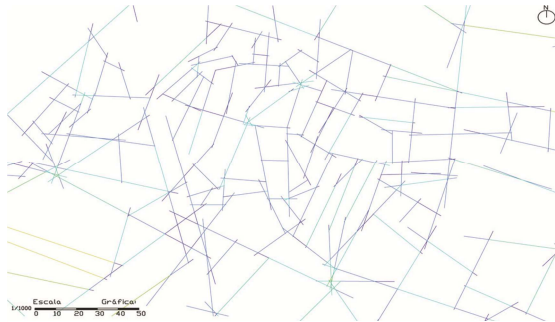


Fig. 176. Plano segmento conectividad Radio 25.

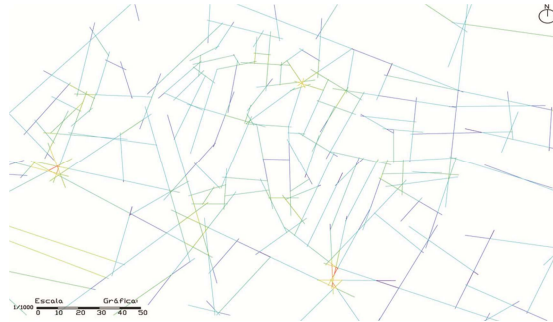


Fig. 177. Plano segmento conectividad Radio 50.



Fig. 178. Plano segmento conectividad Radio 75.

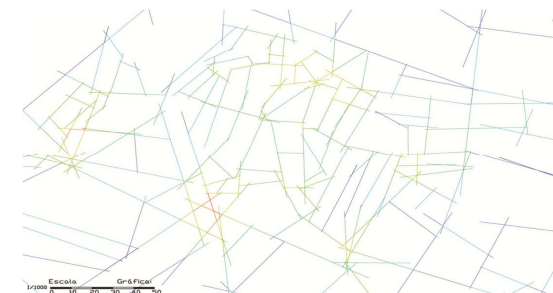


Fig. 179. Plano segmento conectividad Radio 100.

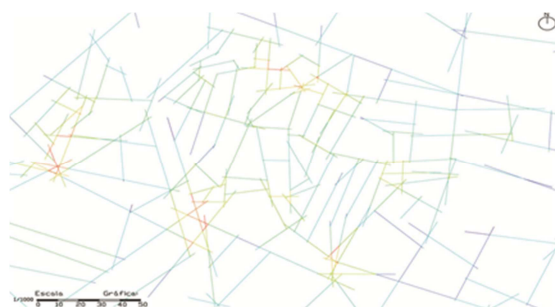


Fig. 180. Plano segmento conectividad Radio 150.

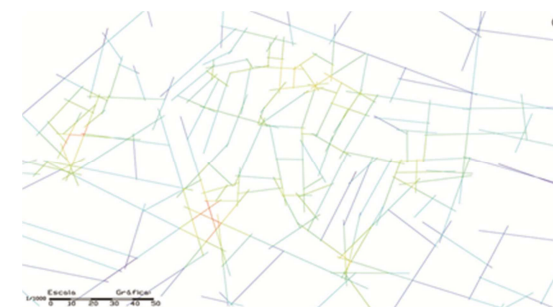


Fig. 181. Plano segmento conectividad Radio 200.

La secuencia de los mapas de segmentos con respecto a su conectividad depende del radio de acción que se elabora y muestra las distintas reacciones de radio. Cuanto más pequeño es el radio resulta una menor conectividad pero cuanto mayor es el radio, muestra mayores conectividades en algunos puntos de intersecciones en el perímetro y en el intramuros de Pontevedra.

En el primer caso el radio de acción es de 25, en el que muestra, tanto en el perímetro como en el intramuros, una conectividad menor en todo su territorio. Con el radio 50 muestra una serie de puntos de intersección de una cromática más cálida que resalta dos puntos de referencia: uno se sitúa en la Plaza de la Peregrina, situada en el perímetro del intramuros y punto clave de expansión de la ciudad de Pontevedra; el otro punto se sitúa en la Plaza de Celso García de la Riega, en donde transcurren diversas intersecciones de vías y es el punto simétrico del anterior punto. Estos dos puntos de referencia coinciden con el inicio y el fin del trayecto del Camino Portugués. Con el radio 75 surge el alargamiento de la cromática

más cálida de los puntos anteriormente citados, pero en este caso se establecen cuatro polos de conectividad que son los siguientes: en el perímetro del intramuros, uno en la Plaza de la Peregrina y otro en la Plaza de España; en el interior del intramuros, uno se establece en la prolongación de la Plaza de Celso García de la Riega y Calle Ponte, en donde está instalado el Parador del Barón de Pontevedra, y la otra zona está en una parte de la Calle Sarmiento, en donde se instaló el Museo de Pontevedra. Con el radio 100 apenas existe diferencia con lo anteriormente citado.

Con el radio 150, con la cromática cálida, destacan en el perímetro la Calle Michelena, la Plaza de la Peregrina y la Plaza de España. En el intramuros destacan cuatro polos: uno es la zona de las calles Alhóndiga y Filiberto, donde destacan las edificaciones del Teatro Principal y el Liceo Casino de Pontevedra; otro polo destaca la Calle Sarmiento incluyendo la Plaza de la Leña y la Plaza Curros Enríquez; otro punto es la Plaza de las Cinco Calles, incluyendo la Calle Isabel II; y, por último, la Plaza de Celso García de la Riega, que se ramifica con las calles interseccionadas con ella. Hay que destacar que con este radio destaca un eje principal que va desde la Plaza de la Peregrina, atraviesa los Soportales de la Herrería, Plaza de Curros Enríquez y Calle Real hasta llegar a la Calle Ponte, dicho eje coincide con el percurso del Camino de Portugués. El radio 200 destaca por su cromática cálida en casi todo el centro del intramuros y recalca un punto en la Plaza de las Cinco Calles. En el perímetro destacan la Calle Michelena y la Plaza de España, éste fue el límite de la muralla de la ciudad de Pontevedra y la expansión de la misma. En este mapa destaca una conectividad alta en todas las edificaciones de las administraciones y culturales del perímetro y su intramuros.

Síntesis general_segmentos_conectividad: Las vías de intramuros tienen una buena conectividad para desarrollar los distintos flujos y dinámicas peatonales, como destaca en los distintos mapas anteriores.



Fig. 182. Plaza de Celso García de la Riega.

● SÍNTESIS DE MAPA DE SEGMENTOS DE INTEGRACIÓN GLOBAL



Fig. 183. Plano segmento integración global Radio 25.

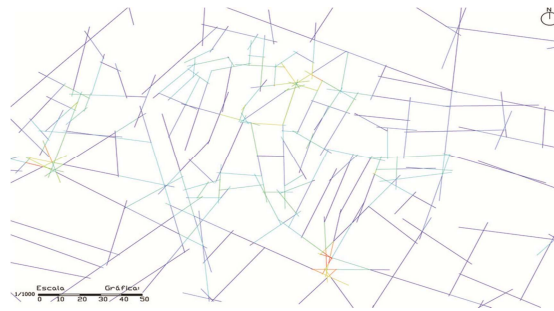


Fig. 184. Plano segmento integración global Radio 50.



Fig. 185. Plano segmento integración global Radio 75.



Fig. 186. Plano segmento integración global Radio 100.

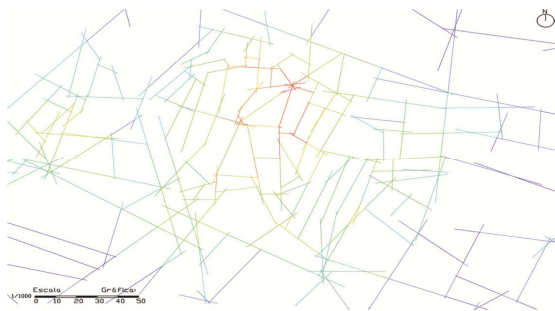


Fig. 187. Plano segmento integración global Radio 150.

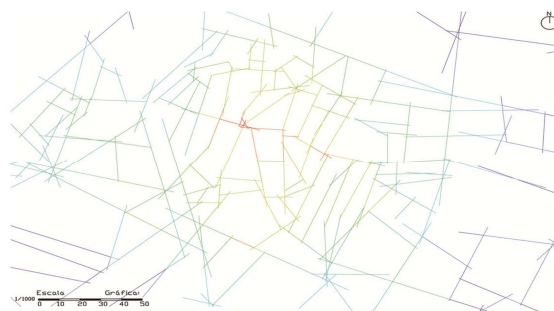


Fig. 188. Plano segmento integración global Radio 200.

La secuencia de los mapas de segmentos con respecto a su integración global depende del radio de acción que se elabora y muestra las distintas reacciones de radio. Cuanto más pequeño es el radio resulta una menor integración pero cuanto mayor es el radio, muestra mayores integraciones en algunos puntos de intersecciones en el perímetro y en el intramuros de Pontevedra. En el primer caso el radio de acción es de 25, en el que muestra solo en el perímetro de intramuros un punto de integración global alto que corresponde a la Plaza de la Peregrina. Con el radio 50 surge este mismo punto anterior pero con una expansión para el interior de intramuros. Con el Radio 75 desactiva este punto de la Plaza de la Peregrina y surge una integración global en la Plaza de la Herrería. A continuación emerge una integración alta por la zona de la Plaza de Celso García de la Riega. Con el radio 100 tiene una integración alta en la misma Plaza de Celso García de la Riega y sus calles ramificadas.

Con el radio 150 tiene un nivel alto en la plaza anteriormente citada, ramificada por las calles Real, Sarmiento e Isabel II. Y con el radio 200, estos puntos anteriores pierden fuerza y se desplazan hacia la Plaza de las Cinco Calles y su envolvente.

Síntesis general_segmentos_integración global: Las vías de intramuros tienen una buena integración global de la estructura urbana en la zona central de intramuros para desarrollar los distintos flujos y dinámicas peatonales, como destaca en los distintos mapas anteriores.

● **SÍNTESIS DE MAPA DE SEGMENTOS DE INTEGRACIÓN LOCAL**



Fig. 189. Plano segmento integración local Radio 25.



Fig. 190. Plano segmento integración local Radio 50.

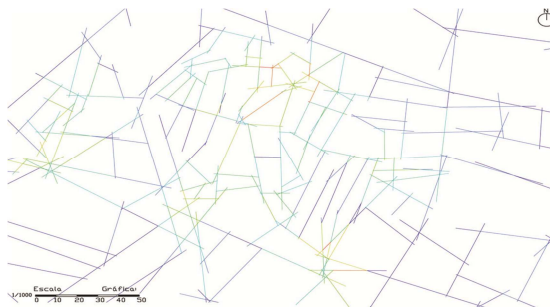


Fig. 191. Plano segmento integración local Radio 75.

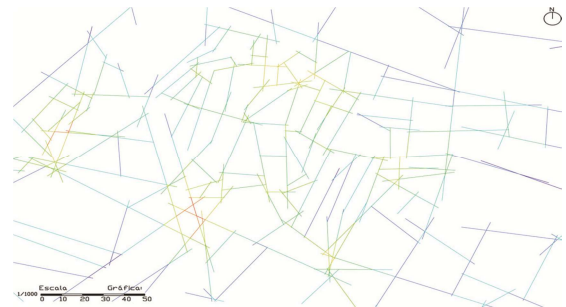


Fig. 192. Plano segmento integración local Radio 100.



Fig. 193. Plano segmento integración local Radio 150.

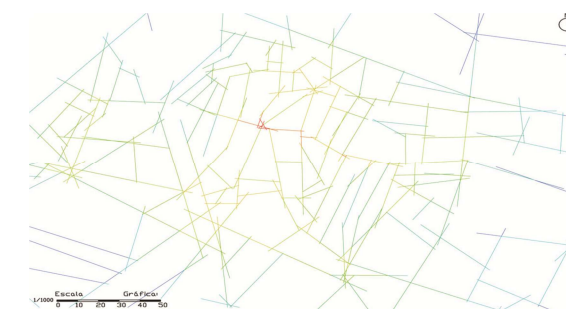


Fig. 194. Plano segmento integración local Radio 200.

La secuencia de los mapas de segmentos con respecto a su integración local depende del radio de acción que se elabora y muestra las distintas reacciones de radio. Cuanto más pequeño es el radio resulta una menor integración local pero cuanto mayor es el radio, muestra mayores integraciones en algunos puntos de intersecciones en el perímetro y en el intramuros de Pontevedra.

En el primer caso el radio de acción es de 25, en el que muestra solo en el perímetro de intramuros un punto de integración global alto que corresponde a la Plaza de la Peregrina. Con el radio 50 surge este mismo punto anterior pero con una expansión para el interior y por el centro de intramuros. Con el Radio 75 se produce lo mismo que en el caso anterior. Con el radio 100 tiene una integración local alta en casi todo su territorio y sucede lo mismo con el radio 150 y 200.

Síntesis general_segmentos_integración local: Las vías de intramuros tienen una buena integración local de la estructura urbana en la zona central de intramuros para desarrollar los distintos flujos y dinámicas peatonales, como destaca en los distintos mapas anteriores.

- **SÍNTESIS DE MAPA DE SEGMENTOS DE ELECCIÓN DE FLUJOS**



Fig. 195. Plano segmento elección de flujos Radio 25.

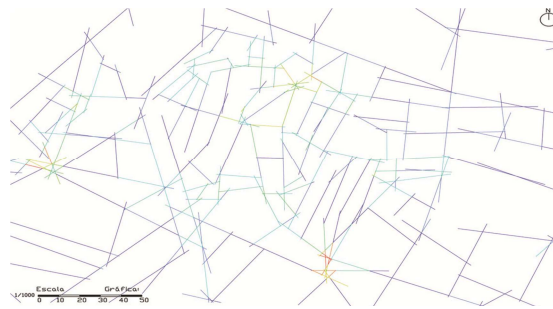


Fig. 196. Plano segmento elección de flujos Radio 50.



Fig. 197. Plano segmento elección de flujos Radio 75.

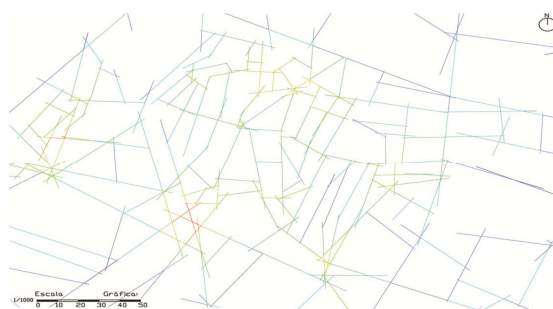


Fig. 198. Plano segmento elección de flujos Radio 100.

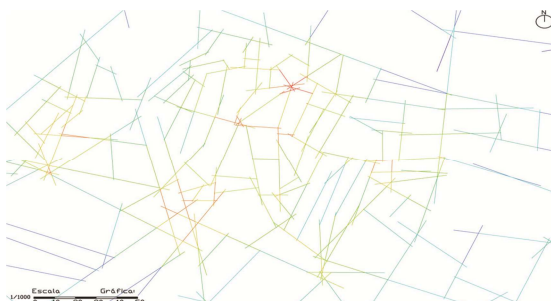


Fig. 199. Plano segmento elección de flujos Radio 150.



Fig. 200. Plano segmento elección de flujos Radio 200.

La secuencia de los mapas de segmentos con respecto a su integración local depende del radio de acción que se elabora y muestra las distintas reacciones de radio. Cuanto más pequeño es el radio resulta una menor elección de flujos pero cuanto mayor es el radio, muestra mayores integraciones en algunos puntos de intersecciones en el perímetro y en el intramuros de Pontevedra.

En el primer caso el radio de acción es de 25 y 50, en el que muestra solo en el perímetro de intramuros un punto de elección de flujo alto que corresponde a la Plaza de la Peregrina. Con el Radio 75 se produce un punto de elección de flujo en la Plaza de la Peregrina y otro punto en la Plaza de Plaza de Celso García de la Riega. Con el radio 150 y 200 tiene una elección de flujos altos tanto en la mitad de la calle Real y en la Plaza de Celso García de la Riega.

Síntesis general segmentos elección de flujos: Las vías de intramuros tienen una buena elección de flujos a radio menor o medio en la plaza de la peregrina, y una media-alta en la plaza Celso García de la Riega, lo que muestra polos contrarios con los distintos radios de acción respecto a la estructura urbana, como destaca en los distintos mapas anteriores.

4.5.3. SÍNTESIS GENERAL

En primera circunstancia, en intramuros de Pontevedra, la conectividad del mapa axial cuenta con un nivel medio de interacción entre ellas, en cambio, la conectividad en el mapa de segmentos la conectividad es baja. En cuanto al perímetro de intramuros se consolidó en el mapa axial la conectividad con la ampliación de las vías de su perímetro pero en el mapa de segmentos alcanza una conectividad baja.

La integración global, en el mapa axial, corresponde a un nivel medio, en cambio, el mapa de segmentos corresponde a una igualdad media y baja de integración en intramuros. En el perímetro, mapa axial, se consolidó la integración por la ampliación de vías y en el mapa de segmentos se consolidó con una integración baja.

En el mapa axial, la elección de flujos de intramuros cuenta con un nivel bajo de interacción y en el mapa de segmentos muestra una elección baja. En cambio, en el perímetro, mapa axial, se consideró la elección de flujos sólo con la ampliación de la vía Michelena y en el mapa de segmentos destaca con elección de flujos bajos.

En el mapa axial, la integración local es igual que la integración global, en cambio, en el mapa de segmentos la integración local es media. El perímetro de intramuros cuenta con una integración local con la ampliación de la vía Michelena, y en el mapa de segmentos cuenta con elección baja.

La profundidad media, tanto en el mapa axial como en el de segmentos, cuenta con un perímetro con accesibilidad baja. En el mapa axial, intramuros es poco accesible y en el mapa de segmentos se considera que la accesibilidad es media.

5. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL INTRAMUROS EN PONTEVEDRA

En este apartado se realiza un cruzamiento de las actividades de usos con los mapas axiales y mapas de segmentos, y la pregunta de los encuestados por qué calle circula el viandante. Una vez cruzada esta información de cada una de las calles más relevantes del intramuros y del perímetro de Pontevedra. En primer lugar, se empieza por todas las calles del perímetro para observar sus incidencias que tuvo sobre la expansión y crecimiento de la ciudad de Pontevedra. En segundo lugar, se realiza la sistematización de las calles más relevantes del intramuros, se seleccionó esas vías por la importancia de ejes principales de las estructuras urbanas como la importancia de las actividades económicas.

Se sistematizaron todas las calles del perímetro de intramuros para saber la importancia de estas vías, en cuanto su ubicación, con respecto del resto del intramuros y los distintos usos de actividades cruzadas con el mapa axial y segmentos. Las correspondientes calles son las siguientes: calle Michelena (a), Plaza de España(b) ,calle Arzobispo Malvar(c), calle Sierra(d) y calle Padre Amoedo, Cobián Roffignac y Benito Corbal(e).

Se seleccionó las calles del intramuros por ser las más relevantes en cuanto a sus actividades económicas y su importancia como ejes fundamentales del intramuros. Las calles seleccionadas son las siguientes: calle Soportales de la Herrería, Manuel Quiroga y Plaza Curros Enríquez (a), calle Charino (b); calle Sarmiento, Plaza de Verdura y Plaza de la Leña (c); calle Real (d); la Plaza Méndez Núñez, D. Gonzalo y calle Cesar Boente (e); calle Isabel II y Av. Santa María (f). Al final de este capítulo se realizará una síntesis general de los datos más relevantes del intramuros.

Referente a este apartado se da respuesta al segundo objetivo que es la caracterización de la movilidad peatonal en intramuros de Pontevedra.



Fig. 201, fig. 202 y fig. 203. Vistas del perímetro de intramuros, calles Michelena, Arzobispo Malvar y Sierra.

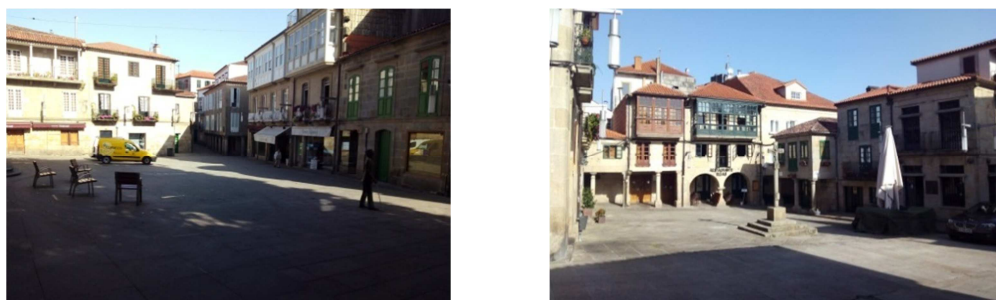


Fig. 204 y fig. 205. Vistas de intramuros, plazas de la Leña y de Méndez Núñez.

5.1. CALLES DEL PERÍMETRO DE INTRAMUROS DE PONTEVEDRA

a) CALLE MICHELENA

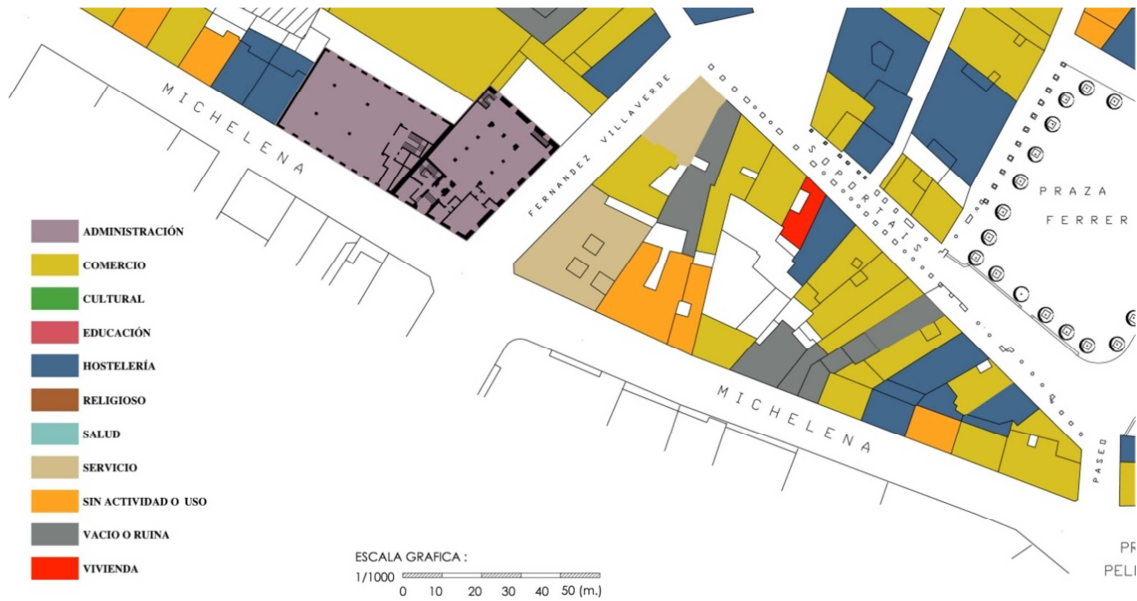
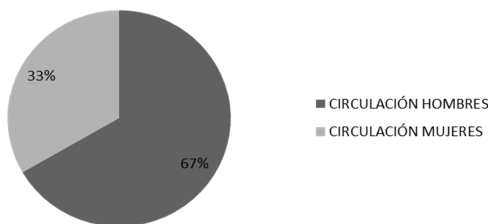


Fig. 206. Plano de usos de actividades en la Calle Michelena y su envolvente.

MICHELENA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACION GLOBAL	INTEGRACION LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja
MICHELENA	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R100	INTEGRACION GLOBAL R100	INTEGRACION LOCAL R100	ELECCIÓN FLUJOS R100	PROFUNDIDAD R100
	Baja	Media	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



Usos

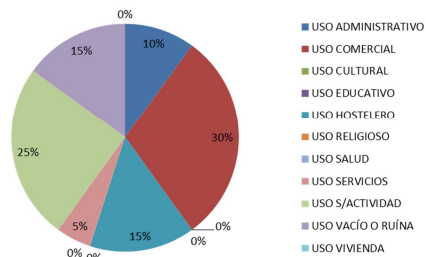


Fig. 207. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Michelena.

La calle Michelena está situada en el Sur del perímetro del intramuros, en donde en el diagrama Axial predomina una alta conectividad, integración global y elección de flujos. En el diagrama de segmentos predomina una media conectividad, integración global y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima la del uso comercial aunque se caracteriza por una alta actividad de sin actividad. Aunque en esta vía predomina una mayoría circulatoria de mujeres que los hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación y para realizar compras o gestiones en los organismos públicos. Muestra una accesibilidad muy media (segmentos) y pero una buena conectividad para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

b) PLAZA DE ESPAÑA

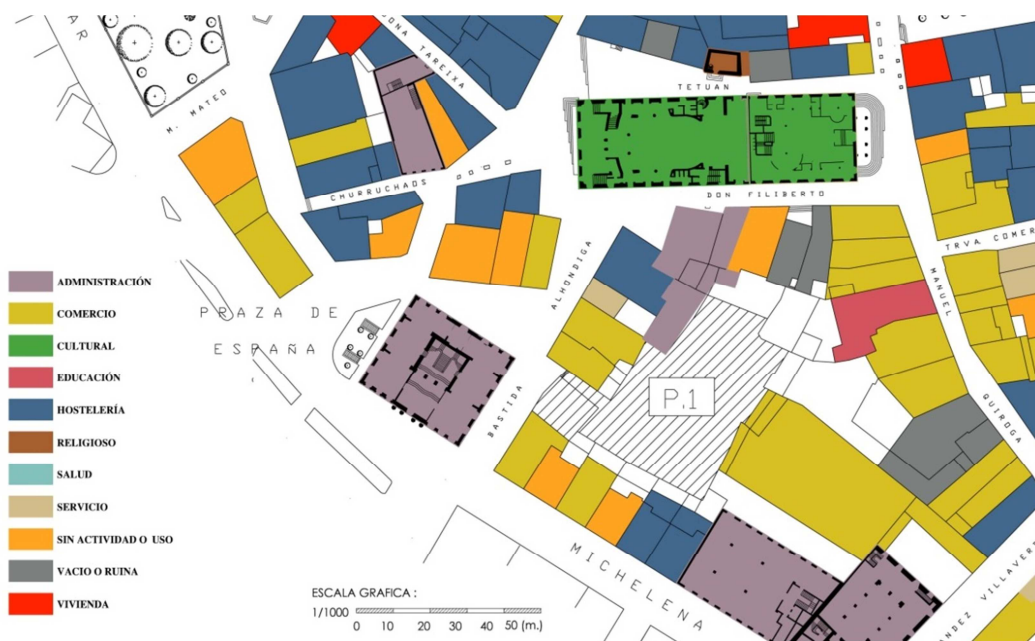
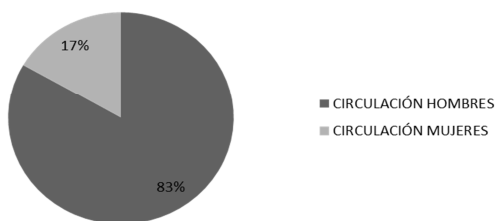


Fig. 208. Plano de usos de actividades en la Plaza de España y su envolvente.

PL. ESPAÑA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja
PL. ESPAÑA	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Alta	Media	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



Usos

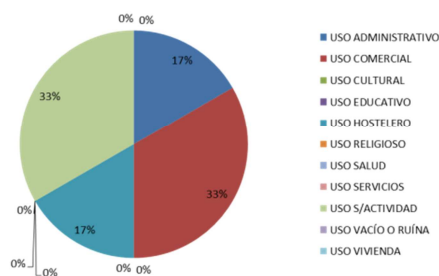


Fig. 209. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de España.

La Plaza de España está situada en sur del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una alta conectividad, integración global y elección de flujos. En diagrama de segmentos predomina una alta conectividad y en cambio una media integración global y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima de igual dimensión es el uso comercial y sin actividad. Aunque en esta vía predomina casi una mayoría absoluta circulatoria de mujeres que los hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona como para su circulación como para realizar compras o gestiones en los organismos públicos y responde con una buena conectividad en la estructura urbana. Esto muestra una accesibilidad media (segmentos) y pero una buena conectividad para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

c) CALLE ARZOBISPO MALVAR



Fig. 210. Plano de usos de actividades en la Calle Arzobispo Malvar y su envolvente.

ARZOBISPO MALVAR	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
ARZOBISPO MALVAR	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

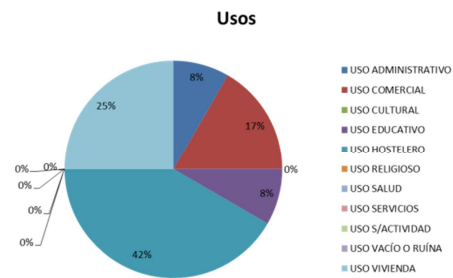


Fig. 211. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Arzobispo Malvar.

La calle Arzobispo Malvar está situada en Suroeste, Oeste y Noroeste del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una baja conectividad, integración global y elección de flujos. En diagrama de segmentos predomina una baja conectividad y en cambio una media integración global y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima el uso hostelero. En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica. Esto muestra que las mujeres y hombres no frecuentan por esta vía a menudo. Destaca una accesibilidad y conectividad baja para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

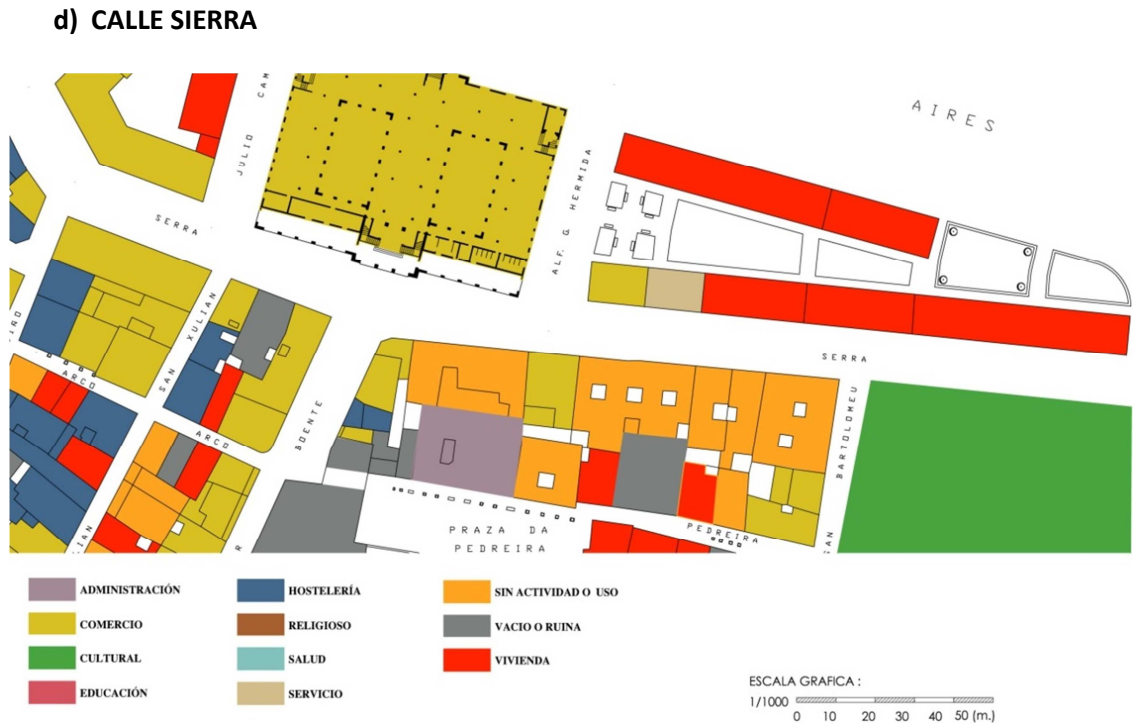


Fig. 212. Plano de usos de actividades en la Calle Sierra y su envolvente.

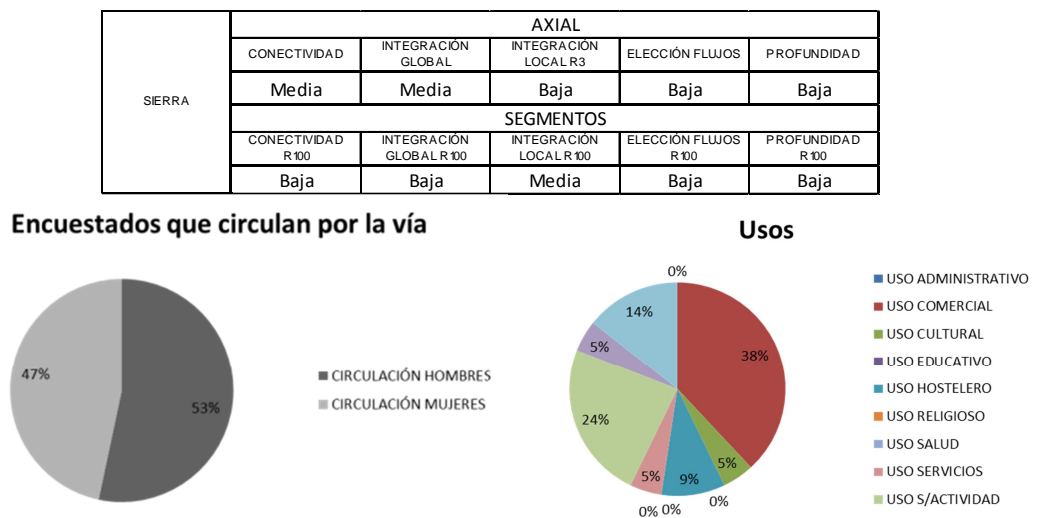


Fig. 213. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Sierra.

La calle Sierra está situada en Norte del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una media conectividad, integración global y elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global y en cambio una media conectividad y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima principalmente el uso comercial. Aunque en esta vía predomina casi un igualdad circulatoria de mujeres y de hombres. Esto muestra tanto los hombres como las mujeres utilizan esta zona para su circulación como para realizar compras o gestiones en los organismos públicos y responde con una media conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad muy baja y pero una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

e) CALLES PADRE AMOEDO, COBIÁN ROFFIGNAC Y BENITO CORBAL



Fig. 214. Plano de usos de actividades en las calles Padre Amoedo, Cobián Roffignac y Benito Corbal, y su envolvente.

PADRE AMOEDO	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACION GLOBAL	INTEGRACION LOCAL R3	ELECCION FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Alta	Media	Baja	Baja	Baja
PADRE AMOEDO	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACION GLOBAL R 100	INTEGRACION LOCAL R 100	ELECCION FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

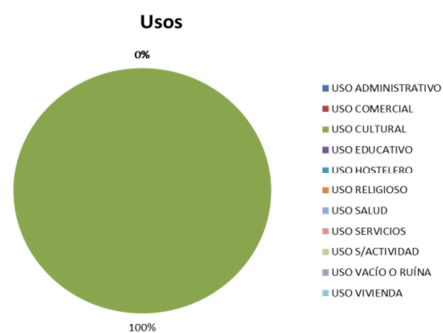


Fig. 215. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Padre Amoedo.

La calle Padre Amoedo está situada en Noreste del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una alta conectividad, una media integración global y una baja elección de flujos. En este diagrama de segmentos predomina una baja conectividad, integración global y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima en su mayoría de uso comercial. En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

Esto muestra que las mujeres y hombres no frecuentan por esta vía a menudo. Destaca una accesibilidad y conectividad baja (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

COBIÁN ROFFIGNAC	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Media	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

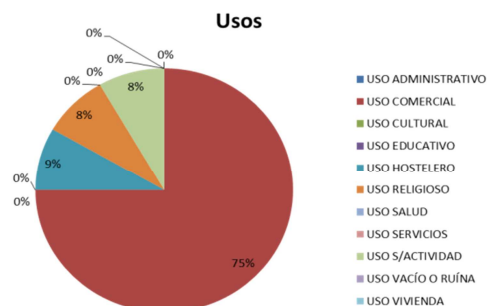


Fig. 216. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Cobián Roffignac.

La calle Cobián Roffignac está situada en Sureste del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una media conectividad e integración global y una baja elección de flujos. En este diagrama de segmentos predomina una baja conectividad, integración global y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima en su mayoría de uso comercial. En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica. Esto muestra que las mujeres y hombres no frecuentan por esta vía a menudo. Destaca una accesibilidad baja y conectividad baja para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

BENITO CORBAL	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Alta	Media	Media	Media	Baja
SEGMENTOS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Media	Alta	Baja	Media

En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

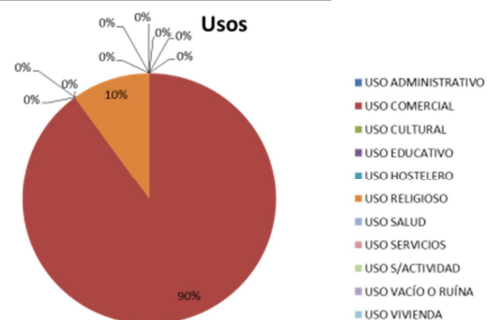


Fig. 217. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Benito Corbal.

La calle Benito Corbal está situada en Sur del perímetro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una alta conectividad y una baja Integración global y elección de flujos. En diagrama de segmentos predomina una baja conectividad, una media integración

global y una baja elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima en su mayoría de uso comercial. En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica. Esto muestra que las mujeres y hombres no frecuentan por esta vía a menudo. Destaca una accesibilidad baja y conectividad baja (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

5.2. CALLES DE INTRAMUROS DE PONTEVEDRA

a) SOPORTALES DE LA HERRERÍA, CALLE MANUEL QUIROGA Y PLAZA DE CURROS ENRÍQUEZ

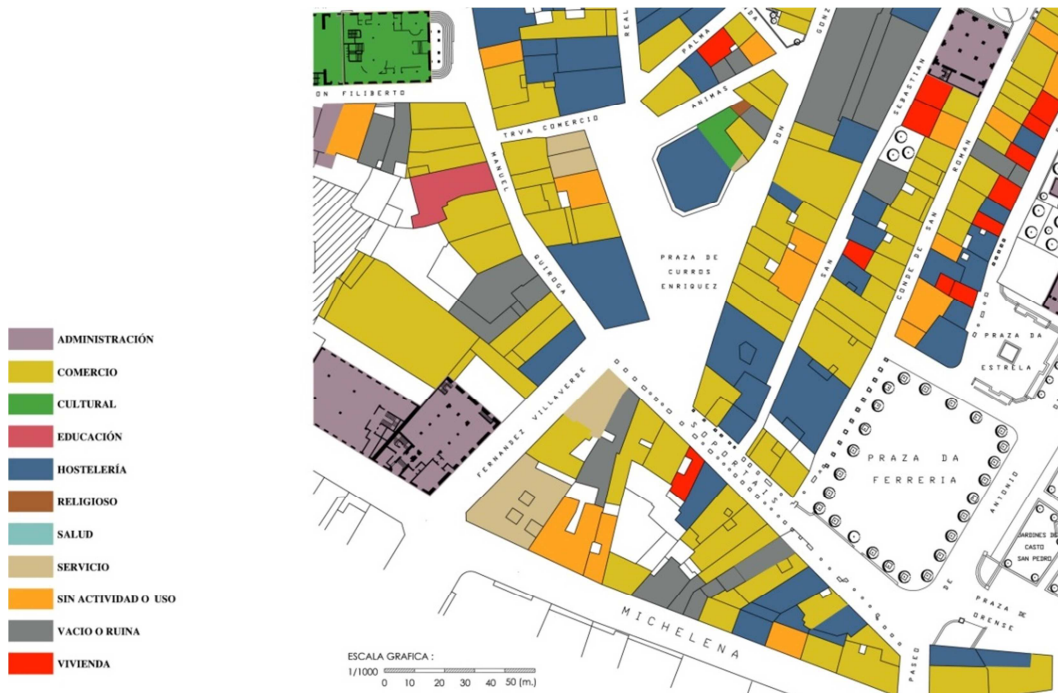
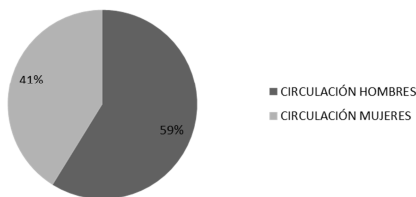


Fig. 218. Plano de usos de actividades en los Soportales de la Herrería, Calle Manuel Quiroga y Plaza de Curros Enríquez, y su envolvente.

SOPORTALES HERRERÍA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Media	Baja	Baja	Baja
SOPORTALES HERRERÍA	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Media	Media	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



Usos

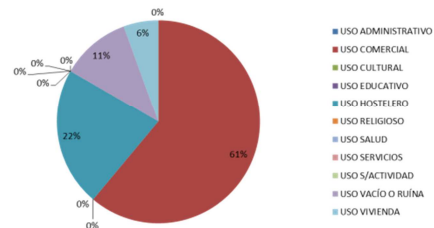


Fig. 219. Gráficos resultantes obtenidos. Soportales de la Herrería.

Los Soportales de la Herrería están situados en el Sur del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una media conectividad e integración global y una baja elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una media integración global y conectividad en cambio una baja elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima el uso comercial. Aunque en esta vía predomina una mayor circulación de mujeres que de hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan más esta zona para su circulación para realizar compras y responde con una media conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad media y pero una media conectividad para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

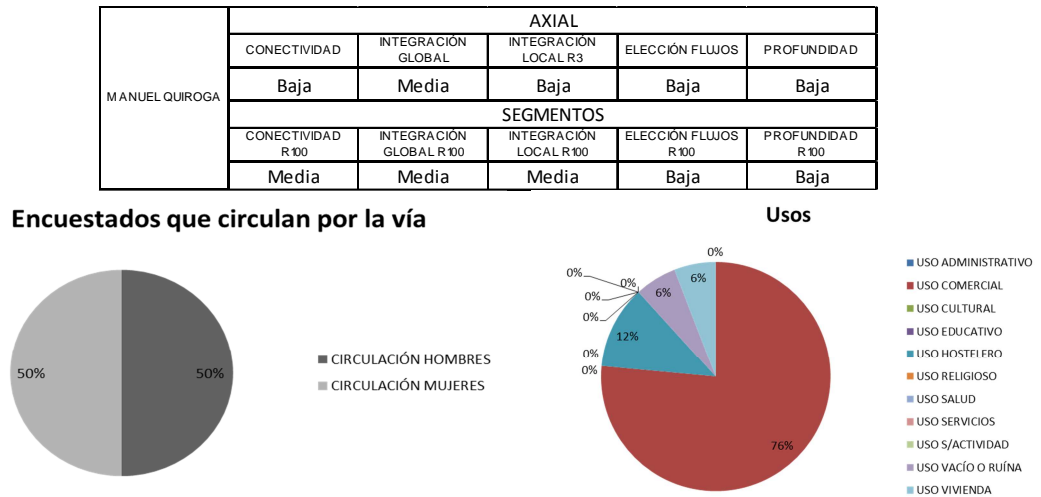


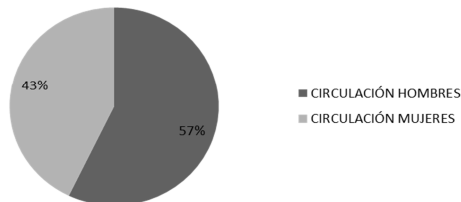
Fig. 220. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Manuel Quiroga.

La Calle Manuel Quiroga está situada en el Sur del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una baja conectividad, integración global e una elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una media integración global y conectividad en cambio una baja elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima el uso comercial. Aunque en esta vía predomina una igualdad circulatoria de mujeres que de hombres. Esto muestra que las mujeres y hombres utilizan esta zona para su circulación, para realizar compras y responde con una media conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad baja y pero una media conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

La plaza de Curros Enríquez está situada en el Sur-centro del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y una media integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global, conectividad y elección de flujos. La tipología de usos en esta calle prima la hostelería. Aunque en esta vía predomina una circulación mayor de hombres que de mujeres. Esto muestra que los hombres utilizan esta zona para su circulación, para realizar usos de hostelería y responde con una baja conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad baja y pero una baja conectividad para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

PL. CURROS ENRÍQUEZ	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R100	INTEGRACIÓN GLOBAL R100	INTEGRACIÓN LOCAL R100	ELECCIÓN FLUJOS R100	PROFUNDIDAD R100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía



Usos

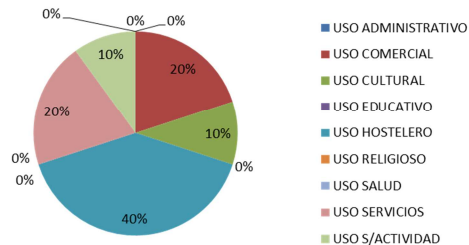


Fig. 221. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de Curros Enríquez.

b) PAIO GÓMEZ CHARINO

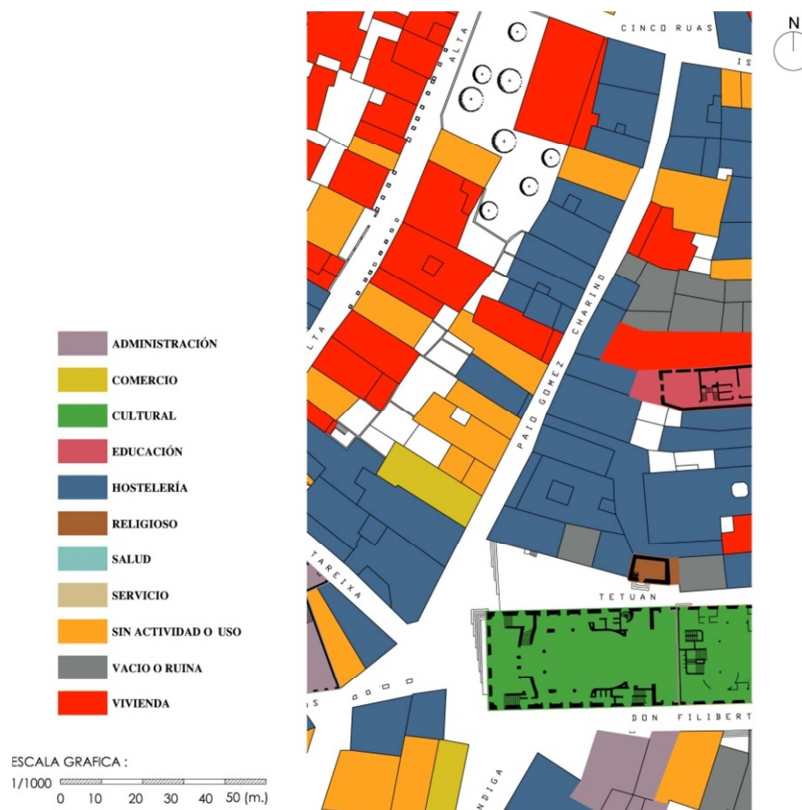


Fig. 222. Plano de usos de actividades en la Calle Paio Gómez Charino y su envolvente.

La calle Charino está situada en el centro Suroeste del intramuros, en donde el diagrama Axial predomina una baja conectividad e integración global y una baja elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una media integración global y elección de flujos y una baja conectividad. La tipología de usos en esta calle prima en su mayoría de uso hostelero. Aunque en esta vía predomina una igualdad circulatoria de mujeres que de hombres. Esto

muestra que las mujeres y hombres utilizan esta zona para su circulación, para usos hosteleros y responde con una media conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad media (segmentos) y pero una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

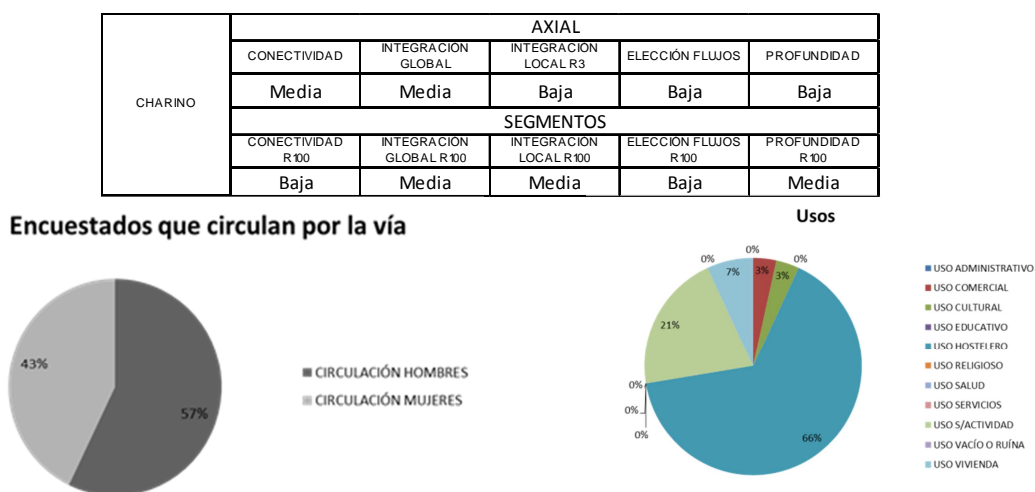


Fig. 223. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Paio Gómez Charino.

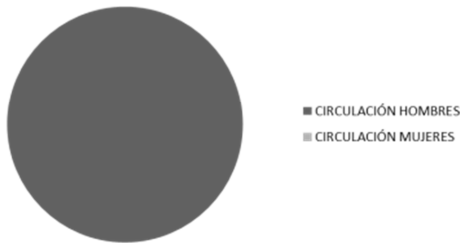
c) CALLE SARMIENTO, PLAZA DE VERDURA Y PLAZA DE LA LEÑA



Fig. 224. Plano de usos de actividades en la Calle Sarmiento, la Plaza de la Verdura y la Plaza de la Leña, y su envolvente.

SARMIENTO	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Media	Baja	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



Usos

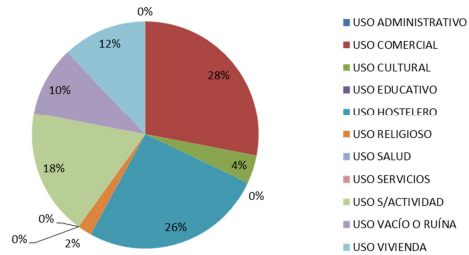
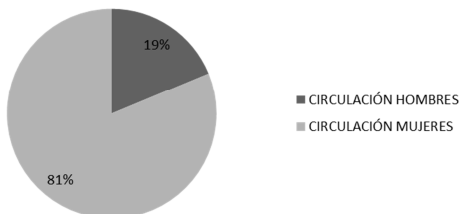


Fig. 225. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Sarmiento.

La calle Sarmiento está situada en el centro, y funciona como uno de los ejes principales del intramuros. El diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y una baja integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global y elección de flujos y una media conectividad. La tipología de usos en esta calle se produce una igualdad entre el uso hostelero y comercial. Aunque en esta vía predomina una circulatoria en mayoría absoluta de hombres. Esto muestra que los hombres utilizan esta zona para su circulación, para usos hosteleros y responde con una baja conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad media (segmentos) y pero una media conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

PL. VERDURA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía



Usos

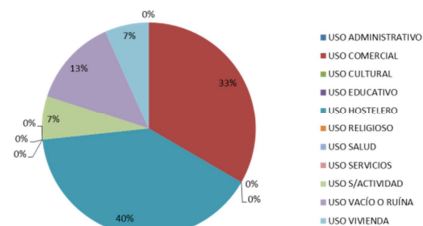


Fig. 226. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de la Verdura.

La Plaza de la Verdura está situada en el centro, y funciona como lugar de referencia del intramuros. El diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y una media integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global, de elección de flujos y su conectividad. La tipología de usos en

esta plaza se produce una mayoría de uso hostelero y de segundo rango esté lo comercial. Aunque en esta vía predomina una circulatoria en mayoría absoluta de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos hosteleros y responde con una baja conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad Baja y pero una baja conectividad para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

P.L. LEÑA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Media	Baja	Baja	Baja
P.L. LEÑA	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Media	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía

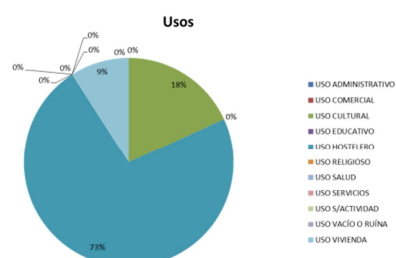
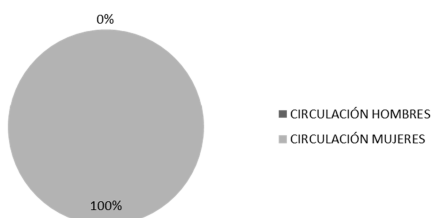


Fig. 227. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de la Leña.

La Plaza de la Leña está situada en el centro, y funciona como lugar de referencia del intramuros. El diagrama Axial predomina una media conectividad e integración global y una media elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global, de elección de flujos y su conectividad. La tipología de usos en esta plaza se produce una mayoría de uso hostelero. Aunque en esta vía predomina una circulatoria de mayoría absoluta de mujeres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos hosteleros y responde con una media conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad Baja y pero una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.



Fig. 228. Plaza de la Leña.

d) CALLE REAL

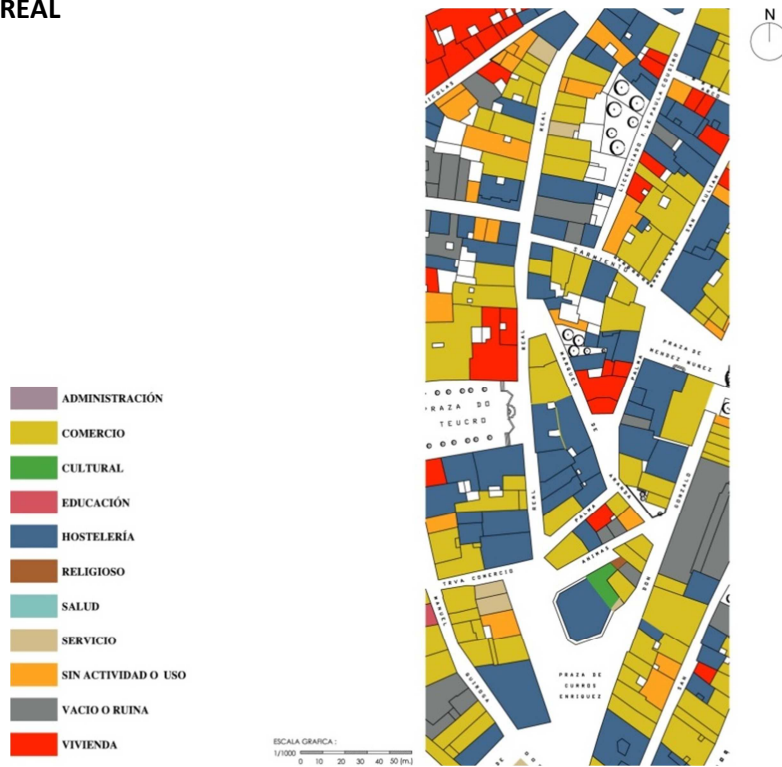
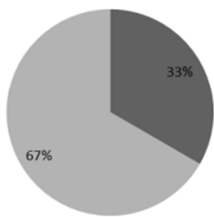


Fig. 229. Plano de usos de actividades en la Calle Real y su envolvente.

REAL	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Media	Baja	Baja	Baja
REAL	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Media	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



■ Circulación Hombres
■ Circulación Mujeres

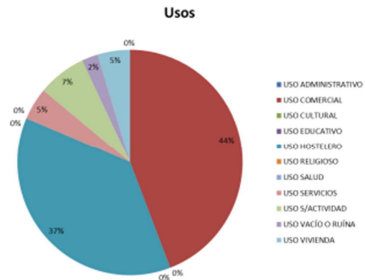


Fig. 230. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Real.

La calle Real está situada en el centro del intramuros, y funciona como una parte del eje principal divisorio del mismo. El diagrama Axial predomina una baja integración global e elección de flujos y una media conectividad. El diagrama de segmentos predomina una baja conectividad e de elección de flujos y una media integración global. La tipología de usos en esta calle se produce una mayoría de uso comercial y a continuación predomina uso hostelero. Aunque en esta vía predomina una influencia circulatoria de una mayoría absoluta de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos de compras y ocio. Esto responde con una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

e) PLAZA DE MÉNDEZ NÚÑEZ, CALLE DON GONZALO Y CALLE CÉSAR BOENTE

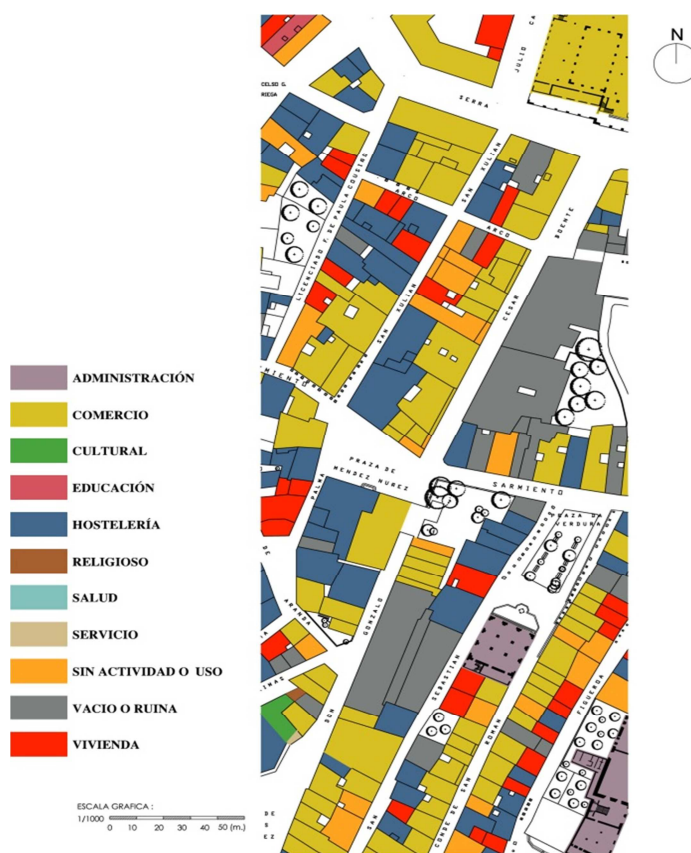
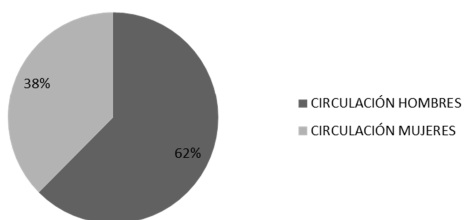


Fig. 231. Plano de usos de actividades en la Plaza de Méndez Núñez, calles Don Gonzalo y César Boente, y su envolvente.

PL. MÉNDEZ NÚÑEZ	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
PL. MÉNDEZ NÚÑEZ	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Media	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía



Usos

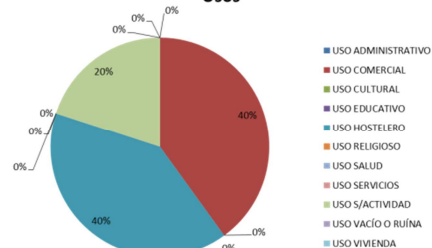


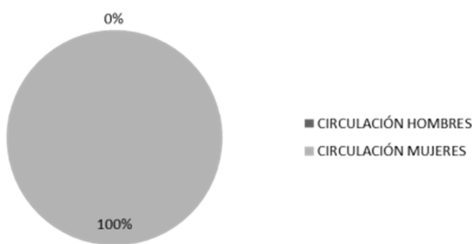
Fig. 232. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de Méndez Núñez.

La Plaza de Méndez Núñez está situada en el centro, y funciona como lugar de referencia del intramuros. El diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y una

media integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja integración global, de elección de flujos y de media su conectividad. La tipología de usos en esta plaza se produce un igual uso hostelero y uso comercial. Aunque en esta vía predomina una circulatoria en mayoría absoluta de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos hosteleros y de compras. Esto responde con una baja conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad Baja y pero una media conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

DON GONZALO	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Media	Baja	Baja	Baja
DON GONZALO	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía



Usos

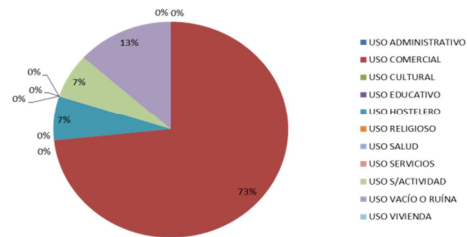


Fig. 233. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Don Gonzalo.

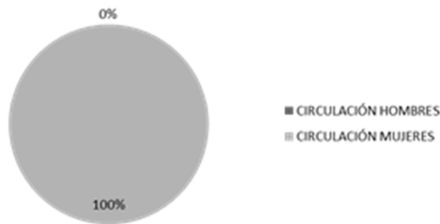
La calle Don Gonzalo está situada en el centro, y funciona como eje principal y inicial de la plaza de Abastos en intramuros. El diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y una media integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja conectividad e de elección de flujos y de media integración global. La tipología de usos en esta calle se produce una mayoría absoluta de uso comercial. Aunque en esta vía predomina una influencia circulatoria de mayoría absoluta de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos de compras primordialmente. Esto responde con una baja conectividad en la estructura urbana. Destaca una accesibilidad Baja y pero una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

La calle Cesar Boente está situada en el Norte, y funciona como eje principal de la plaza de Abastos en intramuros. El diagrama Axial predomina una baja conectividad e elección de flujos y en la integración global. El diagrama de segmentos predomina una baja conectividad e de elección de flujos y en la integración global. La tipología de usos en esta calle se produce una mayoría absoluta de uso comercial. Aunque en esta vía predomina una influencia circulatoria de totalidad de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos de compras primordialmente. Esto

responde con una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

CÉSAR BOENTE	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACION GLOBAL	INTEGRACION LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja
CÉSAR BOENTE	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACION GLOBAL R 100	INTEGRACION LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Baja

Encuestados que circulan por la vía



Usos

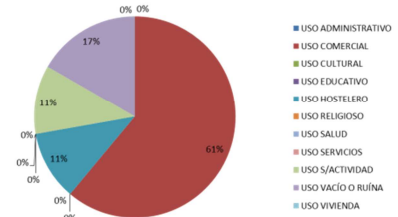


Fig. 234. Gráficos resultantes obtenidos. Calle César Boente.

f) CALLE ISABEL II Y AVENIDA DE STA. MARÍA

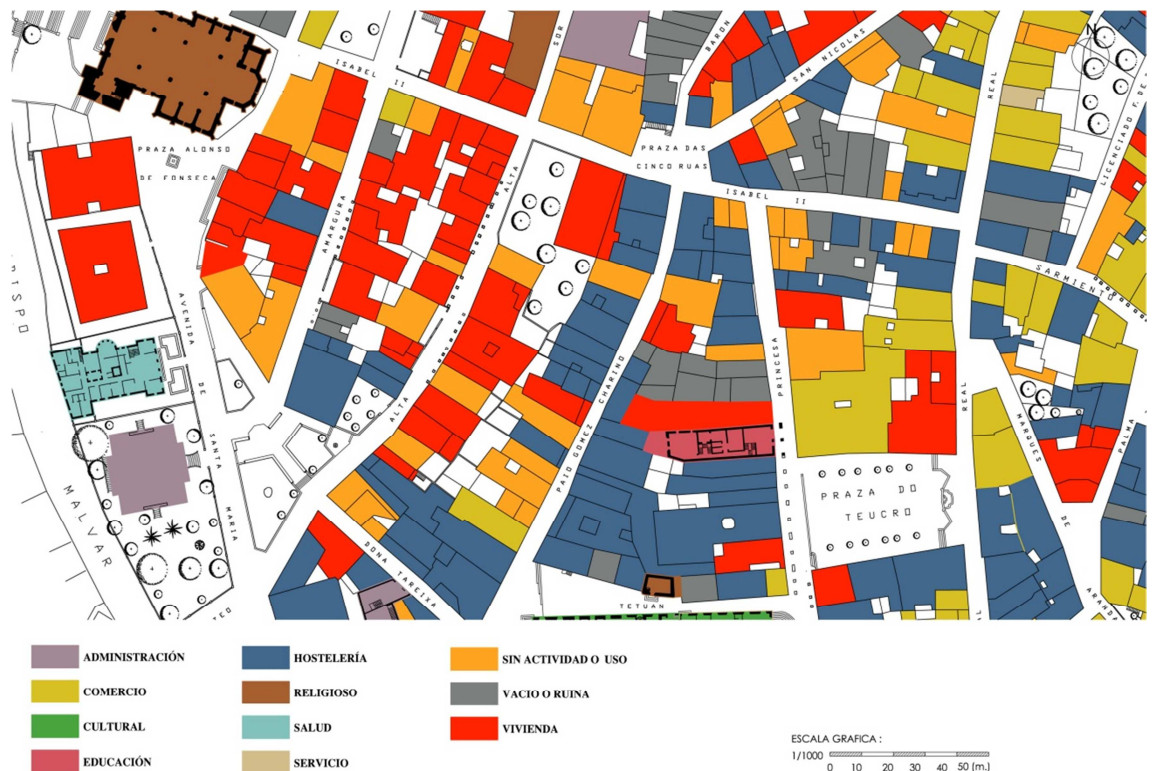
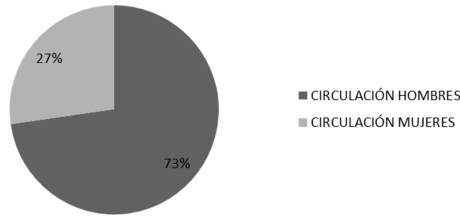


Fig. 235. Plano de usos de actividades en la Calle Isabel II y la Avenida de Sta. María, y su envolvente.

ISABEL II	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Baja	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Baja	Baja	Media	Baja	Media

Encuestados que circulan por la vía



Usos

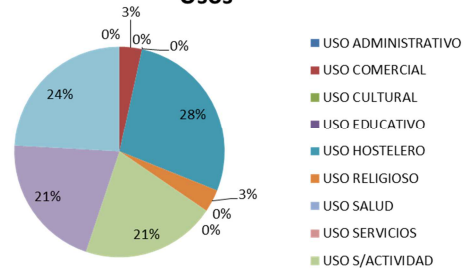


Fig. 236. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Isabel II.

La calle Isabel está situada en el Noroeste, y funciona como una parte del eje principal divisorio en intramuros. El diagrama Axial predomina una baja integración global e elección de flujos y una media conectividad. El diagrama de segmentos predomina una baja conectividad e de elección de flujos y en la integración global. La tipología de usos en esta calle se produce una igualdad de usos como el hostelero, s/actividad, vacío o ruina y vivienda. Aunque en esta vía predomina una influencia circulatoria de una mayoría absoluta de mujeres que de Hombres. Esto muestra que las mujeres utilizan esta zona para su circulación, para usos de ocio y de vivienda. Esto responde con una baja conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

AV. STA. MARÍA	AXIAL				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD
	Media	Alta	Baja	Baja	Baja
SEGMENTOS	CONECTIVIDAD R 100	INTEGRACIÓN GLOBAL R 100	INTEGRACIÓN LOCAL R 100	ELECCIÓN FLUJOS R 100	PROFUNDIDAD R 100
	Media	Baja	Media	Baja	Baja

Usos

En las encuestas no se obtuvo ningún resultado para realizar la gráfica.

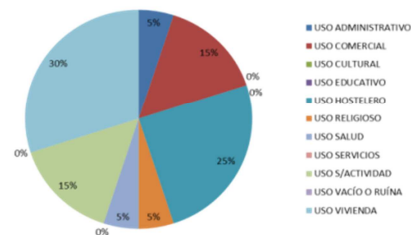


Fig. 237. Gráficos resultantes obtenidos. Av. Sta. María.

La Avenida de Santa María está situada en el Suroeste en intramuros. El diagrama Axial predomina una baja integración global, una media conectividad y una baja elección de flujos. El diagrama de segmentos predomina una media conectividad y una baja de elección de flujos y de integración global. La tipología de usos en esta calle se produce casi una igualdad de usos como el hostelero y de vivienda. Esto muestra que las mujeres y hombres no frecuentan por esta vía a menudo. Esto responde con una media conectividad (segmentos) para desarrollar dinámicas y flujos peatonales en ese espacio.

5.3. SÍNTESIS GENERAL

CALLE PERÍMETRO	AXIAL					CALLE PERÍMETRO	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD		CONECTIVIDAD R100	INTEGRACIÓN GLOBAL R100	INTEGRACIÓN LOCAL R100	ELECCIÓN FLUJOS R100	PROFUNDIDAD R100
MICHELENA	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja	MICHELENA	Baja	Media	Media	Baja	Media
PL ESPAÑA	Alta	Alta	Alta	Alta	Baja	PL ESPAÑA	Alta	Media	Media	Baja	Media
ARZOBISPO MALVAR	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	ARZOBISPO MALVAR	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
SIERRA	Media	Media	Baja	Baja	Baja	SIERRA	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
PADRE AMOEDO	Alta	Media	Baja	Baja	Baja	PADRE AMOEDO	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
COBIÁN ROFIGNAC	Media	Media	Baja	Baja	Baja	COBIÁN ROFIGNAC	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
BENTO CORBAL	Alta	Media	Media	Media	Baja	BENTO CORBAL	Baja	Media	Alta	Baja	Media
CALLE INTRAMUROS	AXIAL					CALLE INTRAMUROS	SEGMENTOS				
	CONECTIVIDAD	INTEGRACIÓN GLOBAL	INTEGRACIÓN LOCAL R3	ELECCIÓN FLUJOS	PROFUNDIDAD		CONECTIVIDAD R100	INTEGRACIÓN GLOBAL R100	INTEGRACIÓN LOCAL R100	ELECCIÓN FLUJOS R100	PROFUNDIDAD R100
SOPORTALES HERRERÍA	Media	Media	Baja	Baja	Baja	SOPORTALES HERRERÍA	Media	Media	Media	Baja	Media
MANUEL QUIROGA	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	MANUEL QUIROGA	Media	Media	Media	Baja	Baja
CHARINO	Media	Media	Baja	Baja	Baja	CHARINO	Baja	Media	Media	Baja	Media
REAL	Media	Media	Baja	Baja	Baja	REAL	Baja	Media	Media	Baja	Media
PL CURROS ENRIQUEZ	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	PL CURROS ENRIQUEZ	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
SARMIENTO	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	SARMIENTO	Media	Baja	Media	Baja	Media
AV. STA. MARIA	Media	Alta	Baja	Baja	Baja	AV. STA. MARIA	Media	Baja	Media	Baja	Baja
ISABEL II	Media	Baja	Baja	Baja	Baja	ISABEL II	Baja	Baja	Media	Baja	Media
DON GONZALO	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	DON GONZALO	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
CÉSAR BOENTE	Baja	Baja	Baja	Baja	Baja	CÉSAR BOENTE	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
PL. LEÑA	Media	Media	Baja	Baja	Baja	PL. LERA	Media	Baja	Media	Baja	Baja
PL. VERDURA	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	PL. VERDURA	Baja	Baja	Media	Baja	Baja
PL. MENDEZ NUÑEZ	Baja	Media	Baja	Baja	Baja	PL. MENDEZ NUÑEZ	Media	Baja	Media	Baja	Baja

Fig. 238. Tabla de síntesis. Mapa axial y mapa de segmentos de intramuros.

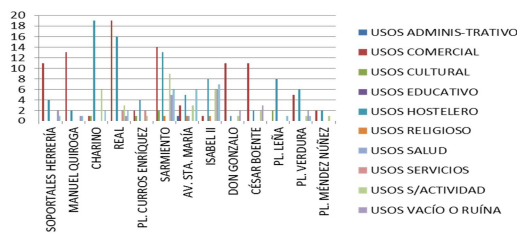


Fig. 239. Gráfica de síntesis de actividades en intramuros de Pontevedra.

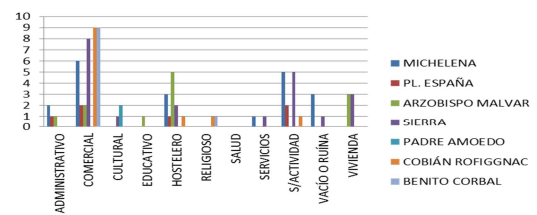


Fig. 240. Gráfica de síntesis de actividades en el perímetro de intramuros de Pontevedra.

En cuanto a los mayores usos comerciales en intramuros se sitúa por el siguiente orden que son: la c/ Real, c/ Sarmiento, c/ Michelena y Plaza de España. La conectividad, integración y accesibilidad más alta se desarrolla las dinámicas y flujos peatonales en la calle Michelena y Plaza de España, donde una mayoría absoluta de hombres circula por esta vía con respecto a las mujeres en todo el territorio del intramuros.

6. CONCLUSIÓN

Se realizó esta disertación sobre el intramuros de Pontevedra en base a la transformación que se inició en la ciudad a partir de 1991, que reemplazó el caos circulatorio en la malla urbanística del intramuros por la peatonalización. Hubo un ciclo en donde se produjeron tanto alteraciones en todas las infraestructuras continuas de las vías como cambios socio-económicos, con lo cual se originaron desequilibrios con respecto al abandono de espacios tanto edificatorios como urbanos. En el transcurso de estas actuaciones se experimentó con bolsas de aparcamientos para vehículos y bicicletas que, a posteriori, se eliminaron, no se sabe por qué o qué llevo a ello. Estas distintas movilidades sociales que existían decaen por no tener espacios habilitados para este fin y repercute con la destinación del espacio urbano al ocio y, por consecuencia, a la invasión de la hostelería en algunas zonas del intramuros de Pontevedra. Este abandono en el equilibrio, social y económicamente, ocasiona la desconexión de algunas partes del intramuros con el extramuros. Dicha falta de equilibrio de sostenibilidad y de la movilidad me lleva a estudiar y realizar este trabajo para detectar los conflictos, si los hubiera, del comportamiento de la estructura urbana con lo socio-económico en el intramuros de Pontevedra.

En relación al primer objetivo -identificar sistemas de movilidad intramuros en Pontevedra- se identificaron las principales teorías urbanísticas con respecto a los autores más relevantes desde el s. XIX hasta principios del s. XXI, con lo que mostraron diferentes estudios de movilidad por las distintas ciudades europeas y españolas, sin olvidar el análisis de los diferentes sistemas de movilidad surgidos en el intramuros de Pontevedra. Hoy en día no existe ningún sistema característico o principal de movilidad, surge un único movimiento relacionado con el espacio urbano de intramuros, que es la peatonalización. Ésta se apoya, en algún punto de intramuros, con el surgimiento o comienzo de la utilización de la bicicleta. En todo el conjunto de intramuros existe una movilidad principal, que es la circulación a pie, pero ésta funciona correctamente en la época estival, al contrario que en la temporada invernal. La ciudadanía está empezando a usar otras maneras de movimiento relacionadas con el propio ocio, como por ejemplo el uso de patines, patinetes o similares -de uso individual o colectivo- que funcionan independientemente a otras modalidades más tradicionales.

Referente al segundo objetivo -caracterizar la movilidad peatonal intramuros en Pontevedra- concurren, posteriormente a la peatonalización de la estructura urbana, polos fuertes y muy débiles en cuanto a los espacios utilizados por el propio peatón. Respecto a los puntos fuertes se puede concretar que la morfología urbana de intramuros de Pontevedra tiene un relieve topográfico muy adecuado para los nuevos sistemas de movilidad del mundo actual tales como la bicicleta u otro tipo de vehículos como los micro-autobuses eléctricos. Para la población, el uso de micro-autobuses es una necesidad que está desatendida, o no existe una previsión adecuada para el intramuros. No se debe olvidar la creación de zonas, o espacios habilitados, de estacionamiento para los usuarios de estas nuevas movilidades en todo el territorio del intramuros. En cambio, como punto débil se puede nombrar el abandono existente en algunas calles del intramuros, para lo que convendría promover actividades económicas tales como la creación de nuevos ateliers para los nuevos diseñadores de moda y otras actividades, de igual manera que existen en otras ciudades europeas o americanas; se podría fomentar el eje del Camino Portugués que atraviesa el

intramuros, por ser un flujo peatonal de movilidad importante para la ciudad. Es conveniente crear nuevas necesidades o reclamos para los viandantes.

La peatonalización del intramuros de Pontevedra surgió a través del caos circulatorio ocasionado en la calles y devolvió la ciudad para las personas y sólo para ellas. Esto contribuyó a la utilización del urbanismo para la ciudadanía y el derecho a ello, pero se transformó en un espacio completamente de ocio hostelero, lo que hoy en día no permite destinar completamente las plazas para el disfrute de la ciudadanía sino que casi todas las vías se han convertido en un mero reclamo turístico comercial hostelero, lo que conduce a un conflicto social y económico que repercute tanto a la sociedad como al urbanismo. La invasión de las terrazas de hostelería se tendría que convertir en reclamo de actividades económicas alternativas, como la venta de diferentes productos.

Después analizar y sintetizar lo anteriormente citado, en este capítulo se da respuesta al último objetivo de este trabajo, proponer soluciones para la consolidación de los sistemas de movilidad en intramuros de Pontevedra. Con el transcurso de la investigación se observó que existen varias discordancias en el urbanismo con las distintas movilidades y sistemas circulatorios en el intramuros de Pontevedra, y esto sucede en muchos intramuros de otras ciudades europeas y españolas. A finales del siglo XX, en el fundamento teórico, en el urbanismo surgieron otros términos relacionados con el mantenimiento de la calidad de vida en la ciudad, la primera expresión ha sido el urbanismo sostenible, o eco-urbanismo, y a principios del siglo XXI se sustituyó ese vocablo por *eco-friendly*. Se ha cambiado en el aspecto del término y en el de la utilización de los intramuros de distintas ciudades. Algunos autores propusieron alternativas más ecológicas-sociales -barrios *eco-friendly*- y otros defendían la estructura verde urbana dándole equilibrio ecológico y medioambiental. Todos estos cambios llevaron a dotar a los intramuros de alteraciones de movilidades más sostenibles en algunas ciudades europeas, pero con un estudio de planificación detallada, para utilizar dichas alteraciones posibles empleando distintas movilidades como el transporte público, a pie y en bicicleta. En el intramuros de Pontevedra se le dio relevancia a la preocupación del aspecto social como, en su momento, hizo un autor destacado como Lefebvre.

Desde la creación de los *malls* peatonales hasta la época actual se consiguieron grandes cambios sociales y económicos en las ciudades. Los intramuros de las ciudades, en la mayoría de los casos, sufrieron transformaciones, no de la estructura urbana sino del afán de lo ecológico, de menos automóviles, la descontaminación, la movilidad práctica y saludable en las ciudades. En algunos casos de intramuros se impusieron drásticos cambios sociales en la estructura urbana como las restricciones del tráfico y la obstaculización de permitir servicio a los residentes.

En esta investigación se pretendió dar importancia a las dinámicas sociales-económicas y a los modos de uso del espacio urbano de intramuros, enfatizando estos aspectos para crear necesidades nuevas para usos para la ciudadanía. Estas dinámicas económicas en una mayor parte del intramuros están produciendo una invasión de actividades de hostelería, tanto en el uso edificatorio como en el espacio urbano, y se pretenderá concretar cuáles son los límites de las alteraciones de las estructuras socio-espaciales en las que se desarrollan o no

las actividades. En este caso se debe producir un equilibrio social y económico con estrategias predefinidas para conseguir una unidad estructural urbana y económica social. Para solventar el problema de las edificaciones vacías de actividades es recomendable que todas las zonas afectadas se consoliden con el resto de la envolvente exterior del intramuros, para absorber las dinámicas y flujos que suceden en la ciudad. En una parte del intramuros se necesita una rehabilitación de edificaciones, ya que la degradación de los mismos ha provocado la huida de los habitantes de las distintas calles del intramuros, dejando desocupados esos inmuebles y vacías las dinámicas de los espacios urbanos. La forma de recuperar estos espacios y usos edificatorios será la contribución a la consolidación y equilibrio en su conjunto del territorio del intramuros de Pontevedra.

Analizado, pues, el caso de intramuros de Pontevedra se determina una decadencia socio-económica desde el año 2002 hasta el 2016, surgida, en numerosos casos, del deterioro y el estado ruinoso de algunas edificaciones. Esto, teniendo puntos relevantemente negativos de espacio urbano para el uso de los residentes, conlleva a la decadencia de flujos y dinámicas en esas zonas, como sucede en las calles Sierra y Don Gonzalo, antiguamente eje principal económico del Mercado de Abastos del intramuros, partes de las calles Isabel II, Barón y Padre Isla.

Estos espacios o calles de decadencia, como algunos otros sin mencionar, dificultan la movilidad y flujos económicos de esas zonas en el aspecto visual, económico y social. La población, desde 1991 hasta 2008, decayó en un 40 % de habitantes en todo el intramuros de Pontevedra, con lo que perdió influencia de flujos y dinámicas por todo el territorio. Otro lugar desangelado es la zona del Campillo, en la que antiguamente existían unos flujos y dinámicas juveniles que hoy en día no se hallan, todo este conjunto edificatorio vacío la gente lo destina, en las noches de fiesta, como provisorios baños públicos. A fecha de hoy, empiezan a surgir actividades comerciales de jóvenes emprendedores localizadas en las calles Alhóndiga, Manuel Quiroga o San Román, entre otras. Muchas de estas actividades están relacionadas con la Universidad de Bellas Artes de Pontevedra (antiguo cuartel de San Fernando en la Calle General Martitegui), en donde se imparte la titulación universitaria de diseño textil y moda. Estas actitudes de la regeneración de actividades comerciales promovidas por jóvenes emprendedores se podrían instalar en aquellos grupos de edificaciones vacías como en las calles Barón y Padre Isla. Con esto se crearían flujos y dinámicas espaciales por todos esos conjuntos edificatorios desocupados creando economía ramificada por todo el intramuros, para lo que se deberá hacer un estudio socio-económico de la zona para la regeneración de aquellas áreas.

La intervención urbanística del intramuros se inició a partir 1999 con la llegada de la peatonalización, con mejoras que acarrearón la eliminación de las barreras arquitectónicas suprimiendo casi todas las aceras pequeñas y sus infraestructuras correspondientes. El principal sistema de movilidad es a pie, pero existe un conflicto circulatorio entre peatones, carga y descarga, residentes y otros, como patinetes y bicicletas. Para solucionar este problema es necesario crear unas normas y reglas obligatorias sobre las prioridades circulatorias, habilitar algunas zonas de aparcamientos para residentes, según lo pueda permitir la estructura urbana, y regular las zonas de estacionamiento de carga y descarga, ya que originan un caos de aparcamiento por todo el intramuros. Cabe destacar que es

necesaria una regularización de normas circulatorias mediante un bando municipal, tanto de vehículos a motor como de cualquier elemento de movilidad que circule por el intramuros, para tener un control de estos desplazamientos y así conseguir una imagen visual de un intramuros más controlado que la de hoy en día. El uso del planeamiento urbanístico de movilidad no debe priorizar la peatonalización total sin tener en cuenta los aspectos socio-económicos y espaciales del territorio, sin olvidar el derecho de movilidad de los residentes y las necesidades que podrán tener éstos, adaptándose a cambios sociales de una forma continua y no brusca para los habitantes del intramuros y consiguiendo una imagen de unidad de intramuros única, estable y equilibrada social y económicamente.

Intramuros de Pontevedra tiene una característica de integración local y global considerablemente buena que demuestra que su estructura urbana tiene cabida de interconexión con la mayoría de sus calles, principalmente en la Plaza de la Peregrina por ser el punto de expansión de la ciudad y donde se iniciaron las ramificaciones. Según la sintaxis espacial, todo el territorio del intramuros posee una accesibilidad baja, aunque a nivel usuario se aprecia una accesibilidad confortable. Las plazas emblemáticas como la Verdura, la Leña, Méndez Núñez y el Paseo de Odriozola actúan, hoy en día, como zonas de ocio de hostelería sin poseer ningún tipo de carácter fundamental significativo como antiguamente. Sin perjudicar a la hostelería, en estas plazas se podrían restablecer periódicamente las actividades económicas que imperaban hace años creando mercadillos de venta de productos, como ejemplo en la Plaza de la Verdura y la Plaza de la Leña, en donde antiguamente se vendían los productos que les dan nombre, y reconvertir la Plaza de Méndez Núñez como la Plaza de las Gallinas y el Paseo de Odriozola como el Paseo del Chocolate. Estos polos de actividades socio-económicas conseguirían mantener la usanza pasada y fomentarla como una necesidad ecológica y social para la ciudadanía.

El intramuros de Pontevedra es un espacio de ocio socio-económico, en el que, actualmente, las actividades de hostelería se están apropiando cada vez más de todo su territorio. Es cierto que en algunas calles no se puede instalar otro tipo de negocio que no sea hostelero, ya que no resistiría a los gastos generales debido al poco flujo de personas y sus estrechas calles. Con lo cual, como se comentó anteriormente, en las calles vacías hay que tratar de actuar en conjunto para promover necesidades o reclamos de actividades económicas a la sociedad. Con las transformaciones peatonales en el intramuros de Pontevedra y las mejoras ocasionadas durante los últimos 17 años, existe un reclamo para llevar actividades nuevas a los espacios urbanísticos y para la utilización de distintos usos edificatorios tanto de vivienda, como cultural o social. Las actividades económicas no pueden ser solo hosteleras sino que tienen que buscar un equilibrio socio-económico y crear costumbres o cambios sociales para que las distintas dinámicas o flujos perduren en todo el territorio de intramuros. Los distintos espacios como plazas o calles tienen que recuperarse por la sociedad y para la sociedad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- abc.es (2014). *Pontevedra, la ciudad más cómoda de Europa para vivir según la ONU*. Recuperado de <http://www.abc.es/local-galicia/20141125/abci-pontevedra-modelo-201411241717.html>
- Alcântara, E. (2011). *Análisis de la movilidad urbana: Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.
- Bardin, L. (1979). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Barral, S. (2009). *El regreso del fiel contraste*. Recuperado de http://www.lavozdeg Galicia.es/pontevedra/2009/08/18/0003_7913409.htm
- Besteiro, B. (2006). *El turismo rural en Galicia: Análisis de su evolución en la última década*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação: Uma introdução à teoria e métodos*. Porto: Porto Editora.
- Boix, A., & Marzal, C. R. (2014). *Ciudad y movilidad*. Valencia: Universitat de València.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2000). *El espacio público*. Recuperado de http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf
- Boscá, R. I. (2013). *Ciudades verdes europeas*. Valencia: Universitat Politècnica de València.
- Brambilla, R., Longo, G., & Rudofsky, B. (1989). *Centros urbanos peatonales*. Barcelona: Oikos-tau.
- Bruyne, P., Herman, J., & Schoutheete, M. (1991). *Dinâmica da pesquisa em ciências sociais* (5ª ed.). Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora.
- Bull, A. (2003). *Congestión de tránsito: el problema y cómo enfrentarlo*. Santiago de Chile: Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Campo, A., Flores, M., & García, A. (2009). Comercio e interacción social en espacios peatonalizados. Los centros de Málaga y Sevilla. In *XVII Congreso de Estudios Vascos: Innovación para el progreso social sostenible* (pp. 1159-1172). Donostia: Eusko Ikaskuntza.
- Capdevila, I. (2012). *La Curitiba de Jaime Lerner*. Recuperado de <http://www.morethangreen.es/la-curitiba-de-jaime-lerner/>
- Careri, F. (2014). *Walkscapes: el andar como práctica estética*. Barcelona: GG.
- Carvalho, J. (2003). *Formas urbanas*. Coimbra: Minerva Coimbra.
- Chasco, M. C. (1996). Análisis de las áreas de mercado de la Comunidad de Madrid: Aplicación de técnicas de análisis multivariantes. In *El desarrollo de las Regiones: Nuevos escenarios y perspectivas de análisis*. Conferencia llevada a cabo en la XXII Reunión de Estudios Regionales. Asociación Española de Ciencia Regional, Pamplona.

Chaves, M. A. (2013). *Criterios de intervención en el centro histórico de Ferrara*. Madrid: Universidad Complutense.

Choay, F., & Urrieta, S. (2009). El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. *Andamios. Revista de Investigación Social*, 12, 157-187. Recuperado de <http://oai.redalyc.org/articulo.oa?id=62815957008>

Comisión Europea (2002). *Libro blanco: La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Luxemburgo: Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.

Concello de Pontevedra (n.d.). *Pontevedra mobilidade*. Recuperado de <http://www.pontevedra.eu/movete/>

Concello de Pontevedra (2015). *Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado de Pontevedra*. Recuperado de http://www.pontevedra.gal/web2015/wp-content/uploads/2016/01/URBAN_Mais-Modelo-Pontevedra.pdf

Corral, C. (2009). Movilidad sostenible en el entorno urbano: Donostia-San Sebastián, la ciudad peatonal. In *Jornadas Muévete: Plan de movilidad urbana sostenible*. Murcia. Recuperado de http://servicios.laverdad.es/servicios/textos/ponencias-semana-movilidad/Ciudad_Peatonal.pdf

Correa, G. (2014). *Problemas de la Movilidad Urbana: Estrategia y Medidas para su Mitigación*. Recuperado de <https://mtt.gob.cl/wp-content/uploads/2015/01/InformePromovilidad.pdf>

Cuello, A. (2006). Problemas ambientales y educación ambiental en la escuela. In *Reflexiones sobre educación ambiental II: artículos publicados en la carpeta informativa del CENEAM 2000-2006* (pp. 91-113). España: Parques Nacionales.

De Benito, J., García, J., Juncà, J. A., de Rojas, C., & Santos, J. J. (2005). *Manual para un entorno accesible*. Madrid: Industrias Gráficas Caro.

De la Peña, A., Juega, J., & López de Guereñu, L. (1996). *Historia de Pontevedra*. A Coruña: Vía Láctea.

Del Llano, P., & Pazos, M. (2004). La musealización del territorio en Galicia entre 1992 y 2004: Desarrollo urbano, nueva economía y patrimonio. In *Modelos, intercambios y recepción artística: de las rutas marítimas a la navegación en red*, (vol.2, pp. 1241-1252). Palma de Mallorca: Universitat Illes Balears.

Delgado, O. (2003). *Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Dematteis, G. (1999). En la encrucijada de la territorialidad urbana. In A. Martín (ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 171-176). Barcelona: Ediciones UPC.

Di Siena, D. (2009). *Espacios sensibles: Hibridación físico-digital para la revitalización de los espacios públicos*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

- Dupuy, G. (1997). Les territoires de l'automobile. In *L'information géographique*, 61, (1), 41. Recuperado de http://www.persee.fr/doc/ingeo_0020-0093_1997_num_61_1_5798_t1_0041_0000_4
- EcoHabitar (2013). *La relación arquitectura, cultura e ideología*. Recuperado de <http://www.ecohabitar.org/la-relacion-arquitectura-cultura-e-ideologia/>
- Espiño, A., & Patxot, M. (2015). *Somos una ciudad pensada para las personas, donde los espacios que restamos a los coches se devuelven a los peatones*. Recuperado de <http://pontevedraviva.com/especial/23590/entrevista-daniel-macenne-intendente-policial-local-pontevedra/?lang=es>
- Estevan, A., & Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Bilbao: Bakeaz, Centro de Documentación y Estudios para la Paz.
- Ezquiaga, J. (2010). La condición contemporánea del espacio urbano. *Temas para el debate*, 185, 32-34.
- F. M. (2014). *Nathalie Leclerc: Pontevedra es pionera en el modelo urbano accesible y de calidad*. Recuperado de <http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2014/09/19/nathalie-leclerc-pontevedra-pionera-modelo/1096609.html>
- Fadigas, L. (2009). La estructura verde en el proceso de planificación urbana. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 12, 33-47. Recuperado de <http://www3.uva.es/iuu/CIUDADES/Ciudades%2012/Ciudades%2012%20033-047%20FADIGAS.pdf>
- Fariña, J. (2010). *Hammarby Sjöstad, barrio eco-friendly*. Recuperado de <https://elblogdefarina.blogspot.com.es/2010/03/hammarby-sjostad-barrio-eco-friendly.html>
- Ferrando, H. (coord.), Martín, M., Molinero, P., López, J., & García, O. (2011). *Estudio sobre las estrategias de promoción de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades españolas*. Recuperado de <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/investigacion/estudios-e-informes/INFORME-ESTUDIO-SOBRE-LAS-ESTRATEGIAS-DE-PROMOCION-DE-LA-BICICLETA-9.pdf>
- Fishman, R. (1987). Más allá del suburbio: el nacimiento del tecnoburbio. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 35-48). Barcelona: Ediciones UPC.
- Fortes, X. (2011). *Pontevedra: burgo, villa, capital*. A Coruña: Guiverni.
- Friedman, Y. (1978). *La arquitectura móvil: Hacia una ciudad concebida por sus habitantes*. Barcelona: Poseidón.
- Gaffron, P., Huisman, G., & Skala, F. (2008). *Proyecto Ecocity. Libro I La ecociudad: un lugar mejor para vivir*. Bilbao: Bakeaz.

- Gaja, F. (2008). Urbanismo ecológico, ¿sueño o pesadilla?. *Revista Internacional De Sostenibilidad, Tecnología Y Humanismo*, 3, 105-126. Recuperado de <http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/7079/gaja.pdf;jsessionid=26AFCFB435C84C07246BAD709E88841?sequence=1>
- García, J. B. (2016). *Pontevedra. Orígenes II (El Primer Asentamiento)*. Recuperado de <http://porgaliciabaixo.com/es/pontevedra-origenes-ii-el-primer-asentamiento-2/>
- Garzón, A. (2015). *Peatonalidad, espacios públicos y planificación urbana*. Recuperado de <https://www.eoi.es/blogs/merme/peatonalidad-espacios-publicos-y-planificacion-urbana/>
- Gehl, J., Peñalosa, E., Pozueta, J., & Valcarce, M. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Ghiglione, R., & Matalon, B. (1997). *O inquérito: Teoría e práctica* (3ª ed.). Oeiras: Celta Editora.
- Gil, A. C. (1995). *Métodos e técnicas de pesquisa social* (4ª ed.). São 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.
- González, M. (2007). *Los medios de transporte en la ciudad: un análisis comparativo*. Madrid: Ecologistas en acción.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London: Routledge.
- Grau, E., & Ibarra, P. (coord.) (2001). *Anuario de movimientos sociales: Participando en la red*. Barcelona: Icaria.
- Groat, L., & Wang, D. (2002). *Architectural research methods* (2ª ed.). Canada: John Wiley & Sons.
- Hall, P. (1997). Megaciudades, ciudades mundiales y ciudades globales. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 117-132). Barcelona: Ediciones UPC.
- Harvey, D. (2012). *Las ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Ediciones Akal.
- Herce, M., & Magrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverté.
- Hermelín, M., Echeverri, A., & Giraldo, J. (2010). *Medellín: medio ambiente, urbanismo, sociedad*. Medellín: URBAM, Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, Universidad EAFIT.
- Hernández, C. (2007). *Un vitruvio ecológico*. España: Gustavo Gili.

- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Houghton, J., Reiners, J., & Lim, C. (2009). *Transporte inteligente: Cómo mejorar la movilidad en las ciudades*. USA: IBM.
- Iluminet (2015). *Centro Histórico de Pontevedra*. Recuperado de <http://www.iluminet.com/centro-de-pontevedra/>
- Juega, J., De la Peña, A., & Sotelo, E. (1995). *Pontevedra, villa amurallada*. Pontevedra: Diputación Provincial de Pontevedra, Servicio de Publicaciones.
- Koolhaas, R. (2008). *Espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Ledesma, R. (2015). *Pontevedra, un caso de éxito*. Recuperado de http://www.abc.es/motor/reportajes/abci-movilidad-urbana-pontevedra-caso-exito-201512091902_noticia.html
- Lefebvre, H. (2002). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG.
- Lehmann, S. (2010). *The principles of green urbanism*. London: Earthscan.
- López, M. (2016). *Caminar o andar en bicicleta es beneficioso incluso en las ciudades más contaminadas*. Recuperado de http://www.abc.es/salud/enfermedades/abci-caminar-o-andar-bicicleta-beneficioso-incluso-ciudades-mas-contaminadas-201605040436_noticia.html
- Luque, J. (2004). *Constructores de la ciudad contemporánea: Aproximación disciplinar a la urbanística*. Navarra: Dossat.
- Maderuelo, C. (2015). *Experiencia de éxito: Pontevedra, un modelo ecosostenible*. España: Wolters Kluwer.
- Martín, A. (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Martínez, F. (2011). *El centro histórico gana población pero la mitad de sus viviendas necesitan reformas*. Recuperado de <http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2011/11/06/centro-historico-gana-poblacion-mitad-viviendas-necesitan-reformas/595120.html>
- Mataix, C. (2010). *Movilidad urbana sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: TF Artes Gráficas.
- Méndez, B., & Ortega, M. (2009). *Ciudad difusa y territorio: el caso del Área Central Asturiana*. Valladolid: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valladolid.
- Méndez, L. A. (2011). La cualificación del espacio público mediante las medidas de tráfico calmado. *Traza*, 3, 94-111. Recuperado de <http://revistas.lasalle.edu.co/index.php/tr/article/view/253/191>
- Méndez, R., & Mecha, R. (2001). Transformaciones de la industria española en el contexto de la globalización. *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 21, 183-202.

- Minguet, J. (2008). *Urban landscapes: Sostenibilidad*. Barcelona: Monsa.
- Miranda, A. (2007). El ciudadano y los centros históricos. In *Centros históricos. El corazón que late* (pp. 190-192). Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda de Andalucía.
- Monclús, F. J. (1998). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.
- Monclús, J. (2013). En la frontera: proyectos urbanos y urbanismo paisajístico. In C. Díez, & L. Pérez, *Sesiones Internacionales de Arquitectura y Ciudad 2012* (pp. 64-73). Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- Monzón, A. (2011). *Observatorio de la movilidad metropolitana*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Mostafavi, M., & Doherty, G. (2014). *Urbanismo ecológico*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Munuera, J. L., & Cuestas, P. J. (2006). Factores de atracción de los centros comerciales en España. In *Información Comercial Española, ICE: Revista De Economía*, 828, 99-116.
- Muñoz, M. (2016). *Por qué todas las ciudades miran a Pontevedra*. Recuperado de http://www.eldiario.es/paisajesurbanos/todas-ciudades-miran-Pontevedra_6_473212719.html
- Nadal, M., Sauret, P., Bessó, D., Capdevila, I., Folch, R., & Ventayol, I. (2009). *Automóvil y medio ambiente*. Barcelona: Fundación RACC.
- N.D. (2009). *Un puesto de gallinas ante el Mercado*. Recuperado de <http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2009/11/26/puesto-gallinas-mercado/389799.html>
- Oriol, J. (2008). *Libro verde de urbanismo y la movilidad*. Madrid: Comisión de transportes. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Pardo, C., Caviedes, Á., & Calderón, P. (2013). *Estacionamientos para bicicletas: Guía de elección, servicio, integración y reducción de emisiones*. Recuperado de <http://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/Guia-cicloparqueaderos-nov2013.pdf>
- Pardo, M., & Venegas, C. (2011). El mall como discurso y performatividad: una reproducción subjetiva postmoderna. *Razón y Palabra*, 78. Recuperado de http://www.razonypalabra.org.mx/varia/N78/03_PardoFarina_V78%282%29.pdf
- Pazos, M. (2005). *Pontevedra litoral*. Pontevedra: Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Pontevedra.
- Pérez, C. (2009). *Unas 2.000 encuestas aclararán el estado de las viviendas de la zona monumental*. Recuperado de <http://diariodepontevedra.galiciae.com/noticia/37303/unas-2000-encuestas-aclararan-el-estado-de-las-viviendas-de-la-zona-monumental>

- Pérez, J. (2002). *Horizonte comercial del casco histórico*. Pontevedra: Seminario de Estudios Socioeconómicos de Pontevedra.
- Pérez, M. (1985). *La ciudad de Pontevedra*. Santiago de Compostela: Universidad de Santiago de Compostela.
- Pérez, M. L. (1979). *Estructura, morfología y ritmo de la ciudad de Pontevedra y su población*. Santiago: Facultad de Geografía e Historia.
- Pérez, M. L. (1981). *Morfología urbana de la ciudad de Pontevedra*. Santiago: [Pérez, M. L.].
- Pontevedra Viva (2015). *De 'casco viejo' a centro histórico*. Recuperado de <http://pontevedraviva.com/especial/23161/casco-viejo-centro-historico/?lang=es>
- Portas, N. (2003). De una ciudad a otra: perspectivas periféricas. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 221-229). Barcelona: Ediciones UPC.
- Pujadas, I., Bayona, J., García, A., Gil, F., López, C., Sánchez, D., & Vidal, T. (2011). *Población y espacios urbanos*. Barcelona: Departament de Geografia Humana de la UB y Grupo de Población de la AGE.
- Regueira, S. (2011). *La historia por descubrir*. Recuperado de <http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2011/12/09/historia-descubrir/604522.html>
- Revilla, M. (2007). Turismo y centro histórico: Acogida y sostenibilidad. In *Centros históricos. El corazón que late* (pp. 65-67). Sevilla: Dirección General de Arquitectura y Vivienda de Andalucía.
- Riesco, P., & Gómez, J. (2010). *Marco conceptual y metodológico para los paisajes españoles*. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda.
- Rinkesh (n.d.). What is being eco-friendly and 10 steps to become eco-friendly?. *Conserve-Energy-Future*. Recuperado de <http://www.conserve-energy-future.com/10-steps-to-become-eco-friendly.php>
- Rivas, J. L. (2015). Un urbanismo de la observación: Metodologías prospectivas en torno a la idea de calle ciudad en tres capitales andaluzas (Córdoba, Málaga y Granada). *Eure*, 41(123), 131-158. Recuperado de <http://dx.doi.org/10.4067/s0250-71612015000300006>
- Ruano, M. (1999). *Ecourbanismo, entornos humanos sostenibles*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rueda, S. (2007). *Libro verde de medio ambiente urbano. (Tomo 1)*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España.
- Rueda, S. (2008). *Plan especial de indicadores de sostenibilidad ambiental de la actividad urbanística de Sevilla*. Barcelona: Gerencia de urbanismo de Sevilla.
- Rueda, S. (2009). *Libro verde de medio ambiente urbano. (Tomo 2)*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno de España.

Rueda, S. (2012). *Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Centro de Publicaciones.

Saint-Georges, P. (1997). Pesquisa e crítica das fontes de documentação nos domínios económico, social e político. In L. Albarello, F. Digneffe, J. P. Hiernaux, C. Maroy, D. Ruquoy & P. Saint-Georges, *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais* (pp. 15-47). Lisboa: Gradiva.

Sainz, V. (2006). *El proyecto urbano en España*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

Sánchez, J. (1991). *Espacio, economía y sociedad*. Madrid: Siglo Veintiuno.

Santalla, M. (2014). *Galicia dobló los espacios peatonales en los últimos siete años en las ciudades*. Recuperado de http://www.lavozdegalicia.es/noticia/galicia/2014/10/13/peaton-gana-espacio-ciudades/0003_201410G13P6993.htm

Sanz, A. (1996). A la felicidad por el camino de las infraestructuras: Consecuencias ambientales y sociales de las grandes obras públicas. In *Vivir mejor, destruir menos* (2ª ed., pp. 109-142). Madrid: Fundamentos.

Secchi, B. (1999). La ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 145-158). Barcelona: Ediciones UPC.

Sica, P., & Hernández, J. (1981). *Historia del urbanismo*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

Simpson, B. (2009). *Movilidad urbana: Moverse por la ciudad: Movimiento de posición del grupo socialista*. Recuperado de http://www.socialistsanddemocrats.eu/sites/default/files/2880_ES_A5_urban_mobility_ES_web_1.pdf

Solà-Morales, I. (2001). Mediaciones en la arquitectura y en el paisaje urbano. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 207-212). Barcelona: Ediciones UPC.

Solà-Morales, M. (1996). Contra el modelo de metrópolis universal. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 99-104). Barcelona: Ediciones UPC.

Teles, P. (2009). *Cidades de desejo entre desenhos de cidades: Boas práticas de desenho urbano e design inclusivo*. Maia: Gráfica Maiadouro.

Tella, G. (2010). *Cómo crece la ciudad: lógicas de un acuerdo social*. Recuperado de <http://www.guillermotella.com/articulos/como-crece-la-ciudad-logicas-de-un-acuerdo-social/>

Tonucci, F. (2004). *La ciudad de los niños: Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Madrid: Fund. Germán Sánchez Ruipérez.

Torres, S. M. (2013a). Revitalización urbana y especialización del centro histórico de Pontevedra. *Configurações*, 11, 129-141. Recuperado de <https://configuracoes.revues.org/1787>

Torres, S. M. (2013b). Una estrategia de revitalización impulsada por los comerciantes: simbiosis turismo y comercio del casco histórico de Pontevedra. *Aposta, revista de ciencias sociales*, 56. Recuperado de <http://www.apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/storres1.pdf>

Torres, S. M. (2015). *Iniciativas para el mantenimiento comercial de los cascos históricos. Zona Monumental Pontevedra*. Santiago: Universidad de Santiago de Compostela.

Webber, M. M. (1968). La era postciudad. In A. Martín, *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 13-24). Barcelona: Ediciones UPC.

Yin, R. (2003). *Case study research: Design and methods* (3ª ed.). California: Sage Publications.

Zárate, M. (2004). *Urbanismo ambiental alternativo*. Barcelona: Edicions UPC.

ÍNDICE DE FIGURAS

Portada: De autor, 2016

3. CONTEXTUALIZACIÓN

3.1. Delimitación geográfica

Fig. 1. Plano emplazamiento de la ciudad de Pontevedra. <http://www.in-spain.net/provinces/sub/pontevedra.htm>

Fig. 2. Plano de situación de la ciudad de Pontevedra. <http://www.zonu.com/fullsize1/2011-04-20-13516/Mapa-de-Pontevedra.html>

3.2. Historia de la ciudad de Pontevedra

Fig. 3. Yacimiento arqueológico del Monte do Castro.
<http://www.rutasconhistoria.es/loc/yacimiento-arqueologico-del-montedo-castro>

Fig. 4. San Cibrao, uno de los castros de mayores dimensiones de Galicia y en muy buen estado de conservación. <http://www.elcorreogallego.es/fotos/ecg/top-125-lugares-bellos-galicia/idGaleria-7047/idImagen-72/>

Fig. 5. Torre del Puente, s. XV.
<https://celsogarciadelariega.files.wordpress.com/2012/06/puerta-y-torre-de-trabancas-def.jpg>

Fig. 6. Puerta de Santo Domingo, s. XV.
<https://celsogarciadelariega.files.wordpress.com/2012/09/torre-da-ponte-def.jpg>

Fig. 7. Dibujo de Pontevedra, realizado por Pier María Baldi en 1669.
<http://elcofredelmarinero.blogspot.com.es/2014/11/pontevedra-origenes-iii-del-medievo.html>

Fig. 8. Vista de las Torres Arzobispales desde el intramuros de Pontevedra.
<https://celsogarciadelariega.files.wordpress.com/2012/06/torres-arzobispales-def.jpg>

Fig. 9. Muelle de las Corbaceiras. http://www.todocoleccion.net/pontevedra-muelle-corbaceiras-ed-pfrancisco-vinas-fototipia-thomas-sin-circular~x35404461#sobre_el_lote

Fig. 10. La Moureira. <http://aquelahistorias36900.blogspot.com.es/2013/02/benito-de-soto-aboal.html>

Fig. 11. Muelle de las Corbaceiras, 1910.
<http://callesdepontevedra.blogspot.com.es/2012/02/avenida-de-as-corbaceiras.html>

Fig. 12. Vista general de Pontevedra en los años 50. <http://4.bp.blogspot.com/-UAN84ziZaSU/Tf8u3RU1q3I/AAAAAAAAAUs/XjwnprUa0K8/s1600/vista+de+Pontevedra+1.jpg>

Fig. 13. El Puente de La Barca y del Ferrocarril en 1962. Pontevedra. http://2.bp.blogspot.com/-V_ee3gbeLqA/Tj5CQmj0A-I/AAAAAAAAAx8/zfkDBDZ8H04/s1600/vista+del+puente+de+la+barca+y+del+tren+en+1962.jpg

Fig. 14. Vista de Pontevedra, 1975. http://4.bp.blogspot.com/-VCR24WE4-7g/ToXgKD_X-pl/AAAAAAAAA90/6RiidQMnnBA/s1600/PONTEVEDRA1975.jpg

3.3. Caracterización socioeconómica y demográfica de intramuros

Fig. 15. Logotipo de la Asociación CCU, Centro Comercial Urbano Zona Monumental. <https://www.google.com/maps/contrib/110598647650902551212/photos/@42.434265,-8.644413,3a,75y,90t/data=!3m7!1e2!3m5!1sSqHhDcUP55c%2FVgzi6YNHmvl%2FAAAAAAAAAAA4%2F9zkBG5malTIdC-eJJ067v59X6pPP1O1ow!2e4!6s%2F%2Fh5.googleusercontent.com%2F-SqHhDcUP55c%2FVgzi6YNHmvl%2FAAAAAAAAAAA4%2F9zkBG5malTIdC-eJJ067v59X6pPP1O1ow%2Fw203-h100-p-kno%2F!7i1824!8i1821!4m3!8m2!3m1!1e1!6m1!1e1>

Fig. 16. Vista del Mercado de Abastos desde la Calle Sierra. De autor, 2016.

Fig. 17. Vista del antiguo edificio de la Hacienda Pública y del Convento de San Francisco. De autor, 2016.

3.4. Evolución urbana de Pontevedra entre 1950 y 2016

Fig. 18. Hipótesis del trazado de la muralla a finales del s. XV. [http://www.pontevedra.eu/pub/documentos/documentos_Anexo_7._Memoria_historica_d_el_ambito_\(version_espanol\)_48a02eca.pdf](http://www.pontevedra.eu/pub/documentos/documentos_Anexo_7._Memoria_historica_d_el_ambito_(version_espanol)_48a02eca.pdf)

Fig. 19. Las estructuras arquitectónicas de las que tenemos abundantes referencias históricas en el sector de la ciudad que nos ocupa son, además del puente del Burgo y de la muralla, la puerta y torre del Puente, y el edificio adosado a la cárcel, que se construyó en esa reforma de finales del siglo XVI; los distintos malecones, a partir del siglo XV. [http://www.pontevedra.eu/pub/documentos/documentos_Anexo_7._Memoria_historica_d_el_ambito_\(version_espanol\)_48a02eca.pdf](http://www.pontevedra.eu/pub/documentos/documentos_Anexo_7._Memoria_historica_d_el_ambito_(version_espanol)_48a02eca.pdf)

Fig. 20. Pontevedra villa amurallada, s. XV. <http://porgaliciabaixo.com/es/muralla-de-pontevedra-2/>

Fig. 21. Derrumbamiento de la muralla. Ensanche de la Ciudad de Pontevedra. De autor a partir de http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_articulo/op/47/op47_3.htm, 2016.

Fig. 22. Crecimiento urbano de 1970. De autor a partir de http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_articulo/op/47/op47_3.htm, 2016.

Fig. 23. Mapa del Plan Urbano, 1989.
http://hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_articulo/op/47/op47_3.htm

Fig. 24. Plaza de Méndez Núñez, 1977. Intramuros de Pontevedra.
<http://callesdepontevedra.blogspot.com.es/2013/12/plaza-de-mendez-nunez.html>

Fig. 25. Plaza de Méndez Núñez, 2013. Intramuros de Pontevedra.
<http://callesdepontevedra.blogspot.com.es/2013/12/plaza-de-mendez-nunez.html>

Fig. 26. Pazo de Mugartegui. Intramuros de Pontevedra. De autor, 2016.

Fig. 27. Mapa de zonificación en el intramuros de Pontevedra, 2002. Pérez, p.251, 2002.

4. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE CASO

4.1. Caracterización demográfica en intramuros de Pontevedra

Fig. 28. Datos de habitantes de intramuros. De autor a partir de https://dspace.usc.es/bitstream/10347/14736/1/rep_1155.pdf, 2016.

Fig. 29. Tabla de población por edades. De autor a partir de https://dspace.usc.es/bitstream/10347/14736/1/rep_1155.pdf, 2016.

4.2. Sistemas y redes

Fig. 30. Trolebús eléctrico. Trayecto Pontevedra-Marín.
<https://galiciasemueve.wordpress.com/tag/trolebus/>

Fig. 31. Estación de Campolongo, 1975.
http://callesdepontevedra.blogspot.com.es/2012_12_01_archive.html

Fig. 32. Esquema del Eje Atlántico difundido por Renfe.
http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Archivo:Renfe_mapa500_galicia_completo.jpg

Fig. 33. Iluminación pública de intramuros.
<http://www.eysmunicipales.es/actualidad/pontevedra-inspira-el-alumbrado-pblico-de-la-ciudad-holandesa-de-bergen>

Fig. 34. Equipamientos del perímetro. <http://smart-lighting.es/estudio-de-caso-alumbrado-publico-setga-en-pontevedra/>

Fig. 35. Plaza de la Verdura, con la Casa de la Luz al fondo.

http://xesuslopez.blogspot.com.es/2011_08_01_archive.html

Fig. 36. Vista aérea de aparcamientos disuasorios en Pontevedra.

http://www.eoi.es/blogs/pabloocampo/files/2014/06/Vista_Pontevedra.jpg

Fig. 37. Vista aérea de las estaciones de autobuses y de trenes de Pontevedra.

<http://www.farodevigo.es/portada-pontevedra/2015/01/18/intermodalidad-desconocida-pontevedra/1167606.html>

Fig. 38. Mapa sinóptico de Pontevedra que determina la distancia de 26 puntos de la ciudad.

<http://www.pontevedra.eu/movete/intermodes/intermodes-metrominuto>

Fig. 39. Mapa del Pasominuto de Pontevedra.

<http://pontevedraviva.com/xeral/11030/pasominuto-metrominuto-guia-peatones-pontevedra-concello/?lang=es>

Fig. 40. Vista actual de la Plaza de la Leña.

<http://www.outono.net/elentir/2015/06/01/pontevedra-plaza-de-la-lena/>

4.3. Encuestas

Fig. 41. Imagen de la 1ª página del cuestionario elaborado para la realización de este estudio, en el que se encuentran las primeras 10 preguntas. De autor, 2016.

Fig. 42. Imagen de la 2ª página del cuestionario elaborado para la realización de este estudio, en el que se encuentran las últimas 9 preguntas. De autor, 2016.

Fig. 43. Gráfica de género. De autor, 2016.

Fig. 44. Gráfica de edad. De autor, 2016.

Fig. 45. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.1. De autor, 2016.

Fig. 46. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.2. De autor, 2016.

Fig. 47. Gráficas de los resultados de la pregunta 3.3. De autor, 2016.

Fig. 48. Gráficas de los resultados de la pregunta 4. De autor, 2016.

Fig. 49. Vista de la Plaza de la Herrería. <http://thinkingingreen2012.blogspot.com.es/>

Fig. 50. Vista de la Plaza de Curros Enríquez. <http://thinkingingreen2012.blogspot.com.es/>

Fig. 51. Gráficas de los resultados de la pregunta 5. De autor, 2016.

Fig. 52. Gráficas de los resultados de la pregunta 6. De autor, 2016.

Fig. 53. Gráfica de los resultados de la pregunta 7. De autor, 2016.

- Fig. 54.** Gráfica de los resultados en mujeres de la pregunta 7. De autor, 2016.
- Fig. 55.** Gráfica de los resultados en hombres de la pregunta 7. De autor, 2016.
- Fig. 56.** Gráficas de los resultados de la pregunta 8. De autor, 2016.
- Fig. 57.** Gráficas de los resultados de la pregunta 9. De autor, 2016.
- Fig. 58.** Vista de la Plaza Peregrina y la Calle Michelena.
<http://www.masperiodismo.es/reportajes/ciudad-peatonal-ciudad-del-futuro/>
- Fig. 59.** Gráficas de los resultados de la pregunta 10. De autor, 2016.
- Fig. 60.** Vista de los Jardines de Castro San Pedro. De autor, 2016.
- Fig. 61.** Vista del Campillo y Santa María. De autor, 2016.
- Fig. 62.** Gráficas de los resultados de la pregunta 11. De autor, 2016.
- Fig. 63.** Vista de la Calle Charino. De autor, 2016.
- Fig. 64.** Vista de la Av. Santa María. De autor, 2016.
- Fig. 65.** Gráficas de los resultados de la pregunta 12. De autor, 2016.
- Fig. 66.** Vista del Mercado de Abastos desde la Calle Sierra. De autor, 2016.
- Fig. 67.** Vista del Mercado de Abastos desde la Calle César Boente. De autor, 2016.
- Fig. 68.** Gráfica de los resultados de la pregunta 13. De autor, 2016.
- Fig. 69.** Gráfica de los resultados en mujeres de la pregunta 13. De autor, 2016.
- Fig. 70.** Gráfica de los resultados en hombres de la pregunta 13. De autor, 2016.
- Fig. 71.** Gráficas de los resultados de la pregunta 15. De autor, 2016.
- Fig. 72.** Vista de la Travesía Aduana. De autor, 2016.
- Fig. 73.** Vista de la Plaza de España.
<http://www.construccionescnde.com/cms/construccion-parking/>
- Fig. 74.** Gráficas de los resultados de la pregunta 16. De autor, 2016.
- Fig. 75.** Vista del aparcamiento de bicicletas en la Calle Bastida. De autor, 2016.
- Fig. 76.** Gráficas de los resultados de la pregunta 17. De autor, 2016.
- Fig. 77.** Vista de la Plaza del Teucro. De autor, 2016.
- Fig. 78.** Vista de la Plaza de España. De autor, 2016.
- Fig. 79.** Gráficas de los resultados de la pregunta 18. De autor, 2016.

Fig. 80. Vista de la Calle Ponte. De autor, 2016.

Fig. 81. Vista de la Plaza Verdura. De autor, 2016.

Fig. 82. Gráfica de los resultados de la pregunta 19. De autor, 2016.

4.4. La configuración intramuros de Pontevedra

Fig. 83. Plano de intramuros. Estructura urbana. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 84. Plano de Intramuros. Estructura edificatoria. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 85. Escultura del Loro Ravachol. De autor, 2016.

Fig. 86. Escultura de Valle-Inclán. De autor, 2016.

Fig. 87. Escultura de mujer alimentando gallinas. De autor, 2016.

Fig. 88. Plano de Intramuros de edificaciones singulares. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 89. Actividades generales en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 90. Actividades generales en planta primera. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 91. Plano de Intramuros. Zonificación. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 92. Plano de actividad de administración en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 93. Plano de actividad de comercio en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 94. Plano de actividad de cultura en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 95. Plano de actividad de educación en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 96. Plano de actividad de hostelería en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 97. Plaza de la Verdura. De autor, 2016.

Fig. 98. Plaza de Curros Enríquez. De autor, 2016.

- Fig. 99.** Plano de actividades religiosas en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 100.** Basílica de Santa María. De autor, 2016.
- Fig. 101.** Convento de San Francisco. De autor, 2016.
- Fig. 102.** Capilla de la Peregrina. De autor, 2016.
- Fig. 103.** Plano de actividades de salud en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 104.** Calle Don Gonzalo. De autor, 2016.
- Fig. 105.** Calle Fernández Villaverde. De autor, 2016.
- Fig. 106.** Plano de actividades de servicios en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 107.** Plano sin actividad o uso en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 108.** Plano de vacío o ruina en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 109.** Plano de actividades de vivienda en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 110.** Plano de actividades administrativas en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 111.** Plano de actividades comerciales en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 112.** Calle Manuel Quiroga. De autor, 2016.
- Fig. 113.** Calle Sierra, fachada principal de la Plaza de Abastos. De autor, 2016.
- Fig. 114.** Plano de actividades culturales en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 115.** Calles Pasantería y Naranjo. De autor, 2016.
- Fig. 116.** Calle Padre Amoedo. De autor, 2016.
- Fig. 117.** Casino Mercantil e Industrial. De autor, 2016.
- Fig. 118.** Plano de actividades educativas en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 119.** Plano de actividades de hostelería en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 120. Plano de actividades de salud en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 121. Plano sin actividad o uso en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 122. Plano de actividades de hostelería en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 123. Calle Padre Isla. De autor, 2016.

Fig. 124. Calle César Boente. De autor, 2016.

Fig. 125. Calle Barón. De autor, 2016.

Fig. 126. Plano de actividades de vivienda en planta primera. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 127. Mapa síntesis de actividades en planta baja. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 128. Gráfica de actividades en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 129. Gráfica de actividades de administración en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 130. Gráfica de actividades de comercio en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 131. Gráfica de actividades culturales en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 132. Gráfica de actividades de educación en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 133. Gráfica de actividades de hostelería en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 134. Gráfica de actividades religiosas en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 135. Gráfica de actividades de salud en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 136. Gráfica de actividades de servicios en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 137. Gráfica sin actividad o uso en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 138. Gráfica vacío o ruina en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 139. Gráfica de actividad de vivienda en planta baja. De autor, 2016.

Fig. 140. Mapa síntesis de actividades en primera planta. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 141. Gráfica de actividades en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 142. Gráfica de actividades administrativas en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 143. Gráfica de actividades comerciales en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 144. Gráfica de actividades culturales en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 145. Gráfica de actividades educativas en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 146. Gráfica de actividades de hostelería en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 147. Gráfica de actividades religiosas en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 148. Gráfica de actividades de salud en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 149. Gráfica sin actividad o uso en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 150. Gráfica vacío o ruina en primera planta. De autor, 2016.

Fig. 151. Gráfica de actividades de vivienda en primera planta. De autor, 2016.

4.5. Sintaxis espacial

Fig. 152. Trazado del mapa axial. Intramuros con su envolvente exterior. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 153. Localización de vías de intramuros en mapa axial de conectividad. De autor, 2016.

Fig. 154. Mapa axial de conectividad. De autor, 2016.

Fig. 155. Localización de vías de intramuros en mapa axial de integración global. De autor, 2016.

Fig. 156. Mapa axial de integración global. De autor, 2016.

Fig. 157. Localización de vías de intramuros en mapa axial de elección de flujos. De autor, 2016.

Fig. 158. Mapa axial de elección de flujos. De autor, 2016.

Fig. 159. Vista de la Calle Michelena. De autor, 2016.

Fig. 160. Vista de la Plaza de España. De autor, 2016.

Fig. 161. Localización de vías de intramuros en mapa axial de integración local R3. De autor, 2016.

Fig. 162. Mapa axial de integración local R3. De autor, 2016.

Fig. 163. Localización de vías de intramuros en mapa axial de profundidad. De autor, 2016.

Fig. 164. Mapa axial de profundidad. De autor, 2016.

Fig. 165. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de conectividad R100. De autor, 2016.

Fig. 166. Mapa de segmentos de conectividad R100. De autor, 2016.

Fig. 167. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de integración global R100. De autor, 2016.

Fig. 168. Mapa de segmentos de integración global R100. De autor, 2016.

Fig. 169. Vista de la Calle Barón. De autor, 2016.

Fig. 170. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de integración local R100. De autor, 2016.

Fig. 171. Mapa de segmentos de integración local R100. De autor, 2016.

Fig. 172. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de elección de flujos R100. De autor, 2016.

Fig. 173. Mapa de segmentos de elección de flujos R100. De autor, 2016.

Fig. 174. Localización de vías de intramuros en mapa de segmentos de profundidad R100. De autor, 2016.

Fig. 175. Mapa de segmentos de profundidad R100. De autor, 2016.

Fig. 176. Plano segmento conectividad Radio 25. De autor, 2016.

Fig. 177. Plano segmento conectividad Radio 50. De autor, 2016.

Fig. 178. Plano segmento conectividad Radio 75. De autor, 2016.

Fig. 179. Plano segmento conectividad Radio 100. De autor, 2016.

Fig. 180. Plano segmento conectividad Radio 150. De autor, 2016.

Fig. 181. Plano segmento conectividad Radio 200. De autor, 2016.

Fig. 182. Plaza de Celso García de la Riega. De autor, 2016.

Fig. 183. Plano segmento integración global Radio 25. De autor, 2016.

Fig. 184. Plano segmento integración global Radio 50. De autor, 2016.

Fig. 185. Plano segmento integración global Radio 75. De autor, 2016.

Fig. 186. Plano segmento integración global Radio 100. De autor, 2016.

Fig. 187. Plano segmento integración global Radio 150. De autor, 2016.

Fig. 188. Plano segmento integración global Radio 200. De autor, 2016.

Fig. 189. Plano segmento integración local Radio 25. De autor, 2016.

Fig. 190. Plano segmento integración local Radio 50. De autor, 2016.

- Fig. 191.** Plano segmento integración local Radio 75. De autor, 2016.
- Fig. 192.** Plano segmento integración local Radio 100. De autor, 2016.
- Fig. 193.** Plano segmento integración local Radio 150. De autor, 2016.
- Fig. 194.** Plano segmento integración local Radio 200. De autor, 2016.
- Fig. 195.** Plano segmento elección de flujos Radio 25. De autor, 2016.
- Fig. 196.** Plano segmento elección de flujos Radio 50. De autor, 2016.
- Fig. 197.** Plano segmento elección de flujos Radio 75. De autor, 2016.
- Fig. 198.** Plano segmento elección de flujos Radio 100. De autor, 2016.
- Fig. 199.** Plano segmento elección de flujos Radio 150. De autor, 2016.
- Fig. 200.** Plano segmento elección de flujos Radio 200. De autor, 2016.

5. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL INTRAMUROS EN PONTEVEDRA

- Fig. 201.** Vista del perímetro, Calle Michelena. De autor, 2016.
- Fig. 202.** Vista del perímetro, Calle Arzobispo Malvar. De autor, 2016.
- Fig. 203.** Vista del perímetro, Calle Sierra. De autor, 2016.
- Fig. 204.** Vista de intramuros, Plaza de la Leña. De autor, 2016.
- Fig. 205.** Vista de intramuros, Plaza Méndez Núñez. De autor, 2016.
- Fig. 206.** Plano de usos de actividades en la Calle Michelena y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 207.** Gráficos resultantes obtenidos. Calle Michelena. De autor, 2016.
- Fig. 208.** Plano de usos de actividades en la Plaza de España y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 209.** Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de España. De autor, 2016.
- Fig. 210.** Plano de usos de actividades en la Calle Arzobispo Malvar y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 211.** Gráficos resultantes obtenidos. Calle Arzobispo Malvar. De autor, 2016.
- Fig. 212.** Plano de usos de actividades en la Calle Sierra y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.
- Fig. 213.** Gráficos resultantes obtenidos. Calle Sierra. De autor, 2016.

Fig. 214. Plano de usos de actividades en las calles Padre Amoedo, Cobián Roffignac y Benito Corbal, y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 215. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Padre Amoedo. De autor, 2016.

Fig. 216. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Cobián Roffignac. De autor, 2016.

Fig. 217. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Benito Corbal. De autor, 2016.

Fig. 218. Plano de usos de actividades en los Soportales de la Herrería, Calle Manuel Quiroga y Plaza de Curros Enríquez, y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 219. Gráficos resultantes obtenidos. Soportales de la Herrería. De autor, 2016.

Fig. 220. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Manuel Quiroga. De autor, 2016.

Fig. 221. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de Curros Enríquez. De autor, 2016.

Fig. 222. Plano de usos de actividades en la Calle Paio Gómez Charino y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 223. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Paio Gómez Charino. De autor, 2016.

Fig. 224. Plano de usos de actividades en la Calle Sarmiento, la Plaza de la Verdura y la Plaza de la Leña, y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 225. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Sarmiento. De autor, 2016.

Fig. 226. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de la Verdura. De autor, 2016.

Fig. 227. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de la Leña. De autor, 2016.

Fig. 228. Plaza de la Leña. De autor, 2016.

Fig. 229. Plano de usos de actividades en la Calle Real y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 230. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Real. De autor, 2016.

Fig. 231. Plano de usos de actividades en la Plaza de Méndez Núñez, calles Don Gonzalo y César Boente, y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 232. Gráficos resultantes obtenidos. Plaza de Méndez Núñez. De autor, 2016.

Fig. 233. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Don Gonzalo. De autor, 2016.

Fig. 234. Gráficos resultantes obtenidos. Calle César Boente. De autor, 2016.

Fig. 235. Plano de usos de actividades en la Calle Isabel II y la Avenida de Sta. María, y su envolvente. De autor a partir de plano del Ayuntamiento de Pontevedra, 2016.

Fig. 236. Gráficos resultantes obtenidos. Calle Isabel II. De autor, 2016.

Fig. 237. Gráficos resultantes obtenidos. Av. Sta. María. De autor, 2016.

Fig. 238. Tabla de síntesis. Mapa axial y mapa de segmentos de intramuros. De autor, 2016.

Fig. 239. Gráfica de síntesis de actividades en intramuros de Pontevedra. De autor, 2016.

Fig. 240. Gráfica de síntesis de actividades en el perímetro de intramuros de Pontevedra. De autor, 2016.

ANEXOS

- Entrevista a Antonio de la Peña y Buenaventura Casado Aparicio (ver CD, archivo A)
- Entrevista a César Portela(ver CD, archivo B)
- Encuestas (ver CD, carpeta C)

escola superior  gallaecia

Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

Vila Nova de Cerveira, Setembro 2016