

POR UN CORAZÓN DE VIGO SEN NOVAS FERIDAS



OUTROS CAMIÑOS PARA A PEONALIZACIÓN
DA PORTA DO SOL

PREÁMBULO

Hai moitos motivos para afirmar que a peonalización da Porta do Sol sen túnel é moito máis beneficiosa que con túnel: A calidade do aire, a sustentabilidade, adiantarse a cumprimento de normativas da axenda 2030, a posta en valor do Paseo Alfonso XII e do Camiño de Santiago, o respecto a edificios BIC, evitar o efecto antiestético das ramplas, a reunificación real do Casco Vello, ect.

Por todo isto, pensamos que vale a pena, polo menos, tentalo.

Por iso, dende VigoHistorico propoñemos unha peonalización gradual, analizando o que vai ocorrendo a cada paso entre concello e cidadanía.

Esta outra forma de peonalización consiste en restrinxir primeiro o vehículo particular, de xeito progresivo, acostumando a cidadanía a usar menos o coche propio. En paralelo, reforzar transporte público, complementar con novos carrís bici, novos ascensores do Vigo Vertical e introducir na cidade términos como "vías de espazo compartido".

Cando chegue o momento, empezaranse a desviar algunhas liñas de Bus. O obxectivo é converter o eixe Porta do Sol - Paseo Alfonso nunha plataforma flexible de uso múltiple, que se adapte según o criterio do Concello ao que aconteza en cada momento.

O derradeiro paso, unha vez se dean as condicións, sería peonalizar completamente a zona.

Agardamos que este documento sirva para concienciar sobre a conveniencia de explorar outros camiños cara a peonalización da Porta do Sol.

ÍNDICE

1. EIVAS DO PROXECTO DE PEONALIZACIÓN CON TÚNEL	4
1.1. Aspecto ecolóxico.....	5
1.2. Perda de valor do patrimonio de Vigo	6
1.2.1. O Paseo de Alfonso XII	6
1.2.2. A Porta do Sol.....	6
1.2.3. A rúa Elduayen	7
1.3. Recuperación real do casco vello	10
1.3.1. Situación actual.....	10
1.3.2. Peonalización con túnel	11
1.4 Proposta de prolongación do túnel: Tampouco é a solución.....	13
2. VANTAXES DUNHA PEONALIZACIÓN SEN TÚNEL.....	14
2.1. Aspecto ecolóxico.....	15
2.2. Aspecto patrimonial	16
2.3. Recuperación do Casco Vello	17
3. OUTROS CAMIÑOS PARA A PEONALIZACIÓN	20
3.1. Implantación gradual. A Pirámide da Mobilidade	21
3.2. Novas infraestruturas	24
3.2.1. Aparcadoiros disuasorios	24
3.2.2. Ascensores e escaleiras mecánicas	24
3.3. Redefinición das liñas de autobús urbano	25
3.3.1. Ronda da Zona de Baixas Emisións	26
3.3.2. Distribución de liñas de autobús.....	30
3.3.3. División e transformación en liñas de achegamento ao centro.....	33
3.4. Sentidos de tráfico.....	34
3.5. Vehículos de Mobilidade Persoal	34
4. CONCLUSIÓN: RESULTADO DUNHA PEONALIZACIÓN TOTAL.....	36

1. EIVAS DO PROXECTO DE PEONALIZACIÓN CON TÚNEL

Na sociedade viguesa actual hai un consenso xeral coa peonalización da Porta do Sol. Todo o mundo ten claro que será a gran praza de Vigo, e todo o mundo apoia este proxecto. A alternativa do Concello é peonalizar o espazo construíndo un túnel que modifica o aparcadoiro de Policarpo Sanz, que aproveita o aparcadoiro existente e non utilizado da Porta do Sol, e que conta con ramplas de entrada e saída comúns en Policarpo Sanz e con ramplas de entrada e saída individuais ao longo de Elduayen.



1 Proxecto de túnel e estrangulamento do Casco Vello de Vigo. Fonte: elaboración propia

Sen embargo, esta alternativa, que parece rápida e práctica, presenta serios inconvenientes para a cidade.

1.1. ASPECTO ECOLÓXICO

A peonalización cun túnel non reduce o tráfico, sotérrao e promóveo. As cidades deben buscar solucións alternativas e sostibles para diminuír os vehículos nos núcleos urbanos, e crear zonas de baixas emisións, superando infraestruturas de transporte tradicionais, como os túneles. **O progreso é reducir o tráfico, non perpetualo.**

As cidades europeas camiñan cara a peonalización dos seus centros urbanos, a redución de vehículos e o fomento do uso de transporte público e os sistemas de mobilidade persoal (VMP). Ademais, moitas leis e declaracións internacionais camiñan neste senso, a [Axenda 2030 da ONU para o desenvolvemento sostible. Obxectivo 11](#), o [Anteproxecto de Lei do cambio climático do actual goberno de España. 22/02/2019](#), o [Plan de Mobilidade Urbana Sostible da UE](#) e mesmo a Declaración de emerxencia climática aprobada recentemente polo pleno do Concello de Vigo.

Todas estas leis e declaracións preconizan a redución de emisións, e invitan a buscar alternativas sostibles de transporte, ademais de establecer zonas de baixas emisións nas cidades. Por tanto, compre buscar alternativas sostibles, antes que solucións tradicionais, ou obsoletas, como a construción dun túnel que incita á cidadanía a utilizar o vehículo propio no centro da vila. De aí que **VigoHistorico** presente estas consideracións e propostas, na procura dunha cidade máis sostible e habitable.

Concretamente, a futura lei de transición ecolóxica, que semella que terá que ser aprobada sexa cal sexa o próximo goberno da nación, xa que ven imposta por directivas europeas, vai obrigar ás cidades a definir en 2023 zonas de baixas emisións, onde non poderán entrar os vehículos máis contaminantes. En Vigo, o máis lóxico sería declarar como zona de baixas emisións a parte peonil. Por iso non parece práctico construír unha infraestrutura como o túnel baixo esta zona, xa que non o poderán utilizar un porcentaxe elevado de vehículos do parque existente na actualidade.

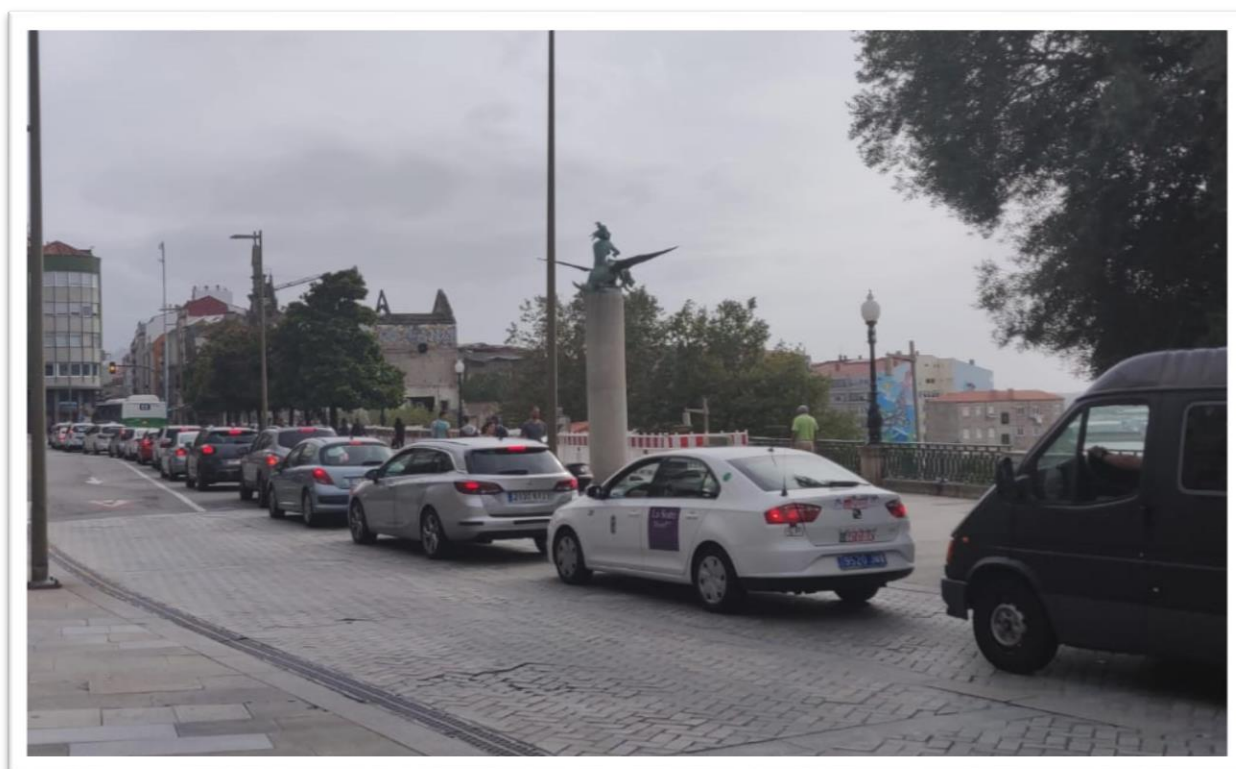
Queremos facer mención aparte sobre o [Plan de mobilidade urbana sostible \(PMUS\) do Concello de Vigo](#). Consideramos que a construción do túnel non o está a respectar. Neste Plan recóllese literalmente a necesidade de conformar unha mobilidade urbana máis sostible, ambiental e economicamente, de crear un reparto máis racional e ambientalmente óptimo do espazo público. Construír un túnel sen tentar outras alternativas máis sostibles non cumpre estas premisas.

No PMUS de Vigo fálase dunha “mesa pola mobilidade e o pacto, onde deben estar representados todos os organismos e asociacións que teñan relación coa mobilidade”, que no caso da construción do túnel non se considerou en ningún momento.

1.2. PERDA DE VALOR DO PATRIMONIO DE VIGO

1.2.1. O PASEO DE ALFONSO XII

Cun túnel que expulsa coches diante da Oliveira, o emblema da nosa cidade quedará deslucido. O Paseo de Alfonso, de ser peonil, sería un espazo case mellor que a Porta do Sol para aproveitamento da cidadanía viguesa e turistas, polas vistas privilexiadas e a súa orografía chan. Pola contra, o “efecto chamada” dun túnel que incita a coller o coche provocará que o tráfico sexa permanente neste espazo.



2 Fotografía do tráfico desde a Porta do Sol ata o Paseo de Alfonso. Fonte: elaboración propia

1.2.2. A PORTA DO SOL

Nin sequer a Porta do Sol vai resultar o agradable e atractiva que podería chegar a ser, xa que non vai estar exenta de ruídos de tráfico, debido a proximidade dos ocos das ramplas.

1.2.3. A RÚA ELDUAYEN

A rúa Elduayen bótase a perder coas ramplas de entradas e saída do túnel, que sempre xeran ruídos, po, lixo e contaminación. Ademais de ver reducidas as beirarrúas e non deixar espazo para un posible carril para bicicletas. E aínda por riba, as árbores actuais deberán de ser cortadas, xa que co túnel non hai espazo para elas.



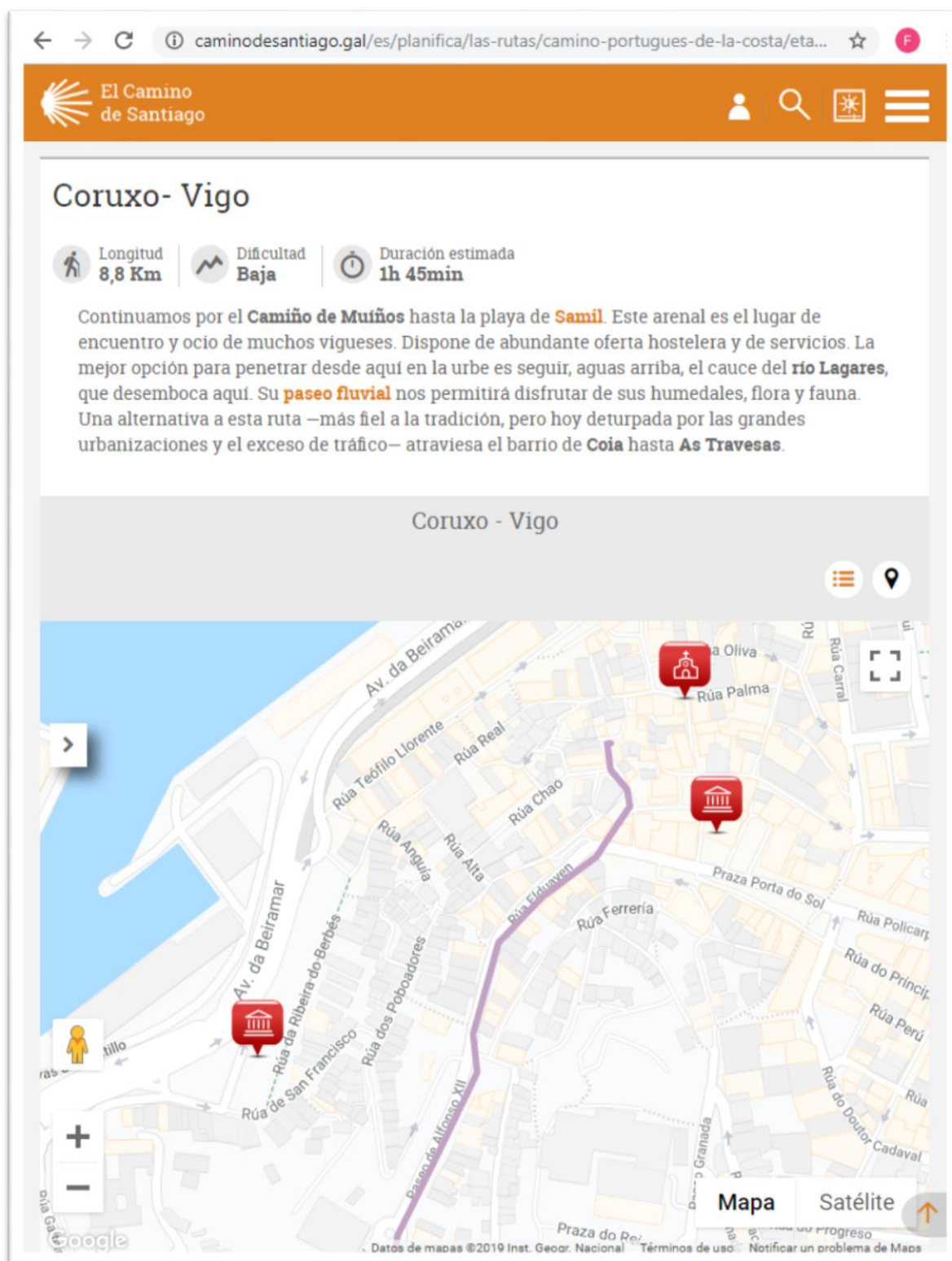
3 Representación da entrada a Elduayen desde o Paseo de Alfonso. Fonte: elaboración propia

Outro problema importante é que no proxecto non se considera que as edificacións da rúa están cimentadas na rocha natural da orografía en ladeira da antiga cidade. A escavación sitúase a escasos 30 centímetros das fachadas nalgúns casos, e por moito que se adopten técnicas de escavación a ceo aberto *por bataches*, corren risco de caer por tocar a cimentación e deixalas sen apoio. Ademais, un túnel como o proxectado ten difícil encaixe coa sección que ten Elduayen. O patrimonio está en risco. As vibracións provocadas polo tránsito de autobuses desprázanse á cimentación dos inmobles.



4 Representación das ramplas de Elduayen. Fonte: *elaboración propia*

Por se as razóns anteriores non fose suficientes, o trazado do **Camiño de Santiago** pasa por Elduayen, co que a construción dun túnel non é a mellor forma de conservar este patrimonio, nin de sacarlle partido en Vigo.



← → ↻ caminodesantiago.gal/es/planifica/las-rutas/camino-portugues-de-la-costa/eta... ☆ F

El Camino de Santiago

Coruxo- Vigo

Longitud **8,8 Km** |
 Dificultad **Baja** |
 Duración estimada **1h 45min**

Continuamos por el **Camiño de Muíños** hasta la playa de **Samil**. Este arenal es el lugar de encuentro y ocio de muchos vigueses. Dispone de abundante oferta hostelera y de servicios. La mejor opción para penetrar desde aquí en la urbe es seguir, aguas arriba, el cauce del **río Lagares**, que desemboca aquí. Su **paseo fluvial** nos permitirá disfrutar de sus humedales, flora y fauna. Una alternativa a esta ruta –más fiel a la tradición, pero hoy deturpada por las grandes urbanizaciones y el exceso de tráfico– atraviesa el barrio de **Coia** hasta **As Travesas**.

Coruxo - Vigo

Mapa Satélite

Datos de mapas ©2019 Inst. Geogr. Nacional Términos de uso Notificar un problema de Maps

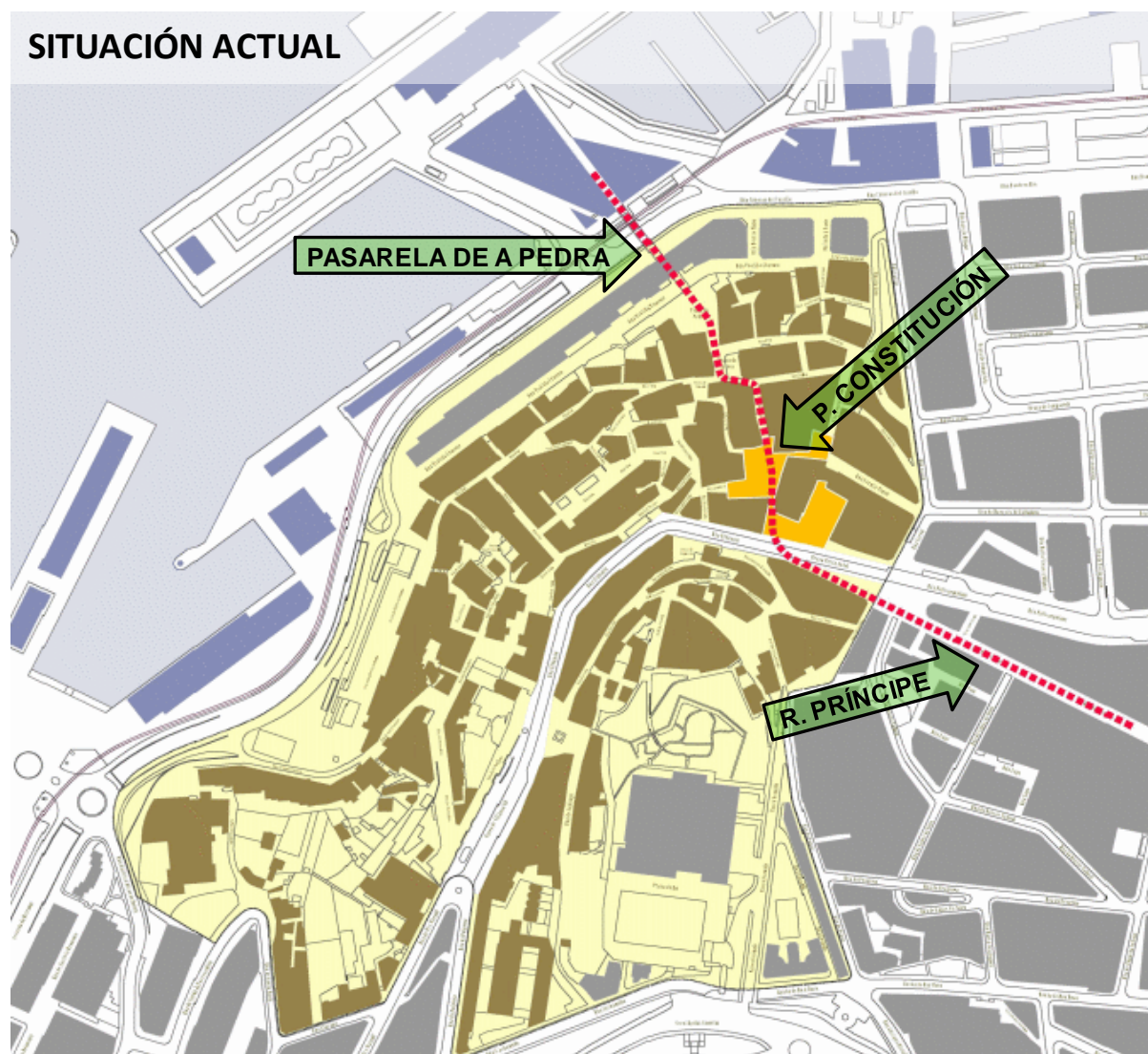
5 Etapa Baiona-Vigo do Camiño de Santiago Portugués pola Costa. Fonte: www.caminodesantiago.gal

1.3. RECUPERACIÓN REAL DO CASCO VELLO

Peonalizar unicamente a Porta do Sol, non vai recuperar o barrio do Casco Vello. Soamente vai reforzar os fluxos peonís que xa funcionan na actualidade. Nos seguintes apartados detállase este concepto.

1.3.1. SITUACIÓN ACTUAL

O Casco Vello Alto e o Casco Vello Baixo son peonís e están divididos pola rúa Elduayen. Nas seguintes imaxes pódense ver en amarelo a zona peonil (con tráfico exclusivo de residentes e servizos), en vermello o fluxo principal de persoas, e en laranxa os grandes espazos de convivencia.



6 Situación actual do Casco Vello. Fonte: elaboración propia

O tránsito de persoas que funciona hoxe en día é o que parte da pasarela da Pedra, pasa pola Colexiata, despois por Constitución e continúa cara Príncipe. O resto da zonas: rúa Real, Ferrería, Teófilo Llorente, Berbés, Chao... están practicamente desertas (salvo na vida nocturna da fin de semana).

Pero un barrio necesita movemento de residentes e pequeno comercio para recuperarse, o que non sucede ao transformarse nunha zona de ocio puntual.

1.3.2. PEONALIZACIÓN CON TÚNEL

Coa peonalización, o espazo da Porta do Sol sería a gran praza de Vigo. Onde se concentrarían todos os eventos e lugares de encontro da cidadanía, ademais de ser o enclave de referencia para visitantes. Elduayen sería difícil de cruzar a causa das ramplas. Habería unha fenda entre as dúas zonas.



7 Situación do Casco Vello trala construción do túnel. Fonte: elaboración propia

O efecto desta peonalización sería reforzar e saturar o fluxo de xente que hai na actualidade en zonas que xa teñen unha gran carga acústica. Toda esta actividade quedaría sen repartir no resto do barrio, tal e como ocorre na actualidade. Non se promoverían fluxos de tránsito novos, xa que a única zona que se poría en valor e que resultaría atractiva sería a Porta do Sol.

Mantendo unicamente un corredor efectivo con tránsito asiduo de persoas, o barrio seguiría a dinámica actual, xa que so habería movemento na zona detallada, e o resto de rúas quedarían apenas

sen vida e por tanto sen comercios, e non habería máis actividade económica que o ocio nocturno na fin de semana, polo que non axudaría a revitalización do barrio.

Non se acadará unha recuperación completa ata que se restaure a vida de barrio, non só os edificios.

Ademais, a Ribeira do Berbés permanecería sen unha conexión clara con outros espazos. Non estaría conectada nin para visitantes nin para a propia cidadanía viguesa. Seguiría sendo unha praza fría, sen demasiada actividade. Nin sequera cando se remate o edificio da Universidade de Vigo funcionará, xa que ninguén chegará alí paseando, so se acercará xente que vaia especificamente a realizar algún trámite alí, como ocorre na actualidade co Rexistro da Propiedade. Por extensión, a Rúa Real e Teófilo Llorente están case desertas durante os días de semana. Todo o contrario que Rúa Triunfo, por exemplo, que conecta dous espazos e ten todos os locais ocupados por comercios.

Algo parecido ocorre co Casco Vello Alto. Na Ferrería apenas hai locais porque hai que ir por alí especificamente. Isto vai seguir pasando a pesar de estar conectado de xeito peonil o Casco Vello pola Porta do Sol, xa que esta conexión non ten continuidade co Paseo de Alfonso.



8 Rúa Teófilo Llorente (esquerda) e Rúa Real (dereita) desertas en horario comercial. *Fonte: elaboración propia*

1.4. PROPOSTA DE PROLONGACIÓN DO TÚNEL: TAMPOUCO É SOLUCIÓN

Nada máis comezar cos traballos preliminares do túnel, o concello fixo pública por medio de un xornal local, mediante unha serie de artigos redactados en varias xornadas, unha nova idea de proxecto. A proposta, alomenos en titulares, consistía en prolongar o túnel ata Pi i Margall. A pesar de ser un anuncio dunha administración que suponemos rigurosa, como é o Concello de Vigo, non hai anteproxecto que o sustente. Nin moito menos licitación nin contatación de ningún tipo. Polo tanto o único proxecto que se debe ter en conta é o descrito ata agora, o que ten as ramplas de saída en Elduayen.

Ainda así, maila non ter planos oficiais sobre esta proposta, e non aparecer demasiado clara nas explicacións emitidas ata o momento, imos tentar valorala nos termos que fixemos co anteproxecto de soterramento do tráfico que está vixente na actualidade.



8A Idea de anteproxecto publicada nun medio local. Fonte: Faro de Vigo

Se esta proposta acada peonalizar o Paseo Alfonso, paliará en parte as eivas prantexadas nos puntos anteriores. Habería que estudar como son as ramplas de entrada/saída, para avaliar como afecta a Camiño de Santiago, Oliveira e ruidos e fumes no Paseo Alfonso. Aínda así, hai problemas que non soluciona:

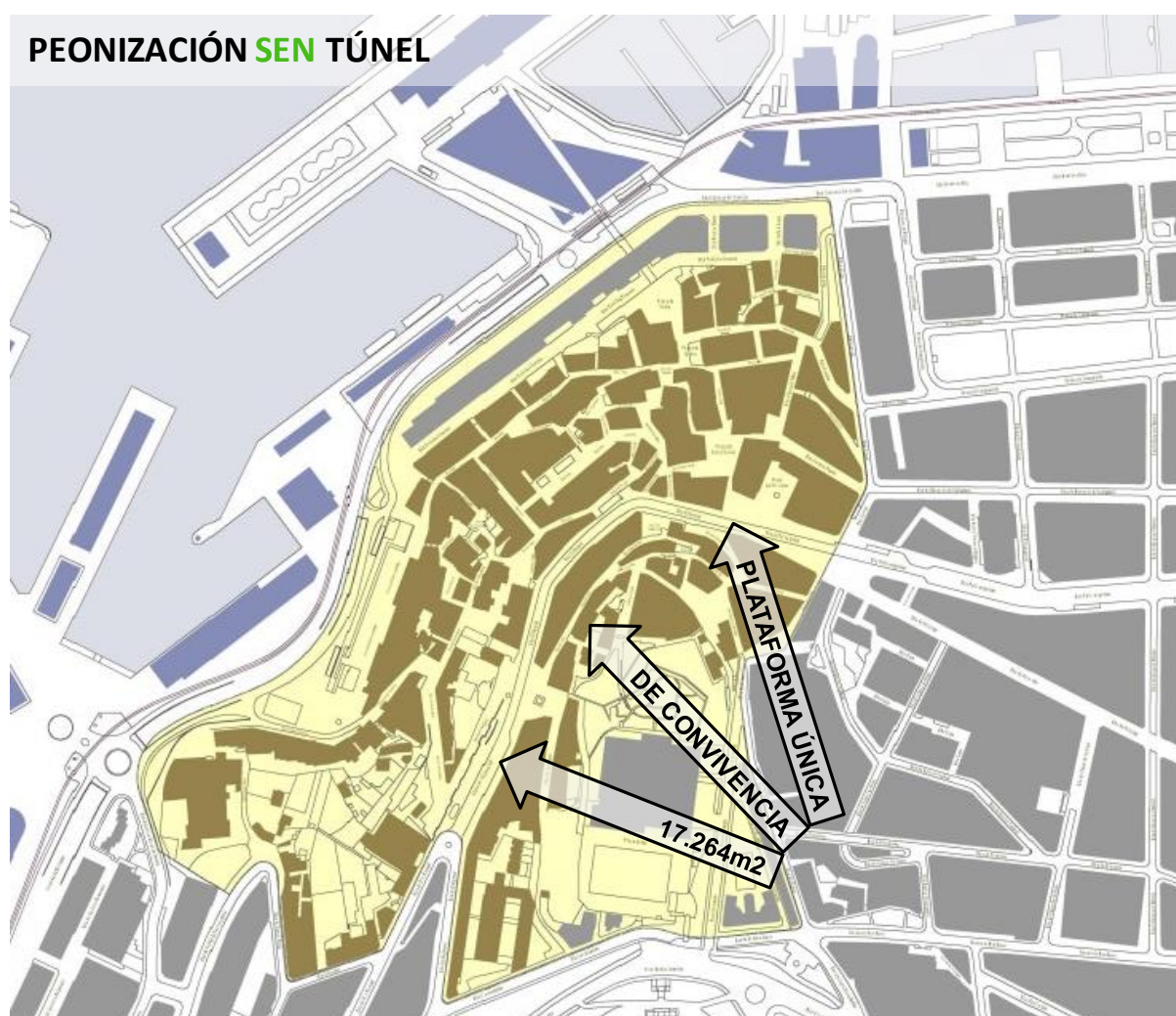
- Non deixa de poñer en risco os edificios históricos da Zona. O túnel continúa a estar prantexado nunha sección de rúa moi reducida en Elduayen, e situado perigosamente cerca de fachadas de edificios con cimentación antiga, que forman parte do Casco Vello, conxunto que ten a denominación BIC.
- Non resolve o aspecto ecolóxico. Dende esta perspectiva, non cambia nada respecto ao plantexado no punto 1.1 deste documento. O túnel non aporta solución neste senso.
- Ao igual que o anteproxecto vixente na actualidade. Non parece que sexa necesario a construción de unha infraestrutura para coches para peonalizar este espazo, tal e como este documento pretende demostrar.

Como colectivo, sorprendenos que o Concello modifique o seu proxecto nada máis comezar coas obras preliminares. Isto denota que o proxecto do túnel non convence nin a propia administración. Esta mostra de inseguridade é razón de máis para prantexarse unha peonalización sen túnel.

2. VANTAXES DUNHA PEONALIZACIÓN SEN TÚNEL

O colectivo **VigoHistorico** recolle o sentir de moitas viguesas e vigueses e propón neste documento unha alternativa que consiste en facer peonil o tramo que se corta ao tráfico habitualmente cando hai eventos tales como as festas de Nadal ou concertos. É dicir, dende Policarpo Sanz, á altura do Teatro García Barbón, ata a rotonda do Paseo de Alfonso. Deixando os accesos que se permiten actualmente no Casco Vello: residentes, emerxencias, servizos de reparto, taxi, etc.

Esta proposta supón varias vantaxes fronte a situación actual e a fronte a construción dun túnel.



9 Situación do Casco Vello cunha peonización sen túnel. *Fonte: elaboración propia*

2.1. ASPECTO ECOLÓXICO

As vantaxes de peonalizar completamente a zona son claras: ademais de crear unha zona de CERO EMISIÓN que cumpriría todas as futuras leis de transición ecolóxica, o beneficio para cidadanía e medio ambiente está máis que probado en peonalizacións realizadas noutras vilas.

Beneficios da redución de vehículos nas cidades

Para a Saúde:



Aumenta o exercicio físico



Respírase menos polución

Para o Medio ambiente:



Redúcense as emisións



Prolifera as zonas verdes

Socio-económicos:



Aumentan as relacións sociais e a interacción veciñal



Crece o pequeno comercio



Incrementáanse as vendas e o movemento económico



Redúcense os accidentes de tráfico



Aumenta o atractivo turístico 

2.2. ASPECTO PATRIMONIAL

Elduayen sería o bulevar peonil que uniría o Casco vello Alto co Baixo, e enlazaría a Porta do Sol co Paseo de Alfonso, que sería un lugar de convivencia e de realización de eventos igual ou máis emblemático que a propia Porta do Sol, debido ao escaparate inigualable da vista das Illas Cíes.

A Porta do Sol tería continuidade cara o Teatro García Barbón e os museos.



10 Representacións do Paseo de Alfonso, Elduayen e Porta do Sol completamente peonís. Fonte: Google Maps e elaboración propia

2.3. RECUPERACIÓN DO CASCO VELLO

Cunha peonización real de todo o tramo, xeraría-se un novo espazo de convivencia: o Paseo de Alfonso conectado por Elduayen coa Porta do Sol.

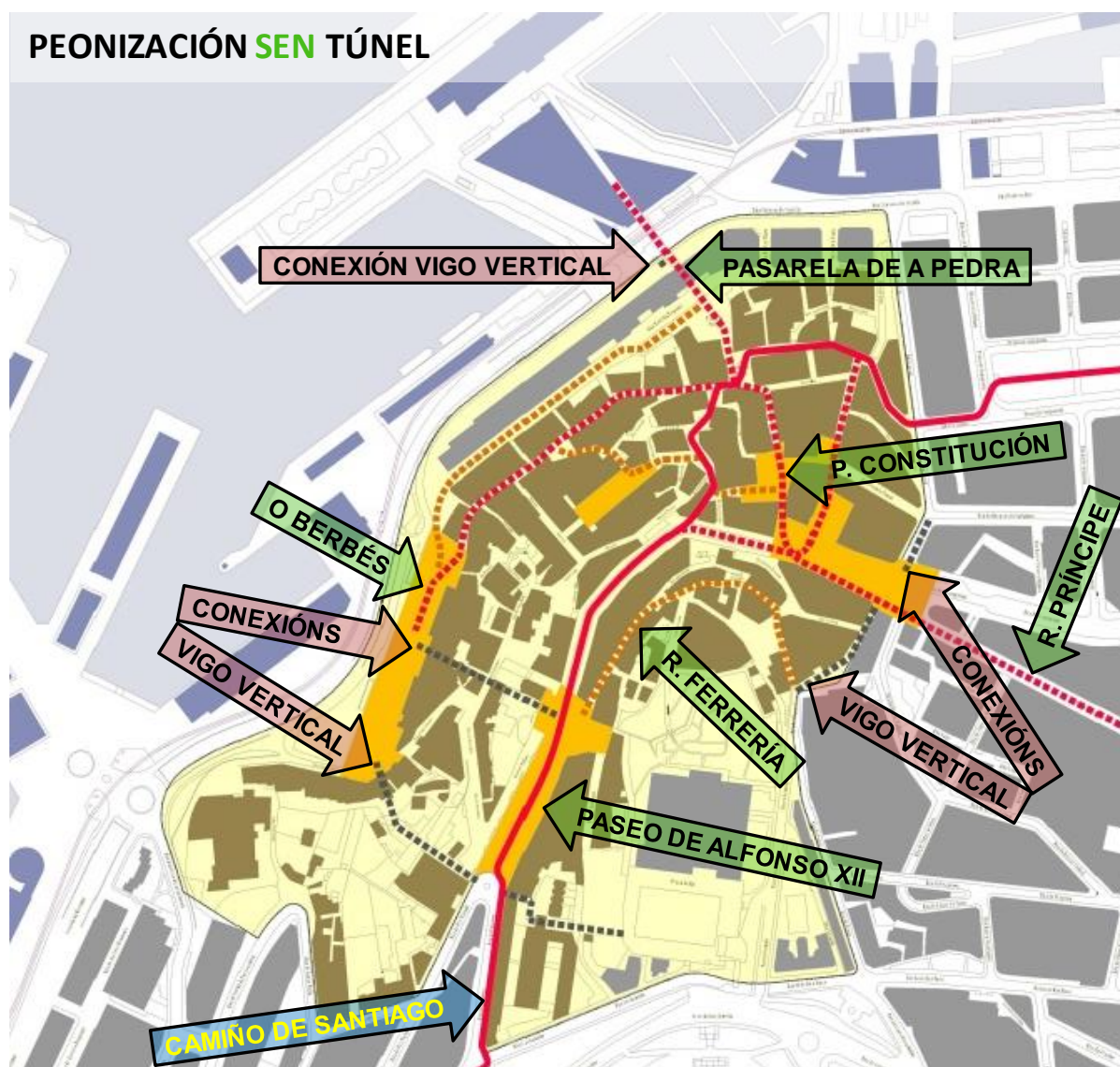
A dinamización peonil do Paseo de Alfonso faría que tamén houbera tránsito pola Ferrería e Casco Vello Alto, co que a histórica división do barrio en Casco Vello Alto e Baixo remataría.

Ademais, o Camiño de Santiago, que pasa por Elduayen, tería moito máis atractivo.



11 Situación do Casco Vello cunha peonización sen túnel. Fonte: elaboración propia

Se adicionalmente se produce unha conexión do Vigo Vertical que venza a diferenza de altura entre o Paseo de Alfonso e O Berbés, e outra entre Cánovas del Castillo e a pasarela de A Pedra, pecharíase o círculo de fluxos. Con estes accesos, que deberían ser válidos para persoas con mobilidade reducida, crearíanse moitos máis percorridos peonís que funcionasen.



12 Fluxos de persoas, áreas de convivencia e conexións verticais. Fonte: elaboración propia

O Berbés recuperaríase con esta conexión, xa que estaría a un paso do Paseo de Alfonso, e sería unha zona perfecta para restaurantes tradicionais, e un complemento ideal da zona das Ostras. E ao recuperar o Berbés, ábrese outra conexións coa Porta do Sol, co que as rúas Real, Teófilo Llorente e Chao, terían un pulo para revitalizarse.

O corredor actual da pasarela de A Pedra ata Príncipe seguiría funcionando, pero cun abanico moito máis amplo para descubrir o Vigo antigo e con moitos máis percorridos que actualmente non existen.

Mais para crear estes fluxos e recuperar o Casco Vello, non é dabondo con crear infraestruturas do Vigo Vertical. A rúa Elduayen ten que ser peonil, de xeito que conecte eficazmente a Porta do Sol co Paseo de Alfonso XII.

Pódese observar como a peonalización completa do Paseo de Alfonso, e a súa conexión co Berbés e a Porta do Sol, sería un elemento clave para a revitalización definitiva do Casco Vello, xa que conectaría os espazos de convivencia do barrio.

O turismo tamén se vería beneficiado, grazas a que se pecharían percorridos circulares e se abrirían zonas para pasear e visitar, pois o maior interese do Casco Vello de Vigo é o seu conxunto en si mesmo, os seus recunchos e as súas rúas pequenas de vila mariñeira.

Con esta mellora da mobilidade na zona antiga de Vigo, aumentaría a facilidade para crear fluxos de persoas ou corredores peonís. Co que se estaría a incentivar o pequeno comercio e a vida de residentes, que é o que realmente recupera un barrio.

3. OUTROS CAMIÑOS PARA A PEONALIZACIÓN

Parece claro que a opción completamente peonil resulta a máis beneficiosa tanto para a cidade como para as viguesas e vigueses. A cidade sería moito máis atractiva, sostible e habitable.

O Concello esgrime como motivo para non considerar esta alternativa que é inviable. Con este documento, o colectivo **VigoHistorico** pretende mostrar que, con vontade política, pódense explorar outras posibilidades antes que lanzarse a construción dun túnel. Infraestrutura que tería un gran impacto, como se dunha cirurxía se tratase, e que debería ser a derradeira opción tras examinar todas as demais alternativas, e sempre de acordo con todos os actores implicados na zona; circunstancia que non tivo lugar.

Sabemos que a opción completamente peonil supón un cambio radical respecto ao que se fixo ata agora nesta cidade, e tamén o supón respecto ao proxecto do túnel. Porén, agardamos que este concello saberá escoitar e recoñecer as vantaxes propostas, xa que mentres non hai túnel está a tempo de emendar este erro que ven de longo na concepción de cidade. Cremos que esta corporación municipal é capaz de levar a cabo unha transformación sostible de Vigo.

Esta proposta de peonalización sen túnel parte dunha premisa fundamental, da que a proposta do túnel do concello carece: **a peonalización ten como fin a redución de tráfico particular e da contaminación**, e non pretende ser un mero motivo ornamental. Con esa premisa ideamos estas propostas, para habituar a cidadanía a deixar o coche na casa.

O que se presentan aquí son exemplos de como se podería actuar para acadar unha peonalización completa Porta do Sol - Elduayen - Paseo de Alfonso. Non pretende ser unha solución técnica definitiva a aplicar, porque isto é responsabilidade do Concello, do seu persoal técnico e da futura empresa concesionaria de transporte. O que se pretende é deixar claro que hai que analizar outras alternativas antes de iniciar unha obra tan drástica como a de facer un túnel debaixo do casco histórico. Pódese estar máis ou menos de acordo coas medidas orientativas que imos presentar, que non teñen que ser as definitivas a abordar. O que se pretende é visualizar que hai outras fórmulas posibles.

No que debería haber consenso total entre a cidadanía e as administracións é na necesidade de pararse a deseñar solucións que deixen unha cidade mellor para o futuro, pensada para as persoas e non para os vehículos. Vigo meréceo.

Este enfoque, ademais, **converxe cos PMUS da UE**, non así o proxecto de construción do túnel baixo a Porta do Sol. A alternativa sen túnel require máis planificación, mais participación e máis concienciación cidadá para acostumarse a coller menos o coche, pero pensamos que vale a pena polo resultado que se obterá na habitabilidade da cidade e no medio ambiente. Circunstancia esta última que está na axenda de todas as políticas e gobernos da actualidade.

Finalmente, outra vantaxe da alternativa sen túnel consiste en que **non require grandes infraestruturas**, máis ala da posible construción de novos ascensores ou aparcadoiros. A acción necesaria basease na concienciación e na progresiva adaptación.

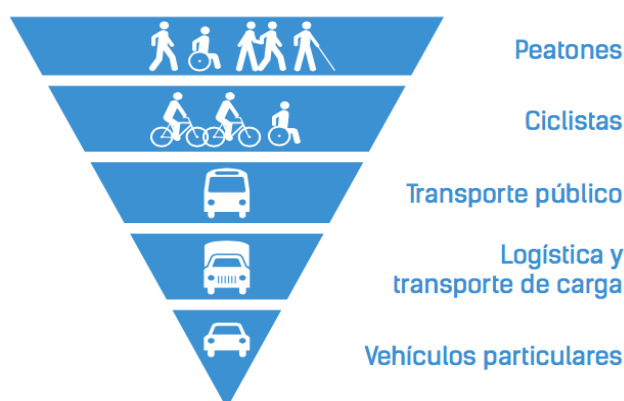
3.1. IMPLANTACIÓN GRADUAL. A PIRÁMIDE DA MOBILIDADE

A proposta que se describe neste documento non consiste nunha serie de solucións técnicas, senón que é unha nova maneira de pensar respecto da mobilidade actual en Vigo (non o sería tanto se comparamos con outras urbes). Por iso, a aplicación debe de ser gradual, para non crear impacto negativo nin descontento na cidadanía.

Pola contra, o túnel cortaríaa o tráfico de forma abrupta, e provocaría cuantiosas molestias e perdas á cidadanía e aos negocios. Durante a execución das obras comprobaríase como a xente se fai a non utilizar tanto o coche propio, a non cruzar polo centro e a buscar alternativas, mais en canto o túnel estivera en funcionamento, a xente volvería a coller o seu vehículo para atravesar o casco vello, xa que é unha infraestrutura que incita a coller o coche.

A idea principal da peonalización total do Casco Vello xira en torno a **liberar gradualmente á rúa Elduayen de ser un eixo estratéxico do transporte rodado en Vigo**. Esta rúa forma parte do Casco Vello, e como tal, debe de ser peonil. Como ocorre en todos os barrios históricos das cidades europeas.

O plan proposto por **VigoHistorico** consiste en ir dando progresivos pasos ata a aplicación da [Pirámide da mobilidade](#) na zona. Unha vez establecida, aceptada e asimilada por todos os implicados, procederíase a peonalizar a zona completamente.



13 Pirámide de Xerarquía da Mobilidade Urbana. Fonte: www.plataformaurbana.cl

A pirámide da mobilidade consiste en darlle prioridade á hora de compartir o espazo público aos modos sustentables de transporte, por ser os que menos contaminan e xeran un uso equitativo do espazo viario en comparación cos automóbiles, de xeito que o transporte na zona teña a seguinte orde de frecuencia de uso por parte da cidadanía, de maior a menor: peonil, bicicletas ou monopatíns, transporte público, vehículos de loxística e transporte de mercadorías, vehículos particulares de residentes e taxis.

É necesario por tanto, traballar en cada un dos niveis para adecualos á zona onde se aplicaríaa. Por exemplo, para o acceso á zona dos vehículos de servizos e reparto autorizados sería preciso limitar progresivamente o seu tamaño e as súas emisións.

Para aplicar estas medidas habería que promover campañas para informar e sensibilizar á cidadanía, así como levar a cabo políticas que fomenten os percorridos a pé pola cidade, e instalar infraestruturas que os faciliten. Pódense consultar ferramentas ao respecto en iniciativas como [Walk21](#).

Consideramos que os pasos a seguir para a peonalización total do tramo Porta do Sol – Paseo de Alfonso serían os seguintes:

1. RESTRICIÓN TEMPORAIS E PROGRESIVAS DE TRÁFICO

Restricións temporais pero progresivas de tráfico particular no tramo Paseo de Alfonso - Elduayen - Porta do Sol. Estas restricións serían definidas como considere o Concello: por matrículas, por días, por fines de semana... co obxectivo de desincentivar o uso do vehículo propio e que a xente se acostume e utilice alternativas máis sostibles que o coche.

Acometer outro tipo de restricións, como limitacións de acceso só a vehículos compartidos (varios ocupantes) na zona centro. Con exclusión de residentes e autorizados, obviamente.

Estas restricións deben ir acompañadas dun reforzo do transporte público. Para acostumar a cidadanía a deixar o vehículo privado na casa (tanto os que viven na zona, como os que acceden a ela)

2. INTRODUCCIÓN DO ESPAZO COMPARTIDO EN VIGO - CARRÍS BICI

En paralelo á restrición de vehículos particulares, hai que ir adaptando rúas aos vehículos de mobilidade persoal (VMP). Esta adaptación pode ser física, creando carrís bici como o que se vai abrir en Camelias e Venezuela, pero tamén pódese procurar compartir a rúa entre diferentes tipos de vehículos onde non haxa sitio físico para implantar un carril bici, e establecer rúas de [espazo compartido](#). Estas teorías, iniciadas por Hans Monderman, son aplicables en todas as cidades, e en diferentes grados. Comprensiblemente, na nosa vila non son aplicables de forma directa, mais é posible establecer espazo compartido no que **se reduza o diferencial de velocidades entre medios de transporte**, cando estes convivan no tempo, baseando a prioridade na pirámide de mobilidade.

Na práctica consiste en dar un paso máis nas “rúas 30(km/h)” e formalizar o feito de que en rúas como por exemplo Pi i Margall e López Mora xa convivan na actualidade bicicletas e vehículos a motor. Consolidar esta tendencia protexendo con normativas aos medios de mobilidade máis expostos. Deste xeito incentívase o uso das bicicletas e patinetes, xa que aumenta a sensación de seguridade dos seus usuarios, facendo que prefiran estes medios sostibles antes que coller o coche.

A única infraestrutura necesaria para este sistema é un pintado horizontal recoñecible nas rúas.

Vigo e o seu contorno natural é un espazo privilexiado para os percorridos ciclistas, mesmo de longa distancia. Porén, a súa orografía dificulta o tránsito contra pendente, con rúas de forte desnivel. O eixo García Barbón, Policarpo Sanz, López Mora, xunto con Beiramar e Camelias, é o itinerario ciclista de travesía que ofrece menores esixencias ou dificultade (por iso formaba parte da traza histórica do Camiño de Santiago). Estas rúas de forte pendente pódense evitar complementando os ascensores do Vigo Vertical cos carrís bici e vías de espazo compartido.

3. ELEVADORES E ESCALEIRAS MECÁNICAS

Tamén en paralelo ás restricións progresivas, continuaríase coa construción de ascensores e plataformas que melloren a mobilidade de persoas con dificultades, e que faciliten o acceso dende puntos a diferentes alturas.

4. DESVÍO PROGRESIVO DAS LIÑAS DE BUS

Cando a redución de vehículos particulares sexa significativa ou total, agás residentes, emerxencias e loxística (mais esta última en horario restrinxido e con maior rigor que o que se aplica hoxe en día), a circulación será moito máis fluída. Poderíase entón proceder co derradeiro paso: o desvío progresivo de parte das liñas de bus.

Para este desvío sería recomendable que xa estiveran instalados os elevadores e escaleiras mecánicas citados no punto anterior.

Esta diminución non ten que significar unha extinción completa. O obxectivo é eliminar todo o tránsito, mais será preciso facer probas e analizar os comportamentos cidadáns. Do mesmo xeito, a concienciación e formación da cidadanía será fundamental, para así ir deixando atrás a mentalidade da utilización do coche propio para pequenos desprazamentos.

Neste punto do proceso, xa estaría creada unha **plataforma única de convivencia, de uso flexible e múltiple**. Nela e segundo ás necesidades definidas a criterio do Concello, poderían convivir certos vehículos, respectando sempre a pirámide da mobilidade. Por exemplo, en época de choivas poderíase abrir o acceso a máis vehículos pola semana, pero facela completamente peonil na fin de semana, ou durante certos eventos e festas como Entroido ou Nadal. É dicir, utilizar o espazo en función do que estea acontecendo en cada momento.

5. PEONALIZACIÓN TOTAL DA ZONA

Cando se dean as circunstancias anteriores, e estean asimiladas pola cidadanía, poderase proceder á peonalización “total” da zona, mantendo loxicamente o tráfico de vehículos autorizados: residentes, persoas con mobilidade reducida, reparto (con horario restrinxido) e emerxencias.

3.2. NOVAS INFRAESTRUTURAS

Resulta obvio que a peonalización total do centro precisa de novos elementos de mobilidade. Antes de desviar as liñas de bus faise necesaria a construción de novas infraestruturas. **A financiación podería sacarse dos mesmos fondos europeos, no canto da construción do túnel.** De feito, os fondos FEDER teñen como finalidade “*promover a economía baixa en carbono na area*”, poñendo en marcha “*estratexias de mobilidade multi-modal a través de elementos mecánicos e infraestruturas sustentables*”. Infraestruturas entre as que, obviamente, non se atopa un túnel para vehículos.

3.2.1. APARCADOIROS DISUASORIOS

A pesar da redución de vehículos, haberá quen necesite acceder a Vigo no seu coche particular: turistas, xente doutras vilas ou parroquias da contorna, etc. O desexable avance en transporte da área metropolitana debería axudar á redución de vehículos, pero aínda así hai que dar servizo a quen só teña posibilidade de achegarse en coche, para o que sería preciso a construcións de aparcadoiros con acceso directo ao centro.

Unha boa posibilidade sería a construción de aparcadoiros de dúas ou tres alturas en parcelas próximas ao centro que estean en desuso na actualidade. Estes aparcadoiros poderían estar conectados co centro coas liñas de autobús regulares. Tamén se poderían utilizar minibuses eléctricos específicos con alta frecuencia para días de festa e eventos como as luces de Nadal.

Outra alternativa de aparcadoiros disuasorios sería, tal e como se propuxo en prensa, a actual estación de autobuses, que quedaría sen utilizar, e que convenientemente unida mediante transporte público á Praza de España e ao Centro converteríase nun gran aparcadoiro que daría servizo a visitantes que entrasen pola a Avenida de Madrid.

3.2.2. ASCENSORES E ESCALEIRAS MECÁNICAS

É esencial continuar co Vigo Vertical. Actualmente están instaladas as escaleiras mecánicas de Segunda República, e proxectadas as seguintes:

- Escaleiras mecánicas en Carral
- Ascensor dentro do proxecto do Barrio do Cura dende o Berbés ao Paseo de Alfonso

Un ascensor ou funicular dende o Berbés ata o Paseo Alfonso facilitaría o acceso á zona peonil dende as paradas de bus da Ribeira do Berbés. Este solución, que en calquera caso debería respectar os edificios históricos, melloraría radicalmente a mobilidade do Casco Vello de Vigo. Sería desexable que este proxecto tivera continuación ata o castelo de San Sebastián, e así se producise a conexión coa parte máis elevada do Casco Vello.

Outra opción a considerar para persoas de mobilidade reducida é incorporar outros elevadores ou plataformas en zonas con escaleiras e con espazo para instalalas, así como ampliar os xa existentes.

quedar claro na renovación da concesionaria, que **a frota de buses é a que se debe adaptar á cidade, non ao revés**. Os percorridos das liñas nunca se deberían deseñar en función do tamaño dos buses.

Para manter o servizo que dan estas liñas, poderíase recorrer a varias opcións. As alternativas que se describen a continuación son as posibilidades que aparecen chegado o momento de comezar a desviar liñas do eixo Paseo Alfonso – Porta do Sol, trala creación da plataforma de uso flexible. Non son propostas, xa que o trazado das liñas debe ser definido polos técnicos do concello.

3.3.1. RONDA DA ZONA DE BAIXAS EMISIÓN

Establecer unha ronda exterior que dea servizo á zona peonil. Esta ronda debería ser de dobre sentido en todo o seu percorrido. Se a rúa non o permitise, este dobre sentido poderíase acadar utilizando unha mazá de edificios. Na imaxe seguinte amósase a posible ronda.



15 Ronda da zona de baixas emisións. Fonte: Google Maps e elaboración propia

Esta ronda podería utilizarse como ruta de traxecto circular, utilizada por un bus pequeno, de motorización eléctrica preferentemente e con alta frecuencia de paso, e tamén compartindo percorrido con parte de tramos de liñas máis longas.

Este concepto permitiría tamén percorridos dun so sentido no seu interior, para liñas con buses máis pequenos adaptados as rúas, que se achegase a elementos do Vigo Vertical que constitúan puntos de acceso a zona completamente peonil.

Deste xeito, a ronda permitiría rodear e cubrir toda a zona peonil, e ademais daría servizo a outra zona ampliada de baixas emisións, que sería a contorna de Príncipe.

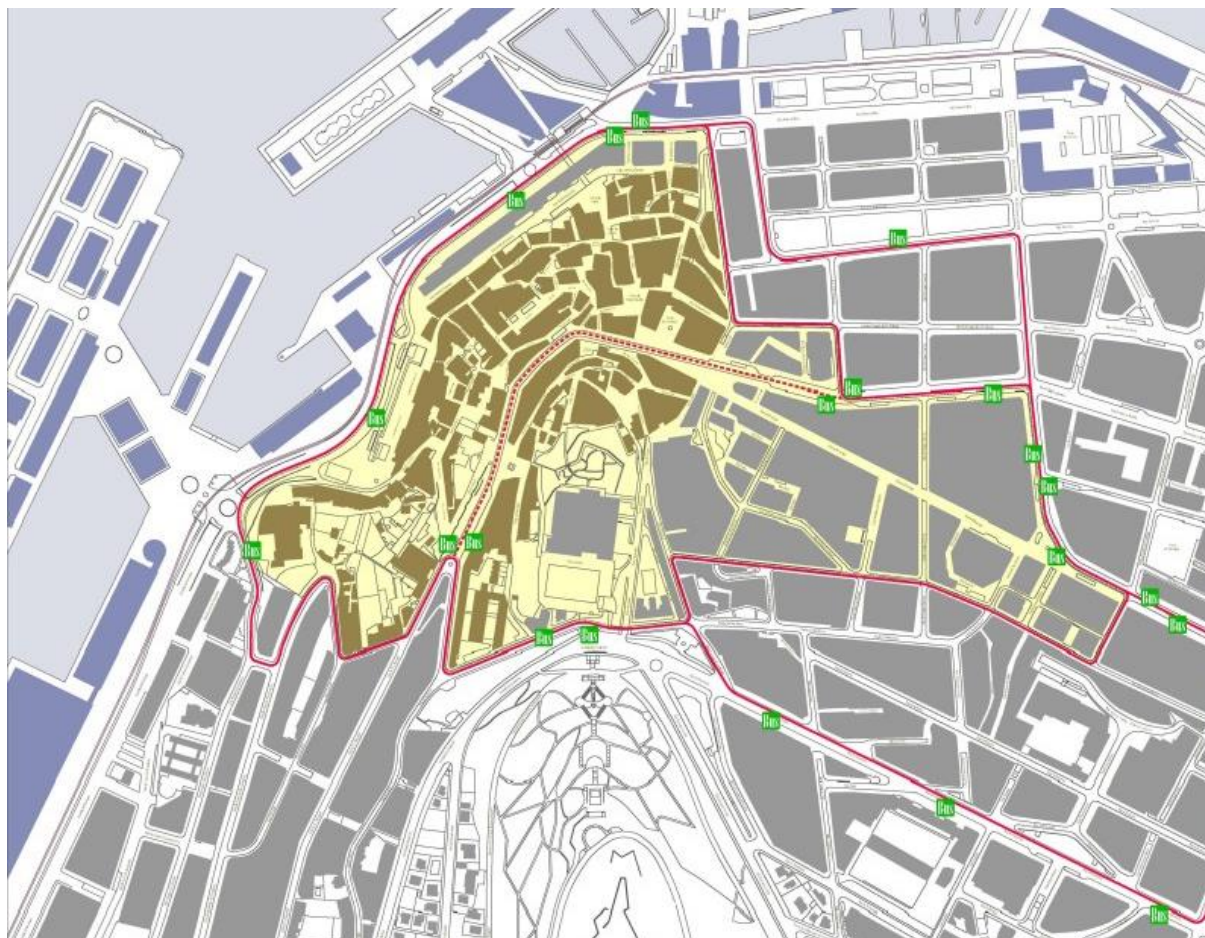
Este conxunto peonil de cero ou baixas emisións conformaría unha sorte de **Vigo Central** que cumpriría sobradamente con calquera normativa de transición ecolóxica que veña no futuro.



16 Zona de cero ou baixas emisións. Fonte: elaboración propia

A zona amarela con edificios dourado sería a zona completamente peonil (agás residentes, servizos, emerxencias... como comentado) e o resto da zona con edificios en gris sería una zona de baixas emisións.

Grazas a este percorrido circular poderíanse manter as paradas de bus que hai na actualidade, agás a que está fronte as escaleiras de Carral, que tamén sería suprimida de facerse o túnel. As paradas actuais do Paseo de Alfonso non se suprimirían, simplemente desprazaríanse uns metros ata a rotonda.



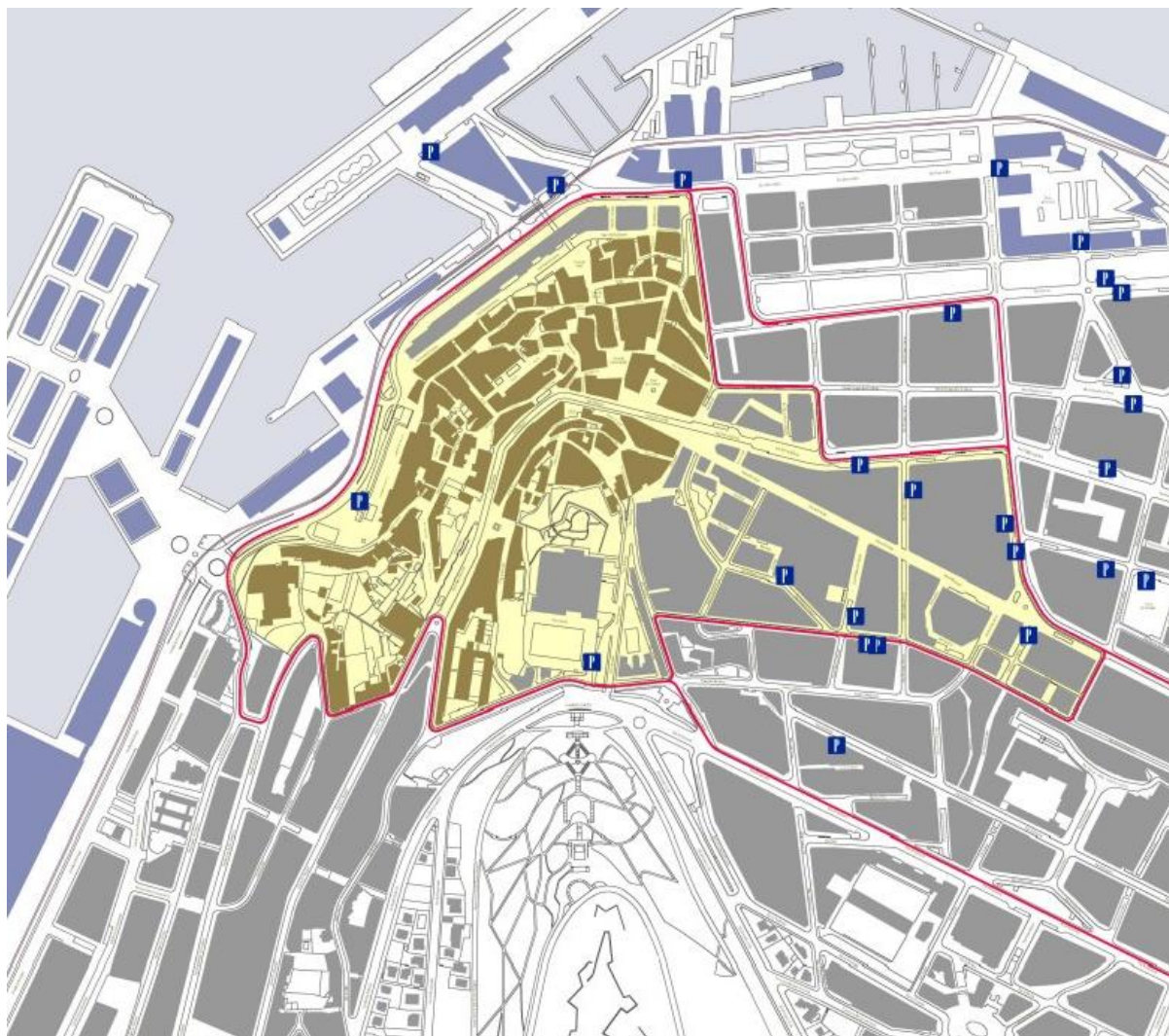
17 Paradas de autobús urbano da ronda marcadas en verde. Fonte: elaboración propia

No caso de que o Concello e os seus técnicos o consideren conveniente, poderíase incluír unha liña de microbús eléctrico entre o Paseo Alfonso XII e o Teatro García Barbón. A diferentes horas do día ou épocas do ano (trazado a puntos na imaxe anterior).



18 Microbús eléctrico de Vitrasa actualmente en desuso. Fonte: Faro de Vigo, J. de Arcos

Non só as paradas de autobuses mais tamén a totalidade dos aparcadoiros do centro serían accesibles dende esta ronda. Aos que están lixeiramente no interior da zona de baixas emisións debería accederse respectando a pirámide da mobilidade, e en ningún caso suporía un tramo longo dende a ronda.



19 Aparcadoiros nas inmediacións da zona de baixas emisións. *Fonte: elaboración propia*

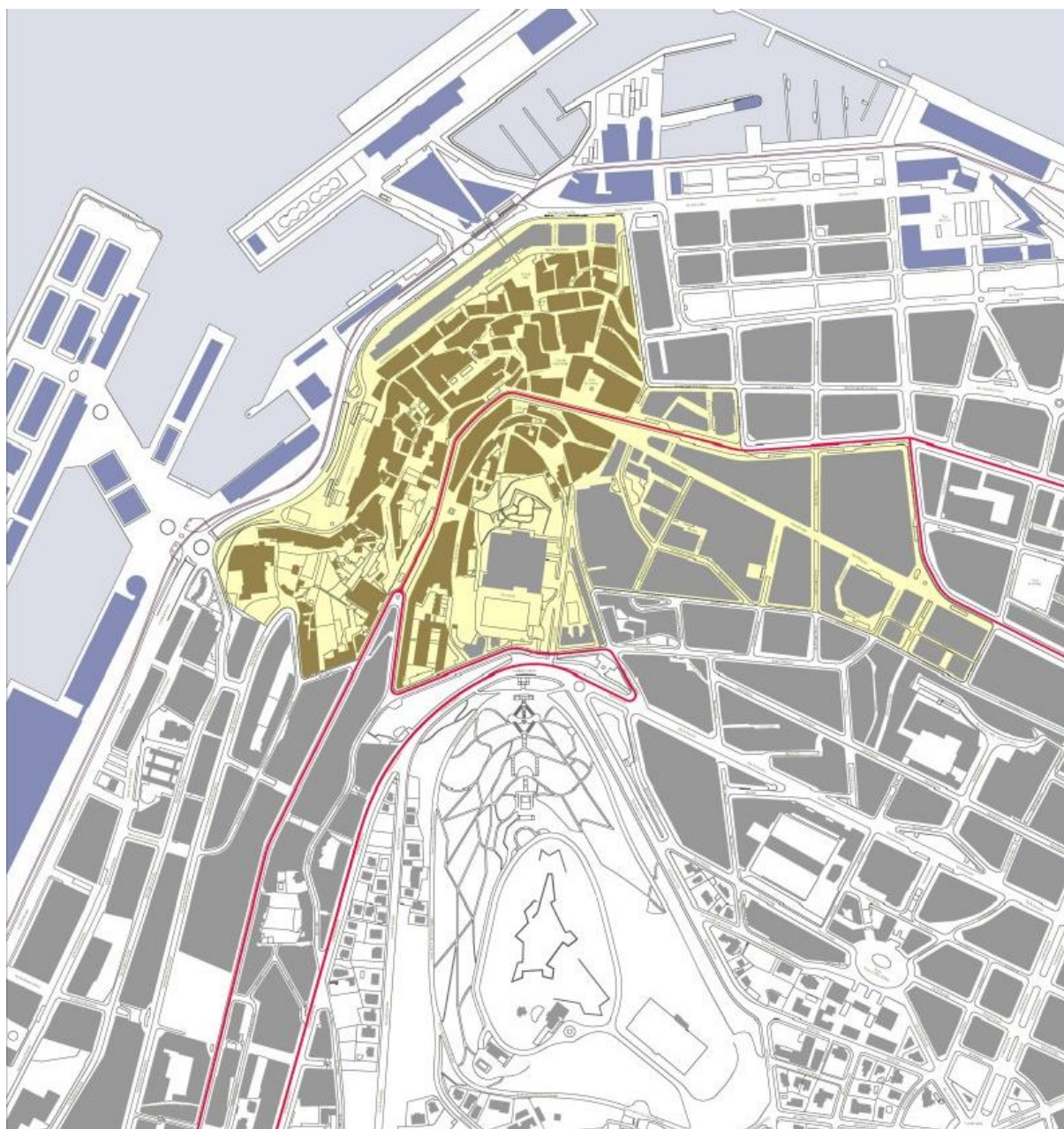
Queda garantido o acceso de residentes á praza de garaxe, así como de persoas que non teñan outra opción que acceder ao centro no seu vehículo. Aínda que para estes casos o Concello debería desincentivar esta solución e favorecer o uso dos aparcadoiros disuasorios, cunha conexión áxil mediante transporte público.

3.3.2. DISTRIBUCIÓN DE LIÑAS DE AUTOBÚS

As liñas de longo percorrido, que circulan dunha punta da cidade a outra, e cunha elevada ocupación, poderíanse distribuír ao redor da zona peonil.

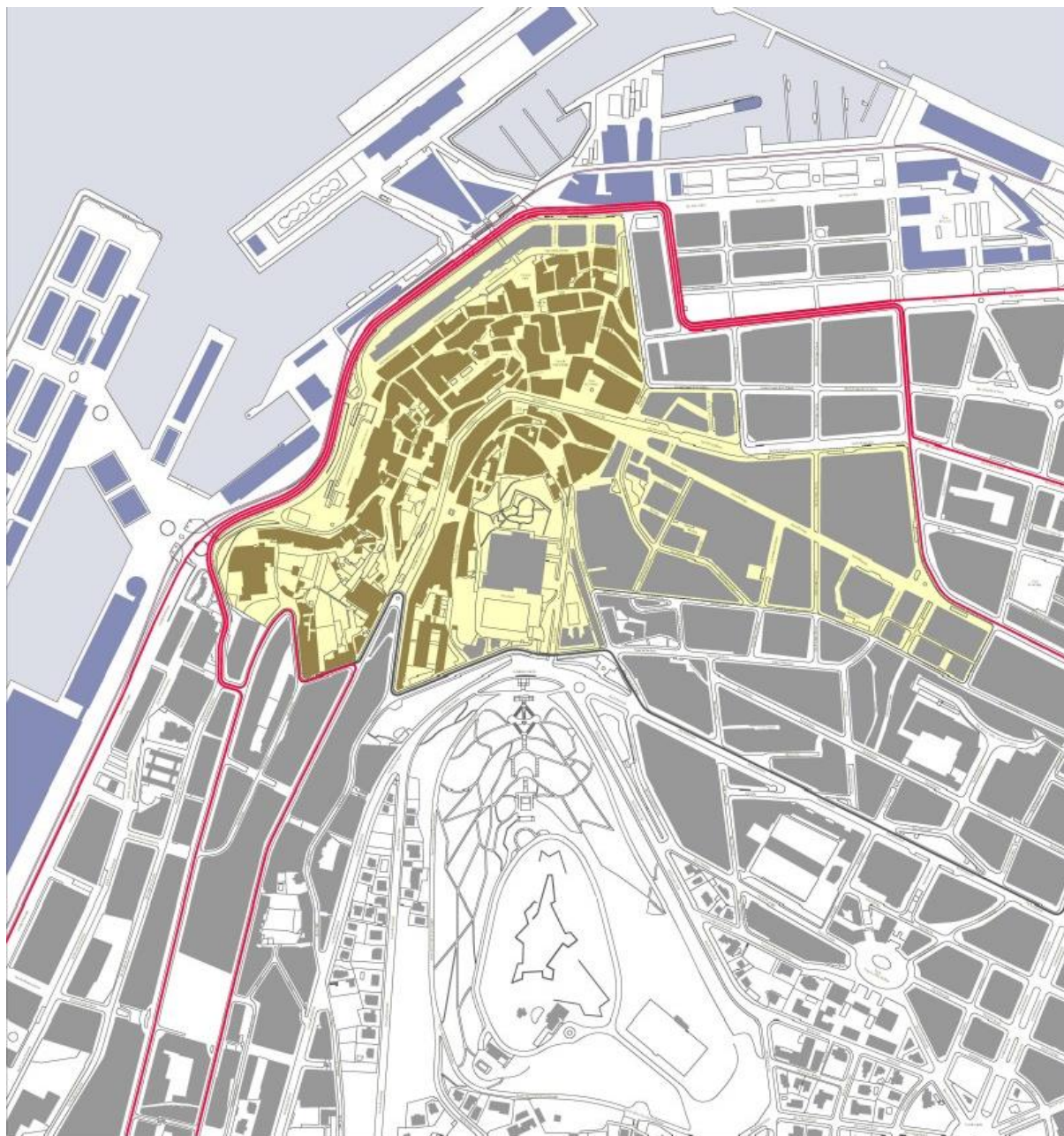
No caso de instaurar a ronda descrita no punto anterior , e sempre insistindo en que son os técnicos do Concello os que deben definir as liñas xa que aquí so se ofrecen posibilidades para valorar, as liñas perderían dous ou tres minutos respecto á actualidade. E en todo caso mantendo as mesmas paradas que a solución do túnel.

Actualmente, as 12 liñas que pasan por Elduayen utilizan as rúas sinaladas na seguinte imaxe.



20 Percorridos das liñas de bus urbano que transitan por Elduayen. *Fonte: elaboración propia*

Cun desvío das liñas, as rúas utilizadas na parte baixa da zona de baixas emisións serían as indicadas na seguinte imaxe. Os trazos vermello amosan os posible percorridos das liñas, e o trazo negro é o percorrido da ronda superposta.



21 Distribución de liñas de autobús urbano na parte baixa da zona de baixas emisións. *Fonte: elaboración propia*

Do mesmo xeito podería facerse unha distribución de liñas pola parte alta da zona de baixas emisións.

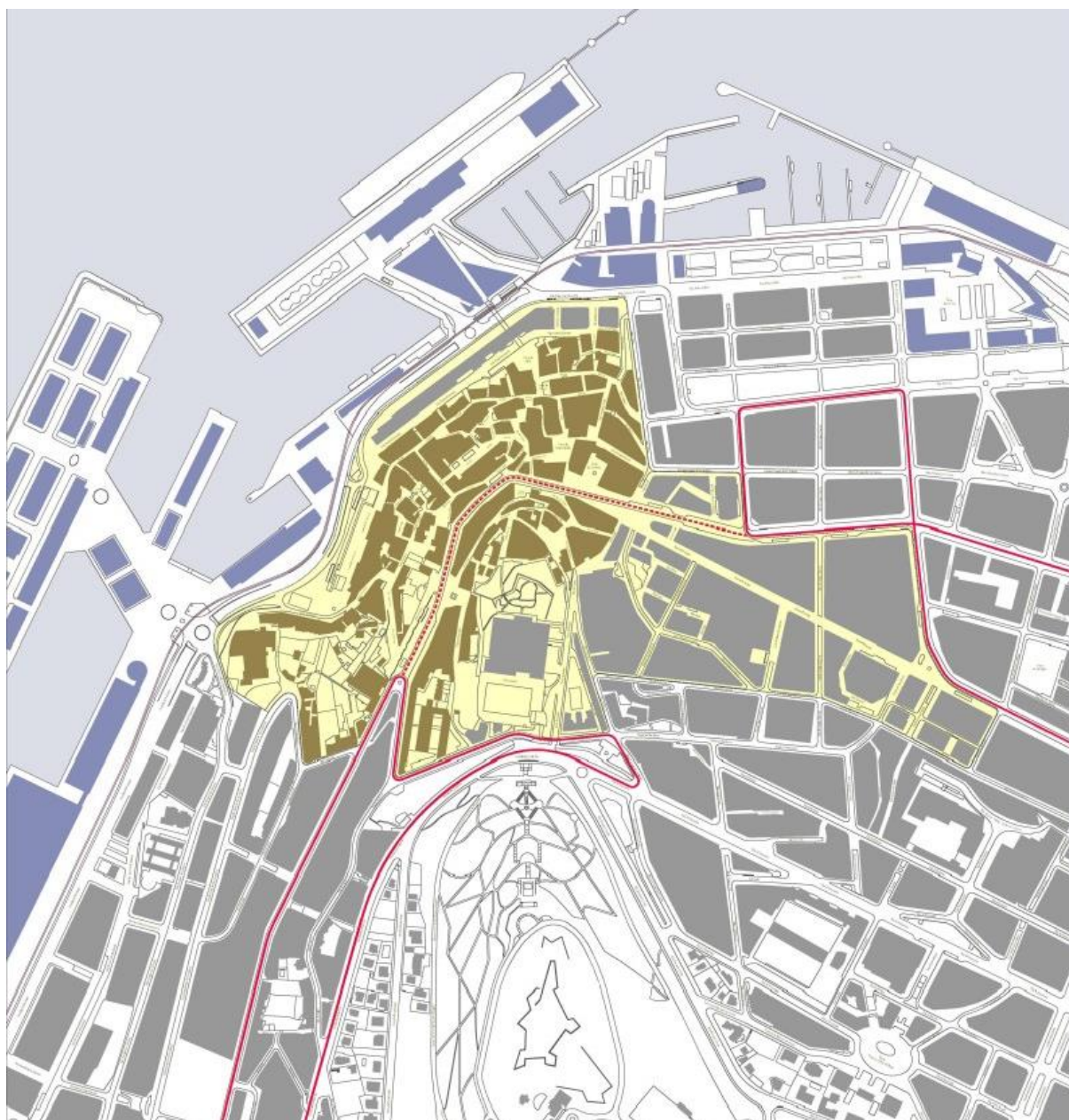


22 Distribución de liñas de autobús urbano na parte alta da zona de baixas emisións. *Fonte: elaboración propia*

3.3.3. DIVISIÓN E TRANSFORMACIÓN EN LIÑAS DE ACHEGAMENTO AO CENTRO

Outra posible forma de liberar Elduayen como eixo do tránsito de liñas de bus, e previamente analizado o volume e o tipo de uso dos traxectos das liñas a substituír, sería dividir algúns dos traxectos creando dous a partir dun. É dicir, dividir a liña polo centro, e deste xeito, crearíanse dúas liñas de achegamento ao centro onde antes había unha. A cidade quedaría igualmente conectada xa que habería liñas que rodean o centro.

Na seguinte imaxe amósase con liña vermella de puntos o percorrido actual e con liña vermella continua os posibles traxectos das liñas resultantes.



23 División de liñas de achegamento ao centro. *Fonte: elaboración propia*

3.4. SENTIDOS DE TRÁFICO

Para a mellor circulación dos autobuses, a combinación do transporte público co Vigo Vertical, e a fluidez dos coches que teñan que acceder á proximidade do centro, habería que redefinir os sentidos de circulación. Tendo en conta que o que mellorará o tráfico realmente é a redución de coches, e asumindo que quen mellor pode deseñar os sentidos de circulación é o persoal técnico do Concello, aproveitando a potente tecnoloxía coa que conta actualmente e que pode dar información realmente valiosa á hora de cambiar os sentidos do tráfico.

3.5. VEHÍCULOS DE MOBILIDADE PERSOAL

O futuro das cidades vai polo uso dos vehículos de mobilidade persoal (VMP), xa que cada un deles é un vehículo de combustión menos no centro, co que iso supón en aproveitamento de espazo e redución da contaminación. Cremos que o Concello tamén ten claro este punto, posto que o anunciado en prensa vai por esa liña, como se pode ler en no artigo publicado no Faro de Vigo en 2018: <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2018/06/03/concello-disena-malla-ciclista-50/1904000.html>



24 Publicación do deseño da rede ciclista de Vigo. Fonte: Faro de Vigo

Curiosamente, na infografía utilizada neste artigo semella que habería un carril bici por Porta do Sol - Elduayen - Paseo de Alfonso, que co túnel sería bastante complicado de levar a cabo, e que por contra, coa peonalización total resultaría moi sinxelo.

Para a implantación dos VMP en Vigo habería que traballar en varias liñas de actuación, como aumentar a concienciación cidadá, deseñar infraestruturas orientadas ao uso da bicicleta, promover lexislación para o uso do espazo urbano compartido entre VMP e coches, e xestionar un servizo de aluguer de VMP.

1. CONCIENCIACIÓN

Convencer a cidadanía de que a bicicleta non é un elemento de ocio, senón unha alternativa de transporte diario viable. O clima e as costas non son escusa, como se probou xa en diversos estudos. Neste en concreto explica que se poden facer trazados amplos con pendentes menores do 2% e nunca superiores ao 5%. As pendentes superiores poden salvarse adaptando os traxectos cos ascensores e escaleiras do Vigo Vertical.

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/vigo/vigo/2017/01/13/vigo-puede-circular-bicicleta/0003_201701V13C2993.htm

É responsabilidade do concello estimular á cidadanía a usar este tipo de vehículos, que reducen o tráfico nas rúas, ofrecendo solucións seguras e atractivas.

2. INFRAESTRUTURA ORIENTADA AO USO DA BICICLETA

É indispensable facer realidade a malla de carrís bici xa anunciada.

3. ESPAZO COMPARTIDO VMP – COCHES

Deberíanse definir rúas como “espazo compartido”, na que tanto coches como VMP compartan a vía con respecto e cunha lexislación clara para todos. Este concepto de espazo compartido está explicado en mais detalle no segundo apartado do punto 3.1, referido á pirámide da mobilidade.

4. SERVIZO DE ALUGUER DE VMP

Poderíase facer unha nova concesión, incluída na do propio transporte urbano, ou mesmo crear unha empresa municipal, que xestione un servizo de bicicletas e patinetes eléctricos de aluguer.

Esta idea non é nova, e xa estaba incluída no PMUS do Concello de Vigo de 2014. Pero non se levou a cabo. Cos carrís bici e os espazos compartidos a aplicación sería inmediata.

4. CONCLUSIÓN: RESULTADO DUNHA PEONALIZACIÓN TOTAL

Dende **VigoHistorico** consideramos que unha comparativa entre as dúas propostas (peonización da Porta do Sol cun túnel, ou peonización sen túnel) é favorable con rotundidade á peonización sen túnel.

COMPARATIVA DE PROPOSTAS DE PEONIZACIÓN	PEONIZACIÓN	
	SEN TÚNEL	CON TÚNEL
Peonalízase a Porta do Sol?	SI	SI
Peonaliza a rúa Elduayen, rompendo a barreira que divide o Casco Vello?	SI	NON
Peonaliza o Paseo de Alfonso XII, creando un novo espazo de convivencia?	SI	NON
Aposta por percorridos peonís máis amplos e seguros no barrio?	SI	??
Protexe o Camiño de Santiago Portugués pola Costa no seu paso por Elduayen?	SI	NON
Reduce as emisións de CO2 e reduce os ruídos	SI	NON
Protexe a Oliveira e as árbores da rúa Elduayen?	SI	NON
Crea unha Zona de Baixas Emisións?	SI	NON
Crea unha plataforma única de convivencia e de uso flexible e múltiple?	SI	??
Garante o equilibrio entre o crecemento e o respecto polo medio ambiente?	SI	??
Garante o cumprimento das novas leis de transición ecolóxica?	SI	NON

A diferenza é tan grande entre unha solución e outra que cremos que vale a pena tentar a solución completamente peonil antes de acometer a construción dun túnel. E como mínimo poñela sobre a mesa ante os diferentes actores de mobilidade e asociacións, tal e como indica o propio PMUS.

Agardamos que este documento aporte novas ideas e alternativas para facer ver que a peonización sen túnel non só é posible, senón que é a máis beneficiosa para as viguesas e vigueses, para os comercios e en definitiva para toda a cidade.

Este é un momento ideal para facer un novo Vigo en termos de mobilidade, xa que coincide no tempo tres factores que facilitan o cambio:

- A cidadanía está a favor da peonización da Porta do Sol
- Remata a concesión de transporte, co que é posible redefinir a nova concesión dende un punto de vista sostible adaptado a fisionomía da cidade
- As normativas europeas e nacionais empurran na dirección da sustentabilidade
- Vigo dispón de fondos europeos para o Vigo Vertical: 17 millóns de euros orzamentados para a infraestrutura do túnel é unha cantidade moi importante

Con todos estes elementos, estamos nun punto de inflexión. Cremos que vale a pena pararse a debater e escoller o camiño da sustentabilidade nas próximas décadas, antes de construír un túnel que non ten volta atrás nin modificación sinxela.

Ademais, se se nos permite a apreciación, temos a corporación máis apoiada e con máis crédito cidadán da historia de Vigo, co que é máis doado levar a cabo medidas que nun primeiro momento a poboación pode considerar incómodas, pero que a longo prazo son beneficiosas para a cidade e para a administración que as diseña.

Agardamos que estas aportacións sexan útiles, e que sexan consideradas para axudar a facer un Vigo mellor, máis atractivo, máis dinámico, máis moderno e máis sostible.



Colectivo VigoHistorico