

**De carretera a calle:**

**Proyecto para la recuperación de la identidad  
urbana de Palmeira**

**Fundación Rede de Innovación Arousa**

# Índice

## Introducción

## Concepto

- Estrategias
- Aplicación de la metodología de proyecto en otros lugares

## Proyecto

- Enfoque
- Plantas
- Secciones
- Vistas

## Ejecución

- Alcance de la intervención
- Calidad de la materialización

© Fundación Rede de Innovación Arousa (RIA)  
Rúa Porto 25, Corrubedo  
15969 Ribeira, A Coruña  
España  
info@fundacionria.org  
www.fundacionria.org

Patronato  
David Chipperfield, fundador y presidente  
Louise Dier, vicepresidenta  
Benito Blanco, vicepresidente y secretario

Texto  
© Fundación Rede de Innovación Arousa (RIA)

Fotografía  
Adrián Capelo

Gráficos y dibujos  
© Fundación Rede de Innovación Arousa (RIA)

## Introducción

La Fundación RIA aborda este proyecto desde tres escalas diferentes: en la escala territorial, cuestiones relacionadas con la movilidad y el transporte público; en la escala urbana, identidad y re-humanización; y en la escala de detalle, se atiende al diseño y la composición del espacio urbano.

A escala territorial, la propuesta pretende demostrar que la AG-11 es una alternativa válida de movilidad supramunicipal, es decir, de tráfico entre asentamientos y núcleos urbanos, que pueda liberar a la carretera AC-305 de su tráfico más denso y que causa más impacto. A su vez, es necesario estudiar la viabilidad de un sistema de movilidad pública alternativa que logre articular los municipios de la ría a medida se consolida un futuro sistema de ciudad lineal.

En cuanto a la escala urbana, es evidente que existe una relación directa entre la movilidad y los usos del suelo. El objetivo de la propuesta es adaptar el espacio público por el que transcurre la carretera AC-305 a los diferentes contextos que atraviesa, integrándose y recuperando el carácter humano a medida que pasa por el centro urbano. Es una prioridad recuperar el carácter social del espacio público reduciendo la velocidad y la presencia del automóvil. De este modo, la barrera que supone la carretera a su paso por el centro urbano puede ser superada y recuperar las relaciones entre las partes del núcleo.

En una escala más de detalle, se busca establecer una metodología alternativa al actual proceso de diseño del espacio público municipal, que aborde el tratamiento de pavimentos, la reconfiguración de los servicios y suministros y la implementación de mecanismos de pacificación del tránsito de un modo integral.

Vista en axonometría del nuevo espacio público ligado a la calle AC 305





Calle del centro de Santa Uxía de Ribeira. (Primera mitad del siglo XX)



Continuación de la carretera AC-305 a su paso por Castiñeiras, Ribeira. (2016)

## Concepto

### Estrategias

Garantizar la seguridad de peatones y conductores

Como medida principal se propone reducir la velocidad máxima permitida en el tramo urbano, a 30km/h, eliminando puntos peligrosos y zonas de riesgo de atropello y de salida de vía.

Fortalecer el carácter de vía lenta

Se considera fundamental “acompañar” a las señales de límite de velocidad mediante herramientas que generen un carácter de vía lenta: reducción de ancho de carril, plataformas únicas, arbolado, etc.

Priorizar la movilidad peatonal

Con el objetivo de fortalecer la identidad urbana del lugar, se proponen una serie de medidas que otorgan prioridad al peatón: aparcamientos disuasorios, plataformas únicas, extensión de aceras, introducción de mobiliario urbano y arbolado, etc.

Diseño integral de la calle

La mejora del espacio público debe incorporar todos los elementos que lo definen, integrándolos en su diseño: tendido eléctrico, saneamiento y otros servicios urbanos; pavimentos, rampas y encuentros de superficies; mobiliario urbano, paradas de bus y zonas de aparcamiento; etc.



1 Reducción de velocidad máxima en tramo urbano



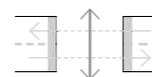
2 Reducción del ancho de carril



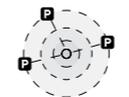
3 Introducción de una franja verde permeable y adaptable



4 Mejora de accesibilidad y continuidad del espacio público



5 Refuerzo de las conexiones transversales y prioridad peatonal



6 Provisión de aparcamientos alternativos



7 Racionalización de servicios urbanos

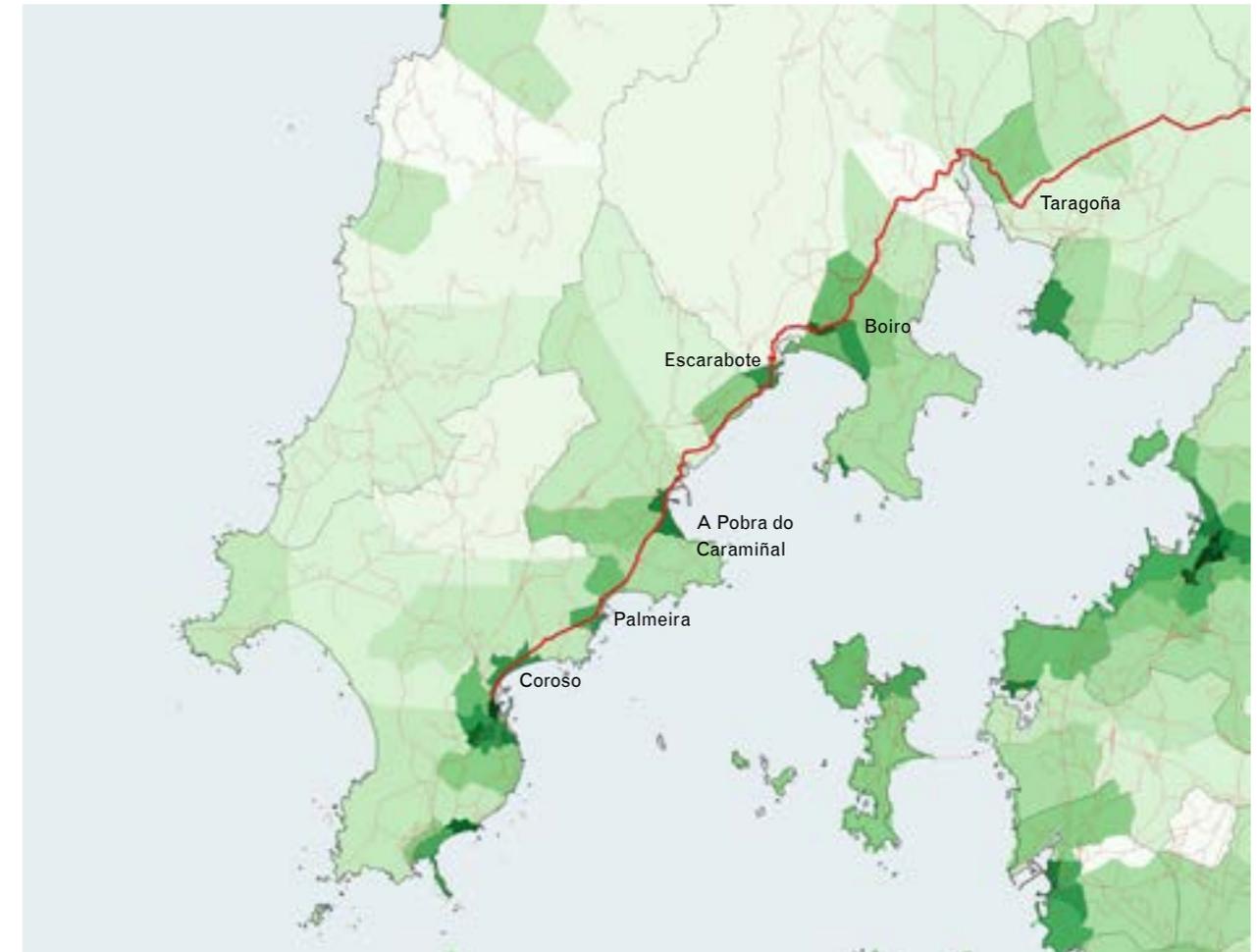
### Aplicación de la metodología de proyecto en otros lugares

El caso de estudio de Palmeira en particular no es un caso aislado. Forma parte de un conjunto de tramos con condiciones urbanas particulares que pertenecen al recorrido de la carretera AC-305.

Si superponemos la densidad de población de las secciones censales con el trazado de la carretera podemos obtener una primera aproximación a qué zonas son susceptibles de propuestas como la que se ha desarrollado en este documento.

Es evidente que la densidad de población es solamente un factor de muchos que influyen, pero también es cierto que es la premisa para que un proyecto de humanización del espacio que ocupa la infraestructura viaria tenga un impacto relevante y por ende, éxito.

Identificación de lugares de similares condiciones y susceptibles a propuestas de proyecto a lo largo de la AC 305



## Proyecto

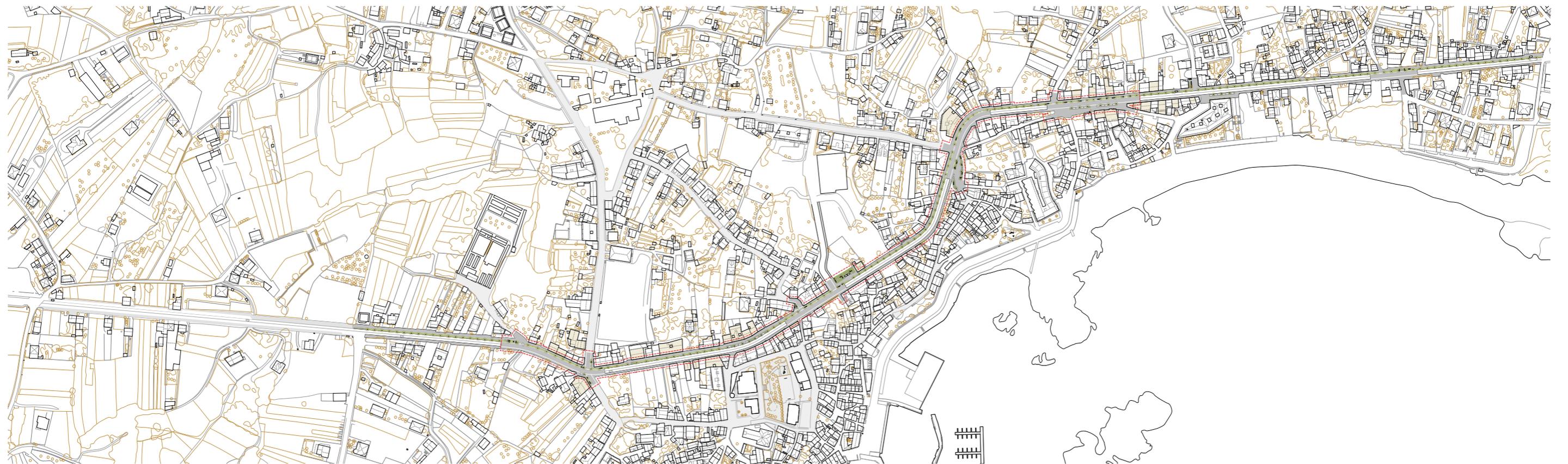
### Enfoque

La intervención más general pretende transformar el carácter de la vía en toda su longitud. Se pretende realizar una transformación global del carácter de la vía al reducir su velocidad máxima en el tramo urbano a 30 km/h y establecer dos tramos de transición en sus extremos a 50 km/h desde el tramo interurbano o travesía limitado a 70km/h.

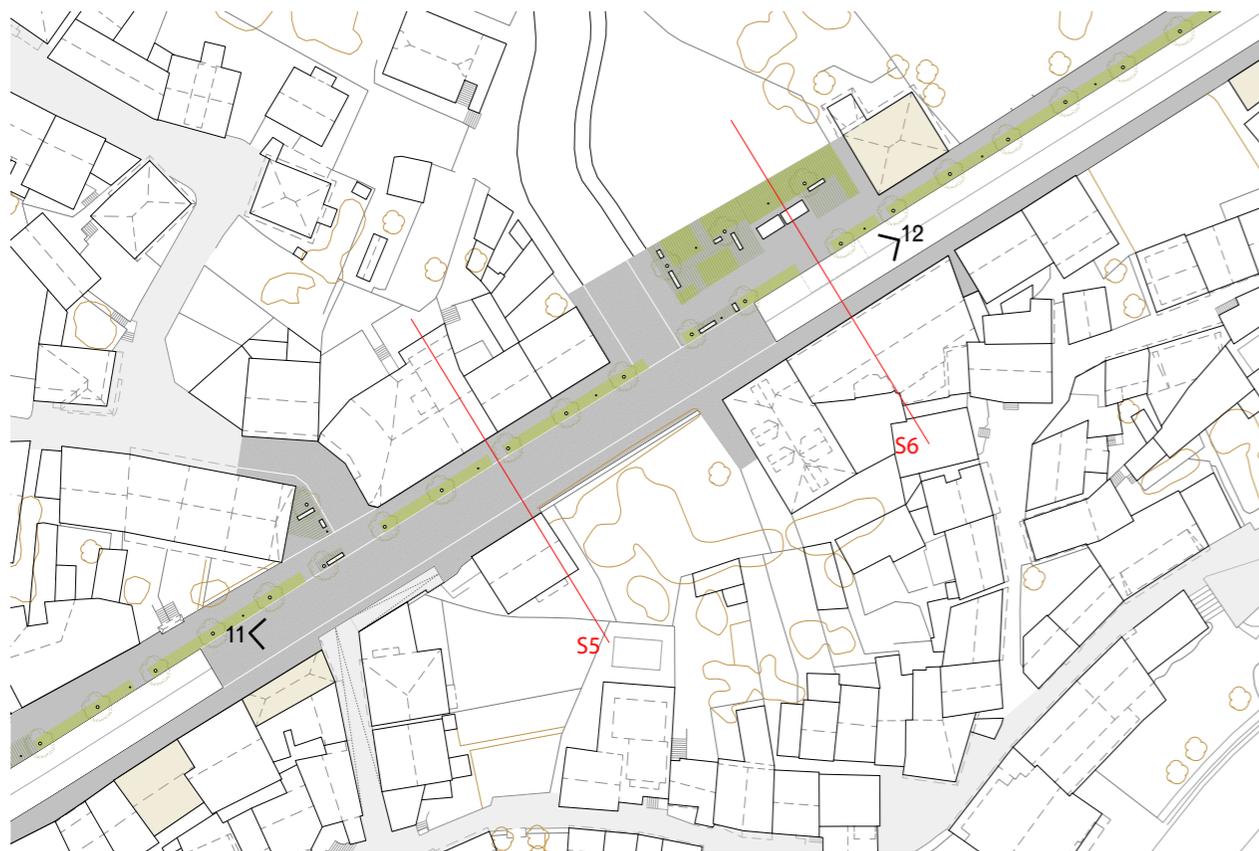
La limitación de velocidad por medio de señales, va acompañada de una transformación de la sección de la calle, que reduce progresivamente la anchura de carril desde los 3,5 m de la travesía, a los 3 m del tramo urbano. A su vez, esta reducción de carril permite la extensión de la superficie dedicada al peatón y la introducción de una franja verde en toda su longitud. Esta franja flexible permite adaptarse a los diferentes contextos, albergando desde arbolado que, por ejemplo, marca la “puerta de entrada” al entorno urbano; o mobiliario urbano y zonas de uso especial, como paradas de bus, que permiten la generación de “estancias” y de un ambiente más doméstico.

Son estas actuaciones longitudinales las que permitirán la integración y previsión de servicios urbanos bajo tierra, como pueden ser las acciones de enterramiento del tendido eléctrico, o un sistema de drenaje urbano sostenible integrado en el diseño de la calle.





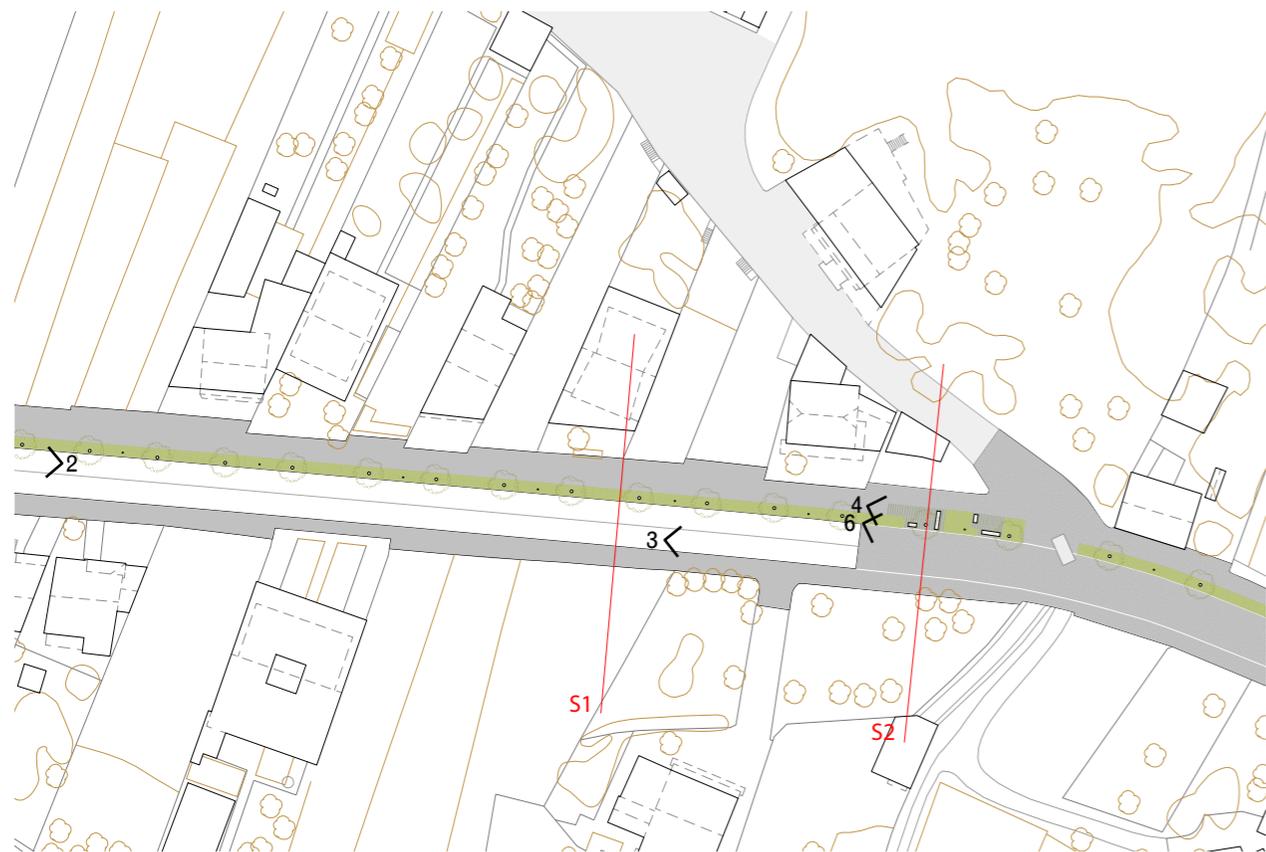
E 1:5000  
Planta general del alcance del proyecto



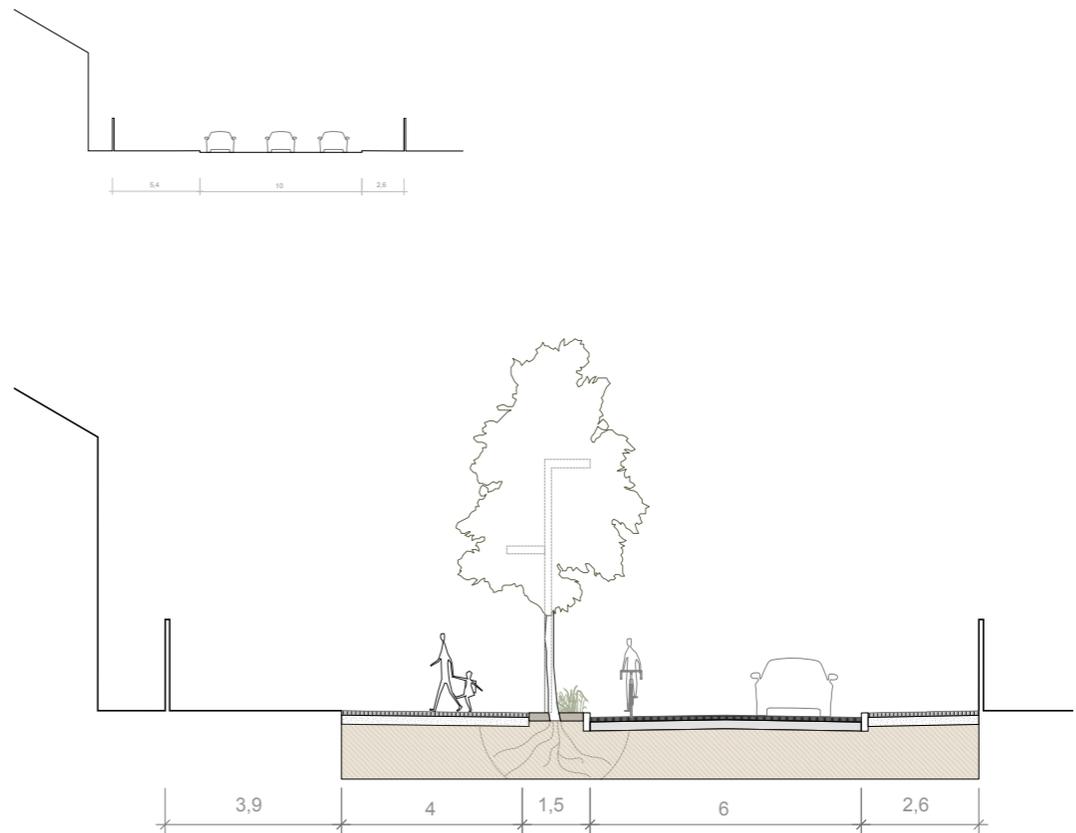
Planta E 1:1000  
Ejemplo de propuesta de reordenación del espacio público con nueva parada de autobús



Sección S6 estado actual E 1:100  
Sección S6 propuesta E 1: 60



Planta E 1:1000  
Ejemplo de propuesta de reordenación del espacio público con nueva parada de autobús



Sección S2 estado actual E 1:100  
Sección S2 propuesta E 1: 60



Vista del estado actual



Vista de la propuesta de reordenación del espacio público



Vista del estado actual



Vista de la propuesta de reordenación del espacio público



Vista del estado actual



Vista de la propuesta de reordenación del espacio público

Ejecución

Alcance de la intervención



Calidad de la materialización



Calzada de hormigón lavado



Adoquín de granito



Mobiliario urbano de granito



Arbolado de hoja caduca



Adoquín de granito



Plantas y arbustivas autóctonas



Iluminación





XUNTA  
DE GALICIA



**CONCELLO  
DE RIVEIRA**

Fundación RIA  
Rede de Innovación Arousa