

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE LA OBRA

*“SOTERRAMENTO DO TRÁFICO RODADO DA PORTA DO SOL E
HUMANIZACIÓN E TRANSFORMACIÓN PEONIL DA ACTUAL REDE VIARIA”*

EN EL PATRIMONIO CULTURAL DE VIGO



“un túnel es ciencia ficción. No lo permitiría Patrimonio histórico. Ni al que asó la manteca se le ocurre”
Abel Caballero, 2015

“el soterramiento del tráfico es imparable”, “es un sueño que siempre tuvo esta ciudad”
Abel Caballero, 2019

“Velaí que pensemos que a mellor caracterización do Casco Vello cecais sexa a dun complexo Espacio da Memoria, que o conxunto da cidade precisa preservar como garantía dun evolucionar futuro en positivo.”
Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Vello de Vigo (PEPRI), 2006

Índice

Introducción. El Patrimonio Cultural como construcción social	3
Historia de la ciudad de Vigo	5
El caso de la calle Elduayen	7
El Casco Vello y la protección jurídica	9
Las afecciones	11
Conclusiones	14

Introducción. El PC como construcción social

Este documento pretende analizar el impacto del proyecto “SOTERRAMIENTO DO TRÁFICO RODADO DA PORTA DO SOL E HUMANIZACIÓN E TRANSFORMACIÓN PEONIL DA ACTUAL REDE VIARIA” (en adelante STRPS) sobre el Patrimonio Cultural (en adelante, PC) vigués. No se entrará en el análisis del sentido y oportunidad del proyecto, ni de las alternativas para la peatonalización del centro histórico de Vigo. No vemos sentido al proyecto y podemos ofrecer alguna alternativa, pero ese argumentario está en otros documentos, algunos de los cuales pueden consultarse en <https://www.vigohistorico.org/es/>.

Para empezar, entendemos el PC como una construcción social; no existe si la ciudadanía no lo reconoce o, dicho al revés, el PC existirá y será respetado en tanto se considere herencia cultural comunitaria. En el caso del Casco Vello, parece existir acuerdo respecto de su importancia y goza de reconocimiento por parte de los vigueses. Partimos por tanto de un espacio identificado y disfrutado, un reconocimiento en este caso coincidente con la protección jurídica recibida, la mayor (BIC) de las categorías reconocidas en la legislación patrimonial.

Un Conjunto Histórico es, en palabras de la RAE, la *“Agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana por ser testimonio de su cultura o constituir un valor de uso o disfrute para la colectividad que, con tal consideración, ha sido declarado bien de interés cultural”*. Es por tanto una construcción comunitaria en la que se refleja la creatividad humana en un territorio delimitado y a través de los tiempos. Y por tanto, parece obvio que el sentido de pertenencia comunal es -más que nunca- de aplicación imprescindible: el Casco Vello es una construcción de nuestros antecesores. No puede ser aceptada una transformación deformante sin una muy serena reflexión y debate de la justificación y alternativas, lo que no se ha producido en este caso. La degradación del Casco Vello será una derrota compartida, un error que nos perseguirá largamente: en Vigo conocemos de sobra sonoros precedentes¹ que nos avergüenzan.

Todo el argumentario anterior viene a contrastar con los principios contenidos en el *“Convenio Marco del Consejo de Europa Sobre el Valor del Patrimonio Cultural para la Sociedad”* (<https://rm.coe.int/16806a18d3>), que aborda consideraciones tan relevantes como:

- 1.c. *“subrayar que el objetivo de la conservación del patrimonio cultural y de su uso sostenible es el desarrollo de las personas y la calidad de vida”*;
- 4.c. *“el ejercicio del derecho al patrimonio cultural sólo puede someterse a las limitaciones necesarias en una sociedad democrática para la protección del interés público y los derechos y libertades de los demás”*;
- 8.a. *“enriquecer los procesos de desarrollo económico, político, social y cultural y de ordenación del territorio mediante el recurso, en caso necesario, a estudios de impacto sobre el patrimonio cultural y a estrategias para mitigar los daños”*;
- 8.c. *“reforzar la cohesión social fomentando una conciencia de responsabilidad compartida hacia los lugares en los que viven las personas”*;
- 9.c. *“cerciorarse de que las reglamentaciones generales de carácter técnico tienen en cuenta las necesidades específicas de conservación del patrimonio cultural”*;
- Y sobre todo, el artículo 12 en su totalidad, *“Acceso al patrimonio cultural y participación democrática”*

¹ El magnífico libro de Jaime Garrido “Vigo, la ciudad que se perdió” retrata el desastre.

Este documento de 2005 supone la consolidación del cambio en la concepción de las políticas públicas sobre el PC, en las que la participación ciudadana pasa a ser eje dominador.

Nada de eso ha pasado aquí, ni el proyecto STRPS ni su impacto sobre el PC vigués ha sido considerado como digno de debate ciudadano. Y al menos en lo que afecta al PC, contraviene directamente las indicaciones del Convenio de Faro y como veremos del propio Plan Especial diseñado para protegerlo. El proyecto, avancémoslo ya, tendrá gran impacto sobre el patrimonio cultural arqueológico y construido en el Casco Vello de Vigo, y reclamamos la apertura inmediata de esa reflexión conjunta entre la ciudadanía y el ayuntamiento.

La etapa de los “aeropuertos fantasma” ha terminado; el dispendio vinculado a las ocurrencias de los iluminados ya no es aceptable, por mucho que tenga financiación europea. Y todavía más injustificable si supone la afectación irreversible a esa construcción social, a esa herencia común que como dijimos constituye el PC.

Atraverse a realizar un túnel que atraviesa y secciona de lado a lado todo el Casco Vello (fig. 1) es un asalto al Patrimonio Cultural de los vigueses. Si realmente se busca una peatonalización del casco viejo y una reducción de las emisiones de CO₂, la solución es bien sencilla: peatonalizar, sin más.

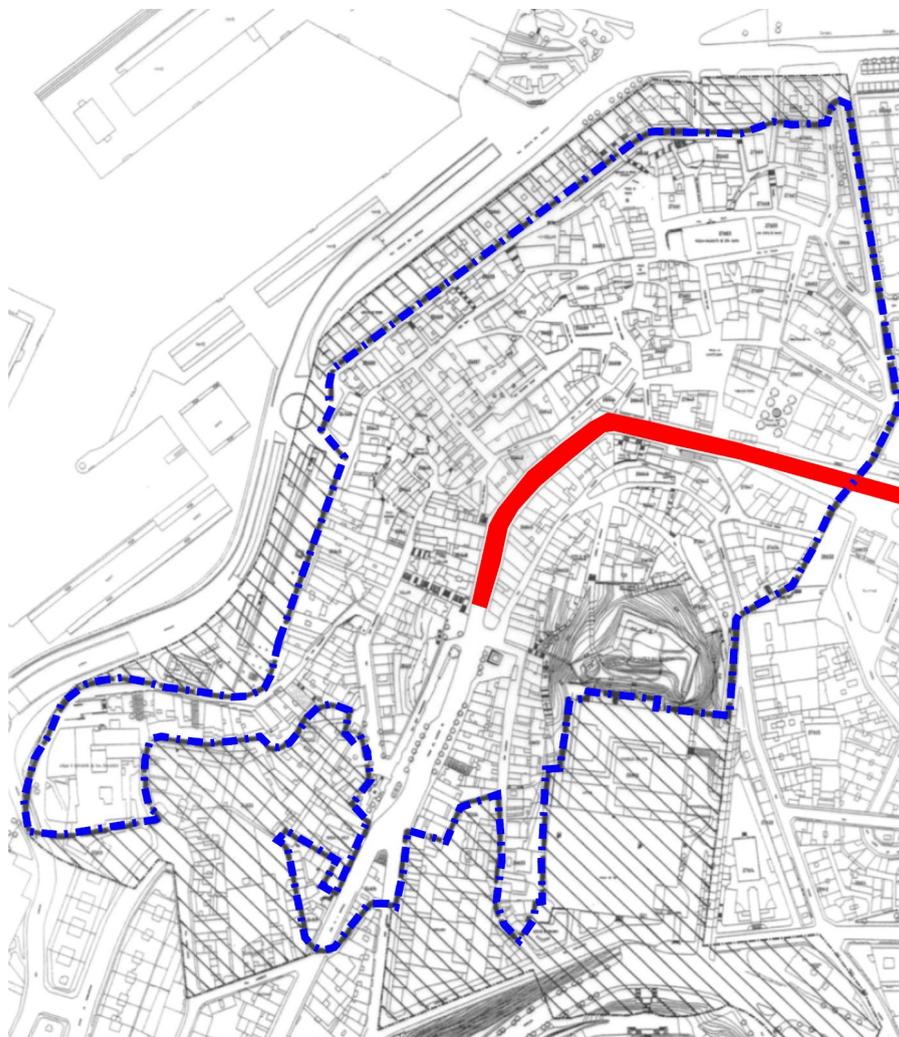


Figura 1. Límite del BIC Casco Vello (en azul) y trazado del túnel (elaboración propia a partir de plano publicado en DOG)

Historia de la ciudad de Vigo

Aunque los propios vigueses apenas lo conozcan, Vigo es una ciudad con una historia antigua y compleja. Probablemente su localización costera y el puerto natural ofrecido por la Ría explican esa riqueza histórica. Y en ese paso del tiempo, ha sido el *Casco Vello* el escenario principal y núcleo permanente de la población.

La prehistoria queda documentada en el entorno vigués (Paleolítico hasta Edad del Bronce), y cristaliza en la Edad del Hierro con la impactante presencia de los yacimientos castreños, uno de ellos en las inmediaciones del Casco Vello (Castro de Vigo) parcialmente excavado y visitable. La época final del mundo castreño observa la llegada de los romanos, que inician un proceso de romanización que traerá lengua y costumbres que se entremezclarán con el sustrato indígena. Este período (romanización) dejará múltiples huellas en el territorio vigués (dentro y fuera de la ciudad), y cristaliza en numerosos e interesantes sitios arqueológicos.

En época romana Vigo era tanto área productiva (salinas, productos pesqueros) como comercial, y todo ello debió mostrarse en una materialidad arquitectónica que hemos perdido o al menos sigue oculta. La presencia de espacios industriales, vías, necrópolis y otro tipo de sitios permite sugerir la existencia de algún núcleo poblacional concentrado y permanente.

Ese probable espacio urbano parece mantenerse en época medieval temprana (sueva y visigoda), lo que queda documentado en las tumbas de esa época en el entorno de la colegiata de Santa María. En la exposición *Emporium* (Verbum, 2017) se mostraba que el puerto de Vigo no decayó en importancia comercial tras la caída del imperio romano, y siguió comerciando con Bizancio y el mundo Mediterráneo.

Los ataques musulmanes y vikingos sucedidos entre los siglos IX a XI demuestran indirectamente el interés de este puerto.

En la baja Edad Media, en Vigo y su entorno inmediato existiría una notable concentración de iglesias y monasterios, lo que es otra prueba indirecta de la importancia de la villa. Existe conocimiento de una fortificación (Castillo Do Penso) y varios baluartes defensivos como la Torre da Pulguiña. La población crece y se extiende hasta las laderas del Castro, además de otros núcleos en el entorno del Casco Vello (Santiago de Vigo, el Berbés, Poboadores, etc.). En el área de Coia y Bouzas existiría una *baillía* templaria, que entre otras funciones ejercería de refugio de peregrinos, vinculado al Camino de Santiago Portugués. También en Vigo existirán dos hospitales para peregrinos (Magdalena y Santo Espírito).

Y aunque el trazado actual del Casco Vello pueda tener origen medieval, la inestabilidad de los tiempos, la frecuencia de los ataques y subsiguientes incendios habrá producido su casi absoluta desaparición.

Los siglos XV y XVI serán duros para la Villa, reconocida como tal en 1422. El impacto de la peste debió ser notable, lo que exigió la repoblación de la zona de Poboadores y Barrio do Cura. En 1450 aparecen por primera vez datos de la capilla de la Misericordia, sita en la calle Elduayen y con cementerio propio. En 1467 y 1469 las guerras irmandiñas afectan a Vigo y a sus fortalezas. Ante la llegada de los Reyes Católicos, Vigo pasa a ser controlada por los Fonseca y atacada por Pedro Álvarez de Sotomayor, "Pedro Madruga", y como consecuencia el castillo y los baluartes defensivos quedan en ruinas.

El descubrimiento de América y el despliegue comercial derivado apenas tuvo impacto en Vigo, quizá por su pertenencia al señorío del arzobispado de Santiago. Bajo penas y cédulas reales, la corona encauzaba los barcos a Baiona y Coruña, donde no pagaba aranceles. Esta situación perdura hasta finales del XVIII. De esta época son bien conocidos los diversos ataques de la piratería a la bahía de Vigo, vinculados en todos los

casos a Francis Drake. El primero (1585) fue rechazado, pero triunfó el de 1589, que arrasó todo el casco viejo.

En el XVII y ante el ataque de berberiscos y la guerra de independencia con Portugal, la necesidad de construir defensas era apremiante. En 1656 se levanta la muralla y los castillos del Castro y San Sebastián y varios baluartes más, como el de San Julián (en el Paseo de Alfonso). Además de la muralla, los castillos y el casco viejo estaban unidos por una red de túneles subterráneos. El recinto amurallado tenía siete puertas: Placer, Sol, Gamboa, Mar, Laxe, Berbés o Ribeira y Falperra. En el interior queda protegido el entramado medieval de callejuelas, pero también habían surgido algunas calles principales como la Real o la Imperial, llenas de pazos (y sus escudos) y varias plazas principales.



Figura 2. Plano de la ciudad amurallada de Vigo (según J. Garrido)

El hecho más singular del siglo XVIII es la cercana batalla de Rande. En ese período, Vigo será una de las poblaciones corsarias más importantes del mundo.

En 1809 los franceses llegan a Vigo, aunque serán rápidamente expulsados. Quizá por este motivo y pese a la queja de otras poblaciones, el Consejo de Regencia de España e Indias otorga el título de “Ciudad” a Vigo. Como consecuencia, Vigo se libera del Señorío de Santiago, lo que explicará probablemente el rápido desarrollo de la ciudad a partir de entonces.

El siglo XIX será una época de gran crecimiento gracias -como en época romana- a la industria pesquera y sus derivados. La industria conservera se dispara y surge todo un entramado industrial y financiero que atraerá capital y personajes que impulsan el crecimiento y expansión de la ciudad. También se amplía la actividad portuaria, relacionada en gran medida con la fuerte emigración gallega. En 1896 se derriban las murallas y se abre la calle Elduayen, destruyendo capillas y dividiendo el casco viejo en barrio alto y bajo. También y fuera del Casco Vello, este desarrollo económico tiene un reflejo monumental en la riqueza y diversidad de las arquitecturas que pueblan las nuevas avenidas viguesas.

Para terminar este breve resumen, el siglo XX y XXI se convierten en nuestra opinión en los siglos de pérdida de la memoria. La aceleración del desarrollo de la ciudad produce modificaciones urbanísticas y destrucción de edificios a la misma velocidad que el vertiginoso crecimiento de la ciudad. Pensábamos haber superado este momento de ceguera, pero la obra del túnel nos devuelve a los momentos más duros del desarrollismo del siglo XX.

El caso de la calle Elduayen

La apertura de la denominada “Travesía de Vigo” (actual calle Elduayen) es un planteamiento urbanístico decimonónico, que planteó ingentes dificultades en su momento y que resulta característico de la época, cuando las murallas pierden su valor defensivo y la ciudad preindustrial se transforma. Atravesar el casco histórico, un tejido urbano abigarrado y en ladera para unir los accesos y salidas de la ciudad fue una actuación que tardó muchos años en materializarse desde su idea inicial y no se completó hasta finales del XIX.

Una de sus características más significativas, y que motivaron sucesivas modificaciones en el proyecto, fue la enorme diferencia de cota existente entre la rasante de la nueva calle y las edificaciones que ya estaban construidas a nivel de la actual Rúa Alta. Así, en las licencias de obra de la época, se indica que, como los propietarios querían edificar hasta alcanzar el nivel de la nueva calle, las fachadas a Elduayen, formarían el muro de contención de la “Travesía”, comprometiendo al contratista que ejecutaba la calle a compartir gastos a la mitad con esas propiedades para ejecutar tales muros, circunstancia que, a día de hoy, tiene importantes consecuencias estructurales en el planteamiento de la obra de soterramiento tal y como está concebida.

La mayor parte de los edificios de la calle Elduayen, como consecuencia de esa implicación entre muros de contención de la calle y edificación privada, se construirán en un período de tiempo relativamente corto y, gran parte de ellos son obra de Jenaro de la Fuente con un evidente valor como conjunto y, varios de ellos, catalogados en el PEPRI en el nivel de protección estructural, por ser, precisamente, ejemplos singulares de la vivienda urbana del XIX y conservar muchas de sus características originarias.

Frente a la escala doméstica de la edificación marinera y popular que era característica del Casco Vello de Vigo en el momento previo a la apertura de la actual calle Elduayen, la definición de esa nueva rasante y sus respectivas alineaciones, rematada a fines del XIX, introduce en el tejido antiguo la dimensión de la calle

urbana, la sección renovada de la ciudad decimonónica y, con ello, se difunde también la arquitectura “de autor” a un ámbito donde predominaba la construcción tradicional o popular.

En este sentido, la calle Elduayen pasará a ser una prolongación del ambiente arquitectónico que se va formando a lo largo de Policarpo Sanz y la Puerta del Sol, donde se sitúan algunas de las antiguas edificaciones de vivienda más singulares de la ciudad de Vigo. No hay que olvidar que la Puerta del Sol, la entrada de poniente de las viejas murallas, nace como confluencia del nuevo trazado de estos viales tras el derribo de los muros defensivos. Además, la fractura que provoca en el tejido histórico en ese momento la apertura de una calle con una sección mucho más amplia que las existentes en el conjunto histórico, va a exigir, por necesidades de nivelación, de una ejecución casi coetánea de muros de contención y fachadas, por lo que, en un período relativamente corto de tiempo, van a surgir todo un conjunto de viviendas que responden al nuevo patrón de la edificación residencial urbana, con bajo para comercios y uno o dos pisos, según el tamaño de la parcela, por rellano de escalera.

Esta contemporaneidad entre urbanización y edificación hace que se forme un conjunto de una gran unidad y gran valor ambiental en toda la calle Elduayen, edificaciones de estilo ecléctico o historicista, muchas de ellas diseñadas por Jenaro de la Fuente y que repiten las invariantes del modelo residencial de una incipiente burguesía urbana, con composición simétrica de ejes de vanos verticales, balcones y miradores o galerías. Ese valor ambiental como conjunto está reconocido en el Plan Especial de Protección vigente, donde, desde la Puerta del Sol hasta el Paseo de Alfonso, solamente dos edificaciones de vivienda no se han incluido en el catálogo de elementos protegidos. El resto de los inmuebles está protegido. mayoritariamente, dentro del nivel de protección ambiental (reconocimiento de valor de conjunto indisociable) y, además, un total de ocho inmuebles gozan de protección estructural.

La “estandarización” formal de esta arquitectura en piedra, formando un conjunto ambiental bastante homogéneo y no muy alterado (la sustitución de galerías originales por otras de aluminio en aquellas épocas pasadas de “modernización” de la vivienda son actuaciones siempre reversibles) otorgará a la calle un paisaje urbano característico y que, por extensión, es una de las señas de identidad del propio centro histórico de la ciudad, trasladando los modelos primigenios del ensanche a esta fractura viaria que partía en dos el Casco Vello.

Todo lo anterior queda reflejado en la valoración (arquitectónica y urbanística) otorgada a los edificios de la calle Elduayen en el catálogo del PEPRI.

Nº	Valor arquitectónico	Valor urbanístico
2	Medio	Muy alto
3	Bajo	Alto
4	Medio	Muy alto
5	Bajo	Alto
6	Medio	Muy alto
7	Bajo	Alto
8	Bajo	Alto
9	Bajo	Alto
10	Alto	Alto
11	Bajo	Alto
12	Alto	Alto
13	Bajo	Alto
14	Medio	Alto
15	Bajo	Alto
16	Medio	Alto
17	Alto	Alto

18	Medio	Alto
19	Nulo	Alto
20	Alto	Alto
21	Medio	Alto
22	Alto	Alto
23	Bajo	Alto
24	Medio	Alto
25	Alto	Alto
26	Medio	Alto
27	Medio	Alto
28	Medio	Alto
29	Medio	Alto
30	Alto	Alto
31	Medio	Alto
32	Alto	Alto
33	Medio	Alto
34	Medio	Alto
35	Medio	Alto
36	Bajo	Alto
37	Medio	Alto
39	Bajo	Alto
41	Medio	Alto
43	Medio	Alto
45	Medio	Alto
47	Medio	Alto
49	Bajo	Alto
51	Bajo	Alto
53	Medio	Alto

La calle Elduayen, como espacio urbano itinerario, está visual y formalmente integrada con el ámbito de la denominada Puerta del Sol, pues ambas no son sino el resultado de esa fractura decimonónica del recinto amurallado para dar continuidad, en la segunda mitad del XIX, a la recién abierta comunicación con la Meseta, la carretera a Villacastín y Madrid que, en ese punto de entrada al Casco Vello, va a formar un compás, un ángulo de intersección, con la nueva traza de la carretera a Pontevedra (actual calle Policarpo Sanz), desplazada hacia el interior respecto a su anterior recorrido litoral al llegar a Vigo.

Conviene insistir en esa génesis para recordar, a una ciudad acostumbrada a hacer siempre borrón y cuenta nueva de su pretérito urbano para, a renglón seguido, lamentarse de la arquitectura y los ambientes urbanos perdidos tras las ocurrencias de sus dirigentes políticos, que el “márketing” urbanístico, nada tiene que ver con el urbanismo como ciencia o, incluso, cuando los vientos son favorables, como “Arte” de hacer ciudad.

Ahora, cuando se habla de convertir a la Puerta del Sol en “la plaza mayor que Vigo nunca tuvo”, no estaría de más entender qué es una “plaza mayor” y, sobre todo, que esa tipología tan característica de un espacio urbano surgido bajo el reinado de Felipe II, ya existe en Vigo y se llamaba (y sigue llamándose) Plaza de la Constitución. Para ilustrar un poco este relato de una preexistencia, que no es, en cualquier caso, un eslogan político, sino una realidad histórica, citando a Luis Cervera Vera (“La época de los Austrias”) que

sabía un poco del tema, *“la plaza mayor regular, es, por concepción y finalidad, completamente distinta de las plazas de épocas anteriores existentes en las ciudades españolas. Es una plaza rectangular, concebida arquitectónicamente como una unidad urbana. Está bordeada por sus cuatro lados con edificios del mismo estilo, de idéntica altura y simétrica disposición de huecos y volúmenes. Como excepción, entre el bloque de edificaciones que la componen, sobresale un solo edificio, que siempre es la Casa Consistorial. Y siempre, también, bordeada en planta baja por arcadas y porches”*

La Puerta del Sol no es, ni será, una “plaza mayor” pues no es un espacio isótropo sino focal, es un punto de convergencia de dos viales (después alineaciones y, con la colmatación de sus frentes por la edificación, dos calles) marcado por una fuerte pendiente que refuerza esa configuración focalizada. Este entendimiento de ese entorno en su calidad específica de compás urbano y recinto topográfico focal lo asimiló totalmente el escultor Francisco Leiro cuando localizó, en un punto determinado del lugar y sobre dos altas columnas, su obra popularmente conocida como “El Sireno”.

Cierto es que, en la Puerta del Sol se congregaba gente, y así sigue sucediendo hoy en día, pero el motivo era, y sigue siendo, el hecho de configurarse como punto de convergencia de dos importantes accesos al centro de la ciudad, esa misma ciudad que arrinconó a su “plaza mayor” y trasladó su casa consistorial a una torre, sobre la vieja ciudadela o último baluarte de la muralla, como una paradoja de la urbanidad perdida.

La “plaza mayor” que se quiere recrear en un recinto triangular, en pendiente, con una arquitectura siempre referida a esa relación entre altura de fachada y ancho de vial que rige el urbanismo post-decimonónico y carente de la regularidad de cornisa o de perímetro que distinguen a ese espacio como tipo, solo recordará a su patrón histórico, quizá, en el hecho de que, tal como decía, de nuevo, Luis Cervera Vera, su necesidad *“surge, entre otras razones, por el deseo de organizar las diversiones y los espectáculos dentro de la ciudad. La vida social iba adquiriendo una fastuosidad desconocida en épocas anteriores, y no existía el adecuado marco urbano para sus manifestaciones. Con la plaza mayor se resuelve esta necesidad, pues para los espectáculos se utilizan los balcones de las casas que la rodeaban, alquilados o que quedaban a disposición del Concejo. Desde ellos los vecinos, las autoridades y la corte contemplaban los autos de fe, corridas de toros, cañas y justas, torneos, mascaradas, fiestas de canonizaciones y, en general, toda clase de espectáculos”*, Como se ve, a veces, la más absoluta modernidad, ya estaba inventada en la época de los Austrias.

Este triángulo o compás recoge, lo mismo que su prolongación, ya sea siguiendo Elduayen o, más aún, el acceso por Policarpo Sanz, algunos de los más valiosos edificios historicistas o eclécticos y modernistas del patrimonio arquitectónico de Vigo, como el edificio Labarta, obra de Jenaro de la Fuente y Domínguez, o los antiguos Almacenes Simeón, de Benito Gómez Román, por citar solo dos ejemplos del propio ámbito de ese recinto urbano. A unos cincuenta metros del más distante de ellos (y no es casualidad que siempre se muestre la vista aérea del proyecto en vez de la perspectiva del viandante o del vehículo que se interne en el futuro túnel) se abrirá la boca de entrada que, si bien en este caso provoca un deterioro del paisaje urbano y del valor patrimonial algo menor que en el de la destrucción total de la calle Elduayen (aquí se juega a favor con la pendiente a la hora de buscar esa profundidad de cerca de siete metros necesaria para soterrar el tráfico, circunstancia que acorta la dimensión en longitud del agujero de la rampa) el menosprecio al patrimonio también existe, aún cuando se perciba el constante afán por ocultarlo cuando solo se presentan, al respecto, maravillosas vistas de pájaro. Quizá lo siguiente sea proponer ciudadanos voladores.

El Casco Vello y la protección jurídica

En enero de 2006 (DOG 21 febrero 2006) se resolvía la declaración de Bien de Interés Cultural para el conjunto del Casco Vello de Vigo.

Entre otras indicaciones de la Ley (Ley 5/2016, de 4 de mayo, *del patrimonio cultural de Galicia*) en relación a los Bienes de Interés Cultural, queremos señalar lo que se refiere a los criterios exigibles en la intervención sobre BICs, entre los que se indica (art. 44 1.a) la necesidad de *“Salvaguarda de sus valores culturales y conservación, mejora y, en su caso, utilización adecuada y sostenible.”*

También responde a obligatoriedad normativa la necesidad de redactar planes especiales para los conjuntos históricos. Y así, en diciembre de 2006 se aprobaba el *Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Vello de Vigo* (PEPRI). Este documento resulta esencial para analizar la complejidad del problema, y contiene numerosas reflexiones de interés, e indicaciones concretas, relativas al proyecto de *“peatonalización”* que se analiza en este documento. Sin entrar a un análisis detallado y entre otras:

- (Diagnose, pág. 8): *“levámola ata a marxe dereita de Elduayen e Paseo de Alfonso, por entender que este eixo que dividíu o Casco Vello en dous, **debe voltar a integralo.**”*
- (Diagnose, pág. 12) *“o eixo central Elduayen-Paseo Alfonso- **debe ser utilizado para transporte público** e privado exclusivamente local.”*
- (Diagnose, pág. 26) *“hoxe os espazos históricos das cidades non poden ser campo abonado nin para a especulación nen para calquera **experimento temerario de remodelación.**”*
- (Obxectivos, pág. 34) *“a recuperación do espazo urbano para as persoas, **peonalizándoo racionalmente**”*
- (Obxectivos, pág. 38) *“A conservación e **rehabilitación do patrimonio histórico-artístico** –insistimos outravolta- non é só unha obriga legal, senón que é un desexo manifestado pola maioría dos moradores do Conxunto Histórico-Artístico, do Casco Vello e da cidade”*
- (Obxectivos, pág. 40) *“A auténtica modernidade non consiste só nin principalmente en construír espazos acaídos para as funcións demandadas polos cambios socioeconómicos, senón en facelo co **respeto ás proporcións** que fixeron do Casco Vello (ou alomenos a unha parte del) un Ben de Interés Cultural”*
- (Obxectivos, páx 42): *“resulta innegable a necesidade de **conservar, protexer e, no seu caso recuperar o patrimonio arqueolóxico** nel presente ou agochado”*

Quizá como corolario a todo lo anterior resulta imprescindible entresacar algunos de los Objetivos Específicos del documento PEPRI:

- a) *Facilitar o proceso contínuo da rehabilitación da vivenda sobre bases semellantes ás que informaron a ordenanza para a regulación das axudas que para este fin aprobou o Concello de Vigo o 29 de maio do 2000, ordenanza na que se establecen as prioridades que aconsella a situación actual do parque e a estrutura social dos moradores do Casco Vello.*
- b) *Facilitar o desenvolvemento das actividades artesanais, comerciais, de hostelelería de calidade e de servizos en xeral que sexan compatibles co uso principal do barrio histórico; que foi, é e terá que seguir sendo o residencial.*

- *c) Conseguir facer do espacio urbano de todo o Casco Vello un grande espacio libre, artellado por rúas, calexas, calexóns, prazas, praciñas e curros, parques e avenidas, todas elas entrelazadas, tanto no sentido paralelo ao mar –que, con pequenas eivas, xa é hoxe posible- como no sentido perpendicular a ese mar que o están moito menos. Entendemos que o PEPRI debe recompoñer o carácter de unicidade que tivo o Casco Vello ata a apertura de Elduayen e posterior conversión desta vía en eixo importante dos fluxos circulatorios de Vigo (Leste-Oeste).*
- *e) Incrementar a accesibilidade ao Casco e dende o Casco á cidade. A maior parte dos viaxes que se fan nas cidades (mesmo nunha que ten un relevo tan empinado como a de Vigo) fanse a traveso da marcha a pé. O Casco Vello, polas características do seu viario, é un espacio onde forzosamente se ten que usar este modo de transporte de forma maioritaria. O Plan de Peonalización levado a cabo polo concello xa ten correxido o uso de aparcadoiro que ata ben pouco se daba nos espazos do Casco Vello, gañando eses espazos para o uso peanil. A peonalización posta en marcha deberá manterse e deberá progresar cos outros espazos do Casco Vello aínda non peatonalizados, intentando resolver o problema de aparcamento a través de mecanismos que aproveiten un aparcamento público da área inmediata, polo de hoxe, nalgún caso infrautilizado.*
- *f) O segundo modo de transporte, sobre todo polo viario do contorno e as vías artellantes compatibles do interior (Elduayen, Paseo de Alfonso, Torrecedeira, Cachamuiña, Carral, Cánovas...) é o vehículo motorizado, pero entendemos que dentro deste é preciso apostar polo transporte público: autobuses, taxis e, mesmo, o metro lixeiro en detremento do automóbil privado. Mais non se trata de prohibir o uso do vehículo privado, trátase de regulalo e limitalo.*

Por todo lo anterior, entendemos que el proyecto STRPS no se hace eco de la filosofía del propio PEPRI, más bien parece entenderse que se enfrenta al mismo, desautorizándolo y vaciándolo de contenido. Así, se entiende que el STRPS:

- No facilita la rehabilitación, pues degradará muy acusadamente los edificios afectados por la obra;
- Pone en riesgo el patrimonio arqueológico existente;
- No unifica, separa los barrios altos y bajos con una arteria (parcialmente soterrada) que incrementa la separación de ambos;
- No colabora al pretendido desenvolvimiento de la actividad económica, pues desmantela la actividad de la calle Elduayen;
- No facilita la accesibilidad al Casco Vello, más bien el tránsito acelerado bajo el túnel;
- No mejora la peatonalización, simplemente oculta el tráfico;
- No fomenta el transporte público.

Por supuesto, el PEPRI nunca propuso solución alguna de soterramiento del tráfico, más bien sugería la regulación y paulatina reducción del tráfico rodado en superficie.

Por todo lo anterior, es posible proponer algunas conclusiones palmarias:

1. El PEPRI proponía soluciones para alcanzar los objetivos propuestos, coherentes con la “salvaguarda de sus valores culturales y conservación” indicados en la ley de patrimonio;
2. Esas soluciones desautorizan la necesidad de la obra proyectada;
3. El proyecto STRPS parece incompatible con las propuestas e indicaciones contenidas en el PEPRI;
4. En consecuencia, se está obviando la herramienta necesaria para gestionar el BIC y la iniciativa debe ser detenida por la administración autonómica;
5. Alternativamente, el ayuntamiento tendría que haber modificado el PEPRI (o elaborado otro nuevo) y sometido al análisis y aprobación de las autoridades en materia de patrimonio cultural.

Esta última afirmación se vincula además con la interpretación que se hace de la ley 5/2016, según la cual el ayuntamiento está obligado a la redacción de ese nuevo Plan Especial, quedando obsoleto el previo de 2006.

Las afecciones

Es conveniente indicar que las afecciones se analizan sobre el proyecto presentado y autorizado, no sobre una supuesta “ampliación” hasta el Paseo de Alfonso. Mientras redactábamos este informe hemos conocido, por la prensa, noticias que señalaban la posibilidad de ampliar el túnel más allá de la Calle Elduayen y afectando también ahora al Paseo de Alfonso XII.

Dicha posibilidad no se considera aquí por descabellada: no puede modificarse tan significativamente un proyecto ya de por sí intrusivo en el corazón de la ciudad; no puede hacerse como una modificación o ampliación, considerando las multiplicación de las afecciones potenciales: al patrimonio arqueológico (pasaría sobre un bastión de la muralla), al arquitectónico (nuevos riesgos a más edificaciones) y a la memoria de la ciudad (el olivo de Vigo).

No queremos entrar a analizar, insistimos, una posibilidad que parece más un *desideratum* desde el ayuntamiento que una posibilidad real.

Al valor de conjunto

Como se ha dicho, el valor principal del BIC Casco Vello es, precisamente, ese valor urbanístico y de conjunto, más allá de un buen número de elementos arquitectónicos singulares².

También y efectivamente, hemos indicado que la calle Elduayen produjo el seccionamiento y modificación del trazado del Casco Vello. Dicho seccionamiento pertenece a la historia urbanística de la ciudad, ha sido incorporado a ella y no se cuestiona. No obstante el PEPRI demandaba su atenuación y no el incremento de la separación.

Por tanto, entendemos como perjudicial y ajeno a los tiempos (y a las regulaciones) una obra que no pretende sino incrementar esa diferenciación y seccionamiento, separando irreversiblemente ambos ámbitos de la ciudad histórica (fig. 3). Como se percibe, la práctica totalidad de la calle queda seccionada por las entradas del túnel, en una acción que beneficia a uno de los límites del BIC (la Puerta del Sol) sacrificando el eje central del mismo (Elduayen). Esta calle, por el contrario, debería convertirse en eje vertebrador y de encuentro antes que límite.

Finalmente, se elimina la función original de la calle Elduayen, su sentido primigenio, sin aportar nuevos valores al BIC (peatonalización, actividad económica, residencia). Más bien al contrario, el proyecto “sumerge” la vía en el más absoluto de los vacíos.



² Algunos

Figura 3. Infografía con vista de la calle Elduayen tras la obra de “peatonalización” (elaboración propia)

● Al valor arqueológico

La afección al patrimonio arqueológico es siempre difícil de valorar, puesto que es la excavación la que precisamente confirma o rechaza las hipótesis iniciales. Y aunque carecemos del expediente arqueológico completo de autorización de la obra y contando por ahora con informaciones poco más que orales y periodísticas, partimos de la idea de la aparente legalidad de la autorización arqueológica.

Pese a ello deseamos plantear algunas incertidumbres y cautelas:

- El tramo de muralla del entorno de la Puerta del Sol debe ser protegido a toda costa. El reciente sondeo realizado ha demostrado su existencia y las actuaciones ponen en riesgo más alteraciones de las acumuladas hasta ahora, que no son pocas.
- Esta misma cautela debe ser considerada en la zona de la Calle Carral, en la que desconocemos la entidad de la obra a abordar.
- Esa zona, junto con los espacios de la Puerta del Sol no afectados por un aparcamiento subterráneo preexistente, deben ser cuidadosamente vigilados. Aunque se trata de una zona muy afectada por obras anteriores, es precisamente un espacio de gran potencial arqueológico.
- El “seguimiento de obra” sin “excavación en área” para la todas las actuaciones vinculadas al proyecto STRPS, sea en la Puerta del Sol o en la Calle Elduayen aparenta un nivel de cautela insuficiente. Pese a los sondeos previos efectuados, se trata del corazón de la ciudad antigua, lo que debería exigir metodologías más cautelosas.
- Finalmente pero más grave aún, en el proyecto (pág 14) se indica que se excavarán 1.35 m. con anterioridad a la ejecución de la losa de hormigón del techo del túnel. Una vez realizado esto: *“se procederá a excavar el interior del túnel hasta una profundidad de 7,45 metros, comenzando por un extremo del túnel para poder retirar los materiales”*. Es decir, que se llevará control arqueológico de los primeros 1,35 m. y sin control hasta los 7,45. Parece evidente que se va a arrasar una buena parte del yacimiento potencial.

● Al valor arquitectónico

El proyecto entra a excavar profundamente una zona con gran pendiente, que complicó en su momento la ejecución de la calle Elduayen y hubo de ser resuelta mediante complejas soluciones constructivas. Toda esa complejidad es ignorada en el proyecto y se abandona a los edificios (y sus habitantes) a la incertidumbre de un proyecto sin detalle geotécnico y por tanto “ciego”.

Por todo ello, parece haberse asumido la afectación a unas arquitecturas históricas legalmente protegidas y que habrán de ser fuertemente restauradas o rehabilitadas, según el caso.

Esa preocupación se extiende a los magníficas arquitecturas existentes en la Puerta del Sol (edificios Simeón, Moderno, Pardo Labarta, etc.) o en la calle Policarpo Sanz (Teatro), vía por la que entra la boca norte del túnel. Se trata en todos los casos de estructuras sensibles a las profundas transformaciones del subsuelo, vibraciones, etc. que va a conllevar la obra pretendida.

Nos preguntamos si debe ser asumido ese daño y las incertidumbres de conservación (pero también personales) cuando existen, en nuestra opinión, alternativas simples al proyecto.

● Al Camino de Santiago

Las obras proyectadas afectan a la traza y elementos funcionales del Camino de Santiago Portugués por la Costa. La importancia de este elemento patrimonial (material e inmaterial) queda reconocida en el Plan General de Ordenación Municipal de Vigo³, en que se le otorga un nivel de protección “integral” y recomienda la redacción de un *Plan Especial de Protección do Camiño de Santiago* específico.

Además de las disposiciones contenidas en la Ley 5/2016 de Patrimonio Cultural de Galicia, el Ayuntamiento de Vigo parece haber ignorado las indicaciones de su propio PGOM.

La redacción y aprobación del proyecto de obras por el Ayuntamiento de Vigo se ha realizado en todo momento sin considerar su afectación al Camino de Santiago que pasa por la zona de ejecución del túnel, y que quedará grave y permanentemente dañado. Hemos de señalar que tampoco este aspecto parece haber importado a la autoridad autonómica en la resolución de autorización de la obra.

Aunque se hubiera solicitado autorización, parece muy discutible que las obras sean compatibles con las limitaciones contenidas para los Caminos de Santiago en la legislación. Quizá por ello este asunto no se ha sometido a análisis.

● Al valor social

Por encima de todo, entendemos que el proyecto atenta contra el concepto comunitario de PC, que entendemos pertenece a todos los vigueses y particularmente a los habitantes del Casco Vello, y no a los alcaldes. Las referencias al Convenio de Faro pero también al propio PEPRI son clarificadoras en este sentido.

No puede esperarse apoyo ciudadano de una obra que destruye desde el punto de vista físico pero también simbólico, el tejido social y económico de un espacio tan sensible como es el conjunto histórico.

El futuro del proyecto es una arquitectura dañada y un barrio partido, pero sobre todo una condena lenta pero inexorable al decaimiento de la actividad comercial y económica, y al abandono por parte de los habitantes. Ese proceso ya ha comenzado y no hará sino agudizarse con el tiempo.

La vida de la ciudad es parte indisoluble del BIC, ¿o no?.

Conclusiones

Hasta el presente, la asociación Vigo Histórico (<https://www.vigohistorico.org/es/>) ha iniciado diversas acciones de denuncia ante la justicia de proyecto que se viene analizando, tanto contra el Ayuntamiento de Vigo como contra la Consejería de Cultura.

³ <http://xmu.vigo.org/docs/pxom/Memorias/Tomo-VI/Fichas/CATALOGO.htm>

En esas iniciativas, y complementado con lo descrito en estas páginas, pretendemos dejar claro que tenemos muy consistentes dudas de que el proyecto STRPS sea conforme al derecho contenido en ley 5/2016 *de patrimonio cultural de Galicia*.

Seguiremos explorando el camino de la justicia. Mientras tanto, queremos dar a conocer a la ciudadanía, a los expertos y a todo aquel que le interese el patrimonio cultural este conflictivo caso. La información es la base para creación de una opinión, y aquí la presentamos.

Una ciudad sin pasado es una ciudad sin futuro. Los vigueses tenemos derecho a conocer y disfrutar nuestro patrimonio y a que se conserve dinámica pero adecuadamente. Sólo así podremos reconocernos en nuestra historia e identidad.

Asociación Viguesa pola Defensa do Patrimonio Histórico

Más información en: <https://www.vigohistorico.org/es/>

info@vigohistorico.org, FB, TW: [@vigohistorico](https://twitter.com/vigohistorico)

NIF G-27875145

Elduayen 36, 36202, Vigo, Galicia (Spain)

<https://www.change.org/p/excmo-alcalde-de-vigo-d-abel-caballero-detenga-las-obras-de-tunelación-bajo-el-casco-histórico-de-la-ciudad>