

Banda · bate-te

Concurso de ideas, a nivel anteproyecto,
para revitalizar y mejorar las condiciones de vida
del barrio de Banda do Río en Bueu

INDICE

Preámbulo

1. Intenciones generales

2. Banda do Río y Bueu

3. Funcionalidad de la propuesta y relación con el entorno

- a) Reordenación del tráfico y el espacio para el peatón
- b) Estacionamiento resiliente / adaptativo

4. Calidad, sostenibilidad y accesibilidad de la propuesta

- a) Configuración
- b) Distribución de los espacios urbanizados
- c) Sostenibilidad y criterios de actuación en el ámbito de las instalaciones

5. Viabilidad económica de las actuaciones previstas

- a) Fases de ejecución
- b) Superficies de actuación
- c) Presupuesto

6. Conclusiones

Preámbulo

La propuesta que se presenta a concurso pretende ser una respuesta arquitectónica a las inquietudes y peticiones que contienen las bases de la convocatoria, tanto desde la Asociación Vecinal, como desde los condicionantes arquitectónicos y urbanos que se aprecian desde el punto de vista del equipo proponente. A continuación, se desarrollan todos los puntos requeridos en las bases del concurso y los criterios de valoración.

1. Intenciones generales

Con carácter previo al desarrollo explicativo y detallado de la propuesta, cabe destacar las decisiones más trascendentales sobre las que se fundamenta la propuesta, y que van más allá de lo estrictamente arquitectónico:

- Que sea realizable en un período de tiempo razonable. A menudo, las propuestas que se encuentran fuera de escala o de capacidad económica terminan por no ejecutarse, o por ejecutarse tan solo parcialmente. En este caso, se ha tenido claro desde el primer momento que la propuesta debería ser asequible –no por ello menos ambiciosa- para que pudiese tener un reflejo real en la Banda do Río y sus habitantes.
- Que considere todos los condicionantes físicos del lugar, tanto en verano como en invierno (temporales), alejándose así de la ensoñación de un espacio únicamente útil en las épocas de clima más benevolente.
- Que, a pesar de su desarrollo por fases, la imagen final del mismo sea unitaria. De este modo, la actuación integral podrá finalmente dotar de un espacio de calidad y coherente, bajo un lenguaje arquitectónico uniforme, como resultado final independiente de los tiempos de ejecución.
- No se altera ningún inmueble edificado (uso vivienda).

2. Banda do Río y Bueu

Por su posición natural, Bueu y, en especial el barrio de Banda do Río, han guardado siempre una estrechísima relación con el mar. Desde principios del s. XIX, las industrias de salazón y los astilleros de ribera, y todo el conglomerado asociado a la actividad pesquera configuró un lugar con gran tradición gracias a esta estrecha relación. Las artes rederas, el secado del pulpo, las embarcaciones en la arena y un sinfín de estampas relacionadas con esa Galicia de posguerra, que todos asociamos a una noble intención de subsistir y mejorar la calidad de vida con lo más preciado de esta tierra: su litoral.

Con el tiempo, los modos de producción fueron cambiando, del mismo modo que se alteró el borde de Banda do Río y su relación con el mar. Los envites de la marejada, el cese de las necesidades relacionadas con la pesca -antes descritas-, y la aparición del puerto después de los años 1920, condujeron al acercamiento gradual de la edificación al borde del mar, y la consecuente necesidad de construcción de un muro a modo de espaldón, para protegerse del mismo. El mar siempre reclama lo que es suyo. La relación con el litoral se había transformado completamente.

Sin olvidarse de todos los aspectos sociales del barrio, de la gestión del espacio público, el peatón y el vehículo, de las costumbres de sus habitantes, de los puntos delicados a nivel de

escorrentía, del Asteleiro de Purro, etc,... el proyecto que se presenta, desde su génesis, guarda una estrecha relación con ese **espacio batiente** que siempre ha dirigido la evolución del borde marítimo de Bueu. Al tiempo que se trata de reordenar la dinámica del barrio desde el punto de vista de las necesidades descritas por sus vecinos y mejorar sus condiciones de vida, se trata también de dotar de una imagen única, diferenciada de otros lugares con paseo marítimo pero que surta el mismo efecto, y que se pueda ejecutar por fases sin que dicho proceso pueda desvirtuar la uniformidad de lenguaje que unifique todo el borde. Un borde amable, que vuela sobre el agua, pero que también es consciente, a través de sus **bandejas deslizantes de prefabricados**, de cómo se debe gestionar la fuerza del mar que, en tantas ocasiones de marusía, penetra en el interior del barrio.



La actuación también contempla, dentro de ese desarrollo urbano, la conexión transversal de los espacios interiores del barrio; un aparcamiento experimental, construido con esos mismos prefabricados, que podrían ser trasladados o ampliado, sobre un sistema de drenaje urbano en un punto que es inundable; la consideración del Asteleiro de Purro como nuevo concentrador de actividad; la mejora de los accesos a la playa; el mantenimiento de la pista deportiva en su entorno, consiguiendo además que el paseo pueda continuar hacia el fondo del barrio y ascender por la ladera; un nuevo espacio social al final de la Rúa Escameo, que abre su perspectiva hacia el agua, etc,...



3. Funcionalidad de la propuesta y relación con el entorno

c) Reordenación del tráfico y el espacio para el peatón

El nivel freático y las situaciones de pleamar conducen a la decisión de no soterrar ningún aparcamiento, de modo que la actuación pueda llegar a ser asequible y realizable. No se ha querido condicionar toda la actuación posterior a una decisión así, por la complejidad técnica, por el presupuesto y por temor a que no se llegase a realizar nunca. En todo caso, como se verá posteriormente, el sistema constructivo no impediría el soterramiento, aunque desde el punto de vista de esta propuesta, se desaconseja totalmente y no se apuesta por ello.

Se propone plataforma única en la Avda. Montero Ríos y en el segundo tramo de la Rúa Pazos Fontenla. Así como la calle transversal Alexandre de Bóveda. En todos estos ámbitos, que se añaden a los ya existentes en las calles paralelas al paseo marítimo, se prioriza al peatón, descargando de aparcamientos (salvo los de servicio, carga y descarga, etc,...). De este modo se prioriza al peatón en todas las conexiones con los elementos culturales más reconocibles de Banda do Río: el Asteleiro de Purro, la Fonte do Cruceiro, las casas baratas y el lavadero.

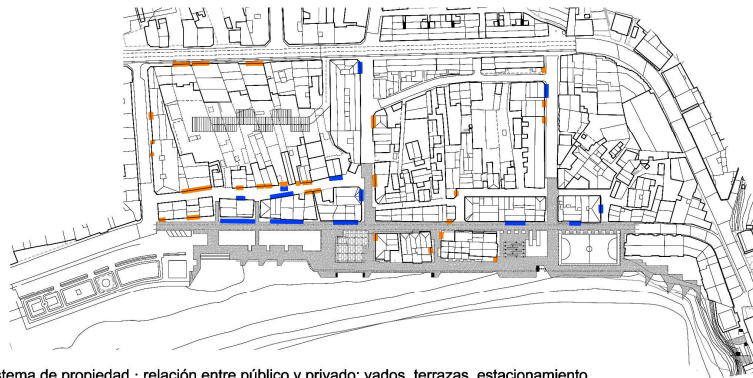


espacio público · relación con arquitectura significativa y puesta en valor de elementos catalogados



Sección por plataforma única.
Avda. Montero Ríos

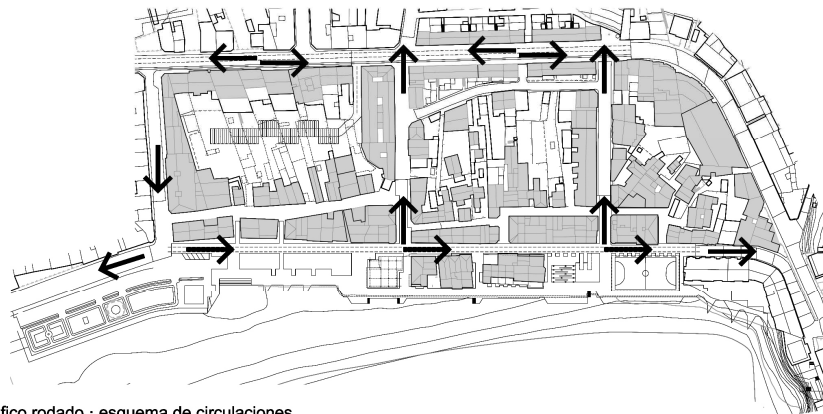
Para la propuesta de convivencia de vehículos y peatones, se han tenido en cuenta los vados existentes y las oportunidades de extensión de la hostelería hacia el espacio público (terrazas):



sistema de propiedad · relación entre público y privado: vados, terrazas, estacionamiento

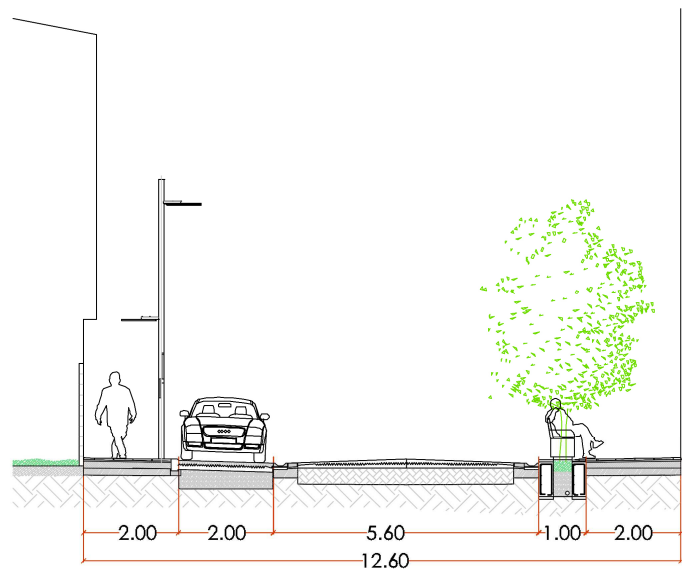
■ vado estacionamiento ■ terraza / hostelería al exterior

El sentido de circulación de los vehículos, con velocidades de 30 km/h en el ámbito y 20 km/h en plataforma única, es el que se describe:



tráfico rodado · esquema de circulaciones

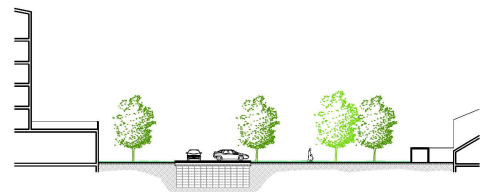
En el primer tramo de la calle Pazos Fontenla (que no es plataforma única) también se propone una modificación de la sección de la vía, conservando una fila de aparcamientos en hilera, y situando una banda verde, de alumbrado y de mobiliario urbano en el flanco soleado (sur puro).



d) Estacionamiento resiliente / adaptativo

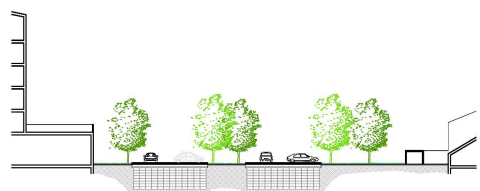
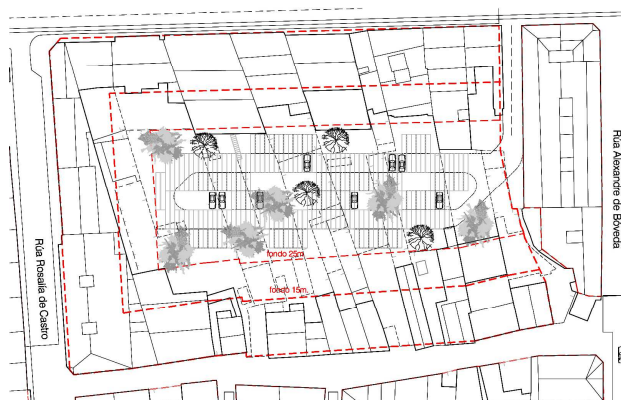
Para liberar espacio para el peatón, se propone un estacionamiento, a ejecutar en dos fases (P1 y P2), en función de la obtención del terreno y del resultado del mismo. Este estacionamiento se sitúa sobre el eje longitudinal de la manzana entre la Rúa Rosalía de Castro y Alexandre de Bóveda, de modo que:

- En una primera fase, se sitúan piezas prefabricadas en el centro de la manzana, construyendo el primer eje de circulación y servicio a dos filas en batería. El aparcamiento podrá ser todo lo permeable que se desee, en virtud del sistema constructivo.
- Se explorarían los métodos de obtención del terreno, incluso valorando la concesión de servidumbre de acceso a los vecinos por la parte posterior de los edificios, en esos espacios permeables del aparcamiento.
- En una hipotética fase 2 (P2) bastaría con completar el damero de bandejas para, manteniendo la configuración precia, poder construir un estacionamiento en anillo con el doble de plazas, sin perder la servidumbre posterior a las viviendas. Todos los aparcamientos respetan fondo edificable de los vecinos.
- Las piezas prefabricadas se situarían de modo que el pliegue drene a un Sistema de Drenaje Urbano Sostenible para favorecer la infiltración del agua y proteger la zona donde se propone este sistema, que es una zona inundable en la actualidad.
- Desde este estacionamiento se alcanzarían las peatonales, bien a través del lavadero (donde ya se prevé ese pase) o bien a través de otras transversales que todavía permanecen libres en el parcelario.



Fase P1

Estacionamiento interior (22 plazas).
(EXPERIMENTAL).
Drenaje urbano bajo pavimento.



Fase P2

Estacionamiento interior P2 (40 plazas). Adición de módulos prefabricados conservando la estructura de la fase P1.
Doble circulación by-pass.
Acceso adicional por parte inferior a traseras de viviendas.



Finalmente, el resultado de estas decisiones comenzarían a articular una propuesta que, en términos generales, se refleja así.



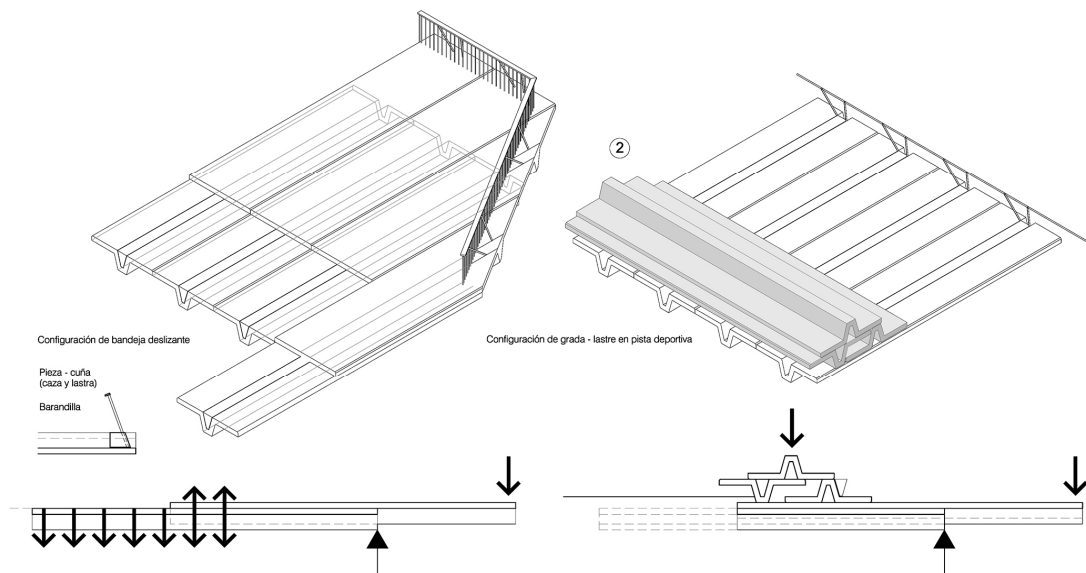
4. Calidad, sostenibilidad y accesibilidad de la propuesta

d) Configuración:

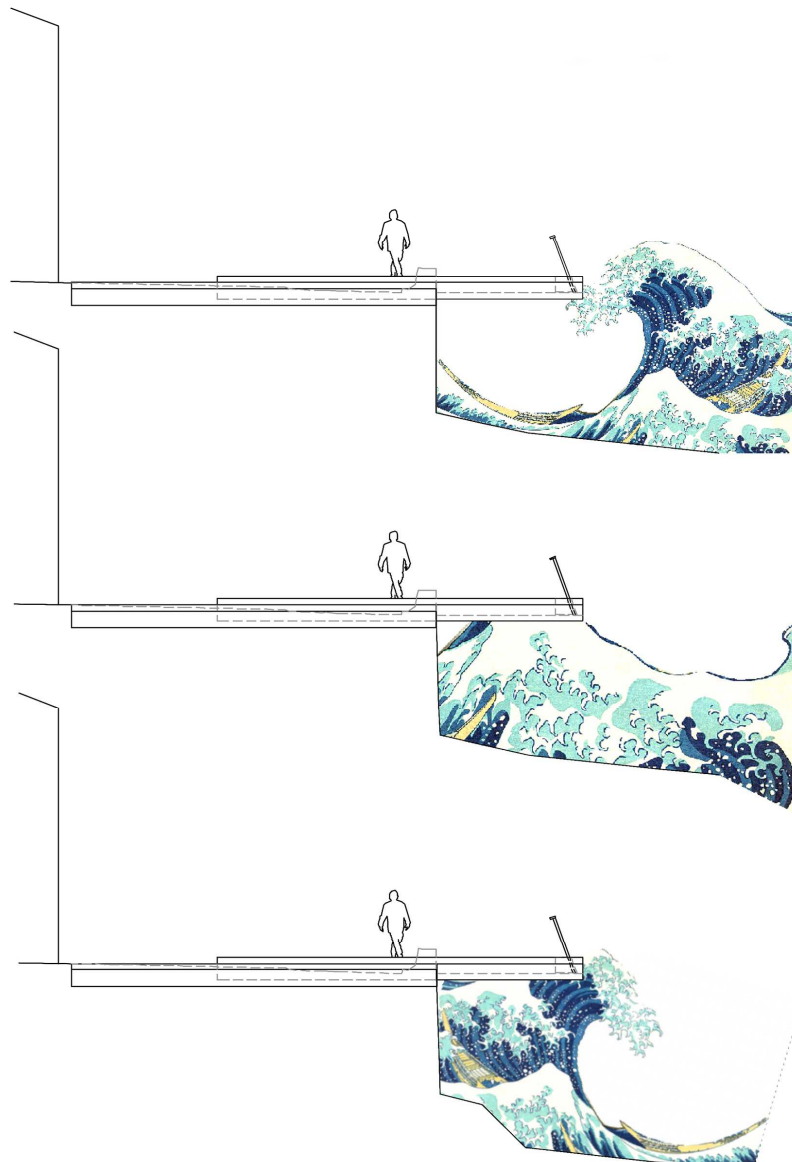
La configuración arquitectónica, el lenguaje y la solución constructiva que se propone para materializar la propuesta, atienden a los siguientes elementos, que, en algún caso, ya se anticiparon en las intenciones de proyecto:

- Lenguaje singular, único y diferenciado de otras actuaciones en bordes costeros que sea capaz de dar una identidad propia a Bueu y Banda do Río, sin asimilarlo a otras actuaciones formalmente similares. Esa seña identitaria permite diseñar desde el sistema estructural, pasando por la construcción, hasta el mobiliario urbano.
- El criterio formal nace de la idea de espacio batiente. El espacio que la naturaleza exige cuando al núcleo se va acercando al mar y los mecanismos de defensa que surgen. Así, se propone una geometría, en planta y sección, capaz de construir un borde que continúe protegiendo el carácter oscilante de las mareas y la mar viva, amortiguando la rompiente de la ola en episodios de clima adverso.
- Que aunque su ejecución sea por fases, mantenga una imagen uniforme.

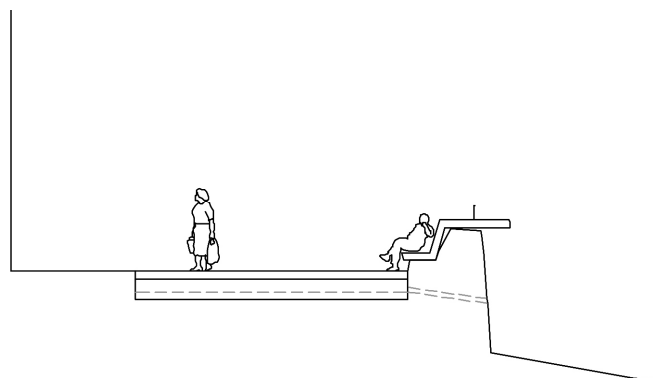
Así, surge la idea desde la base de la prefabricación, de modo que no se pierda la imagen unitaria en el tiempo. El módulo base lo constituyen las bandejas drenantes. Sobre ellas, en los puntos donde se vuela hacia y sobre el mar, se desliza la segunda pieza, que aprovecha la inercia del pliegue de la primera para poder extenderse sobre la rompiente. En los vuelos más extremos se llega a lastrar con prefabricados en la dirección contraria que resuelven las gradas de la pista deportiva. Además, las hendiduras permiten cazar la barandilla, bancos y estructura de la pérgola.

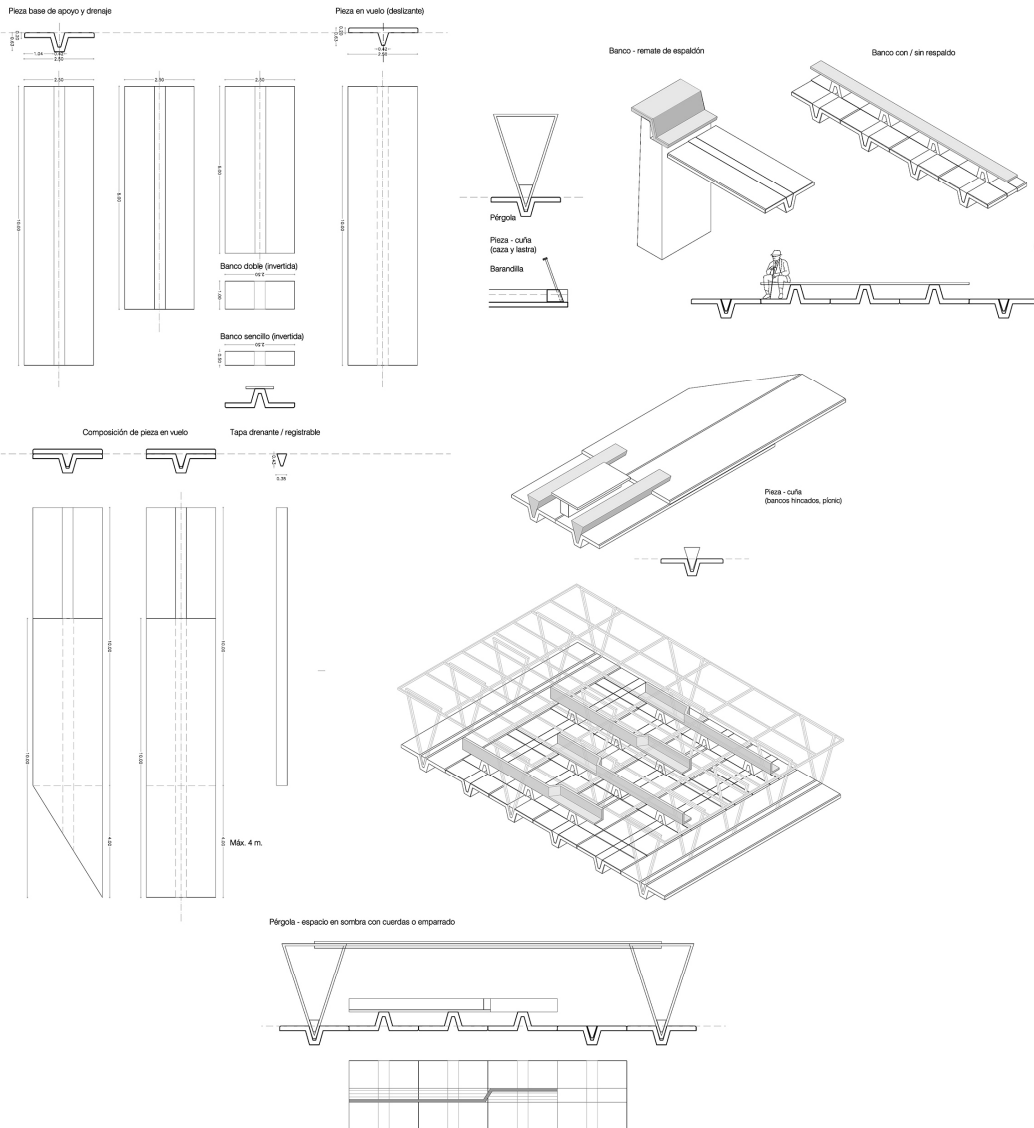


El comportamiento de las bandejas permite mitigar el golpeo de las olas con climatología adversa, al tiempo que acerca al peatón al horizonte. Los accesos a la playa y al cantil se sitúan a 90° para evitar la subida del agua.



El espaldón del muro actual se rebaja sensiblemente para recibir otra pieza que actúe de banco y remate, con la misma idea de protección de la ola.



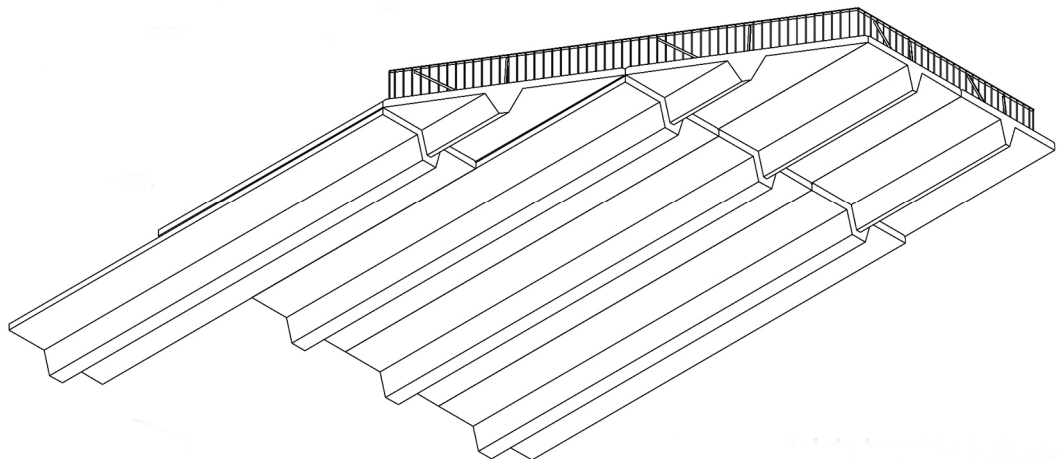




Todo el mobiliario se diseña acorde a ese gesto estructural, lo cual dota de uniformidad a la actuación, independientemente de la fase en la que nos encontremos.

e) La distribución de los espacios urbanizados, atiende a las siguientes cuestiones:

- Apertura de visiones y perspectivas desde el interior del barrio hacia el mar. En este sentido, además de todas las piezas que cosen las calles perpendiculares, se toma la decisión de desplazar la pista deportiva, sin cambiar su ubicación. Conscientes del apego social a este espacio, y de que en él se celebran torneos que ya se han vuelto tradicionales, la pista se desplaza para abrir la llegada desde la Rúa Francisco Escaneo. Una grada lastra las bandejas que permiten dar continuidad al paseo sin cruzar la pista, del mismo modo que hacia el mar se comportan como mirador por encima de la barandilla. Al otro lado, un espacio para juegos infantiles, chave y petanca, en una convivencia intergeneracional, en el espacio que pensamos puede ser el más representativo y de reunión. Una pérgola dará sombra a ese espacio en verano. Bajo ella, la distribución de bancos permite distintas configuraciones de reunión.





Las claves más significativas de la actuación en planta serían las siguientes:

- Prolongación del eje verde Montero Ríos con aparcamiento de servicio (ambulancia, carga y descarga, etc...) y parque infantil.
- Acceso en rampa a la playa (espacio accesible) y colocación de duchas.
- Regeneración del espacio frente a la playa y el Astillero con mesas en sombra, espacio verde y plataforma única para favorecer la accesibilidad de los peatones.
- Prolongaciones visuales desde el interior del barrio.
- Extensión del espacio de hostelería en el ámbito del acceso a la playa y el Astillero.
- Espacio público con pérgola y juegos infantiles.
- Acceso en ese punto a la lámina de agua para las piraguas.
- Gradas de la pista deportiva y continuidad del paseo, regenerando el espacio al final del mismo.
- Ascenso hacia Beluso.



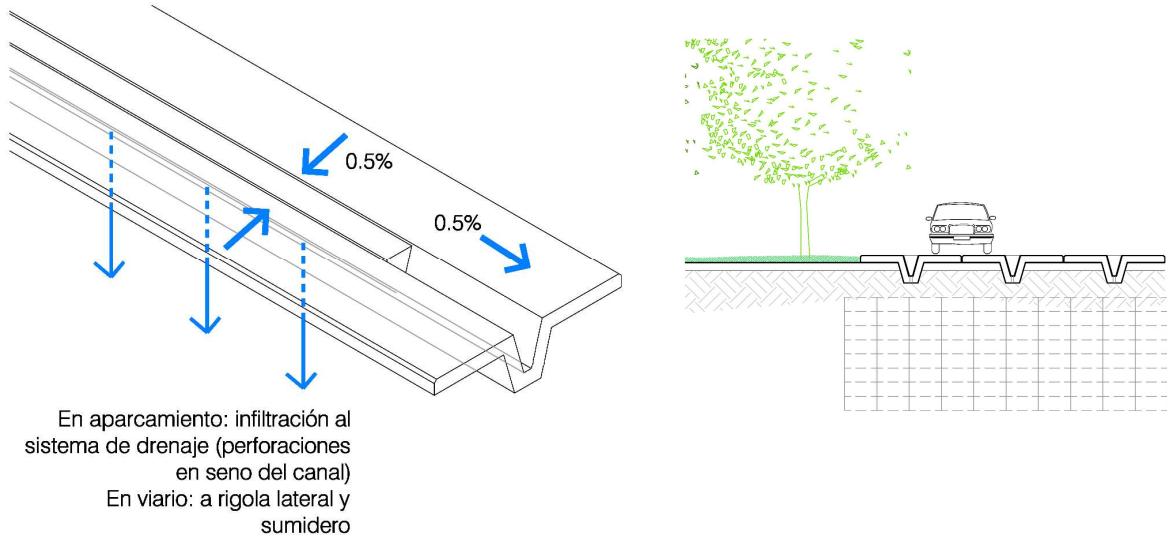
Imagen del nuevo acceso a la Playa de Bueu con el astillero al fondo.



Imagen del Paseo desde la subida hacia Beluso.

f) Sostenibilidad y criterios de actuación en el ámbito de las instalaciones.

El diseño de las piezas prefabricadas permite adaptar las necesidades de distintas situaciones, bajo un lenguaje uniforme. También, con su configuración, se está consiguiendo manipular el ciclo del agua, reconduciendo las pluviales en el Paseo y drenando el espacio de estacionamiento según se indica en el esquema, con un SUDS (sistema urbano de drenaje sostenible).



También, el material de las piezas, hormigón con dosificación para ambiente marino, convierte la sostenibilidad en durabilidad; en este tipo de ambientes, la corrosión y el envejecimiento de los materiales por la exposición salina aceleran muy notablemente el deterioro de los mismos. Por este motivo se propone identificar lo sostenible con lo durable, más si cabe cuando se plantea una ejecución por fases, para que toda la actuación con el paso del tiempo, no pierda una uniformidad excesiva.

Por otro lado, las piezas pueden llegar a ser registrables si en fases posteriores del proyecto se continúa con el diseño a fondo de las mismas.

En la dotación presupuestaria se ha recogido un capítulo para la renovación de la red de saneamiento y su división en sistema separativo.

Toda la actuación dura se equilibra con una superficie aproximada de 2100 m² de zonas verdes y arbolado y el espacio de la pérgola, también en sombra mediante trepadora o tapizante (ca. 80 m²).

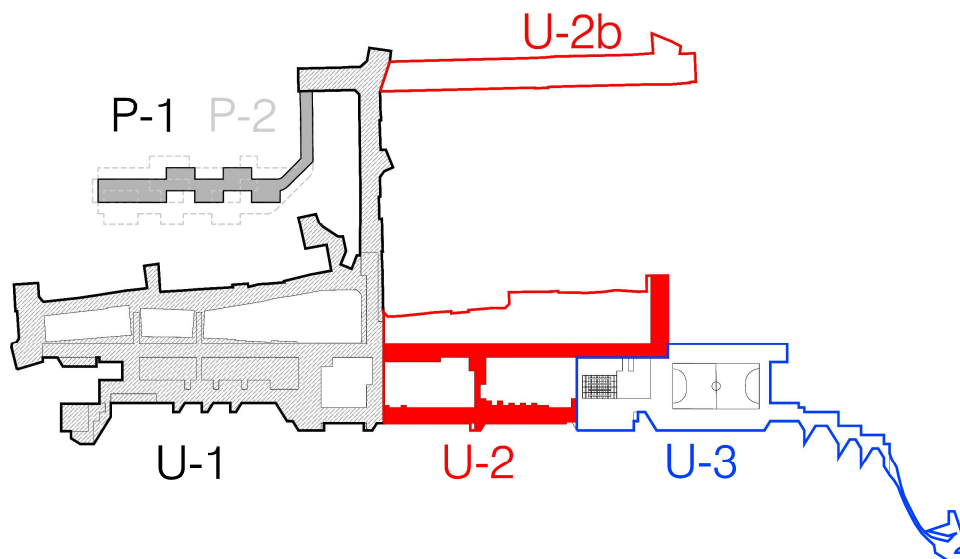
5. Viabilidad económica de las actuaciones previstas

a) Fases de ejecución:

Para llevar a cabo la actuación, se proponen tres fases de ejecución en lo relativo a la urbanización y dos fases en relación al estacionamiento. Las fases de urbanización se han ordenado en orden de proximidad a la continuidad del paseo que llega desde el puerto, buscando además la menor interferencia entre solapes de ambas. Así, cada una de ellas, con sus instalaciones, se irían conectando en los puntos que se indican a continuación.

Las fases del estacionamiento son independientes y coexisten con las tres fases de la urbanización. Además, la urbanización del paseo admitiría aparcamiento en fila en la plataforma única en tanto en cuanto no se habilita la primera fase del estacionamiento (P1).

Todas las fases de ejecución que se contemplan son contenidas en plazo de ejecución y presupuesto, haciéndolas viables en el tiempo y manteniendo su lenguaje uniforme gracias al sistema constructivo.



U.1: Desde Rúa Rosalía de Castro hasta Rúa Alexandre de Bóveda. Primer tramo de Avd. Montero Ríos.

El espacio de continuidad del paseo, con la plataforma única y conexión a la playa. Regeneración completa del acceso a la playa y accesibilidad. Terrazas.

U.2: Desde Rúa Alexandre de Bóveda hasta Rúa Francisco Escaneo.

Continuidad del banco-espaldón y reurbanización.

U 2b: Rúa Pazos de Fontela, desde Rúa Alexandre de Bóveda hasta Rúa Francisco Escaneo.

Plataforma única sin prefabricados en el entorno de las casas baratas de mariñeiros y para coser las cabezas de las transversales con velocidades de tráfico controladas.

U 3: Conexión de Avd. Montero Ríos con Rúa prolongación Can do Penedo.

La pista deportiva se desplaza para permitir ejecutar en la misma fase todo el espacio público al final de Fco Escaneo sin tener que dejar sin actividad ni servicio la pista deportiva.

P.1 : Estacionamiento en interior de manzana delimitada por Rúa de Pazos de Fontela, Rosalía de Castro, Caripa y Alexandre Bóveda (22 plazas).

P.2 : Estacionamiento en interior de manzana delimitada por Rúa de Pazos de Fontela, Rosalía de Castro, Caripa y Alexandre Bóveda (40 plazas finales).

b) Superficies de actuación:

Las superficies del proyecto son las siguientes:

FASES	Superficie (m ²)
U-1	7.200 m ²
U-2	1.780 m ²
U-2b	1.800 m ²
U-3	3.700 m ²
TOTAL URBANIZACIÓN SIN ESTACIONAMIENTO	
14.480 m ²	
P-1	800 m ²
P-2	775 m ²
TOTAL ESTACIONAMIENTO (2 FASES)	
1.575 m ²	



c) Presupuesto:

El presupuesto de las actuaciones se ha calculado teniendo en cuenta la urbanización con el sistema constructivo descrito y la renovación de las instalaciones que discurren en el ámbito que se renueva, exclusivamente.

Fase	Superficie	Capítulo	Importe
U-1	7200 m ²	Actuaciones previas	151.260,50 €
		Firmes	1.512.605,04 €
		Carpintería metálica y cerrajería	302.521,01 €
		Instalaciones	605.042,02 €
		Mobiliario urbano	453.781,51 €
		Total Fase U-1	Total Fase U-1
U-2	1780 m ²	Actuaciones previas	37.394,96 €
		Firmes	373.949,58 €
		Carpintería metálica y cerrajería	74.789,92 €
		Instalaciones	149.579,83 €
		Mobiliario urbano	112.184,87 €
		Total Fase U-2	Total Fase U-2
U-2b	1800 m ²	Actuaciones previas	37.815,13 €
		Firmes	378.151,26 €
		Carpintería metálica y cerrajería	75.630,25 €
		Instalaciones	151.260,50 €
		Mobiliario urbano	113.445,38 €
		Total Fase U-2b	Total Fase U-2b
U-3	3700 m ²	Actuaciones previas	77.731,09 €
		Firmes	777.310,92 €
		Carpintería metálica y cerrajería	155.462,18 €
		Instalaciones	310.924,37 €
		Mobiliario urbano	233.193,28 €
		Total Fase U-3	Total Fase U-3
TOTAL URBANIZACIÓN SIN ESTACIONAMIENTO			6.084.033,61 €

P-1	800 m ²		
		Actuaciones previas	11.764,71 €
		Firmes	117.647,06 €
		Carpintería metálica y cerrajería	23.529,41 €
		Instalaciones	47.058,82 €
		Mobiliario urbano	35.294,12 €
	Total Fase P-1	Total Fase P-1	235.294,12 €
P-2	775 m ²		
		Actuaciones previas	11.397,06 €
		Firmes	113.970,59 €
		Carpintería metálica y cerrajería	22.794,12 €
		Instalaciones	45.588,24 €
		Mobiliario urbano	34.191,18 €
		Total Fase P-2	227.941,18 €
		TOTAL ESTACIONAMIENTO (2 FASES)	463.235,29 €
		Total PEM	6.547.268,91 €
		GASTOS GENERALES + BENEFICIO INDUSTRIAL	1.243.981,09 €
		IVA 21%	1.636.162,50 €
		PRESUPUESTO LÍQUIDO	9.427.412,50 €

6. Conclusiones

Con **Banda · batente** se intenta ordenar desde una posición realista el frente marítimo del barrio de Banda do Río de Bueu, adoptando un criterio flexible pero uniforme en el tiempo, de modo que, tanto a nivel presupuestario como de programación de las obras, se pueda llevar a cabo íntegramente, para o terminar siendo tan solo un fragmento del todo.

Se ha intentado abrir una vía lo suficientemente flexible como para ser desarrollada en detalle a través de un Plan Director pero al mismo tiempo lo suficientemente vinculante tanto en su lenguaje arquitectónico (singular e identificativo para Bueu) como en su planteamiento constructivo, como para que pueda llegar a ser una realidad que se vaya adaptando a la financiación, sin perder su imagen de unidad.

