



RIBADEO ACCESIBLE

Conexión y accesibilidad entre el casco histórico y el borde litoral.

Elizabeth Abalo, Gonzalo Alonso. Arquitectos.

Ribadeo se encuentra en la esquina noreste de Galicia, frontera con Asturias, en la ría del mismo nombre. Tiene unos nueve mil habitantes, vocación terciaria, casco histórico protegido, puerto y muchas posibilidades debido a su posición estratégica en la cornisa cantábrica. El entorno de la playa de las Catedrales, situada en el municipio, es el segundo punto más visitado de Galicia tras la catedral de Santiago. Lugar habitual de veraneo no solo de la provincia sino ya de otras partes de España.

Tenemos pues claros dos aspectos; por un lado una población consolidada y con futuro y un turismo pujante, tanto habitual como puntual. Y por otro una villa basculando entre dos polos, el puerto tanto deportivo como comercial y el casco histórico.

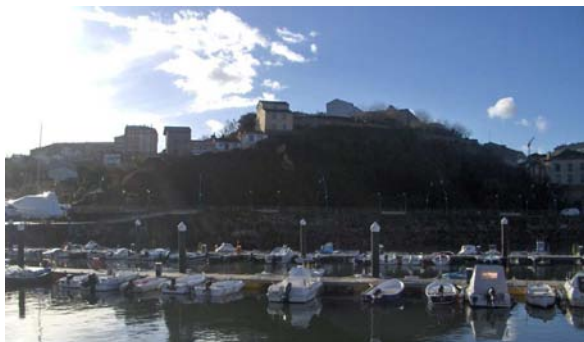


Figura 1. Izquierda.

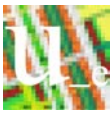
Vista previa del casco histórico en lo alto con el puerto deportivo en primer término.



Figura 2 .Derecha.

Vista previa desde el puerto deportivo del desnivel existente con el casco histórico

Sin embargo, la relación entre puerto y casco presenta un escollo difícil de salvar: más de veinte metros de desnivel entre ambos, que se acercan a los cuarenta si consideramos la plaza del ayuntamiento. Resulta difícil articular un entorno en el que los dos principales focos de atracción se encuentran en planos paralelos. Recorridos que no se cruzan; dos mundos en uno. A la gente del casco le resulta incómodo bajar al muelle, pero tampoco los turistas que atracan en el puerto fácilmente suben. Lo cual nos lleva a una ignorancia mutua o a un abuso del coche para movernos cuando en otras condiciones podría resultar absolutamente prescindible. Los cascos históricos resultan mucho más atractivos y cómodos sin ellos, pero también los puertos deportivos.



El puerto tiene un desarrollo lineal bordeando la ría. Puerto comercial hacia el interior, deportivo a continuación y el antiguo cargadero al fondo, eclipsado por el puente de los Santos que cruza la ría a unos cuarenta metros de altura para conectar Asturias y Galicia. Instalaciones portuarias y agradables restaurantes jalonan un paseo marítimo de reciente creación.

El casco histórico se articula en torno a una gran plaza presidida por el Ayuntamiento y la Torre de los Moreno, edificación modernista de mayor porte pero actualmente en desuso. Ambas construcciones buscan el sol, pero con ello le dan la espalda al Cantábrico y se sitúan perpendiculares a la ría. No miran al mar, parece como si lo ignoraran. Puede ser en parte por ello, pero fundamentalmente porque no se va a comercial hacia el sur. Esa falta de dinamismo ha llevado también al abandono de ciertas edificaciones de interés como el antiguo cine o pazos urbanos de envergadura actualmente en desuso o incluso en ruinas. La comunicación con el puerto se produce por otras zonas con menor pendiente, pero también complicadas, por lo que esta zona se fue marginando. El crecimiento de nuevas edificaciones hacia el suroeste empeora tanto la situación actual como alguna posible solución.



Figura 3. Izquierda.

Vista previa del puerto deportivo con el puente de los Santos al fondo.



Figura 4. Derecha.

Vista previa del puerto desde el borde del casco histórico, con el desnivel en primer término.

Parece pues enunciado el problema. Cómo conectar ambos mundos; cómo convertir el desnivel que se aprecia en las fotografías en rótula de conexión. El ayuntamiento lanza la pregunta a través de un concurso de ideas, nunca mejor empleado el término. No hay un presupuesto cerrado, ni un programa de necesidades claramente definido; ni siquiera un emplazamiento concreto. Simplemente hay un problema que resolver.

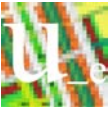


Figura 5. Fotografía aérea en donde se aprecian por un lado la zona costera con el muelle comercial, puerto deportivo y paseo marítimo con el Puente de los Santos a la derecha. El casco histórico articulado en torno a la plaza del ayuntamiento y con las vaguadas de conexión con el puerto recorridas por serpenteantes calles para salvar el desnivel.

CONEXIÓN Y ACCESIBILIDAD

Se da por supuesto que la distancia más corta entre dos puntos es la línea recta, pero puede no ser siempre la mejor solución. Los accesos habituales bordeando la Atalaya son bonitos pero largos. Se podría intervenir en ellos mejorando los pavimentos, la iluminación, restringiendo el tráfico; pero al fin y al cabo seguirían siendo largos y con pendientes pronunciadas. En los tiempos que corren no conseguiríamos evitar el uso del coche. Pueden funcionar bien como bajadas, pero en algún momento hay que subir. Los vecinos lo tienen claro.

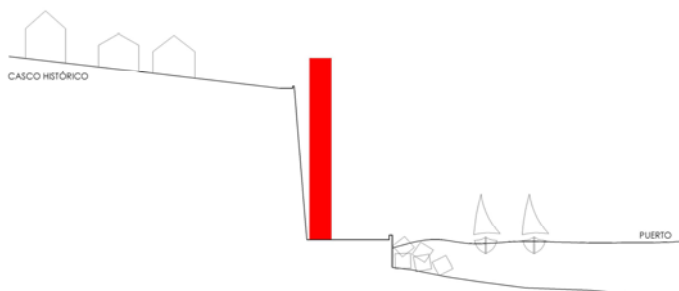
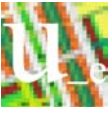


Figura 6. Esquema.



El visitante de fuera llega en coche o autobús, a veces en barco. Interesa que visite tanto el puerto como el casco histórico, pero tiene que aparcar. El problema del tráfico en el casco histórico es el habitual en este tipo de entornos, pero en la zona portuaria se dan otras condiciones: hay más espacio y con mejores accesos. Los aparcamientos disuasorios funcionan ya con éxito en estas situaciones. Se propone un aparcamiento cómodo y se restringe el tráfico en el casco.

Descartada la intervención en las calles existentes se tantea la posibilidad de nuevas conexiones o medios de transporte mecánico. La Atalaya se convierte en el punto clave. El desnivel es importante pero el desplazamiento horizontal prácticamente nulo. Estudiamos tres opciones: escaleras convencionales, mecánicas o ascensor. Ocho pisos de escaleras no los sube nadie hoy en día; ni siquiera los baja. Más de cien peldaños. La disposición del terreno complica el apoyo o empotramiento de escaleras mecánicas. Sin embargo, parece lo suficientemente vertical como para un ascensor.

El plano de la base, prácticamente plano. El desembarco superior presenta alguna pequeña complicación en el mirador de la Atalaya, pero después la pendiente es muy suave hasta la plaza del ayuntamiento y corto el trayecto. Se crea una gran área de oportunidad entre la plaza y el mirador; aquella que describíamos como marginal. La Rúa da Trinidad y, sobre todo sus bajos, pueden adquirir otro interés provocado por el tránsito de población. Los tres o cuatro pazos urbanos de interés, el antiguo cine o el juzgado se ven ahora con otros ojos.

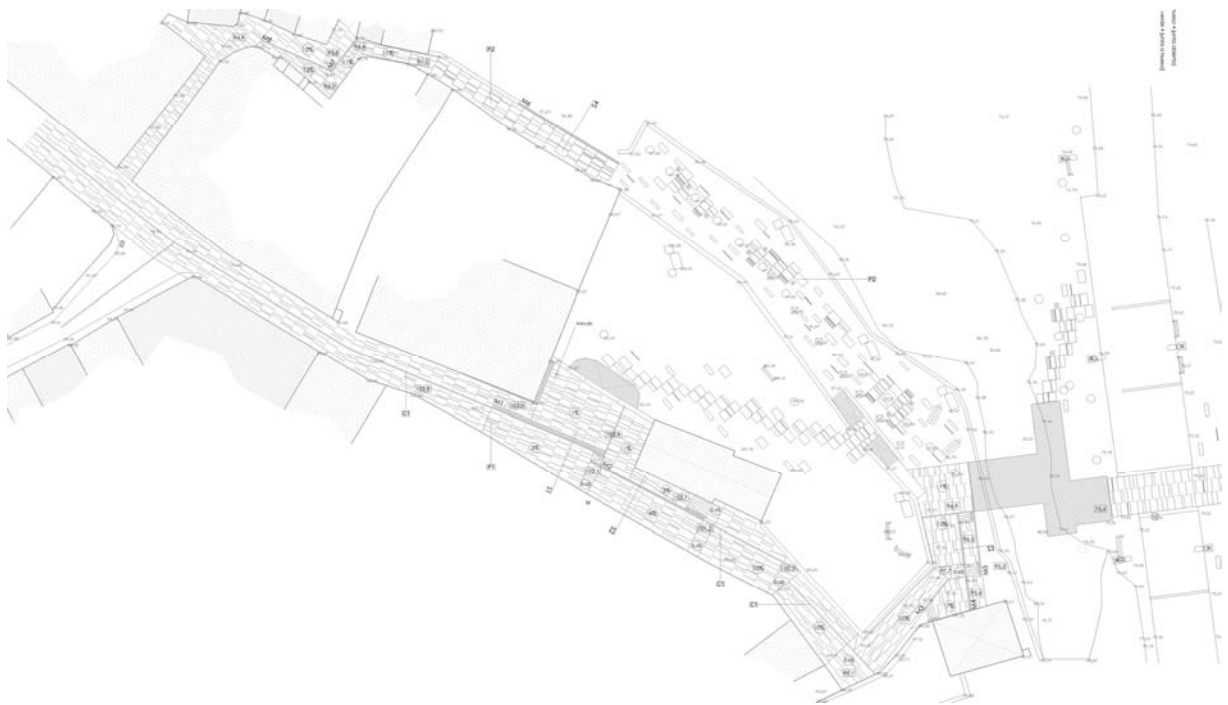


Figura 7. Plano de situación

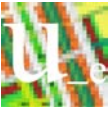


IMAGEN URBANA

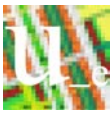


Figura 8. Vista general desde los pantalanes del puerto

La propuesta tiene un claro componente escultórico. Como la capilla de la Atalaya o la Torre de los Moreno nace con vocación de referente urbano. Una apuesta arriesgada pero decidida. Resulta evidente que una vez elegida esta opción no podemos pasar desapercibidos; pero no por afán de notoriedad; sino porque realmente es muy difícil ocultar un "edificio" de ocho plantas, el más alto de Ribadeo. Ello no significa obviamente no permanecer atentos al entorno, amables en el encuentro con lo existente, respetuosos, integrados en el paisaje.

El ascensor se convierte en objetivo en sí mismo. El perfil desde el otro lado de la ría incorpora un nuevo referente, visible así mismo desde el puente de los santos y, en mayor medida desde el propio puerto. Incluso en la parte superior se intuirá entre callejuelas una vez alcanzado el mirador de la Atalaya. Aprovechamos la singularidad del elemento para instalar también un pequeño punto de información y turismo. Se descartan otras opciones como bares o similares por los condicionantes técnicos exigibles. No parece adecuado y, en todo caso hay espacio en las cercanías más adecuado.

a ladera en la que se ubica tiene orientación norte, por lo que se encuentra prácticamente en sombra todo el día. Las plataformas de acceso tanto inferior como superior están despejadas. Buena visibilidad tanto para ver como para ser vistos. Todos los caminos nos conducen hacia el clásico ascensor panorámico. Pero nuestro planteamiento tiene ligeros matices. Por un lado evitamos cualquier tipo de fachada de vidrio para huir tanto de los reflejos como de esa imagen "dura" de los muros cortina y por otro construimos una envolvente que le de cuerpo al ascensor, volumen, pero también profundidad, visiones sesgadas, contrastes. Lo que se busca no es un recorrido directo; no pretendemos la línea recta. Quizás valga como recuerdo el ascenso a las almenas en los castillos, o los campanarios de las catedrales. Recorridos sugerentes, casi mágicos. Visiones puntuales hacia el exterior. De todo menos evidente. Para eso ya tenemos el mirador superior.



El material se integra en la ladera, como un trozo recuperado de la antigua muralla. Hormigón negro con textura de pizarra. Vocación evidente de integración. Por un lado el color, casi siempre en sombra. Por otro la textura, habitual en la zona. Brillantes las cubiertas, de hormigón negro pulido, recuerdo de los tejados de pizarra.

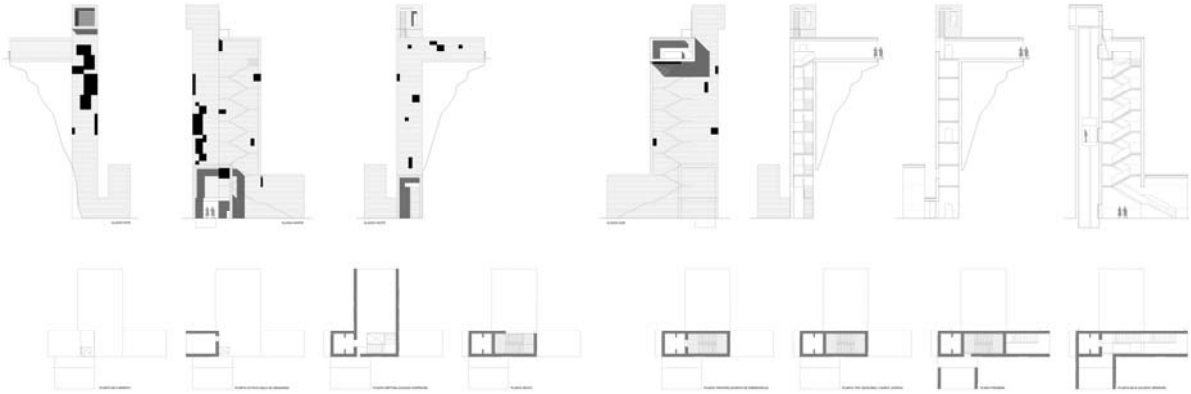


Figura 9: planos de plantas, alzados y secciones

Figura 10: vista inferior desde el puerto comercial



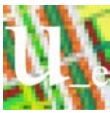
DETALLE



Figura 11. Vista desde el puerto

Un volumen prismático con cuatro extremidades. Dos abajo y dos arriba. Dos de acceso o salida, dos de servicio. Orientadas en las cuatro direcciones. Hacia el puerto el acceso inferior; perpendicular a la muralla el superior. Directo el de la oficina de información; inaccesible el de ventilación de la sala de máquinas. El cuerpo central con dos partes, ascensor y escalera. Ésta de mantenimiento, o de emergencia, o para los deportistas.

Perforado. Al menos un hueco por tramo en la escalera, en cualquier dirección. Para el ascensor, y empezando desde arriba, el planteamiento sería el siguiente: visión completa desde el mirador, hacia el puente a medida que vamos entrando. Hacia la otra orilla mientras esperamos. Hacia el interior de la ría cuando empezamos a bajar, giramos noventa grados a mitad de recorrido para introducirnos por último en la base. Algún hueco puntual hacia la ladera nos lo confirma. Salimos cara al puerto. Un recorrido helicoidal. La cabina del ascensor de vidrio, nos permite la visión en todas direcciones. La carcasa de hormigón nos las matiza.



Un prisma de vidrio y acero inoxidable mate se mueve de arriba abajo. Con una velocidad más lenta de lo habitual, tanto para disfrutar del paisaje como para evitar molestos fognazos dentro de la carcasa. De noche un referente urbano. Una iluminación muy tenue del conjunto y el ascensor subiendo y bajando.

Celosías en los accesos nos permiten cerrar por las noches o en determinadas épocas. Es importante por cuestiones de mantenimiento, seguridad o incluso vandalismo.

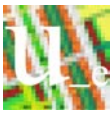
CONSTRUCCIÓN

Muros portantes de hormigón, negros, empotrados en la base y libres en la cumbre, incluido el vuelo de nueve metros que nos deposita en la plataforma superior. Por el exterior, encofrado de madera cada diez centímetros de altura provocando rehundidos de entre uno y cinco centímetros. Por el interior, encofrados lisos, barnizados posteriormente para buscar esos brillos similares a la piedra húmeda de las grutas, de la bajada a los calabozos en los castillos. Se estudian las juntas coincidentes con los descansillos. Se dejarán vacíos los huecos de los pasadores del encofrado, creando otro suborden. Modulación cada cincuenta centímetros, tres peldaños, tres metros entre descansos, la altura del encofrado elegido.

Escaleras también de hormigón, con los peldaños recortados. Separadas de los muros; la luz resbala por los laterales. Iluminación de emergencia empotrada mediante pequeños "leds". Barandilla también de hormigón, pero con el pasamano de acero inoxidable mate.

Se opta por maquinaria eléctrica ante la dificultad de empotrar el pistón en la roca de cimentación y el previsible balanceo al ser un ascensor exterior. La sala de máquinas en la parte superior con acceso restringido por escala practicable, también de acero inoxidable como toda la cerrajería. Las dimensiones necesarias, un poco mayores que las del hueco de cabina, provocan un vuelo formalmente similar al resto de accesos. La puerta se trata como una pieza más del "tetris" que forman el resto de huecos. Una escalera escamoteable nos permite el acceso cumpliendo la rígida normativa al respecto. La manguera de maniobra se cubre con una carcasa de acero para evitar problemas con el viento. Es prácticamente el único elemento cerrado. Se dispondrán también, además de los elementos de seguridad habituales, una puerta a mitad de recorrido, boya de corte en el foso y dinamómetro por si la velocidad del viento es excesiva.

La cabina del ascensor, con estructura de acero inoxidable mate y cerramiento de vidrio. Cubiertos los mecanismos tanto inferiores como superiores para procurar la mayor sencillez posible del prisma. Simétrica, con vidrio en tres de sus lados de tal forma que nos permite el mayor arco de visión posible al tiempo que oculta guías, cableado y puertas.



El punto de información, con características similares a la cabina del ascensor. Acero en estructura y cerramientos, vidrio y la inclusión de un pequeño aseo. Las puertas del conjunto, celosías abatibles también de acero inoxidable.

En definitiva, el mínimo número de materiales posible: hormigón, acero inoxidable mate y vidrio. Se nos unirá el granito de la urbanización.

Figuras 12 y 13. Desembarco superior



ACCESOS

O salidas, o relación con el entorno, o anclajes a la ladera. Esos espacios de transición que nos acompañan hasta el ascensor o al salir de él. Solados de piezas de granito de gran formato con tratamiento abujardado grueso. Junta a hueso en la dimensión corta y abierta en la larga, para permitir el paso de la hierba o luminarias empotradas.

En la zona inferior se eleva el paso hacia el otro lado del paseo para provocar la ralentización del tráfico, potenciando el tránsito peatonal. La medida se refuerza con bordillos previos de control. Parte de las grandes losas de granito se incrustan en el pavimento existente. No se pretende un borde claro; sin solución de continuidad pasamos de uno a otro.

En el mirador de la Atalaya se modifican ligeramente las pendientes perimetrales al atrio de la capilla para favorecer la accesibilidad. Se rehace parte de la muralla, carente por otro lado de valor, para conseguir elevar ligeramente la cota de desembarco y reducir así el desnivel existente con la zona superior. El dibujo del pavimento, similar al del acceso inferior, pero con la junta llena marcada en sentido longitudinal y a hueso en transversal. En el borde del mirador, junta abierta para favorecer el crecimiento de la hierba. Unos bancos completan la urbanización en esta zona. Se mantiene el arbolado existente.

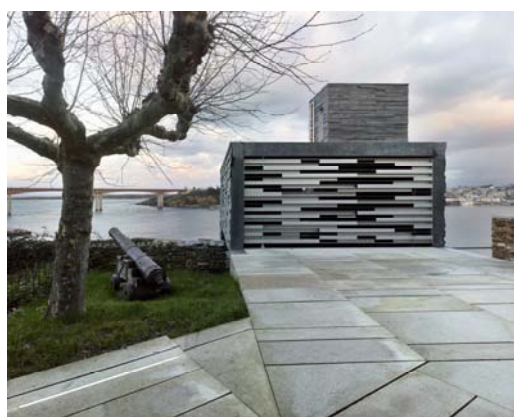


Figura 14. Izquierda

Acceso superior cerrado

Figura 15. Derecha

Acceso inferior abierto, con las cancelas y la caseta de información



Ficha técnica:

Arquitectos: Elizabeth Abalo, Gonzalo Alonso. www.abaloalonso.es

Ingeniero director. José Miguel Estevan Dols. Delegado de Costas en Lugo.

Colaborador: Carlos Bóveda. Arquitecto.

Estructura: Juan Pérez Valcárcel. Dr. arquitecto.

Promotor: Concello de Ribadeo.

Dirección General de Costas. Ministerio de Medioambiente.

Construcción: Dragados. Delegado Vicente Delgado. Jefe de Obra Antón Laxe

Fotografía aérea: Humberto Fernández

Fotografía: Santos-Díez

Construcción: concurso de ideas 2005, proyecto ejecutivo 2006, fin de obra 2010



Figura 16.

Vista superior desde el sur