

DEL SEPIA A LOS PÓRTICOS DE COLORES. IMAGEN DE UNA HISTORIA CONSTRUIDA:

EL CASO DE LA GRAN VÍA DE VIGO

BEGOÑA FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ*

Resumo: *A Gran Vía é uma das principais ruas de Vigo. Concebida no início do século XX e aberta na década de 1940 como uma estrada circular para articular o crescimento da cidade, está estruturada em duas estradas separadas por uma avenida central. Esta configuração foi mantida, com poucas alterações, até à aprovação do processo de humanização da cidade, desenvolvido no âmbito do programa Vigo Vertical, que tornou possível a criação de rampas mecânicas, sob uma estrutura de pórticos coloridos que facilitam a acessibilidade das pessoas, ao mesmo tempo que produziu a maior remodelação da rua ao longo da sua história.*

Palavras-chave: *Vigo Vertical; Gran Vía; Humanização; Rampas mecânicas; Pórticos coloridos.*

Abstract: *The Gran Vía is one of the main streets of Vigo. Designed in the early twentieth century, and opened in the forties, as a ring road to articulate the growth of the city, it is structured in two roads separated by a central boulevard. This configuration has been maintained, with hardly any alterations, until the approval of the process of humanization of the city, developed within the framework of the Vigo Vertical program, which made possible the creation of mechanical ramps, under a structure of colored porches that facilitate the accessibility of people, while they have produced the biggest remodeling of the street throughout its history.*

Keywords: *Vigo Vertical; Gran Vía; Humanisation; Mechanical ramps; Colored porches.*

INTRODUCCIÓN

La Gran Vía es una de las principales arterias de Vigo. A diferencia de lo que sucede hoy, en que la vía está integrada dentro del tejido urbano, sus orígenes se relacionan con un ámbito que se situaba en los límites de la ciudad y que servía para comunicar zonas urbanísticamente ya consolidadas, con aquellas otras en las que empezaba a asentarse la población.

Con su trazado se facilitaba, por lo tanto, la conexión entre los diferentes barrios en los que se distribuía la población y estaba previsto, aunque no llegó a materializarse, que con ella se permitiese el acceso directo desde el centro de urbe gallega hasta las zonas de las playas, en concreto, hasta la Playa de Samil.

Aunque esta vía se proyecta en la primera década del siglo XX, su construcción no se inicia hasta la finalización de la Guerra Civil; construcción que fue posible gracias a los esfuerzos de la corporación municipal presidida por Luis Suárez-Llanos (1938-1939;

* Universidad de Santiago de Compostela. Email. begona.fernandez@usc.es. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4841-1573>.

1940-1949); es este alcalde el que promueve decididamente las obras para su apertura e impulsa su construcción. Dado lo complicado de la empresa y los problemas técnicos que debe resolver, especialmente relacionados con la dura orografía, marcada por una fuerte pendiente, y el alto número de expropiaciones de terrenos que se debieron realizar para materializar su trazado. Razones que conllevan que la Gran Vía no se termine hasta los primeros meses de 1945, año en el que Francisco Franco, la inaugura.

Esta calle, que nace a imitación de las Gran Vía de todas las ciudades españolas, es una gran arteria que delimitaba el perfil exterior urbano. Su importancia se refleja en sus dimensiones, ya que posee en cada uno de sus viales dos carriles para el tráfico rodado y un bulevar central que, dotado de árboles y bancos, servirá de zona de descanso para los transeúntes; ámbito de servicio que se explica por su fuerte pendiente de casi un 9%, al salvar con su trazado un importante desnivel, desde la calle Urzaiz hasta la ladera del Monte del Castro, uno de los puntos más elevados de la ciudad.

Por lo que respecta a su configuración, se trata de una calle, de más de tres kilómetros de longitud, dividida en varios tramos, ejecutados de manera consecutiva en el tiempo; en ella, al igual que en las restantes calles viguesas, se disponen a ambos lados variados equipamientos residenciales, vinculados a la poderosa burguesía urbana o a centros comerciales de prestigio que remarcan su significación.

No obstante, junto con estas actuaciones en las que se reafirma su importancia, la Gran Vía también ha sufrido continuos proyectos de remodelación, que intentaron modificar su estructura original. La mayoría de ellos se relacionan con la eliminación del bulevar central, al perder este espacio su funcionalidad; así, se propuso su eliminación para incentivar la funcionalidad comercial al promover la ampliación de una de las aceras laterales, de igual modo que otro de los proyectos de transformación que sufrió este espacio guarda relación con la creación en 1976 de un paso elevado, como salida de la autopista AP-9, que sobrevolando las calles Lepanto y Urzaiz, desembocaría en la zona central de la Gran Vía. Este vial, conocido como «el scalextric», sería demolido, diez años después de su creación, sin entrar en funcionamiento.

Con independencia de estos proyectos, lo cierto es que esta calle ha sufrido en los últimos años, un profundo cambio en el marco de la estrategia municipal (EDUSI) conocida como Vigo Vertical, programa cofinanciado a través de los Fondos Feder, y marcado por la transformación de zonas de la ciudad, las más complejas desde el punto de vista del desnivel existente para los peatones, con la colocación e instalación de sistemas de movilidad para facilitar la accesibilidad, y convertir estos espacios no solo en ámbitos más accesibles y cómodos, sino también más sostenibles.

Una de las zonas seleccionada dentro de este programa es la Gran Vía, en concreto el primero de sus tramos, espacio en el que se han instalado, bajo una serie de pórticos de colores, unas rampas mecánicas que favorecen la movilidad. Intervención que ha sido galardonada en el concurso internacional de la Editorial Elevator World, con el

primer premio en la categoría de Moving Walks, que lo ha considerado como el «Proyecto del año 2020».

En este trabajo se parte del objetivo de analizar las transformaciones sufridas por una de las vías más consolidadas de la ciudad olívica, al tiempo que se trata de poner en valor las actuaciones materializadas en el marco de modernización y mejora de la accesibilidad de los espacios públicos favoreciendo la comunicación entre las diversas zonas de población.

Para ello se sigue una metodología que parte de un método que parte del análisis crítico de las fuentes utilizadas para la realización de este trabajo; en espacial de aquellas que guardan relevancia no solo para comprender el pasado urbano de la ciudad, sino también el proceso de transformación que ha experimentado en el tiempo. Es este planteamiento el que provoca que, junto con el análisis de campo, se realice también el estudio de las diferentes normativas urbanísticas y sus planimetrías, al tiempo que el vaciado de todas aquellas fuentes que pueden aproximarnos a comprender la realidad de las transformaciones efectuadas.

UN POCO DE HISTORIA

Vigo es hoy una de las dos principales ciudades de Galicia. Ello fue posible gracias a su alto número de habitantes, a un destacado tejido industrial y a la importancia de su puerto como centro neurálgico de una potente industria relacionada con las actividades pesqueras, comerciales y de tráfico de pasajeros. Son todas estas razones combinadas las que la han convertido no solo en una de las ciudades más relevantes sino también en una de las más dinámicas en el espacio gallego.

No obstante, su importancia y crecimiento comienza en la etapa contemporánea, en concreto a partir de 1860, cuando una incipiente y próspera burguesía se convierte en el motor económico y urbano de la ciudad. Este grupo, que ocupa los puestos más relevantes de la sociedad viguesa y que tiene bajo su control las principales actividades económicas, promueve la creación de un proyecto de ciudad que se acelera a partir de los años finales del siglo XIX y en los primeros del XX (Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, p. 34).

Es en este período cuando comienza el desarrollo y la expansión urbana, con un ritmo vertiginoso que conlleva el aumento de su población hasta tal punto que Vigo se convierte en un ejemplo paradigmático del crecimiento demográfico de España (González Fernández, coord., 2021, p. 182). Incremento que posibilita que en la esfera urbana se rebasen los límites del espacio histórico, con la supresión de las murallas, la mejora de los sistemas de comunicación y transporte, con la construcción del ferrocarril y la ampliación de las instalaciones portuarias, al tiempo que se empiezan a realizar planes para ensanchar la ciudad, ahora si de manera planificada y ordenada (Souto González 1990, pp. 143-148).



Fig. 1. Plano de Proyecto de Reforma y Ensanche de Vigo de Ramiro Pascual, 1907

Fuente: Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, p. 75

Es en este proceso de generar ciudad, en el que se crean sucesivos ensanches planificados desde cero en la zona oriental de la urbe viguesa, en concreto, en torno a la llamada Carretera de Castilla. Espacio que se organiza con amplias calles en las que se disponen edificios de granito, que se convierten en imagen de una burguesía enriquecida que rivaliza en la suntuosidad de sus viviendas (González Fernández, coord., 2021, p. 189).

Así, la creación de esta nueva ciudad, ordenada y planificada se debe a los proyectos que, tanto ingenieros como arquitectos, desarrollan para consolidar los nuevos ámbitos urbanos. Con ellos se pretende regularizar el crecimiento de Vigo, al tiempo que generar espacios para equipamiento residencial con los servicios necesarios. Idea que se recoge en el llamado Plano de Ramiro Pascual, que refleja uno de los primeros intentos de efectuar una planificación, y en el que ya se atisba la futura Gran Vía.

El 10 de marzo de 1900, la corporación municipal, presidida por el alcalde López de Neira, ordena al ingeniero Ramiro Pascual el «levantamiento de un plano de la ciudad de Vigo y la realización del proyecto de ensanche de la población» (Pereiro Alonso 1981, p. 56), solicitud que es aprobada 10 de junio de ese mismo año por las autoridades municipales. En este encargo Pascual centra su interés en dos puntos: en primer lugar, atiende a la reforma interior de la ciudad, a la que le impone, siguiendo criterios higienistas, una ampliación de las calles y las plazas y, en segundo, plantea la realización de un plano 1:1.000, que servirá de base para la realización del



Fig. 2. Plano de Reforma Interior, ensanche y extensión de la ciudad. Manuel Cominges, 1937-38

Fuente: Pereiro Alonso 1981, p. 125

Proyecto de Ensanche, con el que esboza la unión de las partes de la ciudad, no solo a nivel de la línea de costa sino también a la altura del Monte del Castro.

Junto con estos trabajos también es este mismo ingeniero el que realiza un anteproyecto, para el trazado de una nueva vía de circunvalación: la futura Gran Vía. Proyecto que fue posible gracias cesión de terrenos que realiza José García Barbón, en el barrio de Casablanca, el lugar en el que se iniciaba la nueva calle (Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, p. 73), que estaba previsto rematase en la actual Coia. Este estudio, aprobado en 1907, plantea un vial de más de 35 metros de ancho y varios kilómetros de longitud, que será el encargado de articular el futuro ensanche, dividirlo y organizarlo en función de los proyectos a realizar (Pereiro Alonso 1981, pp. 57-58).

A pesar de estar aprobado, la obra no se ejecuta de forma inmediata por las complicaciones producidas en la política urbana viguesa, dificultades que se ejemplifican en la anulación del Plan de Extensión y Reforma Interior de Antonio Palacios en 1937 (Iglesias Veiga 2002, pp. 413-432; González Fernández, coord., 2021, p. 246).

Anulación que obliga a las autoridades a realizar, ese mismo año, un nuevo encargo al ingeniero Manuel Cominges Tapias. Será éste el que redacte el Nuevo proyecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de la ciudad, proyecto en el que la Gran Vía jugará un papel primordial como elemento de configuración urbana, ya que ahora se trataba de generar el marco para «fomentar la iniciativa privada para impedir que el proceso natural de desarrollo de la ciudad aumente más el caos» (Souto González 1990, pp. 196-197).

Con estos instrumentos de planeamiento la Gran Vía adquiere, en este momento, un carácter prioritario en la organización de la ciudad y su posterior crecimiento. Momento que coincide en el tiempo con la Guerra Civil y los primeros años de la postguerra, que estarán determinados en la política municipal por las adhesiones al nuevo Régimen (Pereiro Alonso 1981, p. 113). Será en esta década, la de los años cuarenta, cuando el Ayuntamiento retome e impulse los proyectos que habían quedado relegados, planes entre los que se encontraba la creación de la nueva avenida, que se constituirá en el límite sur del espacio urbano durante casi más de medio siglo.

A pesar de que su ejecución se realiza básicamente en la década de los cuarenta, y que esta se concibe como un acto de homenaje al Jefe del Estado, tal y como indica su denominación como Gran Vía del Generalísimo, el proyecto para el primero de sus tramos es aprobado por el Ayuntamiento el 11 de junio de 1938 (Pereiro Alonso 1981, p. 121). La construcción de este, comprendido entre las calles Urzaiz y la Plaza de España, se prolonga entre los años 1939 y 1941; continuándose el proceso entre este punto y las Traviesas, entre 1942 y 1945, año en que Franco, acompañado de su familia, inauguraría la avenida con motivo de la visita que realiza para clausurar el Congreso Nacional de Pesca (Alonso 2020).

Por lo que respecta al primero de sus tramos, la dificultad para su materialización se encontraba no solo en el duro perfil del terreno sino también en el alto número de expropiaciones que el Ayuntamiento tuvo que ejecutar. Esta es la causa de que en 1941, la corporación aprobase un apremio para agilizar los procedimientos y poder concluir la obra (Lamas Dono 2010), puesto que la primera parte de la avenida, la situada en las inmediaciones de Urzaiz, ya había comenzado el proceso de adoquinado (Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, p. 339).

Como resultado de todas estas gestiones, la calle que ahora se abría se estructuraba con una fuerte pendiente y con dos calzadas para el tráfico rodado que se separaban por la presencia de un bulevar central, espacio que iría perdiendo importancia como zona de tránsito peatonal, ante el imparable aumento de tráfico rodado que la calle debió de soportar (Pereiro Alonso 1981, p. 121), con el vertiginoso crecimiento de la ciudad en los años sesenta.

La importancia de la Gran Vía, en especial la de este primer tramo, fue tal que pronto empezó a dotarse de equipamientos residenciales vinculados a proyectos relacionados con los principales arquitectos que trabajan en la ciudad. Buena prueba de ello, por citar un ejemplo, es el Colegio de San José de Cluny, hoy ya desaparecido.



Fig. 3. Vista general de la Gran Vía en los años 70

Fuente: Pereiro Alonso 1981, p. 120

Este Colegio, primer edificio que se construye en la nueva arteria, es obra del arquitecto Antonio Cominges, quien dejará una importante producción en la ciudad, especialmente en lo que se refiere a arquitectura religiosa (Vilas Rodríguez 2015, pp. 31-37) y escolar. Cominges lo proyecta en 1929, antes del inicio del proceso de construcción de la Gran Vía, lo que explicaría que no responda al mismo sistema de alineaciones que el resto de las construcciones. En este colegio, el arquitecto sigue los principios de renovación de la arquitectura educativa que había ya implantado en la ciudad Franco Montes, aunque con mayor depuración decorativa, lo que supone un paso hacia la modernidad en la arquitectura educativa (Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, p. 292).

Otro ejemplo a destacar, debido a su carácter temprano e importancia, es el Edificio Albo, situado en la esquina de Gran Vía con la calle Urzaiz. Este, marcado por la verticalidad de las formas y por la composición simétrica respecto al chaflán, fue proyectado en 1942, por lo tanto poco después de abrirse este primer tramo, por Francisco Castro Represas y Pedro Alonso para Francisco Albo. La obra, debido a la escasez de materiales en la postguerra, tardó siete años en construirse, lo que explica la amalgama de estilos que van desde las formas racionalistas hasta las neobarrocas regionalistas, presentes en la tradición arquitectónica de la ciudad (Concello de

Vigo [s.d.]¹. Características a las que habría que añadir la monumentalidad determinada por los volúmenes organizados en peldaños que rematan en la escultura de la Victoria de Samotracia, obra de Jesús Picón (Garrido Rodríguez y Iglesias Veiga 2000, pp. 340-342).

Junto con estas dos obras, que son las primeras que dieron prestigio a la nueva vía, existen otras, también destacadas en el plano de la arquitectura, que completaron la imagen de un equipamiento residencial de calidad, vinculado a arquitectos de renombre, obras que contribuyen a remarcar la imagen tradicional de la avenida que se mantiene hasta la segunda década del siglo XX, en el que el proyecto de humanización promovido por el ayuntamiento, generará la remodelación más radical de este espacio desde su creación.

EL COLOR COMO PROTAGONISTA

En la segunda década del siglo XXI, en concreto en el año 2018, el Ayuntamiento de Vigo aprueba en el marco del Programa Vigo Vertical la Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada (EDUSI), en la que se remarcan las líneas prioritarias a implementar en la ciudad de cara a su desarrollo futuro. Estas líneas se sintetizan en tres retos: crear una ciudad inteligente, sostenible e integradora.

Aunque todos ellos son importantes, y están estrechamente interrelacionados, el que plantea convertir al Vigo del futuro en una ciudad integradora, es el más destacado en el proceso de humanización de la Gran Vía, por las actuaciones que encierra, ya que en el se conjuga junto con la necesidad de acomodar la ciudad a los ciudadanos, la eliminación de las barreras arquitectónicas en los espacios públicos y potenciar mejoras de accesibilidad.

Para conseguir estos tres retos, es necesario implementar diversos elementos de transporte mecánico multimodal que favorezcan los desplazamientos de las personas en un espacio urbano complejo como es Vigo. Por lo que el programa hace especial incidencia en la instalación de estos elementos de movilidad en el centro de la ciudad y, de manera muy especial, en el «eje que articula y vertebrata la ciudad como el eje configurado por la calle Gran Vía» (Concello de Vigo 2019, p. 70).

No obstante, a pesar de lo planteado en el proyecto y de no ser el primero que se instalaba en la ciudad histórica, el proyecto de humanización de la Gran Vía, no resultó sencillo, ya que hubo que superar, en un principio, la oposición vecinal que luchaba en contra la tala de árboles del bulevar. De igual modo que otra de las dificultades estribó en el informe negativo que, en 2018, la Dirección General de Patrimonio de la Xunta de Galicia emite para la instalación de las rampas en este primer tramo, al considerar que el proyecto no era «acorde con la preservación del conjunto urbano de gran valor social y cultural del que forma parte la Gran Vía de Vigo» (Faro de Vigo 2018).

¹ Edificio Albo. Disponible en: https://hoxe.vigo.org/movemonos/h_albo.php?lang=cas#/.

Áreas urbanas seleccionadas

- 1 Monte del Castro
- 2 Eje Gran Vía
- 3 Casco Histórico
- 4 Estación del AVE
- 5 Zona afectada por el cierre del Hospital Xeral



Fig. 4. Áreas urbanas seleccionadas para el proyecto Vigo Vertical

Fuente: Concello de Vigo 2019

Es este informe el que hace que el proyecto planteado en 2018, como una unidad que afectaría a todo el primer tramo de la vía, se fragmente en dos, acometiéndose solamente la primera fase con una intervención que afecta al espacio comprendido entre las calles María Berdiales y Venezuela. Este tramo, el más próximo a la calle Urzaiz, de unos doscientos metros, se estructura en dos isletas, en las que se instalan diferentes andenes mecánicos. Obras que se inauguran en diciembre de 2020.

La segunda de las fases, tras el fallo favorable, en el mes de febrero de este año, del Tribunal Superior de Xusticia de Galicia, al recurso interpuesto por el Ayuntamiento de Vigo, contra el informe de la Xunta de Galicia, que había impedido completar el proyecto (Pérez 2021), se inicia en los primeros meses de 2022. Con ella, se dispondrían elementos mecánicos en el espacio comprendido entre las calles Venezuela hasta la Nicaragua, completando con esta intervención el proyecto que afectaría a todo este primer tramo.

Por lo que respecta a la estructura construida que ocupa todo el bulvar, las rampas, divididas en tramos, se cierran por una estructura a dos aguas organizada con perfiles metálicos y cerramientos de vidrio. Sistema que, configura una sucesión de pórticos de diferentes tamaños, generados por perfiles metálicos de distintos colores, que delimitan los tramos y en los que se despliega la gama cromática del arcoíris, para con esta variedad dar «a la Gran Vía un toque alegre y desenfadado».

Esta riqueza cromática, la asimétrica disposición de las cubiertas y el rico jardín que se dispone en su interior, junto a dotar de unidad a la construcción, la convierte en «un foco de atención que despertará la curiosidad de los transeúntes por ver las diferentes tonalidades de colores» (Rodríguez 2020), foco que ha generado cambios no solo en la imagen de la avenida, sino también en la recuperación funcional del bulvar.



Fig. 5. Estructura de las rampas de la Gran Vía

Fuente: Fotografía de autor



Fig. 6. Detalle del interior de las rampas

Fuente: Fotografía de autor

CONCLUSIONES

La Gran Vía es una de las calles principales. Esta, de grandes dimensiones, fue proyectada como una avenida de circunvalación y se convirtió en un eje vertebrador del espacio y del futuro crecimiento de la ciudad. Ello motivó que su imagen se consolidase, a pesar de los intentos por modificarla que se han producido.

De todos ellos, solamente el enmarcado en Vigo Vertical, con la instalación de unas rampas mecánicas en el bulevar central, ha permitido cambiar su imagen. Así, este proyecto de humanización, constituido por una serie de pórticos asimétricos de colores, se ha convertido en uno de los principales atractivos de la calle, al tiempo que en un recurso más que tiende a recuperar la función de tránsito peatonal del boulevard central, humanizando la ciudad y recuperando un espacio que, condenado a desaparecer por la falta de uso. Espacio que, al estar rodeado de un frondoso jardín y cerrado con elementos acristalados, resulta respetuoso con los valores patrimoniales que este eje urbano encierra, valores que se han consolidado con el tiempo, y que ahora se han actualizado gracias a las formas contemporáneas.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, Julio, 2020. Los antiguos adoquines de la Gran Vía de Vigo. En: *Vigo é* [En línea] [consult. 2024-11-19]. Disponible en: <https://www.vigoe.es/vigo/mas-vigo/los-antiguos-adoquines-de-la-gran-via-de-vigo/>.
- CONCELLO DE VIGO, 2019. *Vigo Vertical. Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrada* [En línea] [consult. 2022-02-12]. Disponible en: https://hoxe.vigo.org/pdf/FEDER/edusi_vv.pdf.
- CONCELLO DE VIGO, [s.d.]. *Edificio Albo* [En línea] [consult. 2022-02-12]. Disponible en: https://hoxe.vigo.org/movemonos/h_albo.php?lang=cas#/.
- FARO DE VIGO, 2018. La humanización del bulevar queda en suspenso. Patrimonio frena las rampas de la Gran Vía y urge un nuevo diseño para la mayor obra del mandato. *Faro de Vigo* [En línea]. 2018-08-15 [consult. 2022-02-12]. Disponible en: <https://www.farodevigo.es/gran-vigo/2018/05/11/patrimonio-frena-rampas-gran-via-16003781.html>.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, Xaime, y Xosé Ramón IGLESIAS VEIGA, 2000. *Vigo. Arquitectura Urbana*. Vigo: Caixa Galicia; Concello de Vigo. 2 vols.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Juan Miguel, coord., 2021. *Breve historia de la ciudad de Vigo*. Vigo: Instituto de Estudios Vigüeses.
- IGLESIAS VEIGA, Xosé Ramón, 2002. O Plan Comarcal no Proxecto de extensión e reforma interior de Vigo de Antonio Palacios. *Grial, Revista Galega da Cultura*. (155), 413-432.
- LAMAS DONO, Jorge, 2010. La Gran Vía de Vigo cumple 65 años. *La Voz de Galicia* [En línea]. 2010-08-25 [consult. 2022-02-12]. Disponible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/vigo/2010/08/25/gran-via-vigo-cumple-65-anos/0003_8687754.htm.
- MARTÍNEZ, Alejandro, 2021. El concello de Vigo adjudica las obras para completar las rampas de la Gran Vía. *La Voz de Galicia* [En línea]. 2021-11-18 [consult. 2022-02-12]. Disponible en: https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/vigo/vigo/2021/11/18/concello-adjudica-obras-completar-rampas-gran-via/0003_202111202111181637235532254.htm.
- PEREIRO ALONSO, José Luis, 1981. *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Santiago de Compostela: COAG.

- PÉREZ, Adrien, 2021. El TSXG avala las rampas de Gran Vía sin el 'sí' de Patrimonio. *Atlántico* [En línea]. 2021-02-11 [consult. 2022-02-12]. Disponible en: <https://www.atlantico.net/articulo/vigo/tsxg-avala-rampas-gran-via-patrimonio/20210210235426821055.html>.
- RODRÍGUEZ, Uxía, 2020. Las rampas mecánicas de Gran Vía se abren al público el próximo 3 de diciembre. En: *Vigo Plan* [En línea] 2020-11-29 [consult. 2022-02-12]. Disponible en: <https://vigoplan.com/noticias/las-rampas-mecanicas-de-gran-via-apunto-de-abrirse-al-publico/>.
- SOUTO GONZÁLEZ, Xosé Manuel, 1990. *Vigo. Cen anos de historia urbana (1880-1980)*. Vigo: Edicións Xerais de Galicia.
- VILAS RODRÍGUEZ, Marta, 2015. Antonio Cominges Tapias. Obra religiosa en Vigo. *Boletín Académico. Revista de investigación y arquitectura contemporánea*. (5), 27-38.