TRANSFORMACIÓNS URBANAS NO SUDOESTE DE VIGO.

1940-2019



Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

Alexandra Fernández Gómez

UNIVERSIDADE PORTUCALENSE

Porto, outubro 2021

Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

TRANSFORMACIÓNS URBANAS NO SUDOESTE DE VIGO.
1940-2019

Alexandra Fernández Gómez

Orientadores: Profª Doutora Goreti Sousa, Profº Doutor Paulo Guerreiro

Porto, outubro 2021

UNIVERSIDADE
PORTUCALENSE

2

Agradecementos

Aos meus orientadores, Profesora Doutora Goreti Sousa e Profesor Doutor Paulo Guerreiro polo apoio que me brindaron ao longo de todo este tempo, e por todo o aprendido.

Á miña familia por todo o esforzo ao longo destes anos.

A Xabi por acompañarme e darme azos en todo o proceso.

RESUMO

As intensas transformações urbanas de Vigo nas últimas décadas resultaram numa forma urbana híbrida e complexa, especialmente nas zonas de transição entre diferentes períodos de urbanização e nas zonas periféricas. No entanto, a habitual invisibilização destes espaços fez com que, com algumas excepções, os estudos urbanos tendessem a concentrar-se nas áreas onde as categorias de cidade compacta e cidade difusa são mais claramente expressas. Para além do facto de estas zonas intermédias não terem sido objecto de estudo preferencial, outras limitações à compreensão da evolução da forma urbana nestas áreas são as múltiplas camadas que actuaram neste espaço e a falta de cartografia que ajuda a compreender como os diferentes processos de urbanização tiveram impacto na forma urbana resultante. Por esta razão, a reconstrução da cartografia em diferentes períodos é uma base essencial para analisar a transformação da forma urbana.

Neste trabalho reconstruímos, pela primeira vez, a forma urbana década a década, desde os anos 40 até ao presente, da zona sudoeste da cidade, permitindo-nos assim analisar as transformações urbanas do sudoeste de Vigo nos últimos oitenta anos, os processos generativos e os padrões da forma urbana.

A análise é realizada recorrendo ao repertório teórico dos estudos de raíz morfogenética, que entendem a forma urbana como uma dimensão em que diferentes aspectos são sintetizados. Com base neste quadro teórico, são identificados os principais aspectos socioeconómicos e de planeamento para cada período estudado, e são analisados os principais aspectos da forma urbana resultante, estabelecendo-se a relação entre os factores que impulsionam os processos e a forma resultante.

As principais conclusões retiradas da investigação são, por um lado, o papel fundamental desempenhado pelo planeamento no processo de peri-urbanização de baixa densidade; a identificação de três fases caracterizadas por diferentes estratégias e formas de compreender a periferia e o seu papel no conjunto urbano; e, finalmente, como a forma urbana actual é o resultado de tudo o anterior.

Palavras-chave: *Morfologia urbana, Processos de urbanização, Periferia urbana, Cidade difusa, Vigo, Galiza.*

RESUMO

As intensas transformacións urbanas de Vigo nas últimas décadas deron como resultado unha forma urbana híbrida e complexa, especialmente nas zonas de transición entre diferentes períodos urbanizadores, e nas zonas de periferia. Porén, a habitual invisibilización destes espazos fai con que, salvo excepcións, os estudos urbanos tendan a centrarse naqueles espazos onde se expresa de forma máis nidia as categorías de cidade compacta ou de cidade difusa. Alén de que estas zonas intermedias non teña sido tema de estudo preferentes, outros dos handicaps para comprender a evolución da forma urbana nestas áreas son as múltiples capas que actúaron sobre este espazo e a falta de cartografías que axuden a comprender como os distintos procesos urbanizadores impactaron na forma urbana. É por iso que a reconstrución da cartografía en diferentes períodos constitúe unha base imprescindible para analizar a transformación da forma urbana.

Neste traballo fíxose a reconstrución da forma urbana década a década dende os anos 1940 até a actualidade, da área sudoeste da cidade, que permiten analizar as transformacións urbanas do sudoeste de Vigo nos últimos oitenta anos, os procesos xenerativos e os patróns da forma urbana.

Para enfrontar a análise emprégase o repertorio teórico dos estudos de raíz morfoxenética, que comprenden a forma urbana como dimensión na que se sintetizan distintos aspectos. A partir deste marco teórico identifícanse para cada período estudado, os principais aspectos socioeconómicos e da planificación, e analízanse os principais aspectos da forma urbana resultante, establecendo a relación entre os factores que impulsan os procesos e a forma resultante.

As principais conclusións que se extraen da investigación son, por unha banda, o papel fundamental que xogou a planificación no proceso de periurbanización de baixa densidade; a identificación de tres etapas singularizadas por diferentes estratexias e maneiras de entendera periferia e o seu rol no conxunto urbano; e, finalmente, como a forma urbana actual é resultado de todo o anterior.

Palabras chave: *Morfoloxía urbana, Procesos de urbanización, Periferia urbana, Cidade difusa, Vigo, Galiza.*

ABSTRACT

The intense urban transformations of Vigo in the last decades resulted in a hybrid and complex urban form, especially in the transition zones between different urbanizing periods and in the peripheral areas. However, the usual invisibilization of these spaces has meant that, with few exceptions, urban studies have tended to focus on those areas where the categories of compact city and diffuse city are most clearly expressed. Beyond the fact that these intermediate zones have not been the subject of preferential study, other handicaps to understanding the evolution of urban form in these areas are the multiple layers that acted on this space and the lack of cartographies that help to understand how the different urbanizing processes impacted the resulting urban form. For this reason, the reconstruction of the cartography in different periods constitutes an essential basis for analyzing the transformation of the urban form.

In this work, for the first time, the reconstruction of the urban form decade by decade, from the 1940s to the present, of the southwest area of the city is performed, thus allowing to analyze the urban transformations of the southwest of Vigo in the last eighty years, the generative processes and the patterns of the urban form.

The analysis is carried out by resorting to the theoretical repertoire of morphogenetic root studies, which understand urban form as a dimension in which different aspects are synthesized. From this theoretical framework, the main socioeconomic and planning aspects are identified for each period studied, and the main aspects of the resulting urban form are analyzed, establishing the relationship between the factors that drive the processes and the resulting form.

The main conclusions drawn from the research are, on the one hand, the fundamental role played by planning in the process of low-density peri-urbanization; the identification of three stages characterized by different strategies and ways of understanding the periphery and its role in the urban ensemble; and, finally, how the current urban form is the result of all of the above.

Keywords: *Urban morphology, Urbanisation processes, Urban periphery, Diffuse city, Vigo, Galiza.*

ÍNDICE DE CONTIDOS

RESUMO 5

CAPÍTULO 1. INTRODUCIÓN E METODOLOXÍA 11

1.1. PRESENTACIÓN 13

1.1.1. CONTEXTUALIZACIÓN E XUSTIFICACIÓN DA PROBLEMÁTICA 13

1.1.2. APORTACIÓN NO MARCO ACADÉMICO 14

1.2. OBXECTIVOS DO ESTUDO 15

1.3. ÁMBITO DE ESTUDO. 16

1.4. METODOLOXÍA 16

1.4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN. 16

1.4.2. PROCESO DE RECOLLIDA DE INFORMACIÓN E TÉCNICAS 17

1.4.3. AVALIACIÓN DA INFORMACIÓN DISPOÑIBLE E ALCANCE DO ESTUDO 17

1.4.4. DEFINICIÓN DO MARCO TEMPORAL 17

1.4.5. PROCESO DE RECOLLIDA DE INFORMACIÓN E TÉCNICAS 18

CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO 25

2.1. DA CIDADE MODERNA Á CIDADE CONTEMPORÁNEA. 27

2.2.A TRANSFORMACIÓN NOS MODOS DE CRECEMENTO URBANO. 29

2.3. A EXPANSIÓN DA CIDADE E A SÚA NATUREZA TRANSESCALAR. ENTRE O URBANO E O TERRITORIAL. 31

2.4. ACLARACIÓN CONCEPTUAL: URBANIZACIÓN DE BAIXA DENSIDADE, DISPERSA OU DIFUSA. 35

2.5. O ESTUDO DA FORMA URBANA 37

2.6. THE HANDBOOK OF URBAN MORPHOLOGY. MÉTODO DE ANÁLISE. 43

CAPÍTULO 3. CONTEXTUALIZACIÓN 47

3.1. CONTEXTUALIZACIÓN XEOGRÁFICA 49

3.1.1 LOCALIZACIÓN E ORGANIZACIÓN TERRITORIAL 49

3.1.2 MARCO MORFOLÓXICO NATURAL 52

3.1.3 POBOACIÓN E VIVENDA 62

3.2. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA 69

3.2.1 ANÁLISE DO ASENTAMENTO DENDE A PREHISTORIA ATÉ FINS DA IDADE MEDIA 69

3.2.2 TRANSFORMACIÓN URBANA DENDE A ÉPOCA MODERNA ATÉ 1939. 80

CAPÍTULO 4. ANÁLISE DA FORMA URBANA 93

4.1. 1940. PUNTO DE PARTIDA 97

4.2. 1940-1949 139

4.2.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 141

4.2.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 151
4.3. 1950-1959 187
4.3.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 189
4.3.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 197
4.4. 1960-1969 233
4.4.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 235
4.4.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 247
4.5. 1970-1979 271
4.5.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 273
4.5.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 287
4.6. 1980-1989 311
4.6.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 313
4.6.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 323
4.7. 1990-1999 347
4.7.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 349
4.7.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 361
4.8. 2000-2009 385
4.8.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 387
4.8.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 395
4.9. 2010-2019 417
4.9.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO 419
4.9.2 ANÁLISE MORFOLÓXICA 423

CAPÍTULO 5 SISTEMATIZACIÓN 443
5.1. PROCESO DE SISTEMATIZACIÓN 445
5.2. OCUPACIÓN 446
5.3. INFRAESTRUTURA 454
5.4. USOS 460
5.5. FASES DO PROCESO DE URBANIZACIÓN. 469
5.6. MODELOS DE CRECEMENTO E TRAMAS. 473
5.6.1. EVOLUCIÓN DOS MODELOS DE CRECEMENTO. 474
5.6.2. PATRÓNS MORFOLÓXICOS. 480

CAPÍTULO 6. CONCLUSIÓNS 489

REFERENCIAS 498
ÍNDICE DE FIGURAS 506

10

Capítulo 1
Introdución e Metodoloxía

1.1. Presentación

1.2. Obxectivos do estudo

1.3. Ámbito de estudo

1.4. Metodoloxía

12

1.1. PRESENTACIÓN

1.1.1. CONTEXTUALIZACIÓN E XUSTIFICACIÓN DA PROBLEMÁTICA

As áreas urbanas galegas experimentaron un forte crecemento urbano dende os anos 1950 a 1970, fruto da industrialización e de cambios acelerados na estrutura produtiva. Esta transformación caracterizouse por un proceso de urbanización clásico cuxos elementos protagonistas son as periferias fordistas. Ademais, o caso galego singularízao un desenvolvemento moi acelerado e acoutado no tempo, en comparación con outras cidades europeas (Lois & Pino, 2015). A partir dos anos 1980 estas periferias desenvolvimentistas van cedendo protagonismo ás periferias posfordistas, que se estenden ao conxunto da área metropolitana mediante modos de urbanización difusos e extensivos (González, 2015).

A transformación urbana de Vigo e a súa morfoloxía resultante encádrase dentro deste marco interpretativo xeral, pero presenta algunhas particularidades como consecuencia da existencia previa de asentamentos tradicionais cunha elevada densidade (Dalda, 2011), dun proceso histórico específico e mais do seu propio marco morfolóxico natural. De aí que a aplicación deste marco xeral non sempre se corresponda cos procesos reais, o cal anima a unha maior estudo dos procesos específicos, da relación entre as diferentes lóxicas estruturais de crecemento, que axuden a interpretar un mosaico de realidades urbanas complexo que inclúe unha urbanización difusa temperá, extensa e multifactorial.

Esta complexidade revélase aínda maior cando se observan aquelas zonas que foron transformadas en distintos etapas e procesos urbanizadores, aquelas zonas ubicadas en lugares intermedios entre distintos procesos ou aquelas que fican nas marxes. Aí os esquemas xerais tenden a demostrar unha maior debilidade pola alto grao de hibridación e complexidade. Este traballo trata de responder a esta necesidade de profundizar sobre as transformacións da forma urbana nos lugares periféricos, especialmente nos que se sitúan nas marxes entre procesos, co obxectivo de comprender cómo se interrelacionaron os distintos estratos, que estratexias concretas se aplicaron nestes espazos e en que medida a propia transformación do artefacto urbano na súa totalidade influiu no rol destes espazos e da forma urbana resultante.

Este estudo céntrase na área suroeste de Vigo, que se caracteriza por un forte crecemento urbano nun período de tempo relativamente curto, mediante a combinación ou xustaposición de diferentes estratexias urbanizadoras. Como se verá ao longo deste proxecto, estes procesos non se suceden cunha cadencia temporal coherente, senón

que coexisten en diferentes momentos, o cal se traduce nunha morfoloxía urbana híbrida e por veces contraditoria, de forma especial nas zonas de marxe ou en transición.

1.1.2. APORTACIÓN NO MARCO ACADÉMICO

Os estudos urbanos en Galiza mudaron significativamente nas últimas décadas. A primeira vaga de estudos vai abordar, fundamentalmente, a descrición do lugar, poñendo o foco na morfoloxía histórica do plano e nas características do medio físico. As áreas periféricas que se propoñen neste estudo son zonas que ficaran fóra dos planos da cidade, dos seus rexistros e da propia planificación, o cal as situaba fóra das análises. Esta invisibilidade contribuíu a que se categorizasen de maneira simplista como espazos rurais por oposición ao urbano, sen considerar as transformacións que se viñan producindo no periurbano vigués dende principios do século XX.

A partir dos anos 1970 xorde unha nova vaga de estudos dende o campo da arquitectura que procura responder á falta de análises máis específicas das cidades galegas. Xorde ligada á labor do planeamento no contexto das transformacións do desarrollismo (Lois, 1992). No caso vigués destaca o libro de José Luis Pereiro (1981) sobre o planeamento feito en Vigo até a década dos 1970, cunha lectura crítica sobre os seus resultados sobre a forma urbana. Tamén destaca o intento dunha aproximación ás parroquias da periferia da cidade feita por Leboreiro (1994), aínda que con taxonomías cidade-rural, algo discutibles en cuanto ás lóxicas de produción espacial existentes na altura (Souto, 1997). Un salto cualitativo importante nos estudos vigueses vai ser a obra de Souto(1990) que é resultado da súa tese, dirixida polo profesor Horacio Capel. Esta obra destaca tanto pola profusión de datos recollidos e sistematizados como pola nova forma de analizar o fenómeno urbano a través dun modelo explicativo do proceso de concentración económica e demográfica, con especial atención nos axentes urbanos, o que a convirte non só nunha obra referencial no caso vigués, senón dentro dos estudos urbanos galegos. En palabras de Lois(1992) é unha obra que "culmina" os estudos urbanos realizados até os anos 80. Esta obra supuxo un avance importante en cuanto a análise dos procesos urbanizadores da periferia, máis o enfoque, con raíz no campo da xeografía, deixa nun segundo plano aspectos relativos á forma urbana.

Neste sentido un dos handicaps principais que se detectan en todos estes principais estudos é a falta de cartografía histórica destas zonas periféricas, que permitan comprender a súa evolución morfolóxica. Os rexistros que se manexan sobre a forma urbana correspóndense con aquelas pezas planificadas, mentres que os procesos urbanizadores non planificados parecen ter quedado fóra dos rexistros planimétricos. Este estudo parte da hipótese da necesidade de dispoñer dunha cartografía detallada que permita compoñer unha imaxe máis nítida do proceso de transformación urbana a través da propia forma. É dicir o primeiro paso para comprender a evolución é transformar en visible o invisible, poñendo o foco de atención nos espazos periféricos e reconstruíndo a evolución da súa forma.

Os estudos máis recentes sobre as transformacións urbanas en Galiza parten da reflexión común de que "a urbanización de Galicia constitúe un fenómeno cada vez

máis evidente e, non obstante, non levou parella unha reflexión sobre os efectos reais que trouxeron consigo estos cambios" (Coord. Lois & Pino, 2015, p. 8). O recoñecemento desta realidade urbana, especialmente no que se coñece como Eixo Atlántico, trouxo aparellada unha reflexión sobre o fin da dicotomía rural-urbano e as novas formas de urbanización. Boa mostra disto é que, nos últimos anos, boa parte da literatura sobre os feitos urbanos en Galicia está centrada nos procesos de urbanización difusa. Por tanto, con esta nova vaga de estudos vaise producir un cambio nas grandes áreas temáticas, pois pasan de centrarse na dicotomía urbano-campo, a facelo agora, principalmente en dous grandes temas: a cidade compacta e a cidade difusa. O estudo destas dúas áreas, sen embargo, non comportou unha análise dialéctica entre ambos procesos. A maioría das investigación sobre a cidade difusa céntranse en describir o fenómeno naqueles lugares nos que ten a súa maior expresión, é dicir, aqueles espazos o suficientemente afastados do centro da cidade como para que o fenómeno se exprese de forma máis nidia e sen interferencias doutra clase de fenómenos. Outro aspecto importante é que as análises sobre o espazo difuso tenden a desenvolverse nunha escala territorial, que é na que se produce o fenómeno, na que se avalían as tendenzas xerais, pero non existen traballos específicos na área de estudo que analice as características específicas nesta área e a súa forma urbana resultante.

Igual que sucedía cos primeiros estudos a falta de cartografía histórica nas zonas que conforman a primeira coroa periférica ten dificultado unha comprensión máis pormenorizada sobre cómo se foi conformando esta paisaxe de baixa densidade. Con este traballo preténdese, en primeiro lugar dar resposta a este baleiro, mediante a reconstrución cartográfica da evolución, década a década, de toda a periferia a suroeste da cidade de Vigo. En segundo lugar, partindo desa cartografía, contribuír ás lagunas que existen en cuanto á análise da dimensión morfolóxica, xa que como reivindica Font(2003) esta permite reunir de forma sintética a realidade para así poder comprendela e transformala. Por tanto este proxecto quere contribuír a estudar e analizar a relación entre os procesos urbanizadores e a forma urbana resultante, que permita así achegar unha interpretación da realidade que pode contribuír a descubrir espazos e oportunidades para a transformación territorial futura.

1.2. OBXECTIVOS DO ESTUDO

O obxectivo xeral deste traballo é contruibuír a unha maior comprensión das diferentes lóxicas de crecemento e transformación da periferia urbana no sector suroeste de Vigo na súa condición física, é dicir, poñendo a énfase na forma urbana construída como dimensión sobre a que se coordina a información de diversas características (Kropf, 2017).

Outro dos obxectivos centrais deste proxecto é lograr comprender a interrelación entre as distintas etapas de crecemento e súa consecuencia no proceso de formación e transformación da forma urbana, de aí que esta investigación se centre nunha área periférica na que se teñen producido distintas fases de crecemento. Con todo, o alcance que pode ter un traballo destas características resulta insuficiente para abordar toda a área metropolitana de Vigo, polo que se optou por seleccionar unha área o suficientemente extensa como para responder ao obxetivo deste traballo, mais o

suficientemente próxima como para permitir levalo adiante co nivel de definición formulado.

Os obxectivos específicos deste traballo son os seguintes:

1. Analizar de forma diacrónica as transformacións urbanas de Vigo na súa área urbana suroeste a través do estudo da evolución da morfoloxía urbana, con énfase na observación e interpretación dos procesos xenerativos e dos patróns forma urbana, nun período de tempo comprendido dende 1940 ate 2019. Isto significa a reconstrución, descrición e interpretación cartográfica, a elaboración dunha estrutura de observación e a súa lectura interpretativa.

2. Analizar de forma sincrónica a forma urbana actual e a súa configuración, estudando para iso o tecido urbano e a infraestrutura e distinguindo as áreas morfolóxicas.

1.3. ÁMBITO DE ESTUDO.

O ámbito obxecto de análise é a área de crecemento urbano de Vigo cara ao suroeste. Seleccionouse unha área que comprende dende a cidade compacta ás zonas de crecemento por aglomeración, suburbanización e periurbanización, co fin de analizar a relación entre as diferentes lóxicas de urbanización, o seu desenvolvemento temporal e a forma urbana resultante. Mais do que estudar a forma concreta dunha destas fases interésanos coñecer a forma en que se coexisten e se relacionan entre si, que axuden a comprender mellor o collage de tramas superpostas.

Así se realizáramos unha sección dende o centro hacia a periferia a área seleccionada combina tramas tan variadas como: a extensión reticulada do centro urbano, varios polígonos de vivendas, procesos de colonización industrial das marxes fluviais, fenómenos de periurbanización litoral ou rexeneración de centro histórico, e todo, sobre unha malla rural tradicional. Unha realidade complexa que debe lerse no seu conxunto, é decir, analizando en qué medida e de qué forma cada un destes procesos condicionou ou interviu sobre as outras, entendendo a forma urbana como condicionante e condicionada.

1.4. METODOLOXÍA

1.4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.

O tipo de investigación realizada inscríbese no estudo de caso (Bruyne, Herman, & Schoutheete, 1991) (Yin, 2003), baseado no lugar, en concreto a área urbana suroeste da cidade de Vigo.

1.4.2. PROCESO DE RECOLLIDA DE INFORMACIÓN E TÉCNICAS

A recompilación de información realízouse unha vez definido o ámbito de estudo, pero non se circunscribe só a esa momento senón que é unha labor iterativa que acompaña todo o proceso de traballo, toda vez que o propio proceso de análise esixe de nova información adicional. Por tanto, resulta nun proceso continuo no que se requeriu das seguintes técnicas (Lessard- Hebert, Goyette, & Boutin ,1994):

1. Análise documental (Sain Georges & Digneffe, 1997).

    -Escritas. Literatura referente ao urbanismo, aspectos socioeconómicos relevantes e da historia da cidade. Hemerotecas dos xornais locais. Fontes escritas oficiais relativas a normativas legais.

    -Non escritas. Planeamento oficial, ortofotos, imáxenes satelitais, fotografías de arquivos.

    -Estatísticas. Bases estatísticas do INE e IGE

2. Observacións (Gil, 1995).

3. Fotografías (Bogdan & Biklen, 1994)

4. Notas de campo (Bogdan & Biklen, 1994). Descritivas e reflexivas como complemento da información recollida a través das outras técnicas. Serán empregadas ao longo de todo o proceso de investigación.

1.4.3. AVALIACIÓN DA INFORMACIÓN DISPOÑIBLE E ALCANCE DO ESTUDO

Unha vez definido o problema procedeuse á unha primeira fase de valoración da información dispoñible. No caso concreto da cartografía e as ortofotos, realizouse unha primeira avaliación sobre a calidade e resolución da información da que se dispuña. A partir de aí verificouse a integridade dos datos mediante a comparación de diferentes fontes, o nivel de precisión e a coherencia dos mesmos.

Unha vez examinada a calidade dos datos procedeuse a concretar o alcance deste proxecto en relación cos obxectivos específicos, a través da definición dos aspectos específicos da forma urbana que se investigan, o nivel de resolución que presenta o estudo e os marcos temporal e espacial (Kropf, 2017).

1.4.4. DEFINICIÓN DO MARCO TEMPORAL

O marco temporal defínese tendo en conta que a morfoloxía urbana actual é o resultado de diversos procesos de urbanización con lóxicas diferenciadas. De aí que en

primeiro lugar se procedese a unha análise previa das posibles etapas de urbanización que se distinguen na área, identificando a década de 1940 como o último momento dunha etapa que reflectía a dicotomía entre a urbanización tradicional agraria e a cidade compacta, a partir da cal inicia unha transformación das lóxicas de urbanización. De aí que o marco temporal da análise se definise dende o ano 1940 até a actualidade. Esta decisión tamén se viu reforzada polas dificultades á hora de acceder a unha cartografía detallada para os anos anteriores. Con esta elección, xa que logo, defínese un marco temporal amplo abondo para explicar as principais diferenzas que se observan na estrutura física actual.

Porén, considérase que existen pegadas, patróns e permanencias que abranguen un marco temporal máis amplo e que se remontan a épocas pasadas. Por iso, elabórase un capítulo previo para a observación do desenvolvemento da área de estudo dende a fundación dos asentamentos até o 1940. O feito de estudar unha zona periférica ao núcleo central implica contar con que esta zona teña ficado fóra de foco na maioría das cartografías históricas e nas investigacións sobre a historia do asentamento, polo que parecía pertinente encher esa lagoa mediante unha breve análise das transformacións que se inclúen no capítulo da contextualización. Aprovéitase esa contextualización, ademais, para obter a perspectiva desta zona en relación co seu propio territorio e mais co núcleo central da cidade. De aí que neste caso a área de análise acade unha escala maior.

Por tanto, defínense dous períodos temporais para analizar:

·Marco temporal central de 1940 até a actualidade, cun nivel de resolución elevado e que vai constituír o corpus da análise.

·Marco temporal complementario dende a prehistoria até o 1940, identificando as etapas máis importantes e observando o marco socio-económico, os patróns de asentamento xerais, os patróns de relación co marco natural, os aspectos relativos ao uso e control do territorio e a súa relación coas infraestruturas.

1.4.5. PROCESO DE RECOLLIDA DE INFORMACIÓN E TÉCNICAS

A recompilación de información realízase fundamentalmente unha vez definido o ámbito de estudo e os períodos de análise, pero non se circunscribe só a esa momento senón que é unha labor iterativa que acompaña todo o proceso de traballo, toda vez que o propio proceso de análise esixe de nova información adicional. Por tanto, resulta nun proceso continuo no que se require das seguintes técnicas (Lessard- Hebert, Goyette, & Boutin ,1994):

1. Análise documental (Sain Georges & Digneffe, 1997).

·**Escritas:** Literatura xeral referente a urbanismo, xeografía e arquitecturas, así como de temas ligados á contextualización socioeconómica. Documentos de hemeroteca de xornais. Memorias do planeamento urbanístico e normativas relacionadas.

En cuanto á revisión da literatura non oficial dividiuse en 3 grandes temáticas:
Un primeiro sobre a área urbana de estudo, un segundo de carácter teórico sobre os procesos de urbanización recentes e as transformacións do fenómeno urbano e un terceiro máis práctico sobre as distintas aproximacións ao seu estudo.

Do grupo relativo á análise do lugar, a maior parte dos estudos proveñen dende o mundo da xeografía e da historia. A dispoñibilidade de estudos que se centren no aspecto da forma urbana son máis reducidos. En cuanto ao marco temporal os estudos máis relevantes non recollen as décadas máis recentes, é dicir, que canto máis nos desprazamos pola liña temporal hacia a actualidade, menos información existe. Sucede ao contrario no relativo ao espacial, o feito de que a maioría de estudos se centren na expansión da cidade de Vigo, prestando atención só ao núcleo compacto en cada momento, fai con que a información relativa á área de estudo periférica apareza nos momentos en que a mancha da cidade compacta abranxe estas áreas, por tanto canto máis nos achegamos ao presente na liña temporal, máis información específica sobre a forma urbana destas áreas.

Para a selección da bibliografía tívose en conta as principais obras de referencia no estudo do lugar e do fenómeno urbano no contexto global e no contexto galego. Para aplicaicón práctica utilizouse como obra de referencia, pola súa condición práctica o libro *The Handbook of Urban Morphology de* Kropf (2017).

·**Non escritas**: Imaxes de satélite, ortofotos e vóos aereos. Planos de desenvolvemento urbanístico.

·**Estatísticas:** Bases estatísticas do INE e do IGE

2. Observacións (Gil, 1995).

· Fotografías (Bogdan & Biklen, 1994)
·Fotografías producidas pola autora.

1.4.6. Metodoloxía para a reconstrución da evolución da forma urbana

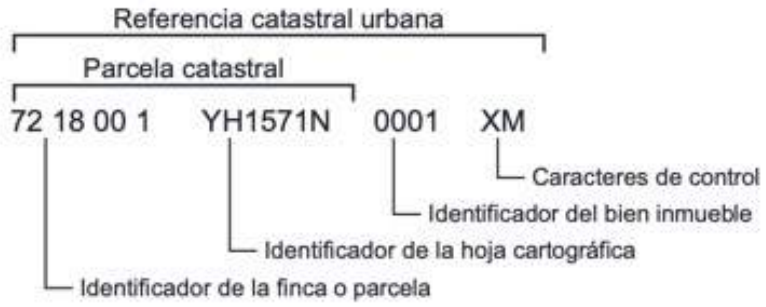
Para a reconstrucción da cartografía procedeuse en tres pasos: Primeiro a extracción dos datos catastrais, despois contrastouse a información de catastro con ortofotos e a partir desa comparativa procedeuse a corrixir edificación por edificación os datos erróneos. Unha das conclusión despois de realizado todo o proceso é que os datos de catastro, que son unha fonte cada vez máis empregada nos estudos urbanos, conteñen un marxe de erro moi elevado, o que os convirte nunha ferramenta importante xa que axuda a analizar tendencias, pero que debe terse en conta o elevado marxe de erro que contén.

A continuación detallamos con máis profundidade cada un dos pasos seguidos:

01 (esq)

Código de referencia catastral e táboa dos tipos de rexistro.

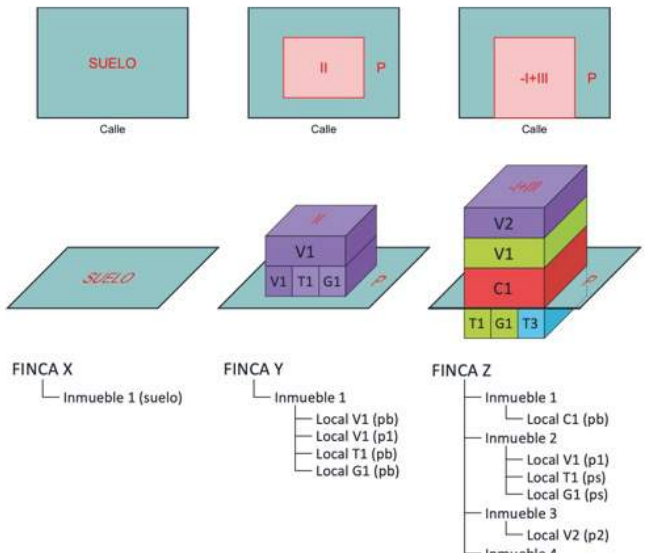
Fonte: Mora R.T, et al., 2015.



02 (der)

Esquema de relación dos datos catastrais.

Fonte: Mora R.T, et al., 2015.



1. Extracción dos datos catastrais

Para a datación das construcións empregouse como fonte base os datos catastrais que aporta a Sede Electrónica de Catastro. A pesar de que os datos catastrais conteñen información relevante para os estudos urbanos, esta non resulta nunha fonte de acceso habitual, polas dificultades técnicas para a extracción dos datos (Mora R.T, et al., 2015).

Os datos de Catastro están conformada por un conxunto de datos descritivos(alfanuméricos) e gráficos para cada unha das construcións, que a efectos catastrais son os edificios que se atopan permanentemente unidos ao solo, independentemente dos materiais empregados na súa construción e o uso ao que se destinen. Cada unha das referencias catastrais está integrada por vinte caracteres de tipo alfanumérico ordenadas da seguinte forma: Os catorce primeiros identifican a parcela catastral, os catro seguintes, os bens inmobles que contén, e os dous últimos son carácteres de control(-fig.01 (esq)).

Esta información catastral(sen datos protexidos) foi descargada na web da Dirección General del Catastro en formato .CAT. Mediante unha serie de follas de cálculo en excell realizouse unha extracción dos datos nun ficheiro. Seguindo o procedemento descrito por Mora R.T, et al. (2015) extráense 3 tipos de rexistro: un para a finca, outro para o ben inmoble e outro para a construción. Posteriormente asóciase a información vectorial catastral cos atributos obtidos nos distintos rexistros.

2. Verificar a fidelidade dos datos.

A pesar do interese que presenta a información catastral, hai que ter en conta que esta conta cun marxe de erro bastante elevada. De aí que estes non fosen asumidos como datos definitivos senón como unha información de base, a partir da cal continuar depurando a cartografía.

O obxectivo fundamental é extraer unha datación correcta do ano de construción para cada unha das edificacións. Con esa finalidade, unha vez extraída esa cartografía base de catastro procédese a dúas fases de traballo: unha primeira orientada a verificar a fiabilidade da datación elaborada por catastro, e unha segunda consistente na

corrección e adecuación dos datos.

Para a comprobación da integridade dos datos, tómase como referencia as distintas cartografías e ortofotos dispoñibles. Mediante o tratamento da información SIG selecciónanse os inmobles construídos para cada unha das datas de elaboración das ortofotos dispoñibles. E se van verificando a correspondencia entre a información do catastro e das imaxe ortofotográfica, inmoble por inmoble. Mediante esta comprobación, conclúese que existe unha marxe de erro bastante elevada.

A continuación detállanse as ortofotos e levantamentos utilizados para comparar a datación do ano de construcción do edificio de catastro coas imaxes:

1.Ortofoto voo americano serie A. 1946: IGN
2.Ortofoto CETFA. 1949: Arquivo do Reino de Galicia
3.Ortofoto voo americano serie B. 1956: IGN
4.Levantamento catastral LECAR. 1962: Concello de Vigo
5.Ortofoto pertencente ás memorias do PXOU. *Datamos en: 1971-1972: Plan Xeral SITUGA
6.Catastro de implantación. 1974: Delegación Provincial do Ministerio de Economía e Facenda
7.Ortofoto Interministerial 1973-1986. *Datamos en 1982
8.Ortofoto Nacional 1980-1986. *Datamos en 1985: IGN
9.Vóo Costas 1989-1991. (Só franxa litoral):IGN
10.Vuelo quinquenal 1998-2003. Error en el IGN! Los planos no se corresponden con el municipio de Vigo.
11.PNOA 2004: IGN
12.PNOA 2010:IGN
13.PNOA 2020:IGN

3. Correción dos datos de catastro

Procédese, así, á seguinte fase de corrección dos datos de catastro, mantendo a mesma lóxica de empregar as ortofotos como fonte fiable para a datación do ano de construción dos inmobles. A metodoloxía de traballo consiste na modificación da base de datos en SIG, mediante os seguintes pasos:

1.Creación de novos campos para cada unha das ortofotos dispoñibles.

2.No caso de que a data de construción do inmoble de catastro non se corresponda coa imaxe das ortofotos, márcase mediante un ‘1’ a ortofoto na que resulta visible o inmoble.

3.Aplícase novas regras de simboloxía das capas que, en primeiro lugar, identifique aqueles inmobles que foron modificados, e en segundo lugar, reemprace a data de construción de catastro polo ano da ortofoto máis antiga na que se ten constancia desa construción.

4.Tendo en conta que a avaliación da evolución elabórase por décadas, asóciase cada unha das ortofotos a unha das décadas de referencia, que quedan da seguinte forma:

Ortofoto voo americano serie A. 1946: IGN	1940-1949
Ortofoto voo americano serie B. 1956: IGN	1950-1959
Levantamento catastral LECAR. 1962: Concello de Vigo	1960-1969
Ortofoto pertencente ás memorias do PXOU. *Datamos en: 1971-1972: Plan Xeral SITUGA	1970-1979
Catastro de implantación. 1974: Delegación Provincial do Ministerio de Economía e Facenda	1970-1979
Ortofoto Interministerial 1973-1986. *Datamos en 1982	1980-1989
Ortofoto Nacional 1980-1986. *Datamos en 1985: IGN	1980-1989
Vóo Costas 1989-1991. (Só franxa litoral):IGN	1990-1999
PNOA 2004: IGN	2000-2009
PNOA 2010:IGN	2000-2009
PNOA 2020:IGN	2010-2019

O proceso de datación foi bidireccional, xa que os datos de catastro serviron para datar tamén o ano de realización das ortofotos que comprendían un período de tempo amplo.

4. Reconstrución do edificado que xa non existe.

Outro dos problemas dos datos obtidos mediante catastro é que non existen referencias para aqueles inmobles que existiron entre os anos 1940 e o 2019 pero que non chegaron ate á actualidade, pois só está rexistrados os inmobles presentes actualmete. Para cubrir esta eiva, créase unha nova capa complementaria da edificación, na que se debuxan os polígonos de todos aqueles inmobles que se detectan nas distintas ortofotos pero que xa non existen e, por tanto, non contan cun rexistro propio.

Para definir o período de existencia da edificación, establécese na base de datos, un campo específico para cada década. Posteriormente procédese a comprobar, inmoble por inmoble, a súa presenza ou non nas distintas ortofotos. No caso de que se comprobe a existencia desa edificación, rexístrase na táboa de datos. De forma que

teñamos a información da primeira ortofoto na que se detecta a edificación e a última na que se ten constancia, definíndo así un período bastante aproximado da presenza da edificación.

1.4.7. Os períodos da análise

A partir do marco temporal central de estudo escollido (1940-actualidade) defínense os períodos de análise en que se subdivide. Optouse por escoller unha secuencia temporal regular en décadas por tres motivos:

1. Permite obter un patrón regular na secuencia temporal permite a comparación entre fases mostrando tasas de cambio diferenciais entre as distintas etapas. De aí que se deriva como resultado da análise os patróns de cambio nos niveis x da forma urbana.

2. Para a reconstrución cartográfica contábamos cunha ortofoto para cada década, non a un ritmo fixo de dez anos, pero si permitía cotexar a información dispoñible de catastro coas ortofotos en cada un dos períodos para verificar a integridade dos datos e aportar un maior nivel de precisión e correción.

3. Os datos cuantitativos relevantes para a contextualización socioeconómica como o datos demográficos ou o censo de fogares realízanse nunha secuencia de décadas.

Por tanto decídese un patrón de décadas considerando tanto os resultados finais da análise comparativa como a regularidade dos datos e da información dispoñible.

1.4.7. Estrutura do traballo

A disertación preséntase en seis capítulos. No primeiro capítulo, introdución, abórdase a formulación da problemática e dos obxectivos do traballo. No segundo capítulo formúlase o marco teórico que sustenta a proposta, na que se aborda un estudo sobre as discusións contemporáneas sobre a cidade, especialmente sobre os procesos urbanizadores que se producen na periferia, e o estudo das distintas correntes do campo da Morfoloxía Urbana. No capítulo 3 abórdase a contextualización xeográfica do ámbito de estudo e a contextualización histórica. A partir de aí desenvólvense os capítulos de análise e conclusións. O cuarto capítulo adicado á análise distribúese en 9 puntos, un primeiro de análise da situación da forma urbana en 1940, como punto de situación, e os restantes oito puntos abordan a análise por década dende a dos 1940 até a actualidade. O capítulo quinto aborda a sistematización da análise feita co obxectivo de ordenar e sintentizar a información e os resultados para dar resposta á problemática formulada. O sexto capítulo está adicado ás conclusións e reflexión final.

Capítulo 2
Marco Teórico

2.1. Da cidade moderna á cidadde contemporánea

2.2. A transformación nos modos de crecemento urbanos

2.3. A expansión da cidade e a súa natureza transescalar. Entre o urbano e o territorial

2.4. Aclaración conceptual: urbanización de baixa densidade, dispersa ou difusa.

2.5. O estudo da forma urbana

2.6. The handdbook of Urban Morphology. Método de análise

2.1. DA CIDADE MODERNA Á CIDADE CONTEMPORÁNEA.

A cidade moderna e o xurdimento do urbanismo como disciplina.

Planificación urbana ou deseño urbano son diferentes termos empregados para tratar o deseño e a regulación dos espazos, da súa forma física e do seu uso, función e impacto (Hein, 2017). A intención de dotar o espazo urbano dunha certa lóxica remóntase ás cidades da antigüidade e está presente, séculos despois, nas cidades medievais que foron planeadas cando menos en canto á súa localización e existencia, así como no deseño arquitectónico de grandes pezas urbanas do período barroco (Hall, Hall & Tewdwr-Jones, 2019). De forma similar, a creación da paisaxe rural supón unha conciencia na planificación moito maior do que pode aparentar inicialmente, pois implica un axuste e, por tanto, unha intencionalidade, a partir das oportunidades e limitacións existentes. Hai, por tanto, toda unha xenealoxía de ideas que veñen de lonxe e de contextos diferentes, mais o despegue da planificación urbana como disciplina, tal e como a coñecemos hoxe, a maior parte da historiografía coincide en situala nos anos finais do século XIX (Benévolo, 1981; Hein, 2017).

Nese momento e, de xeito particular, no contexto anglosaxón, desencadéanse unha serie de discursos e estratexias en resposta aos problemas urbanos causados pola revolución industrial (Hall, 1996; Hein, 2017). O fío condutor das distintas estratexias é unha comprensión desta nova cultura urbanística como unha procura racional e moderna para atinxir a mellora social (Hein, 2017). Esta idea de modernización das cidades do século XIX pode acharse tamén dunha forma precaria nas orixes do movemento City Beautiful das cidades norteamericanas, ao expresaren cando unha vontade inicial de resolver a falta de servizos e equipamentos (Díaz & Monclús, 2017).

Porén, foi sen dúbida no contexto inglés de a cabalo entre os séculos XIX e XX que se formularon as propostas e ideas máis consistentes na procura de solucións alternativas aos problemas da cidade industrial. O concepto de cidade xardín enunciado por Ebener Howard en resposta á cidade victoriana,representa unha das ideas máis potentes formuladas nesta época, como unha tentativa de control do crecemento urbano baseado nos principios de contención e descentralización.

O modo en como foi difundido e traducido o concepto de cidade xardín, polo seu grande impacto internacional, permite comprobar dunha forma moi clara a relación que se produciu entre a expansión da industrialización e dos imperios coloniais e a difusión destas ideas e dos modelos de planificación. Ao mesmo tempo é importante recoñecer que existen diferenzas notables entre un lugar e outro na realización e concreción das ideas orixinais, xa que non sempre se corresponden coa idea inicial (Hall, 1996). Tamén os diferentes ritmos e formas de crecemento urbano de cada lugar, así como unha atención desigual con respecto á industria, á vivenda ou ao transporte, deu como resultado diverxencias substanciais entre as distintas tradicións urbanísticas nacionais (Díaz & Monclús, 2017).

Xa que logo é nas primeiras décadas do século XX que se produce un enraizamento do urbanismo como disciplina, e disto dan boa conta as numerosas revistas, congresos e concursos que se puxeron en marcha, xunto cunha diversificación de visións e tradicións acompañada dunha ampla variedade de denominacións e conceptos que varían segundo a localización xeográfica desde onde son enunciados. Entre estas visións e tradicións destacan a Städtebau alemá, o planning da cultura anglosaxona e o urbanisme/urbanismo/urbanistica da cultura latinoeuropea (Díaz & Monclús, 2017). A diferenza fundamental entre as de raíz anglosaxona e as da Europa latina radica en que o "Urban ou Town planning" anglosaxón parte dun paradigma social e reformista para abordar o control do crecemento urbano, mentres que a cultura do urbanismo moderno da Europa latina, máis vinculada á arquitectura, desenvolvía unha estratexia paralela de abordaxe do crecemento urbano e de mellora da forma urbana. De aí que esta última se centrase máis nas formas urbanas e nos aspectos técnicos da planificación do que en cuestións sociais e económicas (Monclús & Díez, 2017). En todo caso existe un punto de partida común da moderna disciplina urbanística arredor da "necesidade de identificar un conxunto de técnicas "modernas" que permitisen sistematizar e integrar as visións sectoriais na nova disciplina do Town Planning e na técnica do zoning" (Monclús & Díez, 2017, p. 45).

As últimas interpretacións da historiografía tenden a identificar a emerxencia do urbanismo funcionalista de posguerra non como unha etapa radicalmente nova, senón como un paso máis na progresiva imposición do proxecto modernizador cuxa expresión máis evidente foi a Carta de Atenas (Monclús & Díez, 2017). O proxecto funcionalista tiña como obxectivo establecer unha nova orde en canto ás densidades, á circulación, á estrutura parcelaria e aos equipamentos mediante unha zonificación radical (Vegara & de las Rivas, 2004). Os principios do urbanismo funcionalista estendéronse amplamente e dunha forma especial no contexto europeo de reconstrución de posguerra, aínda que con variantes culturais e disciplinares.

Entre as décadas de 50 e 60 a cidade configúrase como o centro da actividade económica fronte ao rural. A xeneralización das innovacións tecnolóxicas, nomeadamente a posesión e uso do vehículo privado, vai xogar un papel importante na explosión do espazo urbano. Os sistemas de mobilidade intraurbana e periurbana ensánchanse e multiplícanse ao tempo que determinadas actividades se descentralizan seguidas dun aumento da ocupación residencial. Esta expansión rápida deu lugar ao concepto moderno de "Área metropolitana" en que a cidade deixa de ser artefacto físico preciso e ben delimitado para converterse nunha realidade máis complexa (López 1993).

Fin do ciclo keynesiano-fordiano: Da cidade moderna á cidade contemporánea.

A crise económica dos anos 1970 puxo fin ao ciclo que se inicia despois da II Guerra Mundial e que baixo os paradigmas modernos consolidou no contexto europeo, en maior ou menor medida, a cidade fordista. Este novo ciclo vén marcado por cambios profundos nos modos de produción, pola globalización e internacionalización económica e as sucesivas innovacións tecnolóxicas dos sistemas de información e das infraestruturas que derivan nunha procura sistemática do aumento das velocidades

(Ascher, 1998). Todas estas transformacións van provocar entre os anos 1960 e 1980, dependendo do lugar, unha mudanza nas cidades europeas, que saen definitivamente da etapa da cidade moderna cara a unha nova etapa que Secchi (2004) cualifica de contemporánea. A cidade contemporánea supón para este autor unha ruptura respecto do período precedente, e non só unha simple evolución, e aliás opera como un anuncio e anticipo dunha cidade nova.

Esta nova cidade contemporánea está fortemente condicionada pola expansión das infraestruturas de transporte, que determinan unha maior e máis homoxénea accesibilidade física dos espazos metropolitanos. Os desprazamentos pendulares cunha lóxica centro-periferia da cidade fordista son paulatinamente sobrepasados por unha malla de relacións máis policéntrica, reforzada polos novos patróns de accesibilidade e localización metropolitana das infraestruturas e servizos. Por tanto, as infraestruturas pasan dunha función de soporte dos crecementos urbanos a condicionar unha tendencia centrífuga e estruturar unha organización territorial. Outro elemento fundamental cun impacto crecente son os avances nos sistemas de información e telemáticos, que veñen contribuíndo a unha progresiva deslocalización das actividades funcionais e a unha certa homoxeneización do espazo (Castells, 1985).

Unha das características máis significativas da cidade posfordista é a emerxencia dun novo modelo de crecemento urbano baixo formas de urbanización dispersa e polarizada. Estas formas de crecemento están en estreita relación coa expansión infraestruturas e con novos patróns de localización dunha serie de funcións que antes estaban reservada aos centros das cidade, polo que aumenta así o grao de complexidade da estrutura locacional (López 1993). Ao igual que noutros contextos, para o caso galego a dinámica de descentralización tamén se viu favorecida pola progresiva perda de solo e usos agrícolas e, por tanto, do seu papel na contención do crecemento, así como polos cambios nos axentes de produción do espazo residencial respecto da etapa anterior, o que influíu na transformación das tipoloxías de vivenda e na profunda desaceleración da residencia masiva.

Xa que logo, a cidade contemporánea distínguese por unha periferia fragmentada e difusa que perde o seu carácter monofuncional e torna máis complexa, híbrida e contraditoria. Mentres que as Áreas Metropolitanas concebidas baixo os parámetros da cidade moderna se fundamentaban na noción dun centro único que concentraba equipamentos, servizos e emprego, rodeado dun espazo dependente baixo unha forma complexa, compacta e contínua, a cidade contemporánea esténdese sen límite polo campo e explota os límites espaciais da cidade moderna, disolvendo a separación tradicional entre cidade e campo.

2.2.A TRANSFORMACIÓN NOS MODOS DE CRECEMENTO URBANO.

Os cambios experimentados dende a cidade preindustrial até as actuais formas de urbanización supuxeron unha transformación dos modos de crecemento. A partir da década de 1970 proliferaron os estudos descritivos destes fenómenos e as novas clasificacións e termos como o de "contraurbanización", proposto por Berry a propósito

das cidades norteamericanas, ou o de "rurbanisation" por Bauer e Roux para a nova realidade urbana europea (Capel, 2003).

Dentro do contexto europeo obsérvanse algúns trazos comúns que permiten identificar unha evolución compartida dos distintos modos de crecemento que se foron superpondo ao longo das últimas décadas. Así, para Nel·lo (1998) é posible identificar e clasificar estas formas de crecemento nas seguintes catro etapas:

1. Crecemento por agregación ou "mancha de aceite", sen solución de continuidade co espazo construído preexistente.
2. Crecemento por suburbanización mediante periferias metropolitanas, que tamén pode darse sen solución de continuidade respecto do espazo central.
3. Crecemento periurbano mediante a integración de antigos núcleos rurais nas dinámicas metropolitanas.
4. Rururbanización mediante a difusión de dinámicas metropolitanas nos antiguos espazos rurais. .

Portas (2012) elabora unha clasificación similar en canto á identificación das etapas, mais emprega unha terminoloxía que se centra sobre o paradigma de urbanidade que representa, distinguindo catro etapas características:

1. Urbanización mediante concentración, cuxa representación máis notable é o ensanche burgués.
2. Suburbanización mediante adición, exemplificado no periurbano popular.
3. Desurbanización, na que a formación urbanística se desliga e produce unha extensión entre urbes.
4. Reurbanización cunha formación en retícula caracterizada pola pluricentralidade.

Pódese concluír que a distinción destas fases de urbanización prodúcense de forma transversal no contexto europeo recente, aínda que con desfases temporais e graos de desenvolvemento diferenciados segundo as rexións concretas. Nunha análise específica do contexto galego, González (2015) establece un marco temporal para cada unha das catro etapas que distingue no proceso de urbanización recente en Galiza, que transitan dende a cidade compacta da industrialización até a cidade difusa da metropolitanización.

- A primeira etapa ocuparía todo o século XIX e caracterízase por un fenómeno urbano débil, consecuencia dunha pobre dinámica industrializadora no conxunto do país, pero no que a cidade de Vigo, polo seu papel portuario e pola súa falta de desenvolvemento previo, supón unha excepción. Deste xeito, a incipiente industrialización da cidade olívica traduciuse na urbanización mediante ensanche.

- A segunda etapa corresponde ao período que vai de 1900 a 1960, e nela identifícanse dúas formas de crecemento: unha regulada e compacta e outra non planificada e vencellada ás vías de comunicación.

- Unha terceira etapa, entre os anos 1960 e 1980, caracterízase pola construción de

periferias de vivenda masiva e, no caso concreto de Vigo, por unha incipiente difusión da urbanización polas parroquias periféricas.

- A cuarta etapa, que abrangue os últimos corenta anos até a actualidade, caracterízase por unha desconcentración do crecemento e unha difusión da urbanización a escala supramunicipal, e no caso de Vigo entrelázanse coa dinámica da metropolitanización.
A pesar de que os modelos de urbanización se presenten na clasificación de González (2015) como modelos cronoloxicamente sucesivos, cada un deles non se esgota no tempo nin establece un límite temporal fixo. Un exemplo disto é que no caso concreto de Vigo o proceso de urbanización difusa iníciase xa a partir dos anos 1970 na periferia máis inmediata. De aí que os distintos modelos de crecemento sirvan para comprender cal foi a estrutura espacial de crecemento dominante en cada unha das etapas, pero sen resultaren excluíntes.

2.3. A EXPANSIÓN DA CIDADE E A SÚA NATUREZA TRANSESCALAR. ENTRE O URBANO E O TERRITORIAL.

A cidade e os territorios posfordistas presentan algúns patróns comúns nos que se verifica unha tendencia centrífuga da cidade e a dispersión das actividades e fluxos, e que de forma sintética se expresa nunha "explosión da cidade". Atendendo a esta tendencia á extensión do elemento urbano e a unha maior integración entre a área urbana e o territorio aberto xorden os primeiros intentos de codificar estes novos territorios.

Nesa liña, os primeiros estudos maduran nos anos 1950 nos Estados Unidos como un intento por interpretar o novo contexto de evidente crecementos anárquicos e ilimitados das áreas periurbanas norteamericanas. Suscítase naquela altura unha reflexión sobre a crecente incapacidade para clasificar a cidade e a metrópole como realidades físicas ben diferenciadas respecto do campo. A mediados dos anos 1960 John Friedmann e John Miller (1965) acuñan o concepto *urban field* para referirse a unha nova escala da vida urbana que se extende máis alá dos centros metropolitanos mediante unha prolongación das formas de vida urbana nas periferias. O *urban field* designa un territorio que se organiza mediante un sistema de localizacións puntuais e de fluxos interconectados e que conforman, no seu conxunto, a nova unidade ecolóxica da sociedade americana postindustrial, anunciando así a superación da dicotomía clásica entre o urbano e o rural, cando menos dende un punto de vista sociolóxico e económico. A principal diferenza a respecto da concepción moderna das áreas metropolitanas é que estas se baseaban na noción dun centro único sobre o que se concentraban os equipamentos, os servizos e o emprego e se rodeaba dun espazo dependente. Porén, o concepto enunciado por John Friedmann e John Miller anuncia unha nova orde espacial emerxente que trascende as clásicas relacións de dominancia e dependencia.

No mesmo contexto norteamericano Jean Gottman acuñou o concepto de megalópole no ano 1961 para describir o corredor Boston-Washington. Reforzou así a toma de conciencia dunha nova dimensión policéntrica urbana, diferente do proceso

de conurbación por coalescencia acuñado por Patrick Geddes a principio de século (Capel, 2003). Xa nos anos 1970 xeralízase o concepto de rexión urbana referido a unha realidade urbana esencialmente policéntrica, na que se inclúen diversas cidades coas súas respectivas periferias. A idea de rexión urbana continúa identificando unha xerarquía interna do fenómeno urbano, pero define unha estrutura locacional cada vez máis complexa, como consecuencia da disgregación dunha serie de funcións que antes estaban reservadas ao centro metropolitano. Estas áreas, que aglutinan un número crecente de poboación, xa non se relacionan en termos de contigüidade, senón dunha contigüidade temporal que vén determinada pola rede de infraestruturas (López, 1993).

A aceleración do proceso expansivo da cidade posindustrial a partir dos anos 1970 e 1980 deu lugar a outras moitas clasificacións que reflicten as transformacións nas áreas periurbanas. *Outer city*, *technoburbs*, *edge cities*, *post suburbia* ou *postmetropolis* son algunhas das clasificacións máis recentes que dan conta da trascendencia dos cambios e da necesidade de renovar os códigos previos existentes para poder definir a nova estrutura urbana.

O estudo da difusión, dispersión e metropolitanización no contexto europeo

En moitas ocasións o desfase temporal que existiu entre os Estados Unidos e Europa en canto á emerxencia destes novos fenómenos urbanos e a consecuente aparición de estudos específicos tivo como resultado a importación de modelos interpretativos e de conceptos que non sempre se correspondían coa definición orixinal. Alén disto, dende a metade do século XX os estudosos e as institucións no contexto europeo centraron especialmente a atención nos ámbitos de crecemento xurdidos por agregación e suburbanización e nos tecidos compactos, descoidando os novos fenómenos de urbanización que se ían consolidando en paralelo. Mais a partir dos anos 1990, coincidindo coa aprobación en Italia da Ley 142/90 sobre as Áreas Metropolitanas, iníciase unha profunda investigación centrada nos novos fenómenos de crecemento en Europa, e nomeadamente en Italia, que vai esixir unha reformulación teórica profunda das dicotomías rural/cidade e centro/periferia (Giampino, 2010).

Este esforzo intelectual, con epicentro na escola da urbanística italiana, volve a mirada sobre a interpretación e definición do modelo emerxente de ocupación do territorio e de comprensión das distintas realidades territoriais. Dentro do amplo abano de temas que comprenden, interesa para o presente traballo os relativos á interpretación do fenómeno da urbanización difusa. Este vai ser un dos obxetos de estudo fundamentais desta nova vaga de intelectuais da urbanística europea, na procura de respostas ante un fenómeno crecente de forte presión antrópica, que nas últimas décadas mudou de forma sustancial o moisaico paisaxístico tradicional europeo, en favor dunha nova paisaxe densamente urbanizada, baixo unha tipoloxía dominante de residencia de baixa densidade, especialmente nas áreas periurbanas, nas franxas costeiras e nas zonas agrícolas (Giampino, 2010).

A cidade difusa de Indovina

Partindo da constatación de que as novas formas de organización dos asentamentos xa non poden ser analizadas como unha expansión da forma precedente, senón como un cambio de estado da condición urbana, Indovina (1990) vai acuñar un novo termo de "cidade difusa" para describir o territorio urbano emerxente na rexión italiana do Véneto. Este novo termo refire un proceso específico de cambio nos usos e na complexidade funcional das antigas áreas rurais urbanizadas e describe, polo tanto, un estadio diferente ao da urbanización difusa, como aclara Francesco Indovina nunha conversa Oriol Nel·lo:

> *"un tipo de organización espacial no que se atopan presentes e integrados todos os elementos constitutivos do que tradicionalmente consideramos cidade, mais sen dispor das características físicas de densidade, intensidade e falta de solución de continuidade propias da cidade tradicional" (Nel·lo, 2012, p. 55).*

A seguir, Indovina distingue tres fases no proceso de conformación da cidade difusa no caso do Véneto. A primeira, denominada "campo urbanizado", prodúcese entre os anos 1960 e 1970 ao se implantaren actividades industriais e aumentan os servizos nos núcleos urbanos. Implicou que moitas das persoas que vivían no campo pasasen a traballar en ámbitos e actividades urbanas sen deixaren de residir no mesmo lugar que anteriormente se caracterizaba como rural. Esta etapa evolucionou para unha segunda que o autor refire como de tránsito do campo urbanizado cara á urbanización difusa. Nela prodúcese unha descentralización da residencia de persoas que até entón vivían e traballaban no ámbito urbano. Finalmente, a última etapa consiste no tránsito da urbanización difusa cara a cidade difusa e resulta da aparición de hábitos de vida e patróns de consumo urbano por parte da poboación que se foi desprazando ao campo urbanizado. Desta forma proliferaron os servizos, apareceron novos distritos industriais e modifícáronse os patróns de mobilidade (Indovina, 1990).

O concepto de cidade difusa xorde dun enfoque no que a morfoloxía fica nun segundo plano e cobra centralidade a análise dos fenómenos sociais que acompañan o proceso e definen os trazos determinantes. Así, a teoría de Indovina acompáñase dunha análise das motivacións sociais causantes do proceso dende un plano sociolóxico e cultural. O autor recoñece que existe un contexto socioeconómico de fondo que opera, mais pon o foco no peso que ten no proceso de urbanización a componente individual, voluntaria e autoorganizativa que o diferencia de procesos de urbanización difusa planificada. A repetición e reprodución destas accións individuais ten a súa explicación, por unha banda, en cuestións de carácter ideolóxico nos que a tipoloxía residencial representa e permite unha determinada forma de vida e, por outra, nas condicións materiais polas cales esa mesma tipoloxía de vivenda e esa forma de vida, no centro das cidades atópase restrinxida ás rendas máis privilexiadas. No estudo sobre estas causas profundas do fenómeno, o urbanista italiano detecta a conformación dun novo ideario e dunha falsa conciencia de preferencia polo campo que se xustifica con ideas de carácter ambientalista e encobre a raíz económica subxacente do prezo diferencial das rendas, o que motiva realmente o desprazamento e os novos asentamentos.

A cidade difusa no sur de Europa: tema central.

A mediados dos 1990 o termo de "cidade difusa" foi amplamente difundido en medios académicos. As reflexións de Indovina e os seus colaboradores foron empregadas para explicar situacións similares e o seu converteuse nun traballo referencial, especialmente no contexto do sur europeo. Con todo, estas achegas teñen unha compoñente metafórica que as distancia doutras lecturas que parten dunha aproximación máis estrutural sobre a dimensión morfolóxica e ás que, porén, complementan. Dentro deste segundo grupo de investigacións, producidas igualmente no contexto italiano, destacan os estudos de Bernardo Secchi sobre as transformacións do hábitat urbano europeo e o seu estudo específico tamén centrado na rexión do Véneto. Por súa vez, as investigacións de Stefano Boeri, Arturo Lanzani e Edoardo Marini sobre a rexión metropolitana de Milán (Clementi, Dematteis & Palermo, 1996) conclúen que a ausencia dunha estratexia xeral de desenvolvemento territorial favoreceu o proceso de dexeneración dos sectores económico, cultural e social.

Estes distintos enfoques nos traballos e investigacións da primeira metade dos anos 1990 supoñen un esforzo común de comprensión da cidade e territorio postindustrial que se estendería por outras escolas do sur europeo. Resultan especialmente relevantes as achegas das escolas catalá e portuguesa, a primeira cunha atención especial sobre a rexión urbana de Barcelona e a segunda co destacado contributo de Nuno Portas sobre o Medio Ave. Ese esforzo común na investigación de cadanseu contexto específico confluíu na investigación conxunta *La explosión de la ciudad* (Font (Coord.), 2007) e nunha colaboración dilatada no tempo entre os intelectuais catalás e portugueses.

Estas primeiras investigacións comparten, así mesmo, unha mirada preferente sobre unha forma específica de organización territorial dispersa de ámbito metropolitano. Un bo exemplo disto é a vinculación teórica que elabora Francesco Indovina entre o fenómeno da difusión e a análise dos trazos de integración e interdependencia territorial metropolitana, da que resulta a noción de "arquipélago metropolitano".

A morfoxénese da rexión urbana de Barcelona.

No contexto catalán destaca o traballo de Font, LLop e Vilanova (1999) sobre a construción do territorio metropolitano da rexión urbana de Barcelona. Este proxecto está vinculado aos estudos de raíz morfoloxista, de aí que aposte por unha aproximación morfoxenética ao fenómeno urbano, que pon a énfase na descrición das transformacións na súa condición física. A investigación comeza elaborando un percorrido histórico pormenorizado sobre o crecemento e a evolución da urbanización na rexión metropolitana que conclúe identificando 3 lóxicas estruturais de crecemento: por agregación, por dispersión e de polarización reticular. A continuación pasa a describir as formas do territorio metropolitano a partir da interrelación de tres categorías distintas: os territorios morfolóxicos, que resultan da caracterización de partes homoxéneas interrelacionadas en maior ou menor grao; os espazos de articulación morfolóxica, que funcionan como espazos de relación e de sutura dos tecidos; os espazos incertos, que son aqueles espazos marxinais ou difíciles de adscribir polo

seu uso ou rol urbano, pero que se presentan como espazos de oportunidade para a articulación dos tecidos. (Font, LLop & Vilanova, 1999).

Resulta de especial interese o desenvolvemento do concepto de territorios morfolóxicos a partir da exploración e interpretación da heteroxeneidade morfolóxica da rexión metropolitana, pois acolle un amplo abano de unidades territoriais que van dende os tecidos urbanos compactos aos de débil urbanización esparexida ou de implantación insular. Este concepto permite, así, resolver unha taxonomía común que vai da cidade compacta aos procesos de urbanización da cidade contemporánea e que se subdividen en tres tipos: ambientes urbanos, paisaxes de baixa densidade e escenarios en rede. Cada un destes tipos aparece á súa vez subdividido en distintos tipos de elementos e de morfoloxías características. No relativo ás paisaxes de baixa densidade van distinguir dúas morfoloxías características a partir da descrición e identificación de patróns morfolóxicos (Font, LLop & Vilanova, 1999): unha primeira de morfoloxías desagregadas cunha forma arbórea ou en paquete, e cunha lóxica de perificación; unha segunda, de asentamentos dispersos mediante a ocupación individualizada de territorio rústico, na que se detecta unha roturación da continuidade do territorio e a ghetización da forma arquitectónica. Evidénciase, pois, neste traballo un intento importante de renovar a descrición da forma metropolitana de Barcelona incluíndo as novas morfoloxías de baixa densidade, e lánzase un convite no capítulo final para reorientar o proxecto metropolitano tras unha avaliación crítica das limitacións que tivo o planeamento para analizar, interpretar e intervir sobre estes novos procesos.

2.4. ACLARACIÓN CONCEPTUAL: URBANIZACIÓN DE BAIXA DENSIDADE, DISPERSA OU DIFUSA.

Da lectura da produción teórica da primeira xeración de investigacións relacionadas coa interpretación e definición do continum urbano disperso detéctase unha certa confusión interpretativa (Font, 2007). Esta vén, en parte, provocada pola produción elevada de novo léxico que, en máis dunha ocasión, alude a unha mesma fenomenoloxía, o cal non deixa de ser resultado tamén de distintos enfoques que privilexían en diferente grao os aspectos funcionais ou os formais. E tendo en conta que dende o punto de vista formal este é un fenómeno cunha natureza morfolóxica híbrida, dificúltase aínda máis a súa lexibilidade. Giampino (2010) recoñece tamén unha dificultade engadida á hora de clarificar conceptos como o da urbanización dispersa pola súa propia natureza polisémica, xa que remite para modelos territoriais diferentes ao tempo que serve no imaxinario colectivo para expresar xuízos estéticos ou para refererirse a determinadas tipoloxías residenciais. Así mesmo, cómpre ter en conta que estes son espazos que frecuentemente se sitúan en áreas fronteirizas, en termos espaciais e administrativos, o que contribúe a que acaden un nivel elevado de indeterminación. Por último, a falta de liñas normativas ao respecto non colaborou coa resolución da confusión terminolóxica existente. Ante esta contrastada confusión terminolóxica evidénciase a necesidade de abordar algúns termos chave para unha maior clarificación conceptual (Giampino, 2010).

Existe diversa literatura recente que aborda dunha forma específica e sistemática a distinción entre os termos, a menudo confundidos, de urbanización de baixa den-

sidade, difusión e dispersión. Se ben existen algúns puntos de diverxencia sobre a taxonomía e a caracterización, aprécianse tamén algúns rasgos comúns.

É unha reflexión amplamente compartida que estes tres conceptos remiten a ideas diferenciadas, mais existen diferentes enfoques sobre a relación que se establece entre eles. Así, para Giampino (2010) a urbanización de baixa densidade é o produto de dous fenómenos distintos, interdependentes e simultáneos: a dispersión e a difusión. Porén, para Font (2007) estes tres conceptos non gardan relación, xa que para este autor a dispersión e a difusión poden aparecer igualmente en condicións de alta densidade e, por tanto, estes tres conceptos teñen unha natureza diferencial xa que serven para referirse a tres características específicas e independentes.

Profundando nesta idea, para Font (2007) a característica da densidade alude exclusivamente a aqueles asentamentos cun peso poboacional, de vivendas ou de teito que, en relación coa súa superficie, está por debaixo da media de situacións análogas. En canto á diferenza entre os conceptos dispersión e difusión, Antonio Font diferencia a dispersión como unha condición topolóxica que se presenta cando existe unha estrutura espacial discontinua e que se avalía mediante a análise da posición relativa dos asentamentos, fragmentos ou elementos individuais entre si. Como pode comprobarse, dende esta perspectiva a baixa densidade non ter por que estar asociada á dispersión, xa que pode haber edificios en altura dispersos que ao mesmo tempo presenten unha alta densidade. Nun sentido distinto, a difusión refire á extensión de certos valores e características urbanas, isto é, remite a unha condición ou transmisión do urbano. Coma no caso anterior, tampouco existe unha relación unívoca entre a difusión e a baixa densidade, nin tampouco entre a difusión e a dispersión. Por tanto densidade, difusión e dispersión son para Antonio Font características específicas de natureza diversa que suscitan problemáticas diferentes.

Dende a perspectiva de Giampino (2010), dentro do contexto europeo as urbanizacións de baixa densidade son sempre resultado dos fenómenos diferenciados de difusión e dispersión. En canto á distinción entre os conceptos de difusión e dispersión Giampino (2010) observa que dende o punto de vista morfo-tipolóxico existen outros elementos comúns para alén da baixa densidade, como a fragmentación e especialización do espazo e a heteroxeneidade dos elementos que a constitúen, e sitúa a diferenza fundamentalmente no proceso de conformación. Así a difusión pode ser considerada como un modelo fisiolóxico por canto é o produto dos cambios económicos e das innovacións tecnolóxicas e de mobilidade, cunha tendencia á integración entre as partes e á evolución da metropolización do territorio. Por súa vez a dispersión pode considerarse un fenómeno patolóxico en tanto que as dinámicas xeradoras non teñen racionalidade colectiva nin presentan un deseño coherente, e cuxa tendencia é a de non producir formas de urbanidade. Con todo a autora identifica catro tipoloxías de dispersión considerando as súas características morfolóxicas e funcionais: suburbio residencial diseminado, periferia de franxa, distritos económicos e usos mixtos.

Dunha forma diferente, para Portas (2012) os conceptos de difusión e dispersión xorden en oposición á idea de compacidade, mais en canto á disgregación entre ambos conceptos emprega unha caracterización similar aos anteriores. Por unha banda, define a dispersión como un crecemento de carácter aleatorio que se dá tanto en novas

urbanizacións como na condensación de núcleos. Por outra banda, o termo difusión relaciónase co espallamento da vida e das construcións urbanas, empregando como base o soporte físico rural ou aproveitando a proximidade a instalacións de traballo deslocalizadas ou reformadas. Trátase dun fenómeno non estritamente contemporáneo, na medida en que se atopan outros exemplos nas cidades modernas. Afondando nesta liña de Portas e achegando o debate ao contexto galego, para Dalda, Docampo & Harguindey (2006) o difuso refírese a un ámbito propio de alongamento e prolongación da cidade nucleada que se produce sobre a extensión das redes e que se sitúa nun gradiente morfolóxico e topolóxico entre a cidade compacta e a dispersión. Pola contra os ámbitos de urbanización dispersa son descritos como resultado dunha lóxica de implantación violenta en relación á coherencia dun determinado sistema territorial.

En conclusión, parece existir un certo consenso sobre a necesaria distinción entre o difuso e o disperso. Non tanto así, en cuanto a cómo se relacionan os conceptos entre si e coa condición de baixa densidade, xa que uns entenden a densidade como unha característica diferenciada mentres que, para outros, esta é consustancial aos outros dous procesos. Tamén se atopan ideas compartidas sobre algúns dos trazos que definen estes dous fenómenos que permiten concluír algunhas consideracións básicas. En primeiro lugar que a dispersión remite a unha estrutura discontinua, sen coherencia interna nin respecto ao sistema territorial nin entre as partes, resultando naquilo que algúns autores califican como aleatorio ou carente de racionalidade colectiva. En segundo lugar o difuso atópase ligado á expansión do contido urbano e ten tendencia á integración, tanto entre as partes como en relación co soporte físico territorial. Por último, existen tamén puntos en común entre os diferentes autores sobre os alarmantes problemas asociados á dispersión, mentres que perante o fenómeno da difusión localizan maiores virtualidades ou oportunidades.

2.5. O ESTUDO DA FORMA URBANA

O fenómeno urbano é un campo de estudo extremadamente interdisciplinar no que participan xeógrafos, urbanistas, arquitectos, sociólogos, economistas e historiadores, entre outros. Dentro das múltiples miradas volcadas sobre este fenómeno existe un campo específico que se centra no estudo da forma urbana en canto realidade física, denominada morfoloxía urbana. Esta non pode ser considerada unha disciplina en si mesma, mais unha especialidade na que converxen distintas disciplinas que versan sobre o entorno construído (Kropf, 2017).

Oliveira (2016) define a morfoloxía urbana como o estudo das formas urbanas e dos axentes e procesos responsables da súa transformación. Por tanto é unha especialidade que abarca a comprensión da complexidade do obxecto físico, do artefacto cultural e do propio fenómeno, elaborando para iso toda unha serie de conceptos e ferramentas que permitan articular diferentes aspectos e elementos da forma urbana entre si e na súa relación cos axentes que as crean e transforman. O obxectivo da especialidade é o de acadar un coñecemento profundo e individualizado sobre a forma urbana específica e a expresión cultural concreta, así como o de atopar elementos comúns e regularidades nos procesos.

A consolidación da morfoloxía urbana en canto eido de coñecemento é notable nas últimas décadas, especialmente a partir da fundación en 1994 do International Seminar on Urban Form (ISUF), ao que logo se sumarían as múltiples organizacións rexionais asociadas a este. Porén a morfoloxía urbana en canto obxecto de estudo ten unha historia dilatada no tempo, na que tamén se teñen consolidaron e evolucionaron distintas aproximacións.

Existen diferentes traballos publicados sobre as variadas tradicións que alimentaron a construción da especialidade (Conzen, 1978; Vilagrasa, 1991; Moudon, 1997; Oliveira, 2016 e 2018) cuestión que se escapa do ámbito deste traballo, pero de forma sintética preséntanse algunhas das achegas máis influentes, distinguindo unha primeira etapa na que se analizan os traballos pioneiros no campo do pensamento xeográfico da forma urbana e unha segunda coas distintas aproximacións modernas que fundamentan a morfoloxía urbana actual.

Os primeiros estudos europeos

O concepto de **morfoloxía urbana** é debedor do estudo da morfoloxía da paisaxe natural e cultural e afunde as súas raíces, por tanto, no cambio do século XIX ao XX. A partir de aí diferentes autores da escola xermana, entre os que destaca Otto Schlüter, levan a cabo investigacións en diversas cidades baseándose na análise do sitio e da evolución do plano. Os primeiros pasos da morfoloxía urbana van estar marcados por un estudo moi descritivista da forma urbana.

Alén da escola alemá tamén van ter un peso significativo as achegas das escolas francesa e anglosaxona. A escola francesa é iniciada nos anos 1910 por R. Blanchard (Bielza, 2011) e parte, igual que a alemá, dunha concepción pasaxística da forma urbana, nomeadamente da idea de que a forma é o resultado do condicionamento natural do emprazamento primitivo e da súa evolución histórica. É por iso que a escola francesa distingue un esquema de estudo básico composto polas categorías de situación, emprazamento, xénese histórico-urbana, funcións e morfoloxía. En termos xerais, os contributos desta escola consisten na procura dun método de tipificación das formas urbanas segundo as clasificación do plano, como acontece na obra de P. Lavedan, ou asociando este ás funcións da cidade e o seu emprazamento, como na obra de G. Chabot. O resultado foron diferentes clasificacións sobre o tipo de plano nos estudos de Tricart, Derruau, Beaujeu-Garnier &Chabot. (Bielza, 2011)

Por súa vez, a escola anglosaxona clásica, na que destacan os escritos de Taylor, tamén se centrou en identificar morfoloxía urbana con tipoloxía de planos, se ben que outorgándolle un papel máis preponderante ao medio físico e á súa capacidade de influencia na forma.

Concepto moderno de Morfoloxía Urbana

A falta dunha análise xenética da forma urbana e da tridimensionalidade do entorno construído implicaron carencias na comprensión de aspectos fundamentais e, con-

secuentemente, unha visión reducionista. De aí que este enfoque clásico sufra unha forte revisión a partir da segunda metade do século XX, tanto pola renovación do pensamento dentro da disciplina da arquitectura como dende a xeografía. Das diferentes taxonomías para describir as correntes fundamentais tomarase a empregada por Kropf (2017) na que distingue 4 aproximacións diferentes dentro da Morfoloxía Urbana que se corresponden con enfoques, ferramentas e métodos ben diferenciados, e mesmo con desenvolvementos rexionais específicos. Así distingue as seguintes catro aproximacións: morfotipolóxica e configuracional, que proveñen da disciplina da arquitectura; histórico-xeográfica e analítica espacial, provenientes do ámbito da xeografía. Identifícanse ademais outras tres aproximacións (paisaxe urbana, urbanismo ecolóxico e linguaxe de patróns) que non son estritamente morfolóxicas, pero que pola súa abordaxe en detalle de temas relacionados resultan unha achega importante e complementaria.

As distintas aproximacións ao estudo da forma urbana

Aproximación histórico-xeográfica

Este enfoque xorde da necesidade de explicar a diversidade de lugares, dunha forma renovada con respecto a como o fixera Humboldt no s. XIX, mediante a análise sistemática dos seus elementos constituíntes e da súa transformación no tempo, procurando desta forma explicar as estruturas xeográficas, os patróns e o carácter do asentamento urbano.

Esta aproximación desenvólvese a partir do enfoque clásico anglosaxón e dos primeiros traballos iniciados por Fritz, Schlüter, Raztel, Hassinger, Geisler ou Bobek, entre outros, mais a formulación máis elaborada e moderna da aproximación histórico-xeográfica sobre a morfoloxía urbana é a que establece o alemán, exiliado en Inglaterra, Michael Robert Günter Conzen nos anos 1960, ao establecer algunhas das bases definitorias da actual morfoloxía urbana (Oliveira, 2016). Do seu traballo destaca a procura dun método de aproximación xenética, así como a definición dos elementos básicos, que resolve coa súa división tripartita da paisaxe urbana (Whitehand, 2013) en plano da cidade, tipos edificatorios e usos do solo.

Á súa vez, o plano da cidade é definido por Conzen (1960) como a organización topográfica dunha área construída a través de 3 elementos e das súas formas de agregación: o viario, a proxección en planta da edificación e o parcelario. Precisamente este último vai ser unha das súas achegas máis relevantes, pois a parcela vai pasar a ser asumida asemade como célula base da formación da cidade medieval europea e escala de análise. Deste xeito, consolídanse algúns dos temas fundamentais: o plano, o parcelario, a edificación e a imaxe urbana como percepción e paisaxe, así como unha forma específica de análise consistente na secuencia cronolóxica de plans e a distinción sistemática da xerarquía dos elementos do plan.

Outra achega relevante de Conzen foi o desenvolvemento ou profundización de conceptos relativos ao proceso de desenvolvemento urbano, especialmente os de cintura periférica (que permite recoñecer as discontinuidades no proceso de crecemento urbano), o de rexións morfolóxicas (que resultan de identificar as áreas morfolóxi-

camente homoxéneas) e o ciclo da parcela burguesa (no que detecta un patrón de implantación de edificios na parcela asociado aos ciclos de desenvolvemento).

Despois dos anos 1960 o pensamento de Conzen vai ser retomado no contexto anglosaxón polo Urban Morphology Research Group, no que destaca o traballo de Whitehand (2013) á hora de reactualizar o marco teórico.

Aproximación morfo-tipolóxica

Os primeiros estudos do sitio e do plano da cidade, entendidos como simples descricións, resultaron insuficientes segundo a cidade e o seu plano se foron volvendo cada vez máis complexos. Noutra orde de cousas, a reconstrución de posguerra mediante novas formas e tipos construtivos convida ao debate e á reflexión sobre a complexidade urbana e a relación co pasado. Nese contexto, e de forma paralela ao desenvolvemento das teorías de Conzen, xorden en Italia as bases da aproximación morfotipolóxica a finais dos anos 1950 a grazas a Saverio Muratori e á súa obra fundamental *Studi per una operante storia urbana di Venezia* (Muratori, 1959), na que establece unha serie de conceptos chave: tipo, tecido urbano, organismo e historia operativa. Segundo a teoría de Muratori o tipo edificatorio está en relación coa súa aplicación no tecido urbano, ao tempo que este só pode ser identificado dentro do contexto do organismo urbano, conformando así unha estrutura xerarquizada multinivel da forma urbana. Estes elementos, á súa vez, están en relación coa súa dimensión histórica, en tanto que parte dunha construción en permanente transformación (Oliveira, 2018).

A produción intelectual de Saverio Muratori tece unha forte relación entre a historia e a forma urbana. Xa nos seus primeiros artigos se atopa unha concepción da cidade como organismo vivo e obra de arte colectiva. Esta concepción inspirará temas recorrentes na súa obra, como a necesidade de os novos edificios procuraren unha continuidade coa cultura edificatoria do lugar ou a tarefa de comprender os valores inherentes ás diferentes fases de formación urbana, incluíndo a implicación e influencia de novas intervencións (Cataldi, Maffei & Vaccaro, 2014). Mais a comprensión histórica de Muratori é singular, pois procura afastarse das visións que reducen o seu estudo a unha análise sobre as condicións de oportunidade para cada período. Pola contra, centra a atención sobre os mecanismos a través dos que se constitúen as diferentes épocas históricas; concluíndo que estas son fases de refundación intencionada na que os suxeitos reclaman a súa autoría e autolexitimación, ao tempo que procuran a transformación selectiva sobre o existente. A forma urbana é investigada así como un proceso interminable de transformación vista como "antropoloxía territorial" que procura acadar unha visión orgánica e unitaria dos fenómenos de asentamento (Oliveira, 2016).

A produción de Muratori está vencellada a unha ampla equipa de profesores e colaboradores que posteriormente continúan traballando a partir destas ideas. Destaca especialmente o traballo realizado por Gianfranco Caniggia (Cataldi, Maffei & Vaccaro, 2014) por unha banda na sintetización e difusión do pensamento do propio Muratori e, por outra, polo seu contributo sobre o concepto "edificado básico" enten-

dido como matriz formativa dos edificios especializados. Nas últimas décadas segue existindo unha escola que continúa traballando a partir do legado de Muratori, con Maffei e Cataldi á cabeza, que destaca polos seus estudos sobre o "proceso tipolóxico" entendido como unha derivación, un proceso de evolución cultural en que todas as formas son derivadas da experiencia e interpretación das formas previas; un proceso recursivo sobre o que os diferentes procesos locais actúan xerando unha diversificación das formas locais.

Xa que logo, o traballo de Muratori establece unha nova mirada que abrangue a escala da parcela, centrada no tipo edificatorio e nos aspectos que o forman mediante o exame detallado da estrutura e o proceso histórico de formación, co obxectivo de obter unha comprensión do entorno construído como contextualización para o desenvolvemento.

Aproximación configuracional

A aproximación configuracional provén de enfoques matemáticos e cuantitativos que se desenvolven no campo da arquitectura a partir dos anos 1960, especialmente no mundo anglosaxón. As distintas liñas de investigación comparten unha vontade de descompoñer a complexidade e as características da cidade. Para iso procuran comprender os atributos topolóxicos dun complexo e das entidades entre si, observando como as distintas configuracións espaciais afectan aos usos do entorno construído e dos edificios. Esta aproximación ten unha vocación de establecer hipóteses e simulacións de propostas e intervencións a través de técnicas non discursivas (Kropf 2017).

Aproximación analítica

Proveniente da disciplina da xeografía, comparte coa aproximación configuracional anterior o emprego maioritario de métodos cuantitativos, para o que se bota man de distintos modelos matemáticos como o principio de entropía, os modelos fractais e de grafos ou os modelos de axentes. Este enfoque proponse estudar a cidade como se fose un sistema con relacións dinámicas, iterativas e recíprocas entre a forma física e as interaccións espaciais da actividade humana, tanto sociais como económicas. O obxectivo é descubrir os principios que subxacen nas dinámicas do sistema e relacionalos entre si para obter unha imaxe máis comprensiva. (Kropf 2017)

Aproximacións complementarias: paisaxe urbana, urbanismo ecolóxico e linguaxe de patróns

Outros contributos complementarios e fundamentais para comprender o corpus teórico no estudo da forma urbana son os proporcionados dende os ámbitos de estudo da imaxe da cidade e da paisaxe urbana, da ecoloxía urbana e mais das novas metodoloxías que se derivan da utilización dos Sistemas de Información Xeográfica.

O estudo da cidade como paisaxe introduce o elemento subxectivo da percepción do medio construído como experiencia directa dende o propio territorio, xunto coa

idea de movemento ligado a ela. Esta corrente desenvólvese especialmente a partir dos anos 70 como resposta ao urbanismo e o planeamento da primeira metade do século XX.

Especialmente relevantes resultan as aproximacións visuais ao Townscape, con traballos como os de Gordon Cullen (1961) que, a partir da análise dos elementos que compoñen a escena urbana, pretendía a súa manipulación e dramatización para conseguir un impacto nas emocións dos usuarios.
Nesta mesma liña de pensamento, aínda que dende unha posición psicoloxicista, destaca o traballo de Lynch (2010) en *La imagen de la ciudad*, no que se explora o aspecto visual a través dos deseños da paisaxe urbana que ten na mente o cidadán. A través desta exploración Lynch identifica cinco categorías comúns: sendas, bordes, barrios, nodos e fitos. Esta clasificación permítelle articular, mediante un patrón común, un conxunto de imaxes da cidade que se superpoñen e interrelacionan ofrecendo unha imaxe cambiante e múltiple en función da escala de superficie que se tratar, do punto de vista do observador e dos factores que interveñen na interpretación. Posteriormente, as súas indagacións amplíanse a conceptos como o de sentido de lugar, asociado a ambientes socialmente satisfactorios, e a cuestións como o papel que xogan os técnicos de planeamento para acadalo.

Estas aproximación a un urbanismo paisaxístico tiveron unha relevancia importante, mais deixaban de lado aspectos medioambentais nun momento de crecente sensibilidade pola sostenibilidade, especialmente a partir da crise do petróleo. De aí que dende os anos 1970, como sinala Monclús (2017), vaia consolidándose un paradigma paisaxístico-ambiental a través do urbanismo ecolóxico, que bebe da tradición do organicismo e do rexionalismo ecolóxico de Patrick Geddes ou Lewis Mumford, renovada substacialmente na obra de Ian McHarg. Progresivamente estas dúas aproximacións, o paradigma ecolóxico e mais a tradición paisaxística, van converxer nun novo urbanismo paisaxístico. Este campo introduce na Morfoloxía Urbana o estudo de novos tipos de interacións no ámbito urbano, con especial atención ao rol que cumpre a vexetación. Por súa vez, a Morfoloxía Urbana ten colaborado con ese campo con novos conceptos como o de "fragmentos ecolóxicos" (Kropf, 2017).

Aínda unha outra achega relevante para a actual Morfoloxía Urbana é o estudo de patróns. O traballo de Alexander (1981) formula un novo método que consiste na sistematización das entidades da cidade e dos edificios como patróns que sirvan para construír unha imaxe sinxela da cidade co menor número de elementos posible. Á súa vez cada unha destas entidades están interligadas, pois relaciónanse con outros membros da mesma clase de estruturas físicas e son resultado dun proceso xenerativo mediante procesos combinatorios que manteñen a similitude na estrutura de conxunto e na forma en que operan, establecendo o que Alexander denomina como linguaxe de patróns. Esta metodoloxía na organización dos datos proporciona un marco de traballo relevante para a Morfoloxía Urbana.

2.6. THE HANDBOOK OF URBAN MORPHOLOGY. MÉTODO DE ANÁLISE.

Para a elaboración deste traballo é basilar o manual elaborado por Kropf sobre a Morfoloxía Urbana. Segundo o propio autor, este manual é un intento de consolidar os métodos centrais e comúns das distintas aproximacións. De feito, esta vocación de síntese é o que condiciona esta obra para non tentar unha abordaxe extensa, senón que se procure desenvolver un método a partir dos principios morfolóxicos comúns, cun especial impronta das aproximacións histórico-xeográfica e morfotipolóxica.

O libro está dividido en tres partes. Na primeira abórdanse os principios que definen a morfoloxía urbana como campo e as súas distintas aproximacións, na segunda establécese o método de investigación e na terceira abórdase a súa aplicación e recompílanse unha serie de casos de estudo. Debido ao interese eminentemente práctico da lectura desta obra, esta revisión do manual centrarase especialmente nos capítulos que conforman a segunda parte do libro.

Conceptos nucleares

No primeiro capítulo o autor perfila os conceptos nucleares do estudo da forma urbana: patrón, proceso, configuración e tipo, xerarquía e tecido urbano.

- O patrón defínese como unha disposición repetida de elementos ou unha configuración específica de elementos particulares, resultado de accións individuais ou colectivas.

- A configuración é a disposición das partes, isto é, a definición da relacións entre as partes que permanece consistente, independentemente de que se produzan ou non cambios nas partes.

- O tipo é unha configuración que ten sido activamente reproducida. A diferenza da configuración, o tipo si presenta un grao de modularidade e integración e recoñécese polo principio do elemento homólogo.

- O proceso no acto de construír é social e cultural, por tanto a reprodución dun artefacto dáse baixo o proceso de costume social. En tanto que interaccionamos co medio, tamén coevolucionamos con el.

- A xerarquía resulta da composición do artefacto con diferentes niveis de complexidade. No caso do tecido urbano os elementos básicos desa xerarquía están compostos por rúas, parcelas e construcións. Esta xerarquía da interrelación das formas conforma, á súa vez, un patrón de patróns.

Principios comúns das distintas aproximacións

No segundo capítulo o autor elabora unha xenealoxía da Morfoloxía Urbana dende os seus inicios, pasando polas principais aproximacións e achegando unha revisión

sintética dos principios comúns. Kropf remóntase ao século XVIII con Goethe para situar o inicio da Morfoloxía como estudo da forma, na que xa aparecen algunhas nocións básicas como o proceso formativo e transformativo, a posición relativa da parte respecto ao todo e a configuración das partes. Posteriormente, a Morfoloxía como tal pasa a converterse nunha subdisciplina de diversos campos, como poden ser a bioloxía ou a lingüística, e de forma específica sobre a forma urbana dentro das áreas da xeografía e da arquitectura. Cada unha destas áreas desenvolve 2 aproximacións diferentes sobre a morfoloxía urbana que foron descritas no punto anterior.

Finalmente o autor sintetiza como puntos comúns a todas as aproximacións morfoloxistas os seguintes principios:

1. A forma urbana obsérvase como configuracións, que son o produto dun proceso xenerativo que involucra as interaccións dos humanos co seu entorno.

2. Distinguen unha xerarquía composta por varios niveis de complexidade.

3. Recoñecen as partes pola súa relación co todo e pola súa posición na configuración.

Aspectos da Forma Urbana

No terceiro capítulo aborda a descrición dos aspectos fundamentais que permiten analizar a Forma Urbana e a súa interrelación a través da dinámica temporal.

En primeiro lugar elabora unha taxonomía de todos os aspectos posibles a analizar, sendo os máis importantes os de ambiente natural, forma construída e usos e de forma complementaria os de motor social e económico, desenvolvemento histórico e a percepción. O conxunto de aspectos é o seguinte:

1. Baseados nas relacións espaciais entre obxectos físicos:
   - o Entorno natural.
   - o Entorno construído.

2. Definidos pola relación entre persoas e forma construída:
   - o Usos ou actividades
   - o Control
   - o Motor social e económico
   - o Intención e deseño
   - o Construción
   - o Percepción.

3. Relacións temporais:
   - o Fluxo natural de recursos
   - o Fluxo de recursos inducidos polo ser humano
   - o Cambio, desenvolvemento histórico e evolución.

Para esta investigación seleccionamos e adaptamos esta taxonomía aos obxectivos do estudo e as fontes dispoñibles. Decidiuse reorganizar os aspectos a analizar en dous bloque da seguinte forma:

1. Bloque de análise documental e do planeamento, con atención nos seguintes aspectos, que denominaremos **MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO:**

- Motor social e económico
- Control
- Intención e deseño
- Construción

2. Bloque de análise das relacións espaciais e de estas coas intencións, que denominaremos **ANÁLISE MORFOLÓXICA**:

- Usos ou actividades
- Entorno natural.
- Entorno construído.

A continuación describimos a función de cada un destes aspectos, que se terá en conta para realizar a análise:

Motor social e económico: Consiste en identificar os valores, ideas e intencións típicas e os resultantes hábitos culturais, estruturas e tecnoloxía que xeraron.

Control: Vén determinado pola capacidade de establecer que e como se usa unha área de terra. Investigaranse os distintos tipos de control e os cambios no papel dos axentes ao longo do tempo.

Intención e deseño: Entendido este como un hábito cultural e unha aprendizaxe que se reproduce ao longo do tempo. Estudaranse as ideas e propósitos que impulsan unhas ou outras formas.

Construción: Entendido como o paso dunha idea á forma física realizada, de aí que se estuden os pasos, as limitacións e a viabilidade dese proceso.

Usos ou actividades: Aquí o autor inclúe as tres funcións que xeran o ambiente construído: movemento, ocupación e servizos. Neste estudo denominaremos ocupación, infraestruturas e usos, das que se procuran captar os seus patróns.

Entorno natural: Son as características físicas naturais e os patróns de relación que se establecen coas mesmas. Polo progresiva pérdida de peso que vai adquirindo este aspecto, analízase de forma máis pormenorizada nas primeiras décadas.

Entorno construído: Analízase a forma construída resultante, a partir da identificación de patróns de relación entre os elementos e as distintas tramas que compoñen.

Capítulo 3
Contextualización

3.1.Contextualización xeográfica.

3.1.1. Localización e organización territorial

3.1.2. Marco morfolóxico natural

3.1.3. Poboación e vivenda

3.2. Contextualización histórica.

3.2.1 Análise do asentamento até fins da Idade Media

3.2.2 Transformación urbana dende a época moderna até 1939.

3.1. CONTEXTUALIZACIÓN XEOGRÁFICA

3.1.1 LOCALIZACIÓN E ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

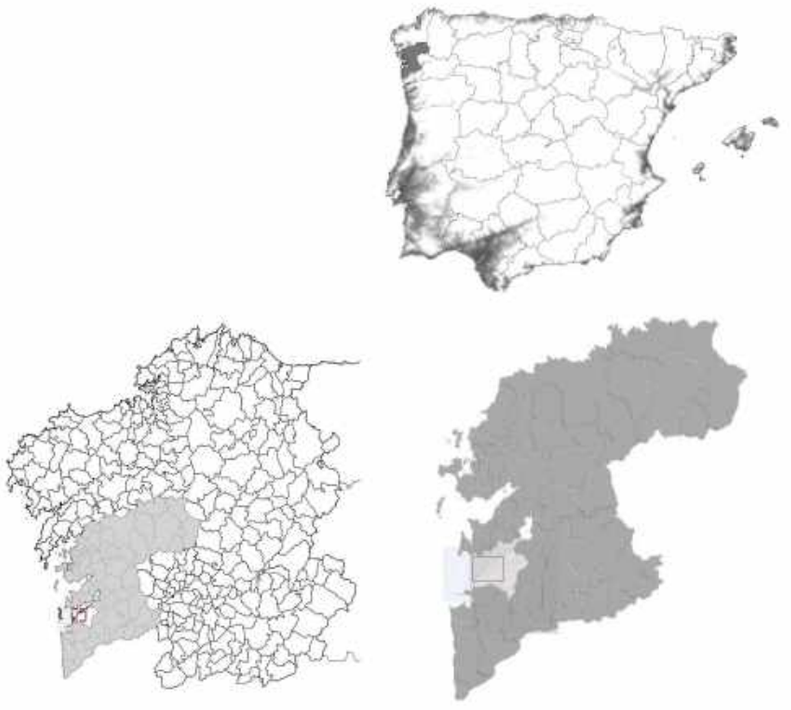
Localización e contexto administrativo.

A área de estudo está inscrita na súa totalidade dentro dos límites administrativos do Concello de Vigo e sitúase na súa banda a leste. Vigo atópase ubicado na provincia de Pontevedra, na parte suroccidental de Galicia, enfrontado ao Oceáno Atlántico. Conta, segundo os datos do Instituto Galego de Estadística, cunha extensión de 109 km2.

A área de estudo deste proxecto comprende unha extensión de 61 km2 e abarca 13 parroquias: Bouzas, Coia, Alcabre, Navia, Comesaña e Matamá na súa totalidade; e parcialmente Oia, Coruxo, Valadares, Castrelos, Sárdoma, Beade e o centro de Vigo. Nos casos de Valadares, Sárdoma e Beade apenas se inclúe unha zona do territorio pequena que non comprede o seu núcleo parroquial.

Neste territorio, coma en todo o noroeste da Península Ibérica, a unidade parroquial serviu tradicionalmente como forma de organización territorial que permitía a agregación e estruturación dun "territorio de aldeas" (Dalda, 2011, p.175). Cada unha destas unidades parroquiais mantivo a súa permanecia até a actualidade, aínda que con diferentes graos e funcións. Mais estas distintas parroquias non sempre estiveron agregadas baixo o Concello de Vigo, senón que pertenceron historicamente a tres concellos diferentes: Bouzas, Vigo e Lavadores. A actual configuración do Concello de Vigo prodúcese coas anexións ao Concello de Vigo de Bouzas, en 1904, e de Lavadores en 1942.

A pesar destes cambios na conformación municipal as unidades parroquiais manteron sempre a súa configuración tradicional. A pertenza dalgunhas delas a un ou outro concello flutuou ao longo do tempo, mais as parroquias continuaron intactas, o que dá conta da capacidade de permanencia da estrutura parroquial. A súa longa traxectoria fixo con as parroquias mantivesen funcións e rasgos propios mesmo cando se desprega a cobertura municipal como institución modernizante e homoxeneizadora estatal. Este feito evidencia que a estrutura parroquial ten un rol morfoxenético clave na transformación e evolución da forma urbana.



04
Localización do ámbito de estudo.

Fonte: Elaboración propia

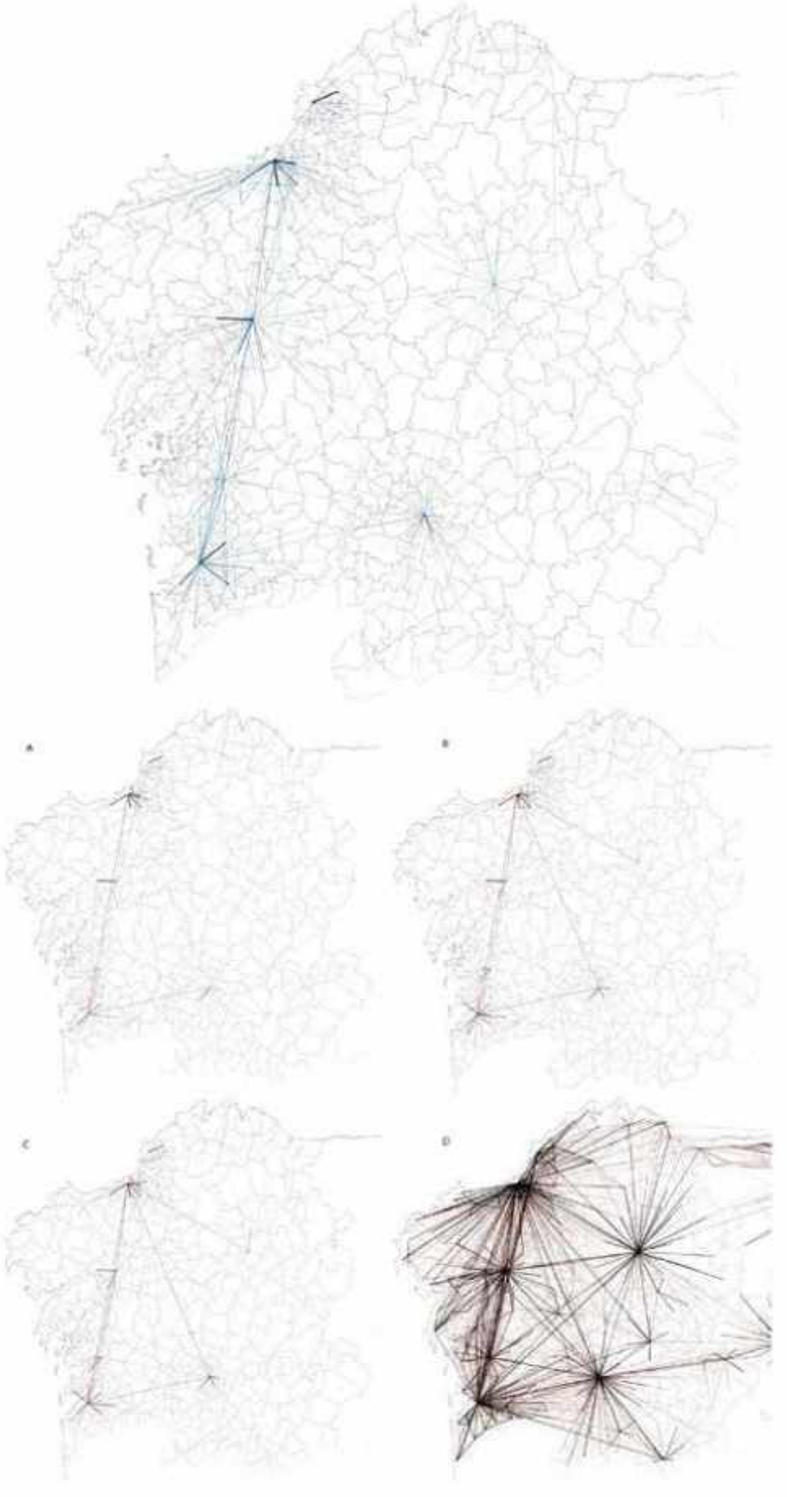


03
Parroquias tradicionais do Concello de Vigo.

Fonte: Elaboración propia

O papel territorial de Vigo

05
Commuters do sistema urbano de Galicia.
Fonte: Harguindey, 2015.



Vigo é o municipio central da Área Urbana Vigo-Pontevedra (Fonte: ESPON. Ministerio de Fomento). Sitúase a 158 km da Coruña e a 153 de Porto, polo tanto fai parte do Eixo Atlántico. O modelo urbano galego é un modelo policéntrico no que Vigo xoga un rol central ao se inserir nunha das súas dúas únicas áreas metropolitanas.

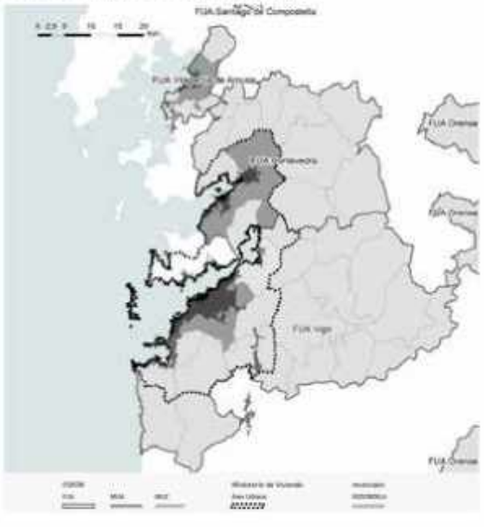
Segundo as Directrices de Ordenación do Territorio(2011) as rexións Vigo-Pontevedra e A Coruña-Ferrol presentan os trazos propios do proceso de metropolitanización e son consideradas Rexións urbanas bicéntricas. No caso da área Vigo-Pontevedra estas dúas cidades manteñen dinámicas territoriais diferenciadas entre si, conformando cada unha a súa propia Área Urbana e tecendo unha relación de complementariedade entre elas.

A área urbana de Vigo caracterízase por un histórico dinamismo económico no que as actividades da pesca, o automóbil, o naval e as industrias transformadoras xeraron un amplo e vizoso tecido industrial, que atraeu cara á rexión un número grande de traballadoras e traballadores ao longo da segunda metade do século XX.

O crecemento de Vigo deuse por aglomeración do núcleo urbano e, asemade, por un desenvolvemento discontinuo da súa periferia. Este desenvolvemento consistiu, nun primeiro momento contra os anos 70, nunha descentralización da demanda de novas residencias externas e de urbanizacións de baixa densidade; a continuación seguiu un proceso de localización periférica de actividades industriais e, finalmente, na localización periférica de servizos públicos relevantes e na xeneralización dunha economía de servizos que absorve a crise agraria e a derivada da reconversión industrial, en certa medida.

06
Delimitación da Área urbana de Vigo

Fonte: ESPON (PXOM, 2021)



Delimitación do fenómeno urbano

O crecemento urbano de Vigo foi transformando no último século o modelo de organización tradicional agraria e dando lugar a cambios nos usos e nas funcións xenéricas de ocupación, movemento e servizos. A forma de organización parroquial deu paso a novas clasificacións do territorio, en relación co fenómeno urbano e a súa cenntralidade.

A clasificación elaborada por Precedo en 1989 (Dalda, 2011) establecía unha nova xerarquía territorial organizada en 4 espazos: cidade central, barrios periféricos, área suburbana e área rururbana. Por súa vez, José Luís Dalda propuña aínda unha outra clasificación dos ámbitos espaciais do concello en tres niveis distintos: cidade central, periferia e parroquias exteriores.

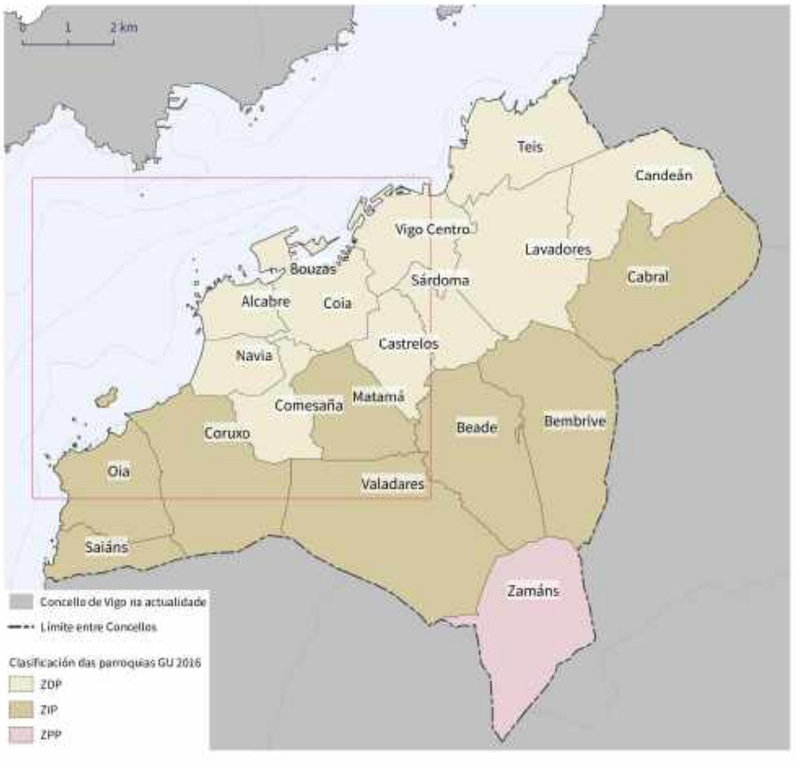
Por súa vez o Instituto Galego de Estatística vén de elaborar recentemente unha clasificación das parroquias en base ao grao de urbanización (a GU 2016) seguindo a metodoloxía que define Eurostat. Nesta clasificación rexístranse tres graos de urbanización diferentes no territorio galego:

- zonas densamente poboadas (ZDP), nas que o 50% ou máis da poboación vive en conglomerados de alta densidade;

- zonas intermedias (ZIP) nas que menos do 50% da poboación vive en celas rurais e menos do 50% vive en conglomerados de alta densidade;

- zonas pouco poboadas onde o 50% ou máis da poboación viven en celas rurais.

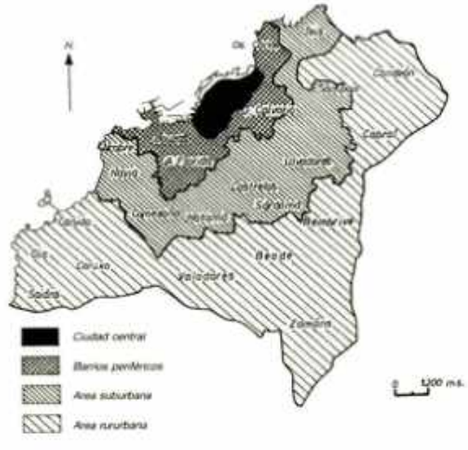
No Concello de Vigo detéctanse as tres categorías, con predominancia das dúas primeiras. Das distintas clasificacións obsérvase un patrón común de aneis concéntricos cunha forma alongada no eixo paralelo á liña de costa. Mais tamén se aprecian diferenzas substanciais en canto á taxonomía de clasificación e as parroquias que compoñen cada unidade. Isto pode deberse, en parte, á diferenza temporal entre as clasificacións, o que resulta evidente no aumento progresivo da mancha central nas clasificacións máis recentes, mais tamén é un reflexo das dificultades que existen para establecer un límite ben definindo entre os distintos espazos e de representar unidades cun grao de cohesión suficiente, por causa da súa complexidade interna.



07 (esq)
Clasificación das parroquias de Vigosegún GU 2016 e delimitación da área de estudo.

08 (abaixo)
Tipificación das parroquias según Dalda.
Fonte: Dalda, 2011





3.1.2 MARCO MORFOLÓXICO NATURAL

A Ría de Vigo e a fronte costeira

Un dos principais rasgos morfolóxicos naturais vén dado pola forma recortada da costa meridional atlántica galega coa formación das Rías Baixas. En concreto a Ría de Vigo presenta unha forma alongada en embudo na que se distinguen tres partes, unha occidental, máis ancha na que as Illas Cíes marcan as dúas "*saídas*" norte e sur, unha zona central, dende Punto Borneira e Cabo do Mar, máis estreita pero que aínda así conserva un importante calado, nesta zona encuádrase a zona urbana de Vigo, e unha terceira zona meridional do fondo da ría que se estreita primeiro na zona de Rande e logo volve anchear para conformar a Enseada de San Simón. A posición central de Vigo dentro da Ría ten privilexiado o seu desenvolvemento portuario, primeiro á escala da Ría e logo rexional e internacional.

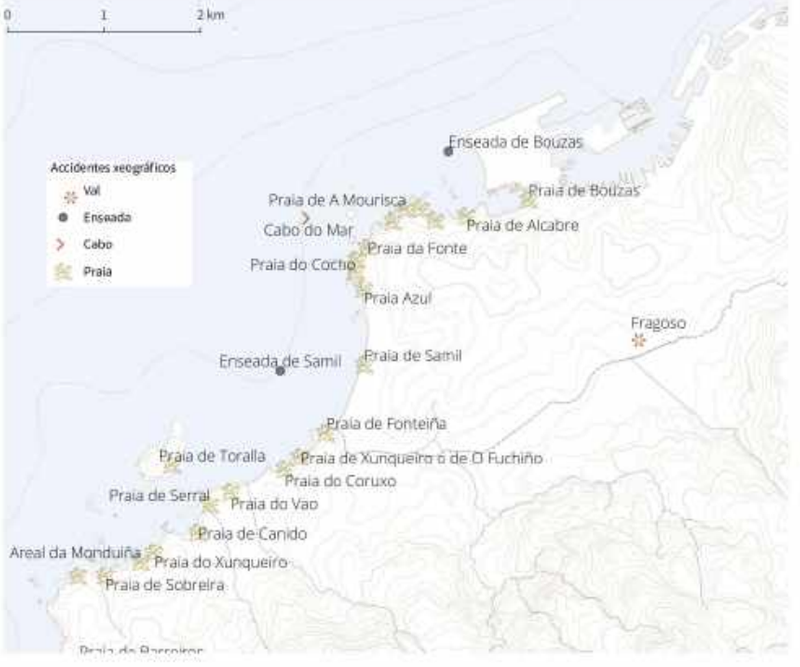
Dentro da franxa costeira da área de estudo, distínguese dous tramos segundo o grao de transformación da liña de costa. Un primeiro tramo que vai dende Cabo de Mar, en Alcabre, ate o centro de Vigo caracterizado por ter sido fortemente transformada durante o último século como consecuencia do desenvolvemento portuario. O segundo tramo ocupa a franxa máis occidental, dende Cabo de Mar a Cabo Estai, onde se continúa mantendo a liña de costa natural, con excepción do pequeno porto de Canido e dalgúns tramos na súa zona máis occidental e na Illa de Toralla, como consecuencia do urbanismo descontrolado. Esta artificialización da liña de costa viu acompañada tamén dunha limitación do acceso público á lámina de auga, tanto no caso dos usos portuarios coma nos casos da urbanización en primeira liña de costa, chegando incluso a ter limitado o acceso á Illa de Toralla. É por iso que o tramo que vai dende Cabo de Mar en Alcabre, ate o porto de Canido, supón o principal espazo aberto e accesible á Ría para o conxunto da cidade.

Esta dinámica de maior conservación da franxa litoral no tramo occidental tamén estivo influenciado poe un relevo máis suave en comparación coa franxa litoral oriental do Concello, onde se rexistran unhas pendentes acusadas que comprimen o espazo de franxa costeira. Neste sector occidental existen numerosas praias con distinto grao de conservación, e entre as que destacan polo seu valor ambiental e paisaxístico o complexo sedimentario litoral de Samil, o esteiro do río Lagares e o do Vao-Canido. A liña de costa combina praias e algunhas dunas que en proceso de recuperaciónn no extremo norte de Samil e no Vao, entrecortadas por pequenos outeiros e suaves valgadas de pequenas canles fluviais e con maior entidade polo río Lagares.

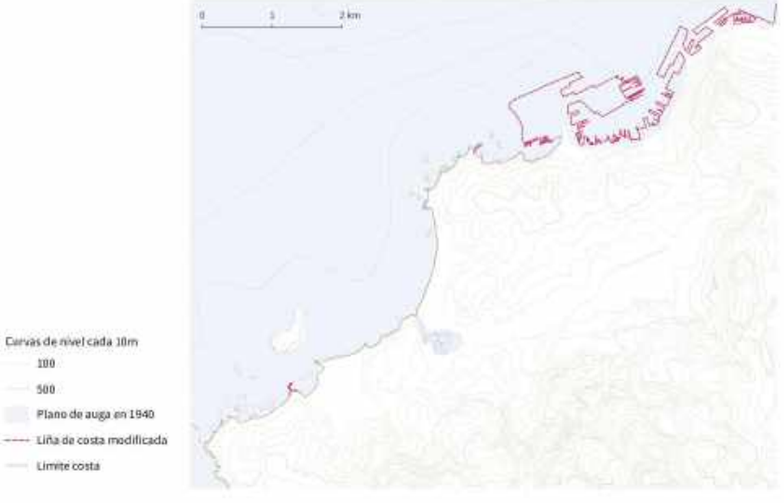
09
Rías Baixas e localización da área de estudo.



10
Areais de Vigo



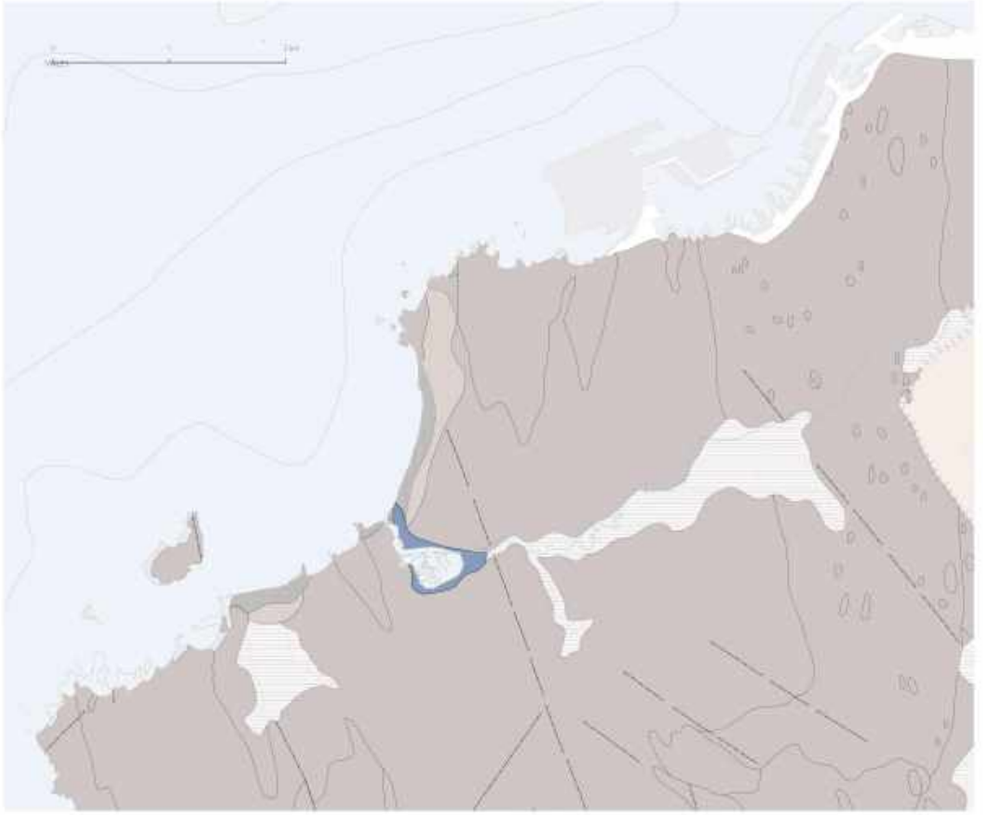
11
Transformación do litoral



Xeomorfoloxía

O relevo do Concello de Vigo insírese na ría homónima e, xa que logo, fai parte do complexo sistema costeiro que conforma as Rías Baixas. Para achegarnos ás súas características fixarémonos na composición litolóxica e máis nas características do relevo.

A composición xeolóxica do concello é variada. A grandes trazos, dominan as rochas metamórficas na zona oriental e as ígneas na occidental. Na zona que nos ocupa, situada na parte centro-occidental do termo municipal, abundan polo tanto os depósitos de granito e a presenza de depósitos cuaternarios asociados ás dinámicas fluviais e litorais. Entre estes depósitos cómpre destacar os os areais, esparexidos ao longo de toda a costa; os sistemas dunares de Samil e do Vao, o primeiro fortemente modificado e degradado e o segundo en proceso de recuperación; as xunqueiras nas desembocaduras do río Lagares e do Rego do Vao; e os depósitos aluviais, presentes nas áreas adxacentes aos ríos e regueiros.

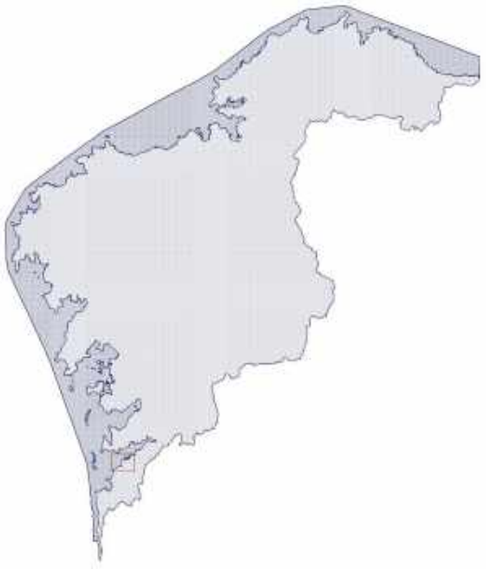


12
Caracterización xeomorfolóxica do terreo.

13
Demarcación hidrográfica Galicia-Costa.

Cursos da auga e costas

A área de estudo pertence á demarcación hidrográfica Galicia-Costa, cuxa conca hidrográfica desemboca no Océano Atlántico. As subconcas dentro da área de estudo rexistran unha xerarquía en 6 niveis, como pode verse no plano da páxina seguinte.



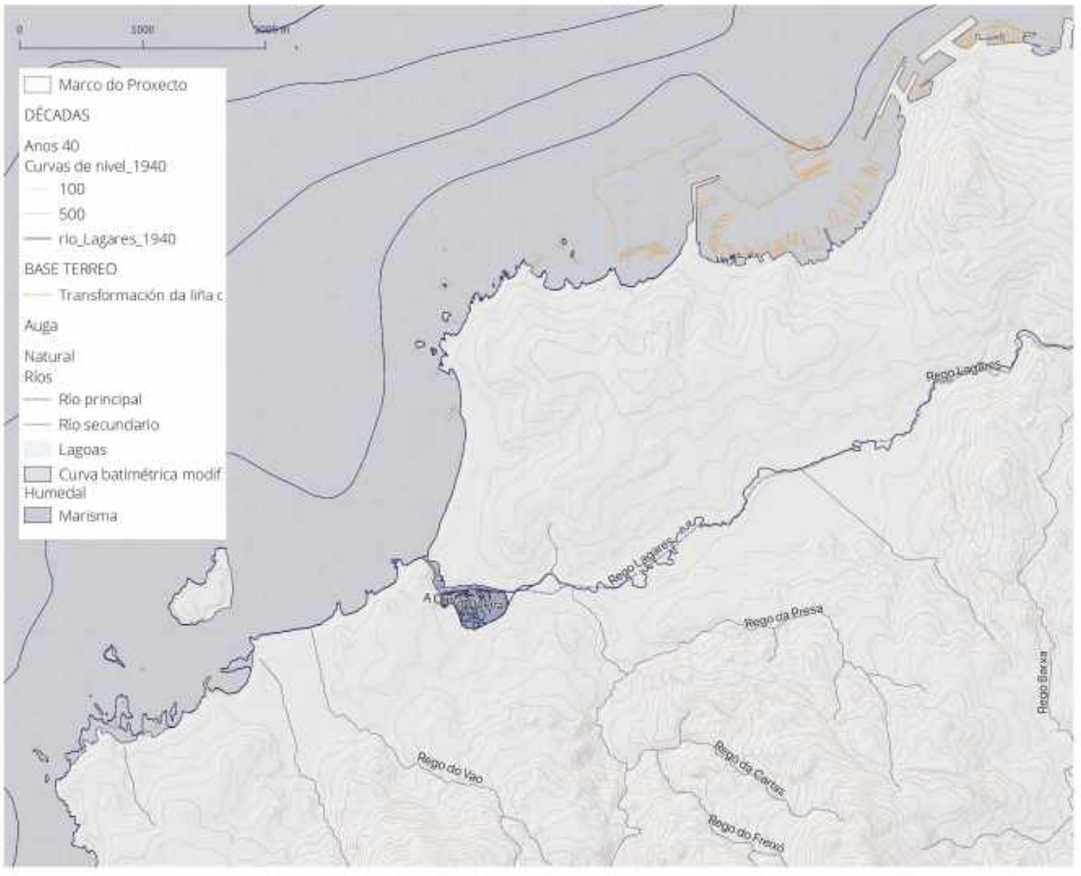
Os límites do termo municipal de Vigo coincide coa conca hidrográfica do río Lagares. Na área de estudo delimitada distínguense tres áreas ben acoutadas:

- A zona litoral ou interconca Atlántico norte, que se extende de forma continua pola fachada litoral dende o centro de Vigo até a desembocadura do río Lagares. Esta longa franxa estaba formada por un sistema de microconcas fluviais que, coa expansión urbana, foron desaparecendo e compondo un corredor continuo litoral. Malia a todo, podemos aínda dar conta dos cursos orixinais deses regatos grazas á propia orografía, coincidente con fontes e lavadoiros tradicionais.

- O val prelitoral do Fragoso, onde o río actúa como verdadeiro vertebrador do territorio.

- As elevacións montañosas, que estreman a conca na parte sur e que conforman numerosos subsistemas con varios niveis de xerarquía.

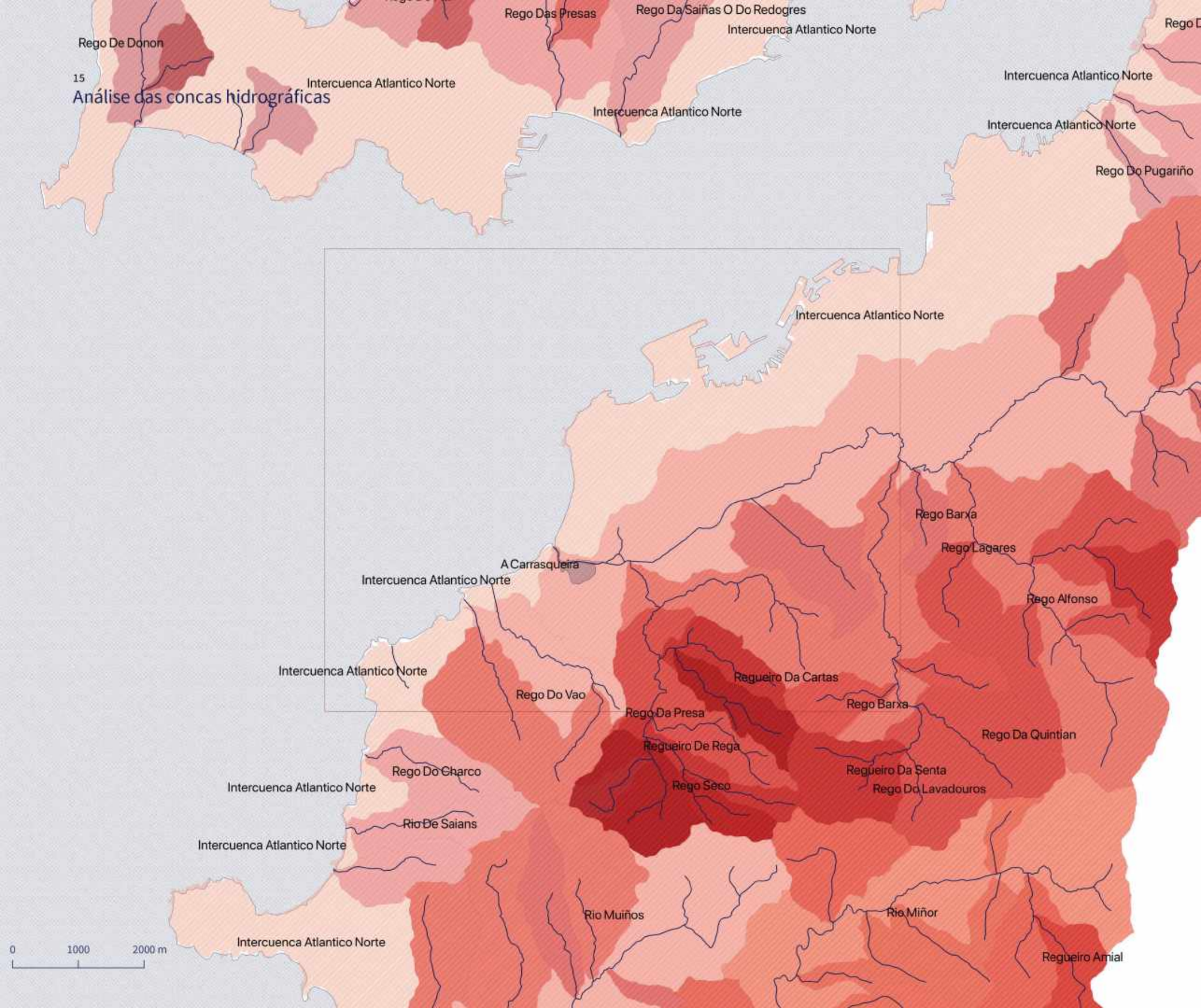
14
Cursos de auga e costas.



Clima de Vigo

Vigo ten un clima oceánico con influencias mediterráneas. Caracterízase por invernos suaves e chuviosos e veráns cálidos, mais sen temperaturas extremas. A súa ubicación no litoral provoca que a influencia do mar atenúe as temperaturas, de xeito que non adoitan superar os 35º en verán e non baixa dos 5º en inverno, cunha temperatura media anual de 13,6º, que oscila entre os 8,3 graos de media no mes de xaneiro e os 19,4 de xullo e agosto.

Conta además cun microclima de características particulares. Se por unha banda é unha das ciudades europeas máis chuviosas (1918 milímetros anuais) o número de horas de sol é, porén, moi elevado. Así, as precipitacións tenden a ser curtas pero abundantes.

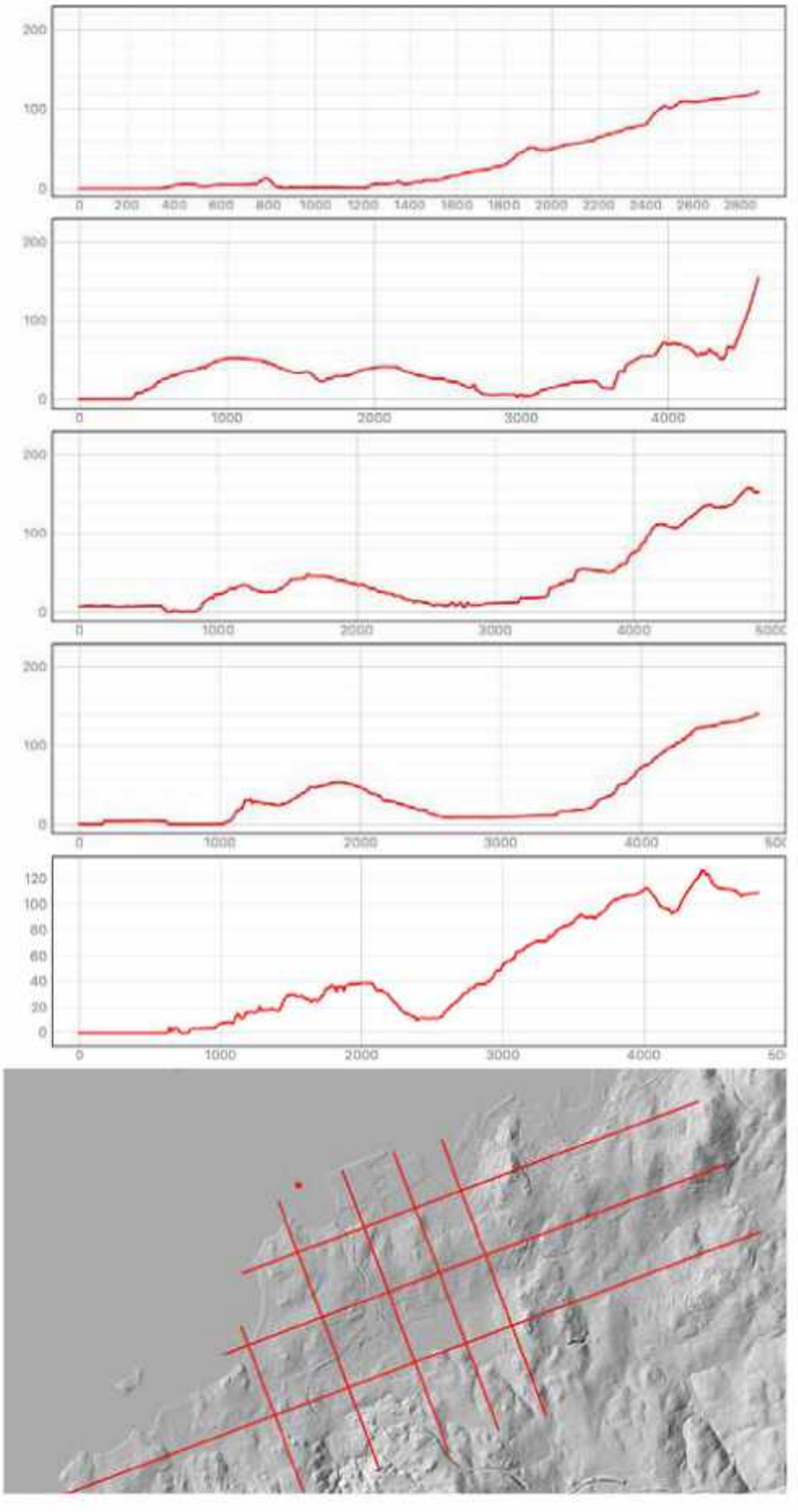

Rego De Donon
Rego Das Presas
Rego Da Saiñas O Do Redogres
Intercuenca Atlantico Norte
Intercuenca Atlantico Norte
Intercuenca Atlantico Norte
Intercuenca Atlantico Norte
Intercuenca Atlantico Norte
Rego Do Pugariño
Intercuenca Atlantico Norte
Rego Barxa
Rego Lagares
A Carrasqueira
Intercuenca Atlantico Norte
Rego Alfonso
Intercuenca Atlantico Norte
Regueiro Da Cartas
Rego Do Vao
Rego Barxa
Rego Da Presa
Rego Da Quintian
Regueiro De Rega
Rego Do Charco
Regueiro Da Senta
Intercuenca Atlantico Norte
Rego Seco
Rego Do Lavadouros
Rio De Saians
Intercuenca Atlantico Norte
Rio Muiños
Rio Miñor
Intercuenca Atlantico Norte
Regueiro Amial
0
1000
2000 m

Topografía e forma do terreo

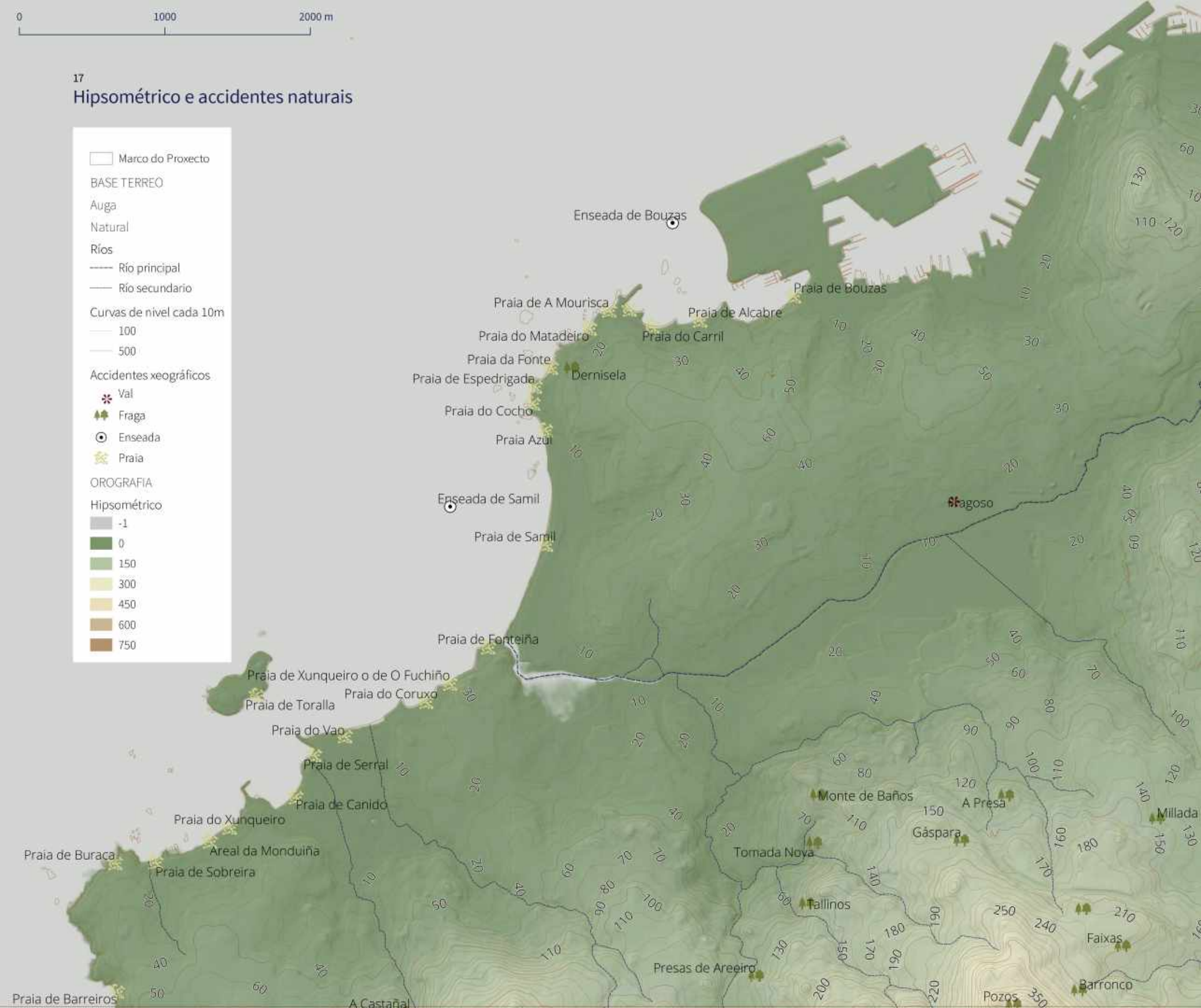
A meirande parte do territorio sitúase por baixo dos 100 m de altura, e as zonas litorais e de val a menos de 50 m. En contraste, na parte sur da zona de estudo érguense os cumios da Serra do Galiñeiro (703 m) e os montes Cepudo, Alba e Pedra Cavalaria, por riba dos 500 m, que xunto con Fragoselo conforman unha epiña interfluvial que separa os vales do Fragoso e do Miñor, este último situado xa nos concellos limítrofes de Gondomar e Nigrán.

Esta grande variación do relevo implica unhas grande variación das pendentes: zonas chairas da marxe litoral, con pendentes inferiores ao 3%; pendentes de 10-20% nas partes baixas das ladeiras, que son as máis abundantes; pendentes de 20-30% nas zonas de media ladeira; nas zonas máis elevadas, pendentes superiores ao 50%.

A orientación predominante no termo municipal é a norte-noroeste. Fronte a isto, un dos atractivos do val do Lagares e, nomeadamente, da zona de estudo, é a orientación sur da súa marxe norte, o que sumado ás suaves pendentes contribuíu a que fose unha zona agrícola importante e, en época máis recente, unha zona de expansión urbana privilexiada.

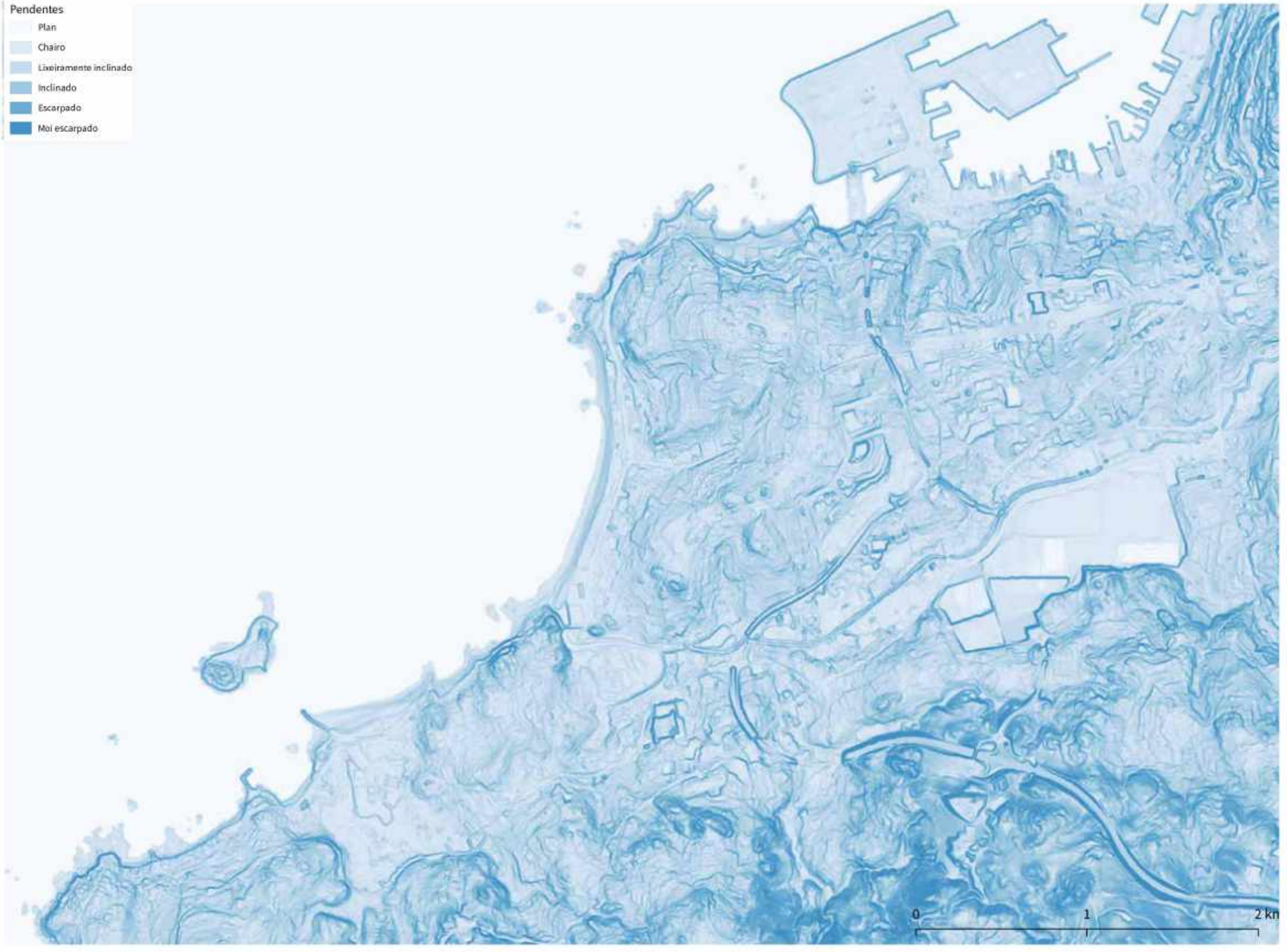


16
Seccións do terreo


0
1000
2000 m
17
Hipsométrico e accidentes naturais
Marco do Proxecto
BASE TERREO
Auga
Natural
Ríos
Río principal
Río secundario
Curvas de nivel cada 10m
100
500
Accidentes xeográficos
Val
Fraga
Enseada
Praia
OROGRAFIA
Hipsométrico
-1
0
150
300
450
600
750
Enseada de Bouzas
Praia de Bouzas
Praia de A Mourisca
Praia de Alcabre
Praia do Matadeiro
Praia do Carril
Praia da Fonte
Dernisela
Praia de Espedrigada
Praia do Cocho
Praia Azul
Enseada de Samil
Praia de Samil
Fragoso
Praia de Fonteiña
Praia de Xunqueiro o de O Fuchiño
Praia do Coruxo
Praia de Toralla
Praia do Vao
Praia de Serral
Praia de Canido
Praia do Xunqueiro
Areal da Monduiña
Praia de Buraca
Praia de Sobreira
Monte de Baños
A Presa
Millada
Gaspara
Tomada Nova
Tallinos
Faixas
Presas de Areeiro
Barronco
Pozos
Praia de Barreiros
A Castañal

18

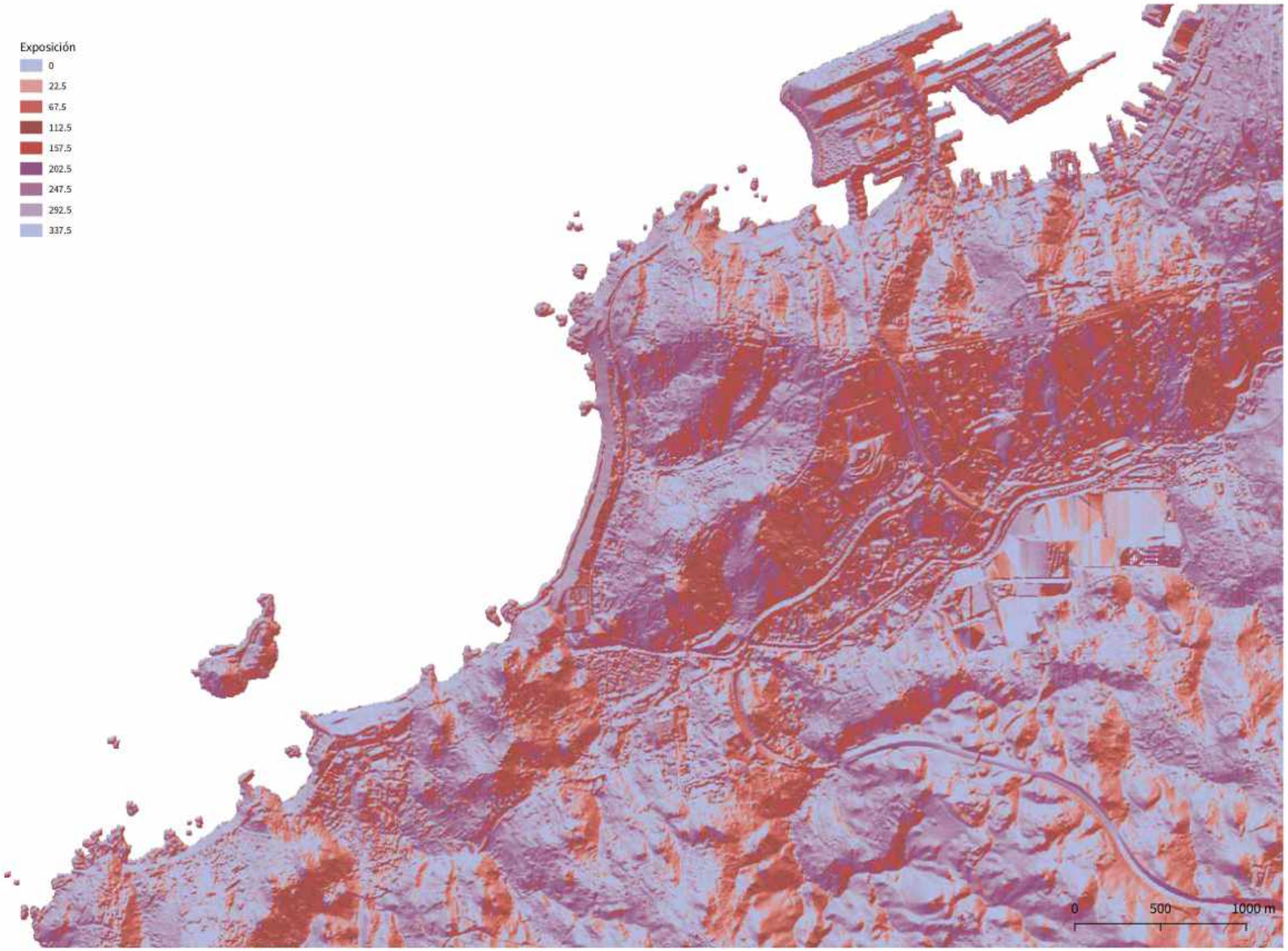
Análise de pendentes



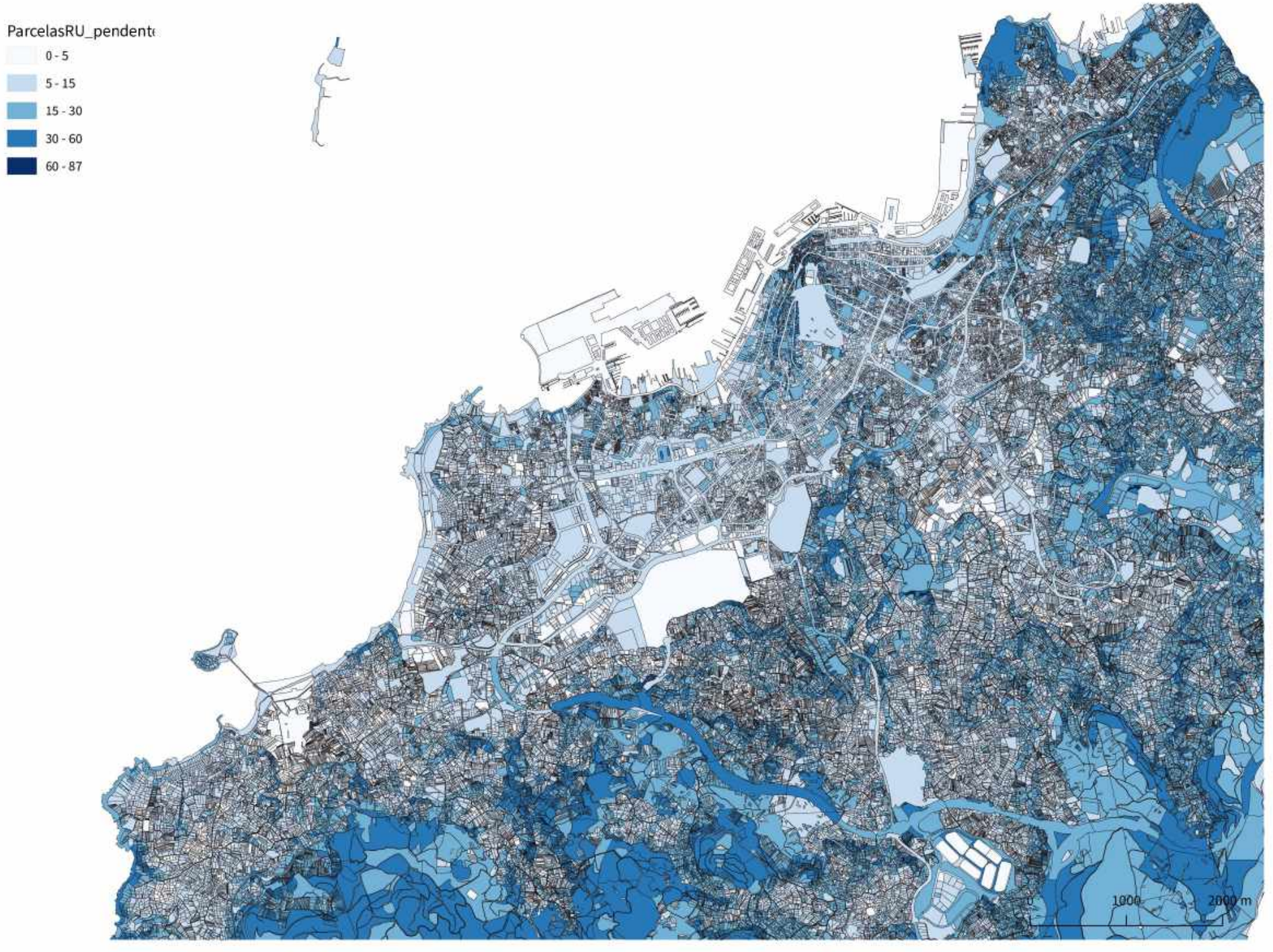
58

19

Análise de exposición solar



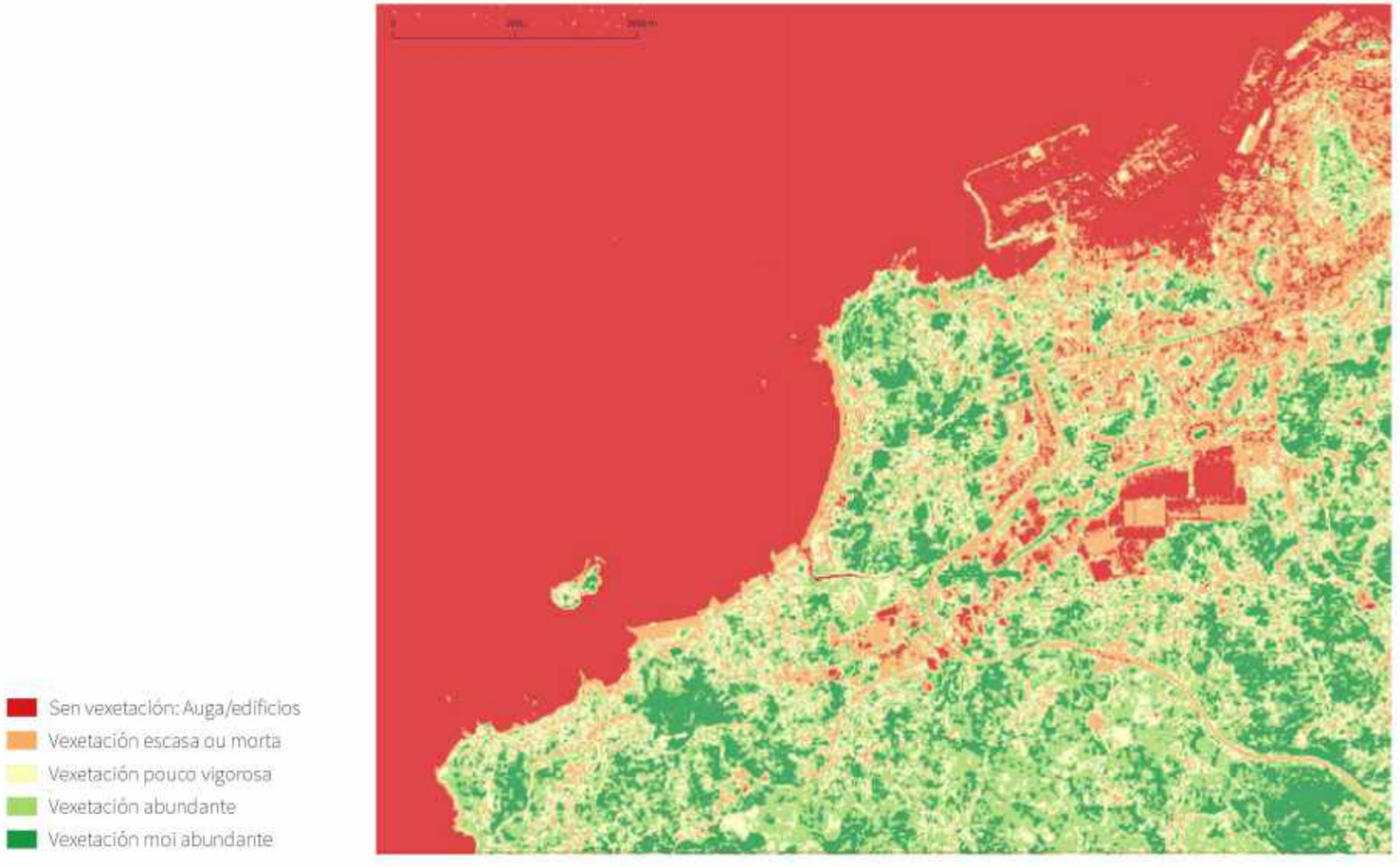
Análise da pendente das parcelas



Grao de artificialización do solo.

O seguinte plano foi realizado a partir de información satelital e aplicando o indicador NDVI (The Normalized Difference Vegetation Index). Esta clasificación foi usada pola comunidade científica para monitorear o estado da vexetación e a artificialización dos solos.

Como pode observarse, as zonas urbanizadas de forma continua redúcense ao entorno do Monte do Castro, mentres que nas zonas de extensión urbana da primeira coroa urbana correspondente ao barrio de Coia existe unha discontinuidade entre os solos urbanizados, que se entremesturan con diferentes graos de vexetación. Destacan as parcelas urbanizadas de Citroën como excepción a este patrón, que supón ademais a área sen vexetación máis extensa e continua da área de estudo.



21
Estado de artificialización do solo.

3.1.3 POBOACIÓN E VIVENDA

Demografía

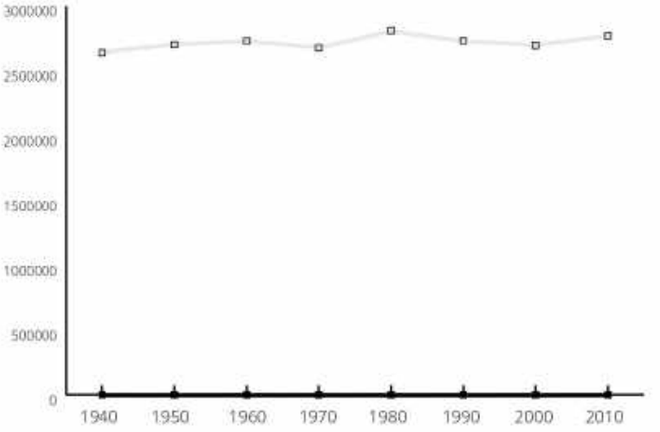
A evolución demográfica de Vigo caracterízase por un aumento da poboación debido ás primeiras experiencias industrializadoras de finais do século XIX, e por un despegue espectacular a partir do ano 1960. Na primeira fase a cidade pasa de contar con pouco máis de 35.000 habitantes en 1857 a superar os 130.000 en 1950. A segunda fase de crecemento, entre os anos 1960-1980, tradúcese nun enorme incremento da poboación de máis de 113.000 habitantes. Este crecemento urbano debe poñerse en relación cos movementos migratorios dos núcleos rurais galegos cara as cidades como consecuencia da crise do sistema agrario tradicional, converténdose Vigo no principal foco de atracción da poboación de todo o país (González, 2003). A poboación en Galicia mantívose nunhas cifras bastante estables, como pode apreciarse no gráfico, mentres que o crecemento da cidade foi explosivo. Outra consecunecia deste fenómeno migratorio cara as cidades deriva nun aumento significativo do número de fogares neste mesmo período.

A partir do ano 1981 esta dinámica cambia e ralentízase o crecemento, de forma que no período 1981-1998 o aumento da poboación está en algo menos de 25.000 persoas, malia ao que Vigo continúa afianzando o seu protagonismo como principal foco de atracción da poboación en Galiza.

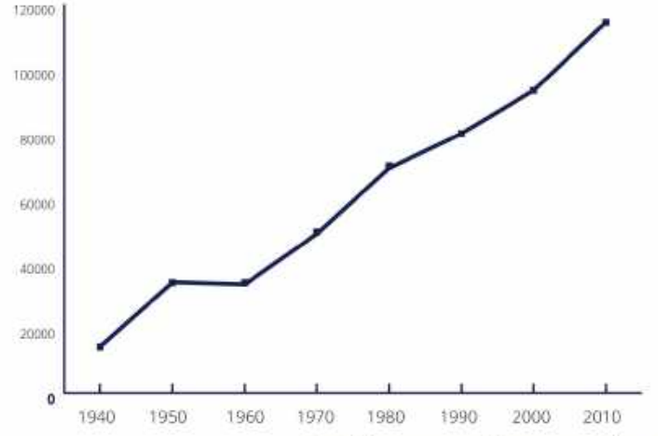
Xa a partir dos anos 1990 a dinámica centrípeta de atración da poboación é substituída por unha nova onda de movementos migratorios periurbanos cara os concellos inmediatos. Estes trasvases irán abranguendo unha área de influencia cada vez maior sobre os concellos que conforman o seu hinterland, de aí que nas últimas décadas se producise na cidade un estancamento do censo de poboación.

22
Evolución demográfica en Galiza e Vigo e evolución do censo de fogares.

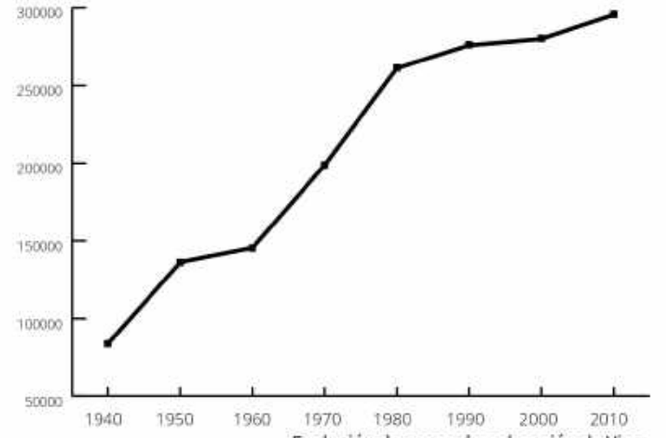
Fonte: Elaboración propia Datos do IGE



Evolución do ceenso de poboación de Galiza



Evolución do censo de fogares en Galiza



Evolución do censo de poboación de Vigo

23
Área urbana inmediata conformada polos municipios de Redondela, Mos, Porriño e Nigrán, aos que habería que sumar Cangas, Moaña, Baiona, Gondomar e Soutomaior para ter unha composición máis ampla da Área Urbana da Ría de Vigo.

Fonte: Elaboración propia Datos do IGE

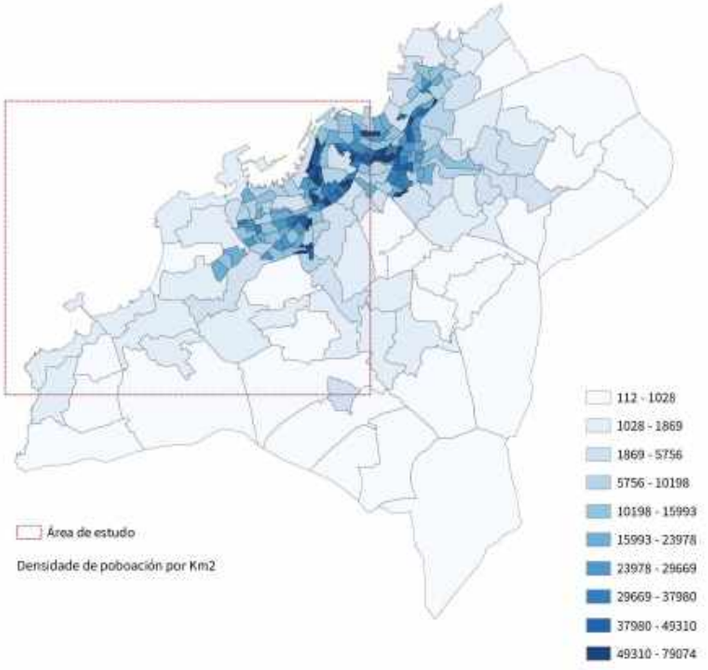


Distribución da poboación

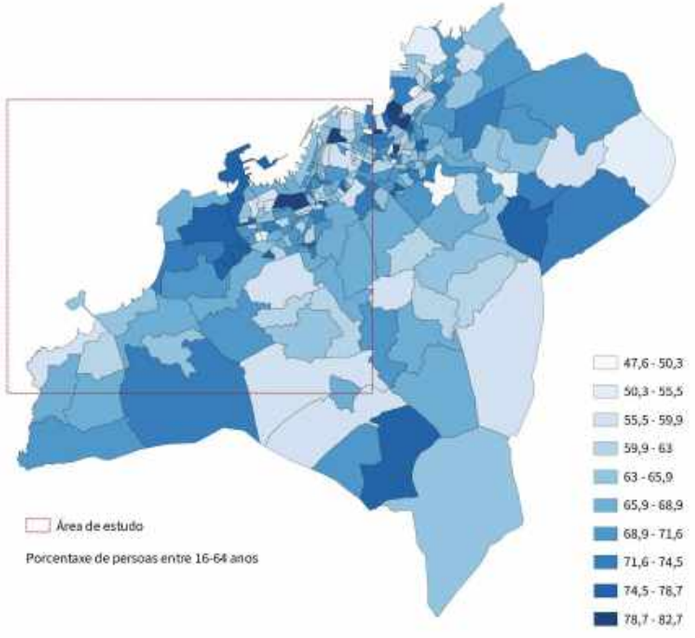
Para analizar a distribución da poboación no Concello de Vigo cruzouse a información do censo de poboación do INE coas seccións censais do Concello de Vigo, de xeito que se obteron un conxunto de planos nos que poden observarse as seguintes diferenzas territorias.

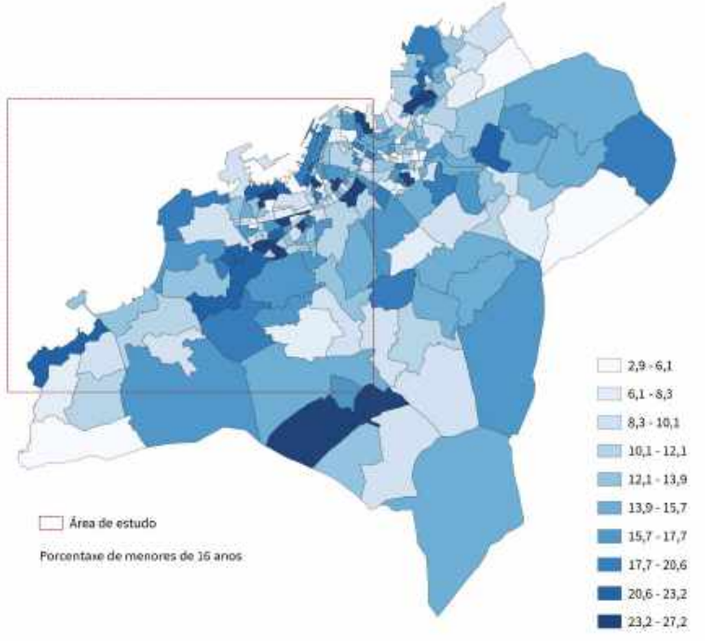
- Ao analizar a densidade de poboación detéctanse tres patróns que se correlacionan coa delimitación que facía Dalda entre cidade central, periferia e parroquias exteriores. Esta maior definición a través das seccións censais permite tamén observar algúns matices. En primeiro lugar chama a atención no espazo central a falta de homoxeneidade en canto ás densidades; obsérvanse zonas cunha densidade de poboación baixa e as densidades máis altas quedan limitadas ás áreas que se desenvolveron especialmente durante a época do *desarrollismo* mediante a tipoloxía de vivenda masiva. En segundo lugar, na periferia detéctase un patrón de continuidade das densidades medias nas zonas litorais, que non se reflicte no esquema de Dalda mais si se recolle na clasificación GU 2016. Así mesmo, obsérvase unha maior densidade en torno ás principais vías de saída da cidade central.

- En canto á distribución da poboación por idades existe unha alta heteroxeneidade que impide establecer patróns claros asociadas a esta distición sobre os graos de urbanización.



24
Distribución da densidade de poboación por km2.





25 (esq)
Distribución da poboación de entre 16-64 anos.

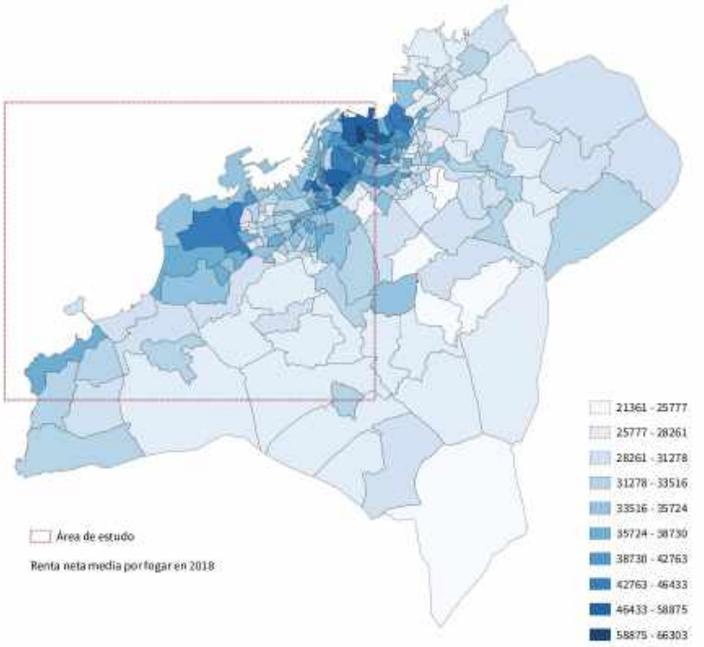
26 (der)
Distribución da poboación menor de 16 anos.

Distribución da renda, lugar de orixe e estudos

28
Distribución da renda media por fogar en 2018.

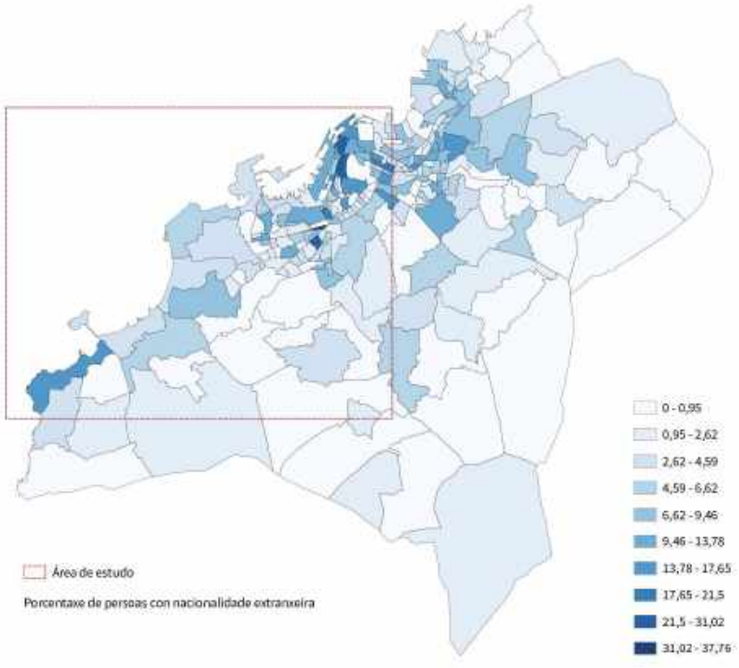
A sección censal coas rendas netas medias máis elevadas de todo o Concello está situada dentro da área de estudo, na área que comprende o porto de Canido e a súa zona de urbanización a leste. Esta insírese á súa vez nun patrón máis amplo que relaciona os asentamentos costeiros das parroquias de Saiáns, Oia, Navia e Alcabre coas rendas máis elevadas. A outra área que presenta unhas rendas máis elevadas correspóndese coas zonas de ensanche do centro urbano, en contraposición cos barrios marcadamente obreiros como Coia ou o Calvario. En canto ao resto de parroquias periféricas non existen diferenzas moi marcadas, pero si se observa unha maior renda nas seccións censais ubicadas nas ladeiras de Castrelos, Beade e Bembrive e Valadares.

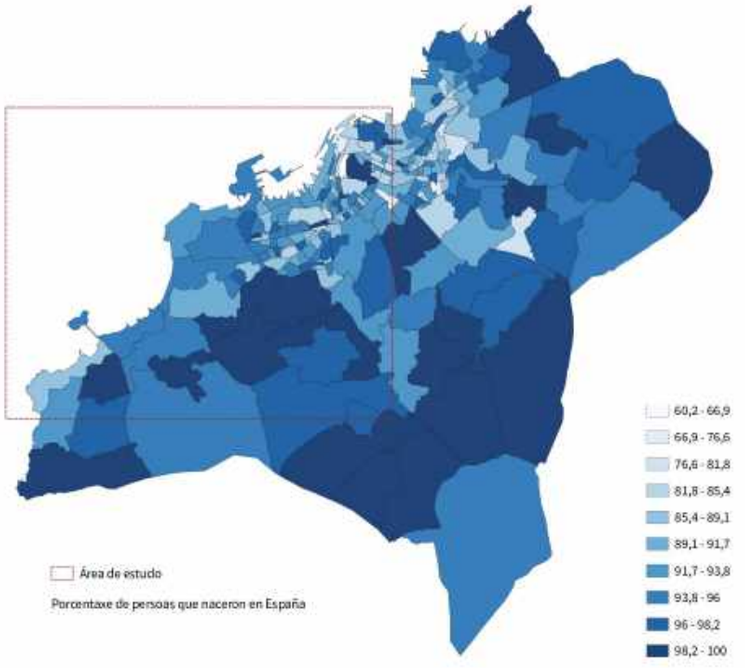
No que respecta á distribución da poboación segundo o lugar de orixe obsérvase unha concentración das persoas nacidas no estranxeiro no centro da cidade e, de forma aillada, na sección censal da zona costeira de Canido que, como xa se viu, coincide coa área de maiore rendas. Por outra banda, en Matamá e nas parroquias exteriores é onde se detecta unha maior porcentaxe de persoas nacidas no Estado Español.



27 (esq)
Mapas de distribución da poboación estranxeira.

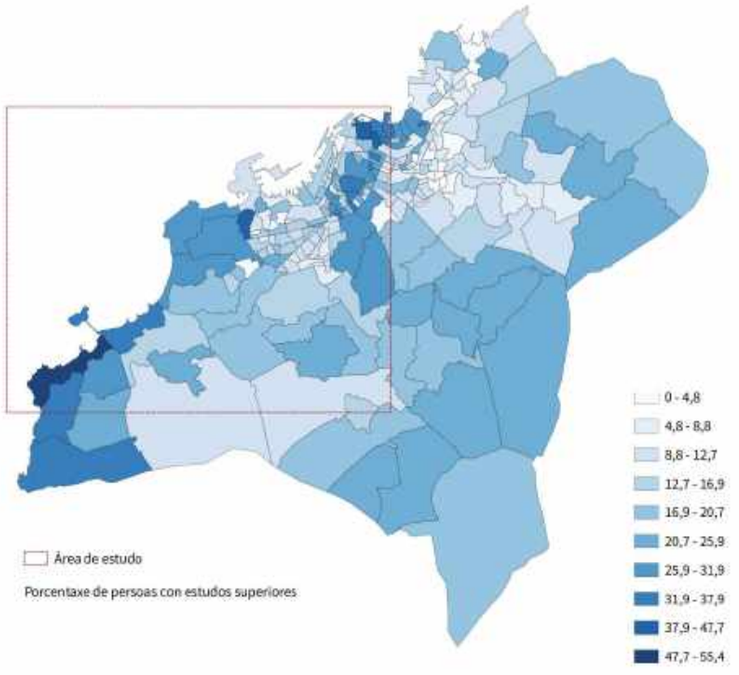
29 (der)
Mapas de distribución da poboación nacida en España.



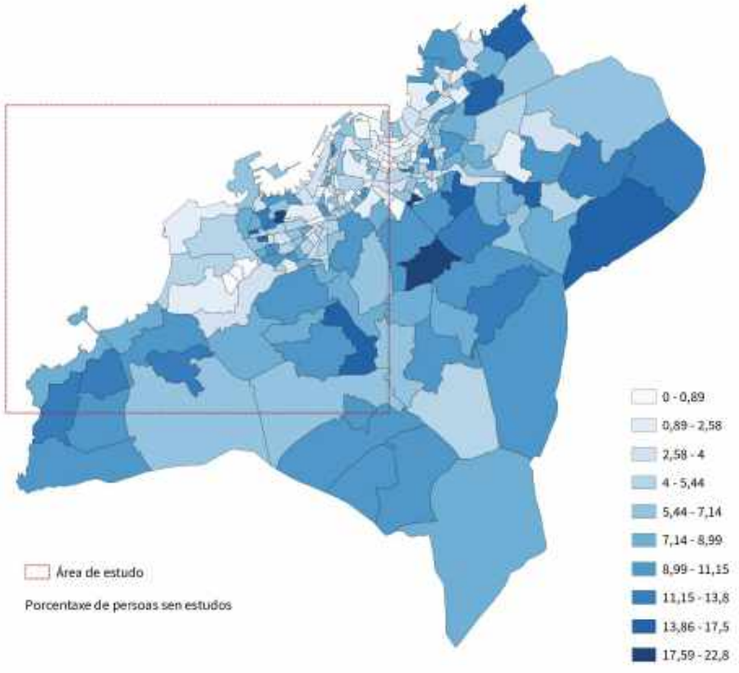


No tocante á distribución da poboación segundo o ninvel de estudos é relevante a relación etre o centro da cidade e a alta porcetaxe de persoas que contan con estudos superiores, que chegan mesmo a superar o 50% nesta zona central, en comparación coas parroquias periféricas, onde se rexistran percentaxes inferiores ao 10%. Aquí tamén se detecta unha connti-nuidade dos valores da zona central nas zonas litorais.

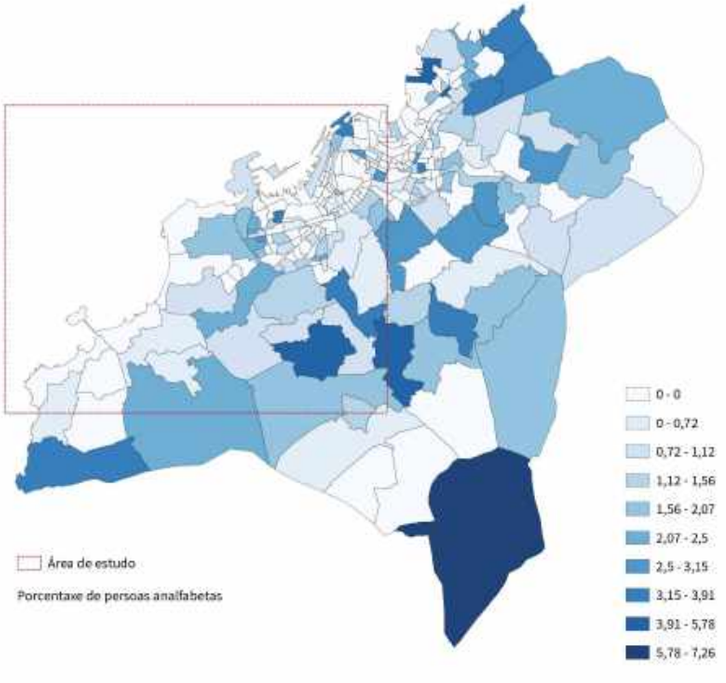
Pola contra, a porcentaxe de persoas analfabetas é máis elevado na parroquia máis exterior de Zamáns e tamén significativo nalgunhas zonas da periferia. Un patrón similar reprodúcese no grupo de persoas que non conta con estudos, que se reparte de forma bastante homoxénea e cuxos valores son máis baixos na zona central da cidade e nas parroquias de Navia e Alcabre.



30
Mapas de distribución da poboación con estudos superiores.



31 (esq)
Mapas de distribución da poboación sen estudos.



32 (der)
Mapas de distribución da poboación analfabeta.

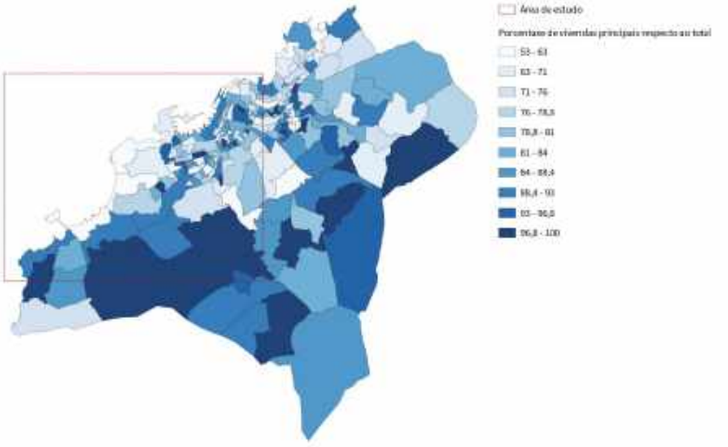
Distribución da vivenda

As vivendas distribúense no territorio segundo o mesmo patrón observado para a densidade de poboación. Pódense extraer algunhas lecturas de interese ao analizar a súa distribución por tipo de vivenda e segundo o réxime de tenencia.

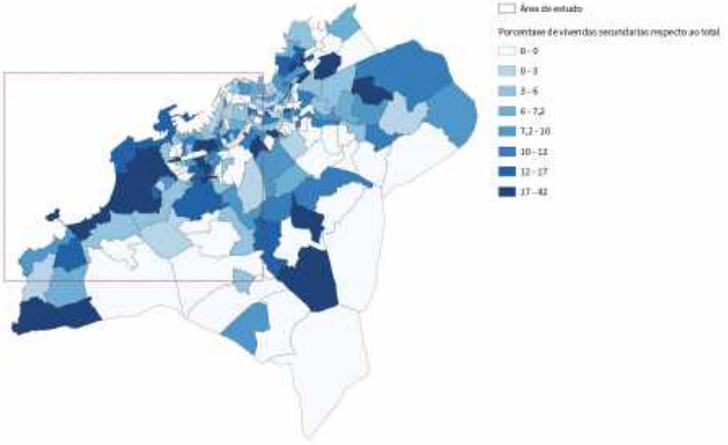
A distribución da vivenda principal supera o 90% nas zonas interiores das parroquias máis periféricas, e existe tamén unha porcentaxe elevada nas zonas desenvolvidas durante a etapa do *desarrollismo*. Pola contra, as vivendas secundarias sitúanse preferencialmente en zonas litorais, especialmente nos entornos das praias de Samil, O Vao e Saiáns. Tamén se detectan as porcentaxes máis elevadas de vivenda secundaria nas zonas de Coia que non foron urbanizadas dende os anos 1950, así como na parroquia interior de Beade, que supón unha excepción xa que no resto das parroquias interiores a vivenda secundaria é practicamente nula. Por último, a vivenda baleira concéntrase no centro urbano e no primeiro cinto periférico.

Por réxime de tenecia apréciase unha maior porcentaxe de vivenda en de propiedade en Coia e Navia, isto é, nas zonas desenvolvidas mediante vivenda masiva. Neste último entorno é onde se detectan unha maior porcentaxe de vivendas en propiedade pendente de pago, o cal resulta lóxico pois é alí onde se desenvolveron máis recentemente. Isto permítenos deducir que a a vivenda masiva desenvolvida mediante plans parciais dende os anos 1960 até as actuación máis recentes foron orientadas fundamentalmente á adquisición, en detrimento do réxime de alugueiro. O alugueiro concéntrase fundamental nos centros históricos de Vigo, Bouzas e Teis e nalgunhas zonas de ensanche da primeira metade do século XX. Un patrón totalmente inverso é o que se detecata na transmisión das propiedades vía herdanza ou doazón, xa que nas áreas mencionadas as porcentaxes son inferiores ao 5%, mentres que nas zonas periféricas chegan até o 20%.

33
Mapa de distribución da vivenda principal.

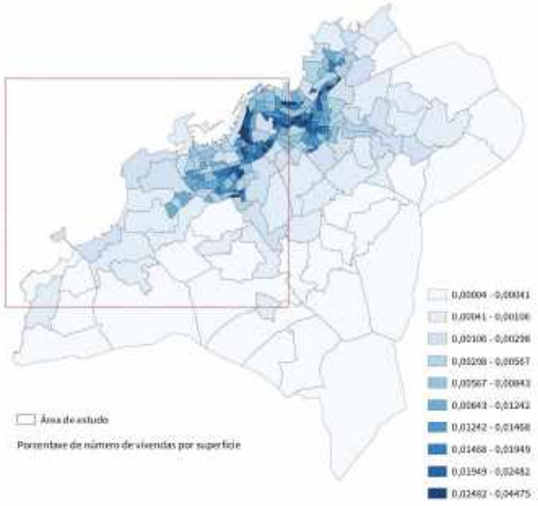


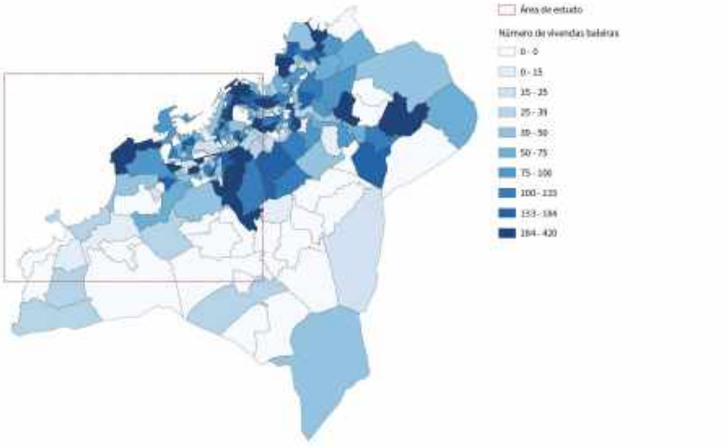
34
Mapa de distribución da vivenda secundaria.

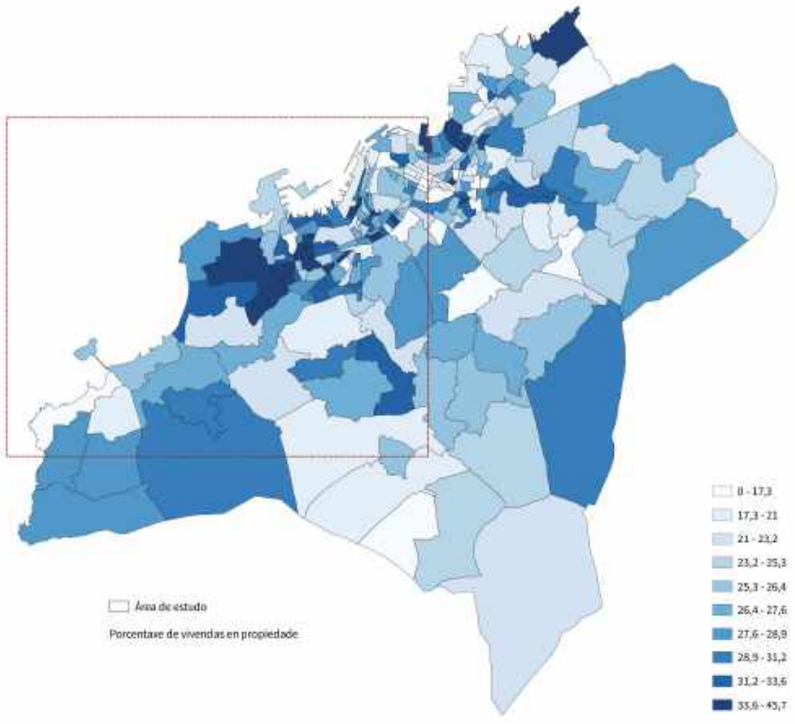


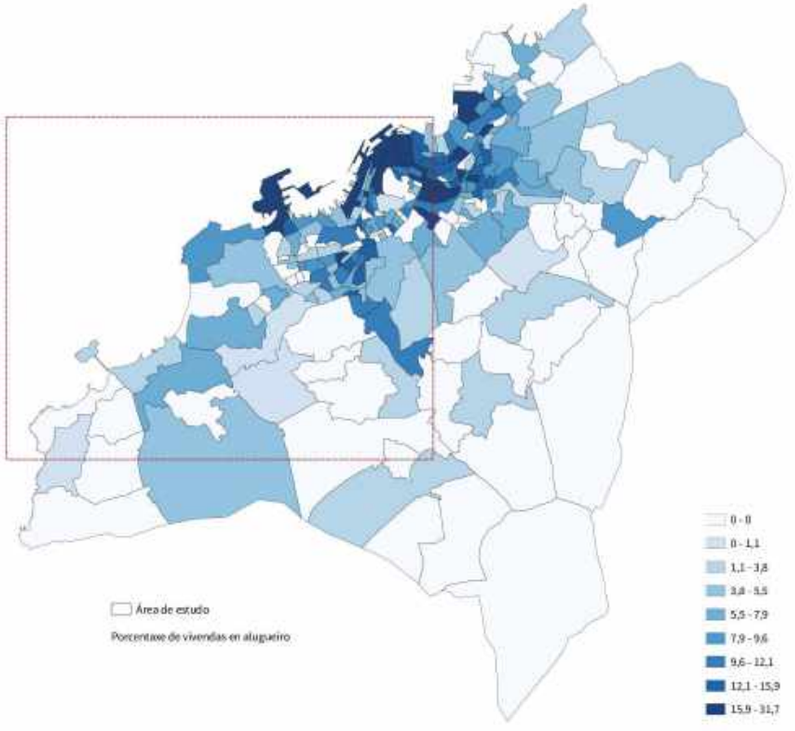
35 (esq)
Mapa de distribución da vivenda por superficie.

36 (der)
Mapa de distribución da vivenda baleira.



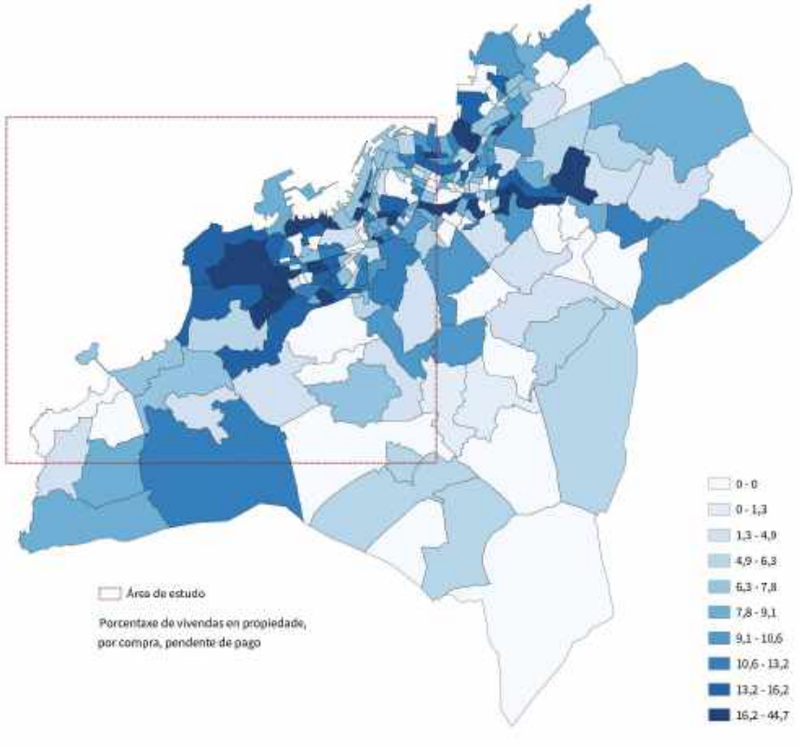


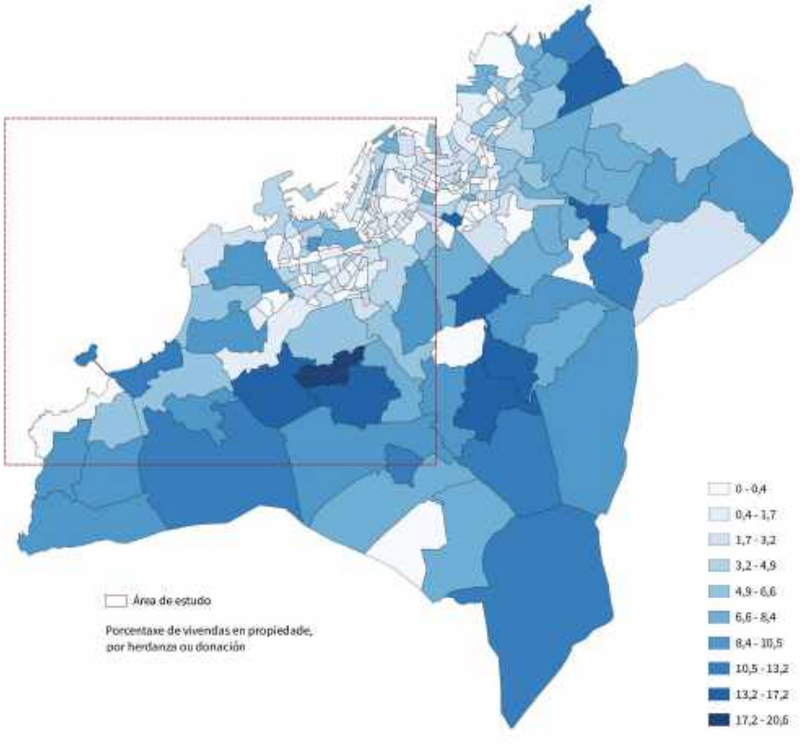




37 (esq)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade.

38 (der)
Mapa de distribución da vivenda en alugueiro.





39 (esq)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade, por compra e pendente de pago.

40 (der)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade, por herdanza ou doazón.

3.2. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA

3.2.1 ANÁLISE DO ASENTAMENTO DENDE A PREHISTORIA ATÉ FINS DA IDADE MEDIA

Para comprender a conformación do fenómeno urbano e as transformacións do soporte territorial no ámbito de estudo é preciso achegarse aos diferentes períodos que o configuraron. O feito de tratarse dunha área periférica ao núcleo central da cidade de Vigo fai con que os rexistros cartográficos, previos á expansión da cidade cara a estas zonas, sexan máis ben escasos. Tamén é habitual que os estudos históricos sobre a evolución e o crecemento urbano apenas reparen nestes espazos no momento en que a cidade se extende cara a eles.

Tendo en conta a importancia das estruturas territoriais subxacentes na construción da periferia urbana galega, este capítulo pretende achegar un coñecemento específico sobre o lugar de estudo que axude a comprender a súa morfoxénese. Para iso desenvolvemos dúas aproximacións diferentes, que están en relación co tipo de información que se interpreta. En primeiro lugar, un período comprendido entre o 4.500 a.C. e o século XV, no que se elabora para cada época unha cartografía da contorna, en base aos xacementos arqueolóxicos catalogados polo Concello de Vigo. En segundo lugar, un período que comprende dende o século XVI ata o 1940, no que se analizan diferentes plans e bibliografía histórica e xeográfica.

Este enfoque diferenciado persegue tamén diferentes obxectivos, xa que como é lóxico o impacto ou as consecuencias sobre a realidade actual son diferentes nun e noutro caso. Así, na segunda e máis recente etapa o obxetivo é analizar os cambios socioeconómicos máis relevantes e os diferentes proxectos de urbanización e de relación e control do territorio que se derivan deles, de aí que as etapas se definan cos cambios de ciclo económico. Porén, na primeira etapa a atención céntrase en comprender os vínculos que se establecen entre o entorno natural e as relacións sociais, o que Tuan (2007) denomina cosmovisión, na que dalgunha forma quedan rexistrados os ritmos e as limitacións do ambiente natural. Para comprender esa relación entre o territorio e as formas de vida o estudo asume as categorías temporais que definiron Criado et al (2016) e que distinguen as etapas da paisaxe galega segundo se van transformando os mecanismos de mediación simbólica, artificialización e apropiación do territorio.

O interese desta aproximación non é a realización dun estudo arqueolóxico, senón comprender mellor a xénese da paisaxe actual. De aí que se tome o enfoque do equipo de investigación do Laboratorio de Arqueoloxía da Paisaxe. Desde esta perspectiva, a paisaxe enténdese como un obxecto histórico a través do que podemos identificar as permanencias e as rupturas na súa construción, non como estratexia evolucionista senón deconstrutivista. É dicir, tratando de comprender cada momento cultural como unha realidade en si mesma, autocontida, funcional, coherente e autoexplicada.

Xa que logo, establécese unha aproximación primeiro máis influenciada polo medio físico, que logo se vai complexizando en termos sociais de xeito que van perdendo peso, cando menos aparentemente, os aspectos físicos. Co fin de non perder a perspectiva do impacto que ten a cuestión espacial, acompáñase toda a análise con esquemas de interpretación a diferentes escalas que axudan a comprender mellor a importancia e o papel do lugar en cada momento.

A paisaxe monumental (4.500-2.500 a.C.)

No Neolítico chégase por primeira vez a manter unha forma de relación simbólica co entorno mediante a monumentalización da paisaxe. As mámoas serviron para crear, de xeito artificial, unha serie de fitos na contorna que permitían articular un sistema de referencias, unha sorte de coordenadas coas que aprehender o terreo. (Criado et al., 2016, p.115).

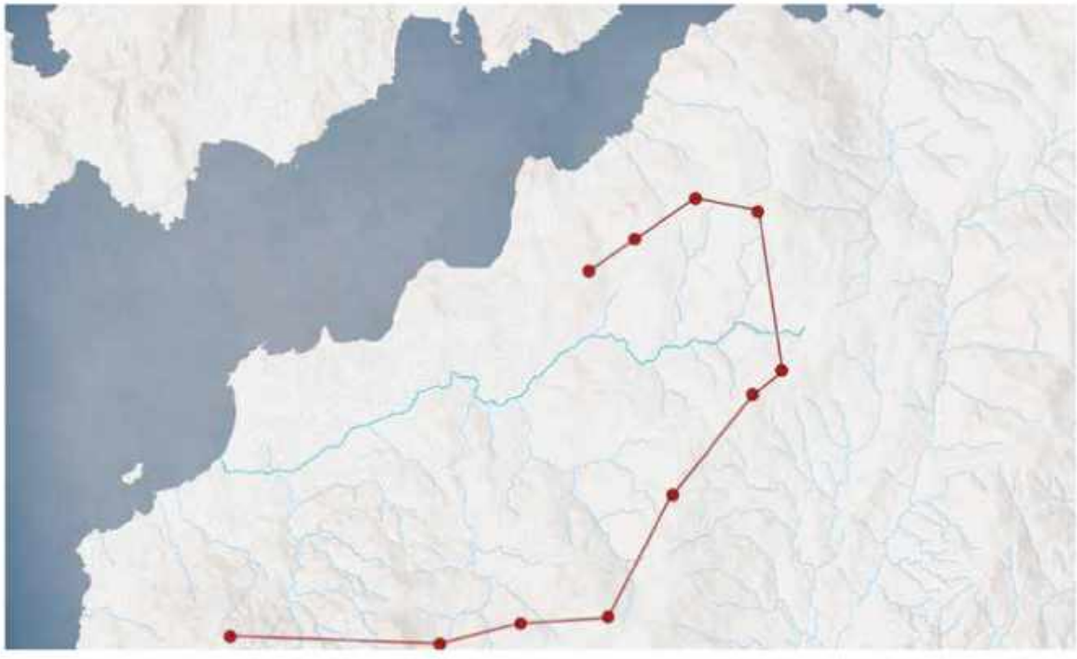
A contorna deixa de ser entón unha sucesión de acontecementos e pasa a dotarse dunha certa estrutura ou orde. As mámoas adoitan aparecer en moitas ocasións organizadas nun conxunto máis amplo, de xeito que deberon definir liñas de relacións visuais e de mobilidade. Isto vén demostrar a existencia de sociedades cada vez máis complexas e de base simbólica.

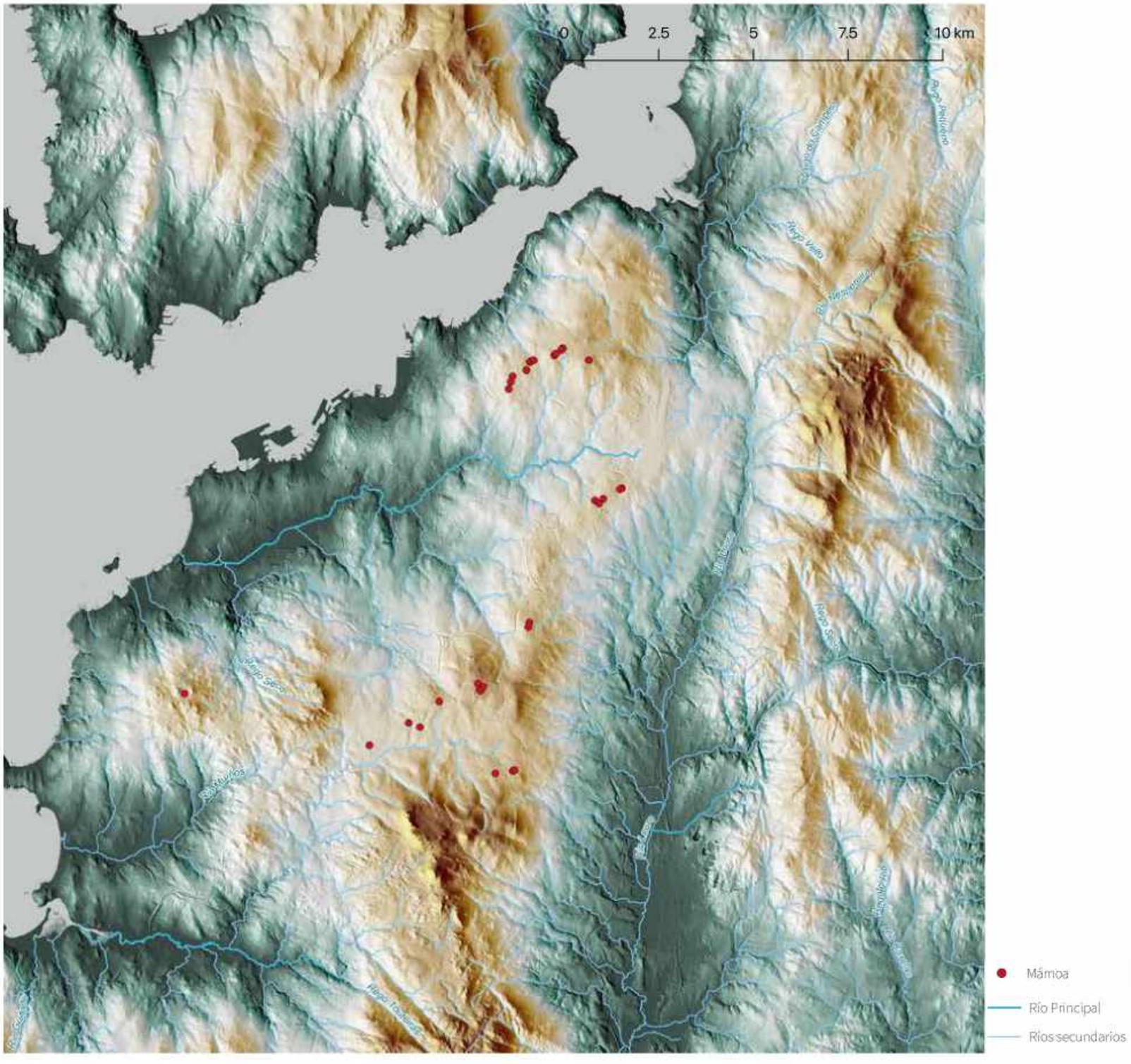
No caso do entorno de Vigo podemos comprobar que existe claramente esa relación visual entre as mámoas, situadas sempre nas cotas máis elevadas e sobresaíndo nesta como fitos sobranceiros da paisaxe. Dende esa rede de mámoas é doado intuír unha dominación visual da ría e da súa contorna, dos vales e mais dos montes inmediatos.

Toda esa área pasaría a formar parte dunha orde humana lexible e comprensible que ofrece, aliás, a base para dotar de escala o proceso de apropiación da contorna.

41

Esquema de ocupación territorio 4.500-2.500 a.C.





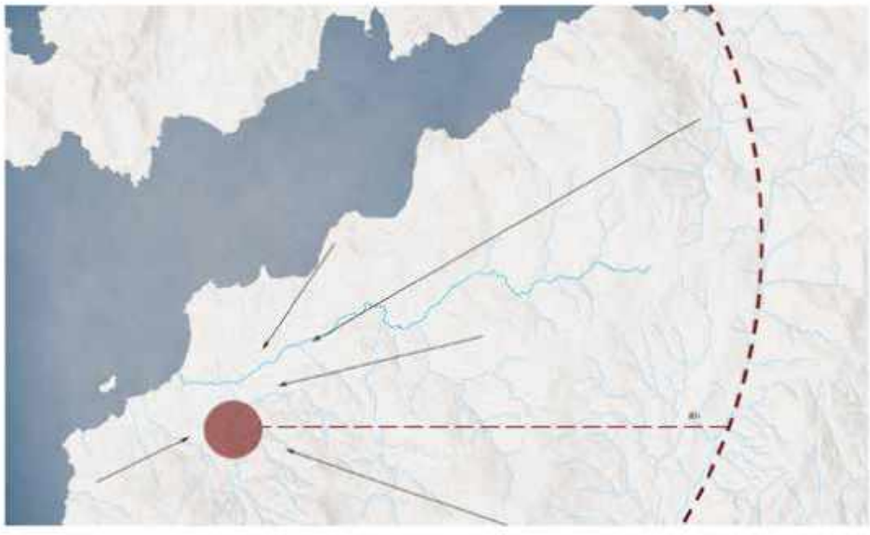
42
Plano dos achados arqueolóxicos datados entre o 4.500 a.C e o 2.500 a. C

A paisaxe dividida (2.500-800 a.C)

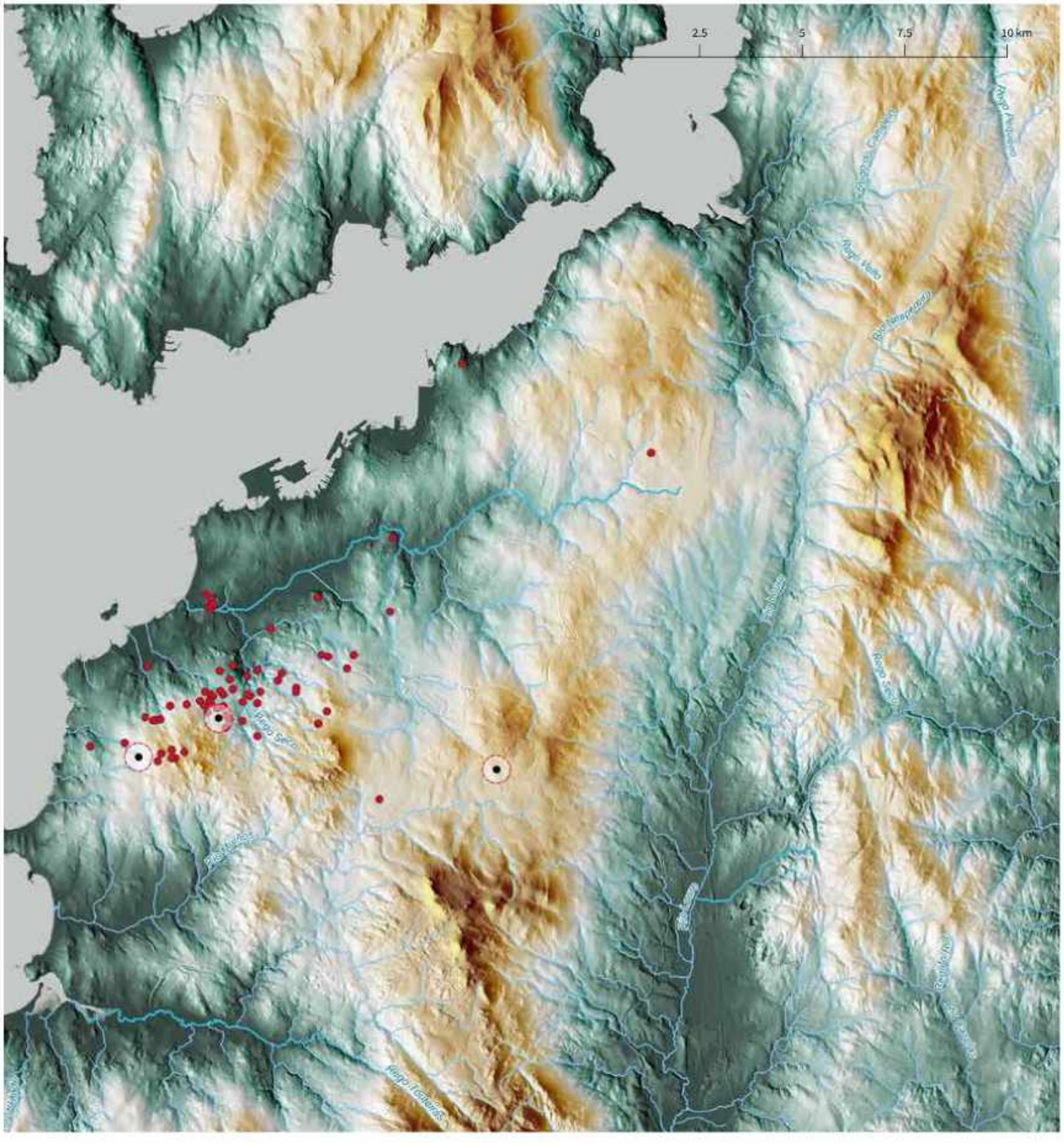
A transformación das formas de vida asociadas á gandaría e á agricultura traduciuse nunha transformación do sistema de ocupación do territorio. Pásase así a ocupar os pisos inferiores das serras e as cabeceiras dos seus vales interiores. Isto supuxo, como é lóxico, unha nova forma de ordenar e comprender o territorio. As recentes análises de Criado et al.(2016) verificaron que existe unha regularidade na distribución das estacións de petróglifos de temática guerreira, de xeito que cada unha delas delimita unha área de influencia delimitada polo radio dunha isócrona de 8h. Os autores conclúen coa hipótese de que estas concentracións de petróglifos funcionaban, por un lado, como centro de referencia simbólica, é dicir, como lugar de agregación para os pequenos asentamentos da contorna; e, por outro, como delimitadores dun territorio social distintivo, ocupado por grupos organizados baixo unha unidade política.

No noso ámbito de estudo observamos unha gran concentración de petróglifos nas ladeiras do monte Fragoso, onde precisamente se atopa un dos centros de agregación simbólica que distinguen os autores. A partir da Pedra das Procesións, e trazando unha isocrona de 8 horas na súa intersección cos límites naturais, defínese un territorio que vai dende o Verdugo até o Miño e que estrema a leste coa Dorsal Meridiana. Criado et al.(2016) sinalan que esta mesma delimitación do territorio funcionaría posteriormente como fronteira política para o Bispado de Tui en época altomedieval. Con isto non pretendemos suxerir unha liña de continuidade en termos político-administrativos, mais si a permanencia de determinadas lóxicas espaciais a través do tempo.

A outra grande transformación que tamén se ratifica neste caso é a distribución por alturas das funcións do territorio. Os enterramentos pasarían nesta época a ocupar as zonas máis baixas e frondosas. Os gravados rupestres ocuparían maioritariamente unha cota intermedia, marcando a división entre o espazo habitado (inmediatamente nunha zona máis alta) e o silvestre e funerario.



43
Esquema de ocupación territorio 2.500-800 a.C.
Fonte: Elaboración propia.



44

Plano dos achados 2.500-800a.C.

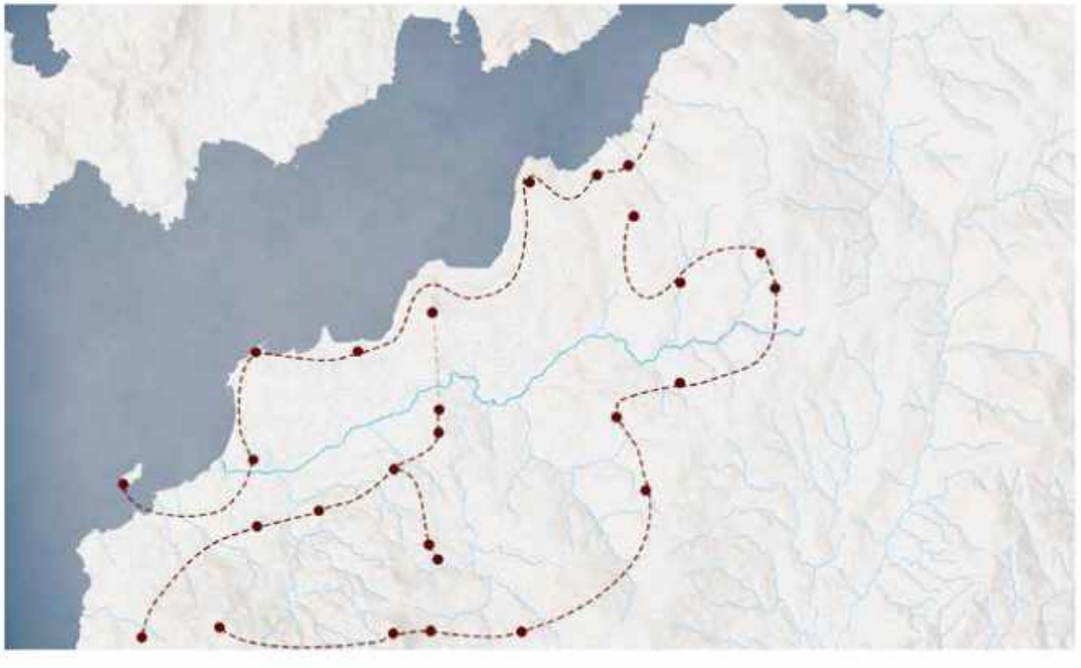
A paisaxe fortificada. (800- 0 a.C)

Na Idade do Ferro o asentamento doméstico permanente inaugurou unha nova concepción do lugar. O doméstico pasou a ser o monumentalizado, ao apareceren as formas fortificadas e a implantación de poboados estables preferentemente por riba das escarpias que se elevan sobre os vales. Así, o ambiente deixou de ser contorno, xa fose puntualmente significado, xa monumentalizado, para constituírse todo el en territorio domesticado. A partir deste momento o territorio organizarase dende os asentamentos: artificializáronse as contornas dos asentamentos, organizáronse os camiños que partían de cada un deles e colonizáronse vales e terras baixas.

Para cada castro existía, por tanto, un territorio, un espazo apropiado que supuxo o inicio da construción das paisaxes agrarias complexas, podendo mesmo existir formas de organización máis complexas entre os propios castros.

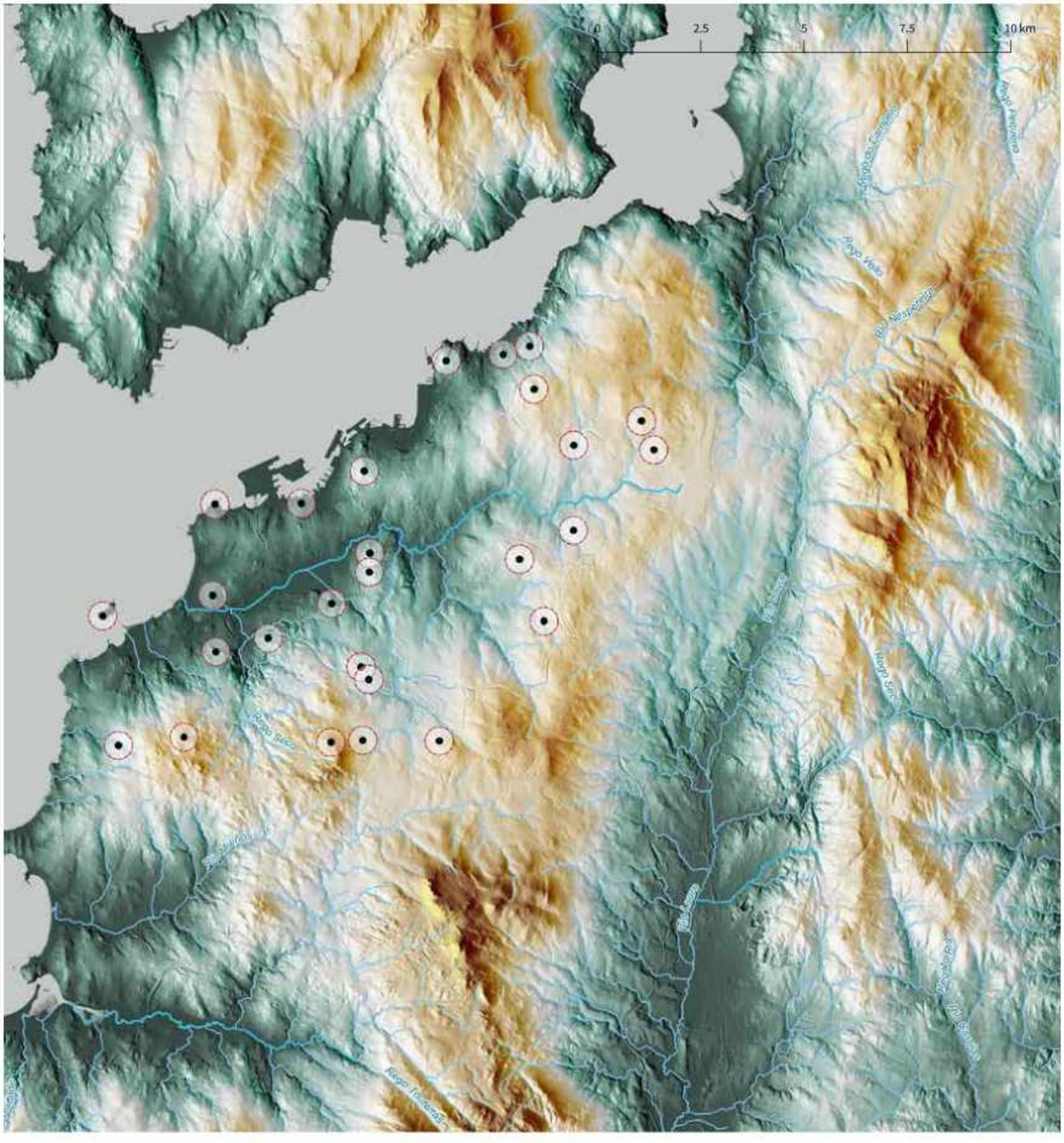
Xa que logo, cada castro ou conxunto de castros domina e "domestica" un territorio. No caso de Vigo podemos distinguir a grosso modo tres formas de ocupación do territorio nesta altura: os castros ubicados ao longo da zona costeira, que se implantaron naqueles zonas onde a orografía se elevaba; un contínuo de castros que ocupan os saíntes sobre o val, en paralelo ao Lagares e a unha cota intermedia; un último conxunto de castros que xorden puntuando nunha liña de cota algo superior, sempre por debaixo das serras.

45



Esquema de ocupación territorio a partir dos castros.

Fonte: Elaboración propia.



46
Plano cos castros de Vigo.

Romanización

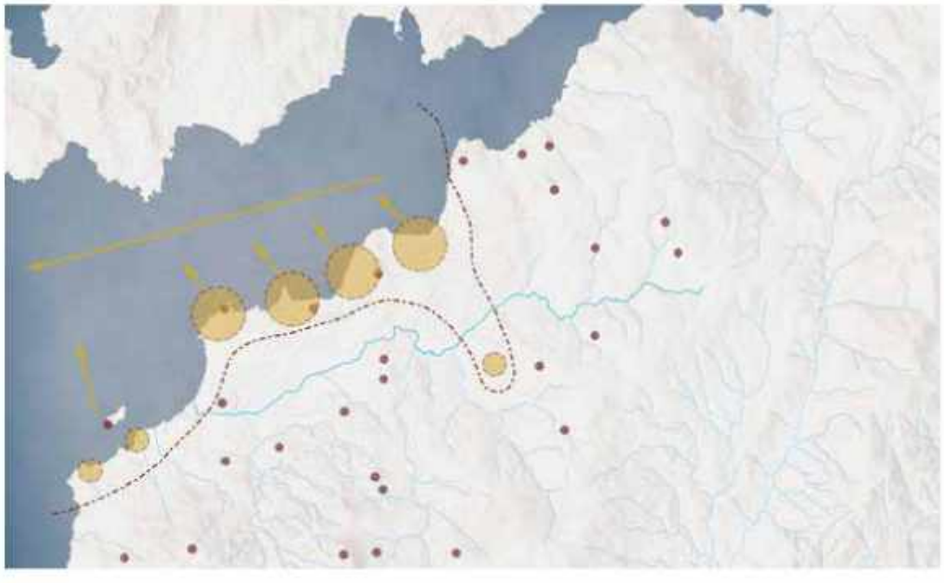
O máis salientable do proceso de romanización é a aparición dun modelo dual de ocupación territorial. Por unha banda, as formas locais de organización non sufriron grandes transformacións, aínda que agora incorpóranse a unha organización imperial de explotación e organización dos recursos. Por outra, unha nova forma de asentamento aberto, as *villae*, que foron implantándose case en exclusiva na liña de costa. Aparece por vez primeira un modelo dual urbano-rural, costa-interior, asentamento aberto-asentamento pechado, que se resolverá coa substitución dos asentamentos fortificados por outros de estrutura aberta.

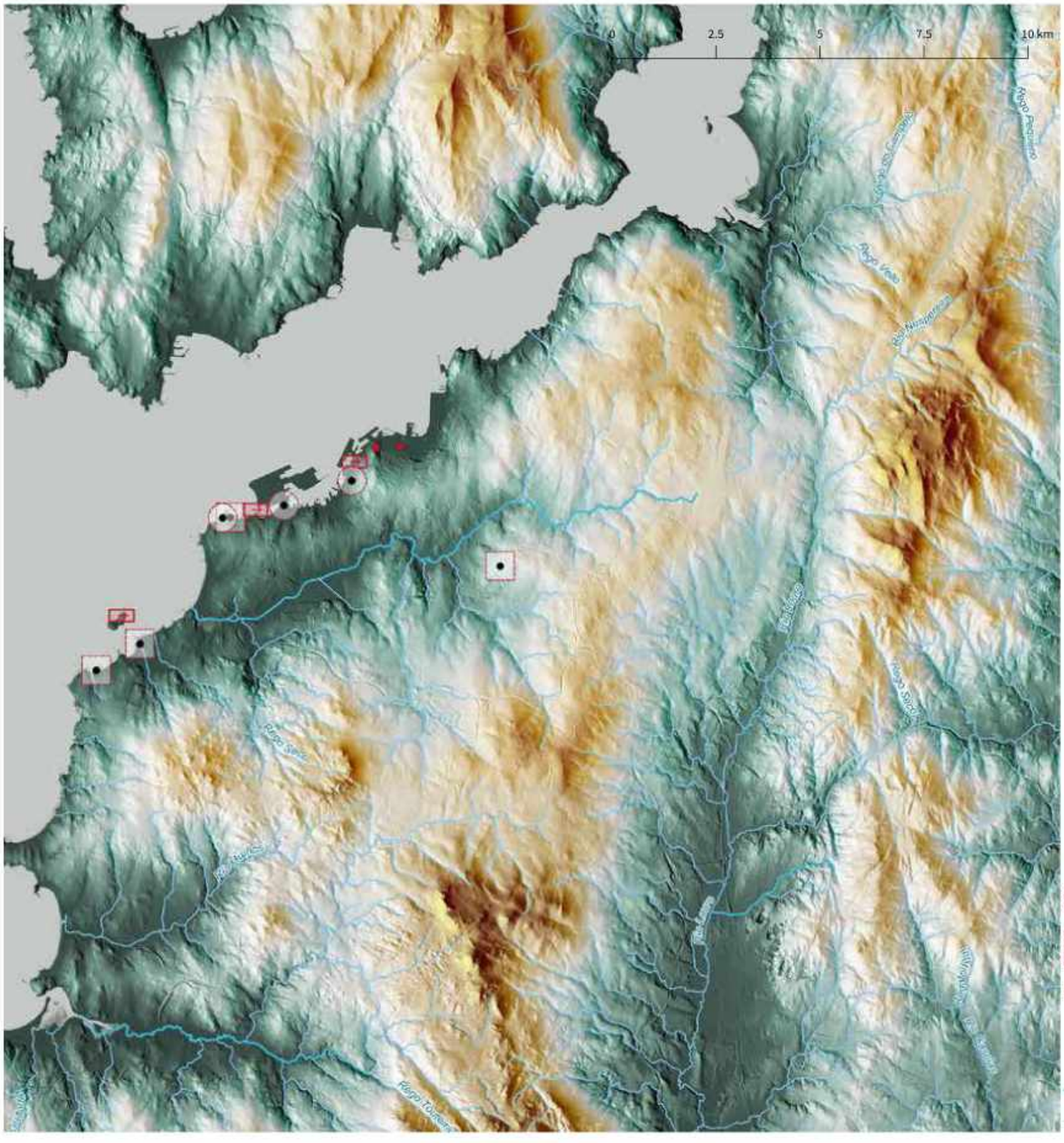
É nesta altura cando xorde a idea dun territorio que deixa de ser pensado dende o castro para ser concibido como territorio funcional para o Imperio, e que se articula en torno a unha rede de nodos e liñas. No noso ámbito de estudo existen indicios de tres asentamentos romanos ao longo da costa que se especializaron na pesca, no marisqueo e na salgadura. A combinación do potencial pesqueiro e comercial vai converter dous destes asentamentos en vilas. Na xerarquización do Imperio, Vigo pasará a formar parte dun segundo nivel de núcleos urbanos, por detrás das capitais conventuais de Astorga, Braga e Lugo. Como consecuencia, estrutura unha nova relación co mundo a través do mar e das grandes vías de comunicación que pasan a ser estables e concretas.

47
Esquemas interpretativos xeografía dos asentamentos romanos.
Fonte: Elaboración propia.

48
Esquemas interpretativos xeografía dos asentamentos romanos.
Fonte: Elaboración propia.





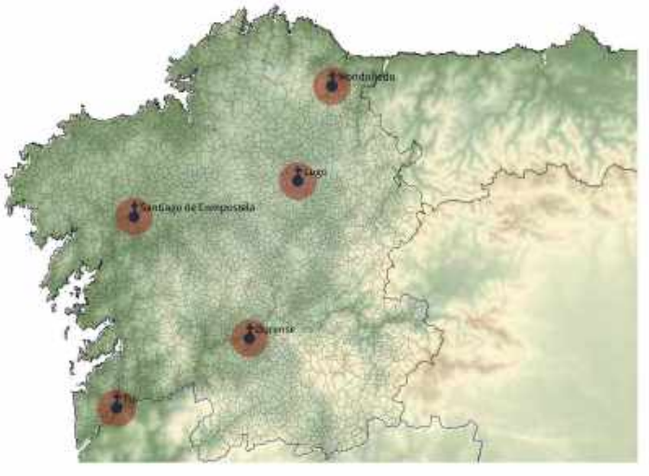


49
Plano de achados romanos.

Época medieval

Coa progresiva descomposición das estruturas imperiais romanas comezan a ter lugar, xa a fins da Alta Idade Media, numerosas incursións viquingas e normandas que van mudar a preferencia de asentamento litoral cara a zonas interiores e elevadas. O asentamento de Vigo trasládase de novo cara á zona do Castro. (Pereiro, 1981). No mesmo período conclúese o proceso de transformación dos asentamentos fortificados en asentamentos rurais abertos que se iniciara coa romanización (Criado, 2016), nunha transición cara a unha nova orde político-territorial dominada pola Igrexa que se consolidará no século XI coa configuración plena do sistema parroquial de Galicia (bosquexada dende a época sueva), cando menos nos seus elementos básicos, como sinala López Alsina (García et al, 2009) Xa nos séculos XII e XIII vaise desenvolver no contexto galego un proceso de revolución urbana medieval, en consonancia co contexto europeo. X. L. Martínez Suárez (Coord. Lois & Pino, 2015). Con respecto ás estruturas defensivas, existen referencias ao castelo do Penso, no alto do castro de Vigo (Fernández, 2004), do que non se conservan vestixios. Tan só perviviron dúas pontes que cruzaban o Lagares e mais a base da Torre dos Mouros.

50
Cidades episcoais.

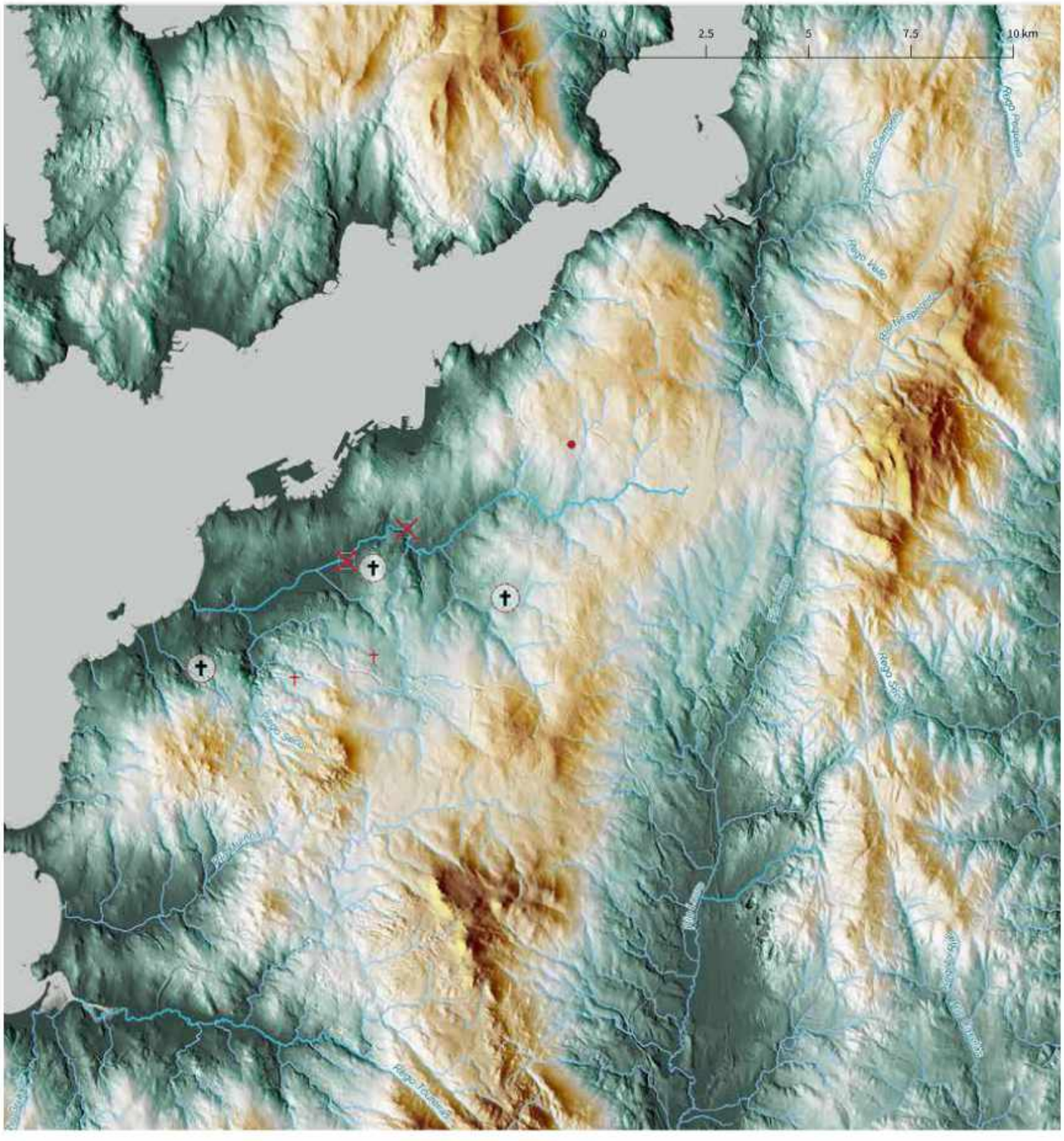


A suma destes procesos vai organizar o territorio en dous sentidos. Primeiro a través de ámbitos delimitados, diferenciados e cun status xurídico propio, onde as *villae* pasan a ser a célula básica de ocupación do territorio e a delimitaren un conxunto de actividades relacionadas coa habitación e a explotación da terra e do mar. Segundo mediante a xerarquización do sistema dende as cidades episcopais (co predominio de Santiago) até as parroquias, impulsando unhas novas relacións centro-periferia que servirían para a extracción das rendas agrícolas. Xose Luís Martínez (Coord. Lois & Pino, 2015) sinala que é neste período cando se funda a rede urbana litoral de Galiza, que tomaría impulso a través das relacións marítimas coas cidades de Europa e do Mediterráneo. Porén, Vigo quedou fóra dese proceso e foron outros núcleos costeiros como Baiona ou Redondela os que ostentaron unha posición dominante na Ría de Vigo. Vigo non pasou de ser unha aldea (Pereiro, 1981, p.15), polo que podemos intuír que a rede de parroquias na zona de estudo se conformou sen un centro forte e cunha malla equilibrada de parroquias ao longo do Val do Fragoso.

51
Vilas cabeceira na época medieval.



O sistema parroquial que se conforma garda unha relación coa densidade de ocupación dos castros e a súa cota de implantación (Dalda, 2011, p. 42). Isto non implica unha superposición dos hábitats, mais unha continuidade nas lóxicas de organización que definirían a paisaxe tradicional que chega até o século XX. A pervivencia da estrutura parroquial é palpable no caso vigués, onde se ten constancia escrita de quince igrexas románicas (das que apenas se conservan tres) cuxos nomes e advocacións medievais coinciden en todos os casos cos das parroquias actuais.



52

Plano do patrimonio arquitectónico medieval.

3.2.2 TRANSFORMACIÓN URBANA DENDE A ÉPOCA MODERNA ATÉ 1939.

Séculos XVI, XVII e XVIII. Da especialización funcional do Imperio ao liberalismo comercial. Xénese dun fenómeno urbano tardío.

Como consecuencia da colonización de América produciuse paulatinamente unha basculación da hexemonía do Mediterráneo ao Atlántico, resituando a Galiza como fronteira militar e zona de tránsito. A monarquía absolutista española vai investir na especialización militar das cidades litorais galegas (Coord. Lois & Pino, 2015, p.149), propiciando un incipiente desequilibrio entre a Galiza Atlántica e a interior.

Esa conversión en cidade fortificada vaise producir con diferentes ritmos secuenciados dende o poder central. Enclaves como A Coruña e Baiona, debido á súa condición de vilas de reguengo, son as primeiras en inserirse na dinámica atlántica militar e comercial, en detrimento doutros núcleos como Vigo ou Pontevedra que tiñan prohibido o comercio alén da cabotaxe de proximidade. A isto súmaselle que neste período inicial as vilas de Vigo e Bouzas vense afectadas pola peste e polos ataques corsarios, o que as leva a unha situación precaria e cativa. (Pereiro, 1981, p. 16)

É no s. XVII, con construcións militares como a fortaleza do Castro e San Sebastián, que Vigo cobrará unha relativa centralidade a ollos do Imperio. Así, en 1656 planificase a fortificación da cidade de Vigo, pero non será até a primeira metade do século XVIII, no contexto do liberalismo comercial, cando a cidade obteña concesións rexias para o libre comercio.

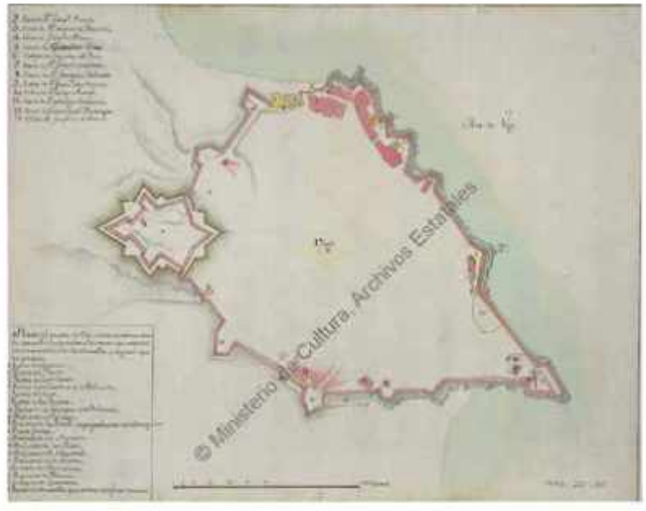
A cidade vai entrar a participar activamente do contexto internacional (Souto, 1990, p. 13), iniciando unha nova dinámica comercial que impulsa os asentamentos sobre o borde litoral e que vai inaugurar o locus preferencial da urbanidade moderna. A



53 (esq)

Vigo en 1597. Deseño de Leonardo Turriano.

Fonte: Arquivo de Simancas.


© Ministerio de Cultura. Archivos Estatales

54

Recinto amurallado de Vigo, 1762

Fonte: Arquivo de Simancas.

finais de século a cidade, que non pasara de ser até a altura pouco máis que unha vila e non contara con elementos medievais excepcionais, dá os seus primeiros pasos cara ao fenómeno urbano e comeza a competir con Tui e Baiona. Por este motivo, Vigo supón unha excepción dentro da conformación das cidades galegas (Lois, Pino, 2015, p.19).

A incipiente industrialización pesqueira (moi vinculada á chegada dos industriais cataláns) non se pode entender como un fenómeno urbano illado, senón dentro da unidade bioeconómica que conforma a Ría de Vigo. As aldeas litorais van tomar pulo ao tempo que manteñen un certo equilibrio entre elas e van converterse, no seu conxunto, no motor e centro do proceso de industrialización e, polo tanto, de urbanización, pasando a liderar o fenómeno urbano do sur da provincia.



56
Plano de Vigo co seu entorno, de 1773.

Fonte: En Instituto de historia y cultura militar.



55
Plano de Vigo en 1773. Autor: Emilio Bernáldez y Folgueras

Fonte: Instituto de historia y cultura militar.

1800-1880 O proxecto urbano da burguesía na expansión do capitalismo competitivo.

Entre 1809 e 1820, ao abeiro da coxuntura alcista internacional, prodúcese o desembarco en Galicia da terceira vaga de emigrantes cataláns, na súa gran maioría vinculados á salga do peixe. Estes, tras un período inicial de conflito coas elites tradicionais (Dubert, 2017, p. 280), van converterse no grupo social dominante da Galicia litoral e acometerán un proceso de modernización industrial que lle imprimirá o pulo definitivo ao sector da conserva e favorecerá a súa expansión de forma intensa e homexénea ao longo das Rías Baixas. A nova burguesía urbana aborda unha transformación radical do pensamento e das formas do espazo urbano. A cidade deixa de ser entendida como lugar de comercio e intercambio e pasa a comprenderse como espazo de produción e de xeración de renda urbana.

Na Galiza dos inicios do XIX A Coruña e Vigo van liderar a transformación das estruturas do Antigo Réxime. A atención dos proxectistas, até entón ocupados nos aspectos militares e defensivos, pasará a centrarse na previsión de crecemento da poboación urbana e na ordenación das actividades portuarias. (Coord. Lois & Pino, 2015, p. 156). Deste xeito había xurdir unha nova teoría urbanística que puxo o acento na necesidade de creación de "novas poboacións".

57

Primeiro proxecto de ensanche, 1807.

Fonte: Pereiro, 1981

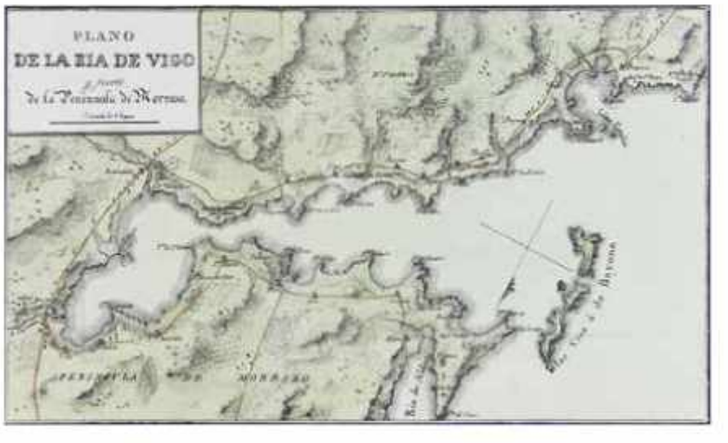


Esta preocupación pola vivenda encerra dúas estratexias. Por unha banda pretende satisfacer as demandas de novas formas morfotipolóxicas do espazo público e residencial acordes, material e simbolicamente, coas aspiracións da nova clase dirixente. Por outra, trátase de dar resposta á acumulación de capital, no contexto do capitalismo competitivo, instaurando un circuíto secundario de capital que desvía o fluxo deste cara ao espazo construído, algo que Harvey denomina "arranxo espacial" (Harvey, 2019, p. 312). Desta forma, o solo e a vivenda convértense en mercadorías e o urbano nun proceso especulativo-inmobiliario. Iníciase, pois, unha nova forma de construír a cidade que se vai soster no tempo e cuxas contradicións van manifestarse fortemente nos ciclos de maior crecemento.

58

Plano de la Ría de Vigo -1828 Pierat Peralta

Fonte: Leboreiro (1999)

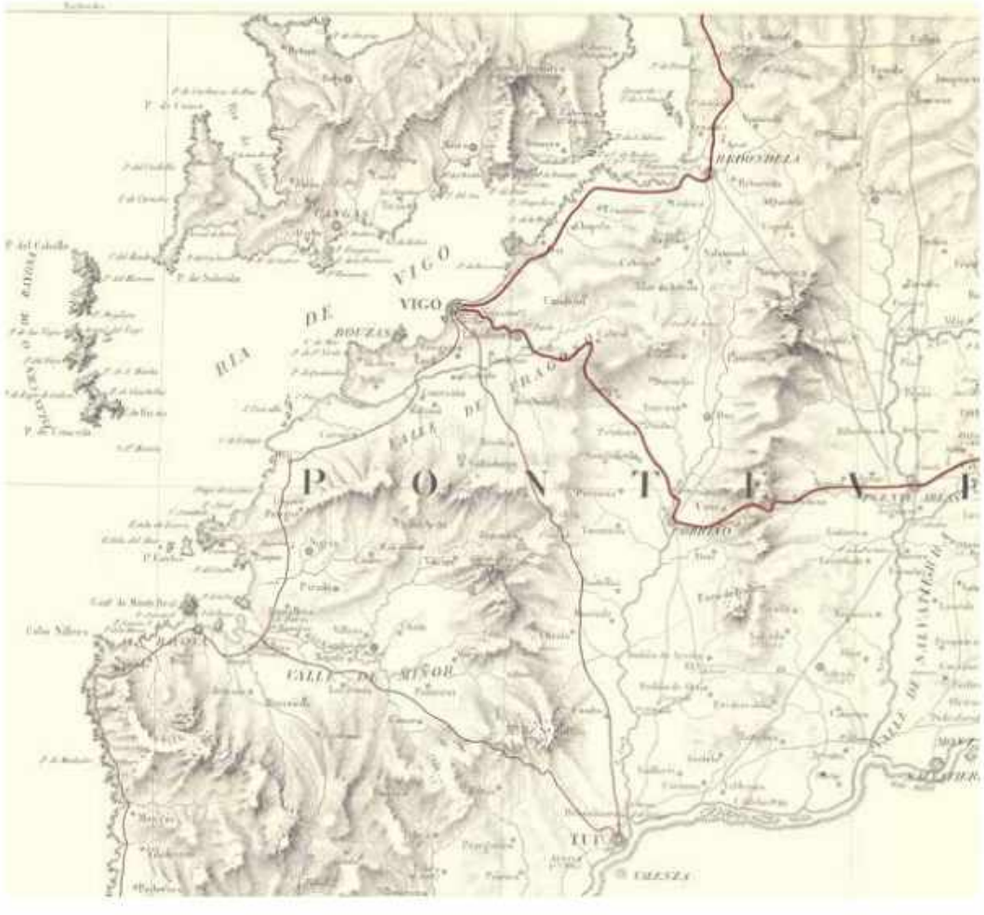


As causas que explican a simultaneidade entre as dificultades de acceso á vivenda e as políticas de construción de vivenda entre os anos '50 e '60, teñen as súas raíces nun mecanismo común de produción da cidade, que define as políticas de vivenda como políticas en favor das rendas do solo en lugar de políticas destinadas a satisfacer a demanda de vivenda impulsada po la industrialización.

No caso concreto de Vigo, o proxecto de nova poboación implementouse cun ensanche sobre terreos gañados ao mar ao

leste da cidade fortificada (as súas murallas serán finalmente derrubadas en 1869). Os planos comezaron a proxectarse en 1807, pero a proposta dilátase no tempo e só en 1857, tras numerosos cambios e autores, é que comezan as obras, que volverán ser reformuladas tres anos despois. Este proceso errático revela un poder da burguesía aínda bastante cativo. (Souto, 1990)

A iniciativa da construción da cidade vai funcionar nunha nova dualidade entre o capital público e o privado, na que este último só vai financiar aqueles elementos que lle reporten unha rendibilidade inmediata, mentras que o Estado se vai facer cargo dos elementos públicos non rendibles. (Coord. Lois & Pino, 2015, p.171). No caso do ensanche de Vigo vai quedar patente este efecto diferencial entre as dinámicas duns e outros. A planificación definira os bloques de construción destinados a solares para que, mediante concesión, fosen adxudicados a promotores privados a cambio de realizaren as obras públicas indispensables (Pereiro, 1981). Mais o capital privado só desenvolveu unha operación, promovida por García Olloqui, que quedou limitada a tres bloques de construción. A confrontación entre os intereses públicos e privados afloraron no pleito que mantería a concesionaria co Concello ao que reclamaba a explotación dos terreos públicos da Alameda e que finalmente vai perder.



59

Elaboración propia sobre carta de Domingo Fontán. Publicada en 1845.

Fonte: http://mapas.xunta.gal/visores/basico/

Desta forma, terreos de titularidade pública pasan en pouco tempo a formar parte do patrimonio dun reducido número de familias da burguesía industrial. A acumulación de capital e a súa concentración espacial vai promover uns novos valores de renda diferencial de solo, o que provoca a segregación formal e social entre as formas ortogonais do ensanche e o espazo proletario dos barrios periféricos.

En 1840, o médico e historiador local Taboada Leal (1840) fai unha descrición da cidade e da súa contorna que reflicte perfectamente esta nova orde. Describe os 4 barrios fóra das murallas como o lugar dos industriais cataláns e como unha zona propicia para a gran cidade marítima que debería ter o porto de Vigo, e distíngueos dos "otros tres que eran principalmente marineros, pero en especial del Berbés donde se concentraban las actividades portuarias y residenciales que generaban un ambiente de hedor y aglomeración" e que, segundo Taboada Leal, requirirían dunha mellora en seguridade e hixiene.

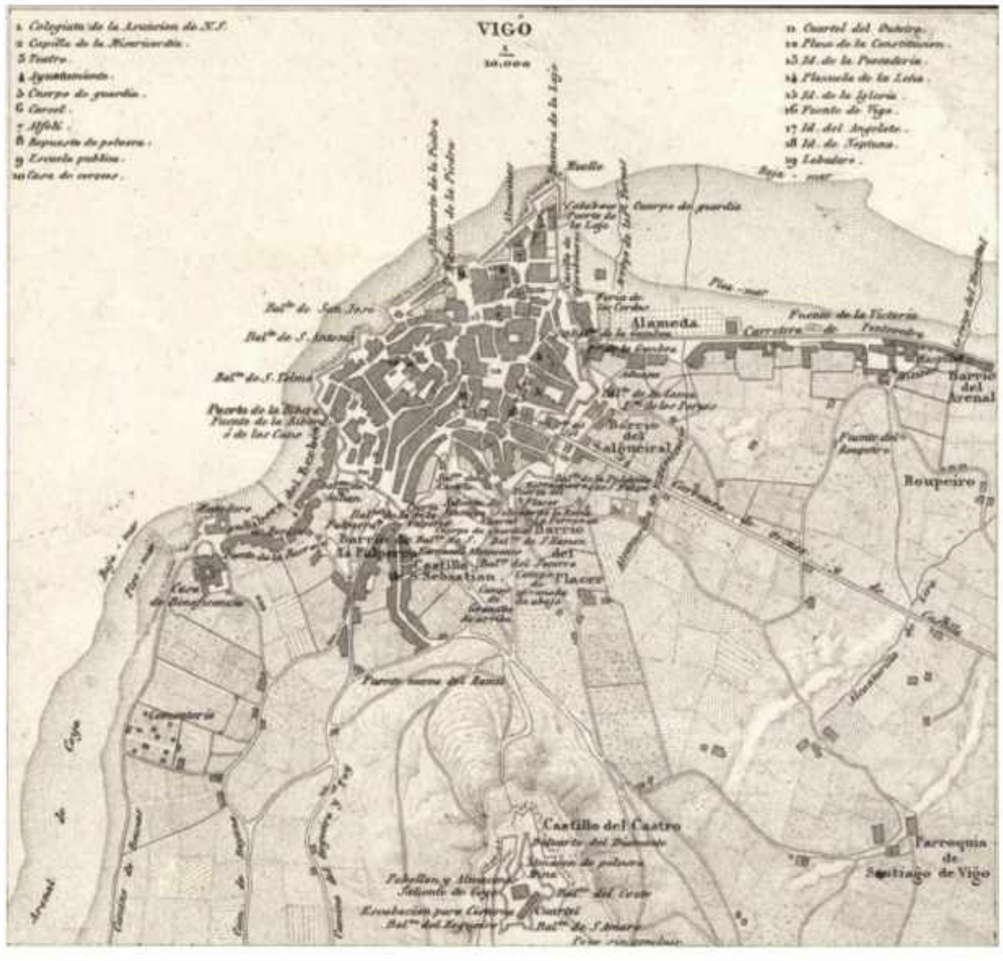
O médico albisca para Vigo unha nova forma de a cidade se situar no contexto internacional como porto Atlántico central nas conexións Norte-Sur e ultramariñas, especialmente a través da escala que facía na cidade a ruta Inglaterra-Portugal. Proxecta, ademais, unha visión do espazo sobre o que a cidade influe economicamente que traspasa os límites administrativos do núcleo urbano, e apela á necesidade de articulación para a potenciación da centralidade portuaria de Vigo. Así, centra a súa atención na área oeste e anima a que se constrúa un camiño pola costa que conecte coa parroquia de Coia, co obxectivo de conseguir unha comunicación inmedita e máis fluída coa vila de Bouzas e coas parroquias de Alcabre, Coruxo, Oia e demais lugares da parte litoral da ría na sua prolongación até Baiona.



60
Plano de Vigo 1856. Francisco Coello e Pascual Madoz
Fonte: Leboreiro (1999)

"Esta interesante Carretera, permitiendo la entrada de caballerías y carros en la Ribera, facilitaría la estracción del pescado fresco, salado y cecial del que abunda, y proporcionaría también la limpieza del arrabal, alejando esos depósitos de inmunidicias y estercoleros tan inmediatos á la población," (Taboada Leal, 1840, p.31)

Promove, xa que logo, unha visión á escala do hinterland de Vigo, que permitiría xestionar o exceso de acumulación da produción portuaria e despregar as infraestructuras como forma de ordenar as funcións da cidade e de reforzar a segregación espacial. A descrición do médico sérvenos para coñecer os recursos e as dinámicas económicas de cada parroquia, coas que podemos indentificar dúas grandes dinámicas: a litoral e a de val. O conxunto do Val do Fragoso destacaba pola súa fertilidade, grazas á que medrara dende o s. XVI, e centrábase na produción agrícola, principalmente de viño, millo e faba, xunto con outros cereais, froitas e hortalizas, e na gandaría de vacún, que vai experimentar unha forte expansión entre os anos 60 e 80 (Souto, 1990). Tamén destaca o uso forestal das carballeiras para leña e dos piñeirais para a construción, así como a presenza dunha pequena industria fabril de teares de lenzo, telleiras, muíños de auga e, no caso



61

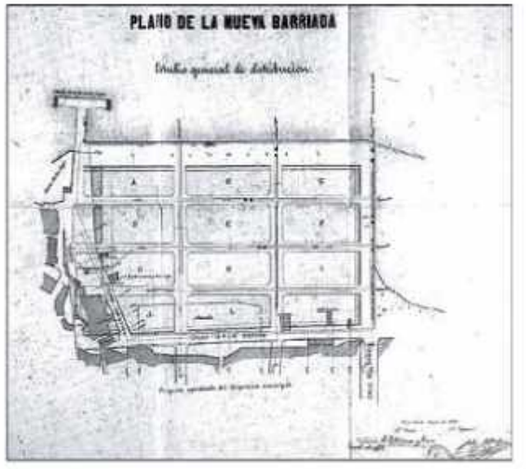
Plano de 1856 realizado por Francisco Coello e Pascual Madoz.

Fonte: Patrimonio Nacional

particular da parroquia de Castrelos, as pedreiras. Por outro lado, nas zonas de costa a dinámica económica está marcada principalmente pola industria da salazón e da pesca combinada coa agricultura.

Nas descripcións de Taboada Leal atopamos algúns indicios de certa simbiotización entre o espazo urbano e o Val do Fragoso. O médico documenta o desprazamento diario de man de obra procedente de zonas agrícolas cara ao porto con procesos pendulares marcados pola tempada da sardiña, que chegaba a empregar unhas 800 persoas diarias. Desta forma, se ben as formas de produción seguen a ser as propias da vida no rural, as formas de vida vanse ver transformadas coa proletarización da man de obra que substitúe ou compaxina o traballo autónomo agrícola e pesqueiro cunhas relacións laborais mediatizadas polo salario no sector conserveiro (Souto, p.41).
A capacidade de atraer man de obra dende as bisbarras rurais vai condicionar tamén a actuación sobre a oferta da vivenda barata ao proletariado. A densidade poboacional periférica vai ser determinante no limitado crecemento urbano comparado con outras cidades.

62
Plano da nova barriada proxectada por Julio Valdés.
Fonte: Alonso, 1981



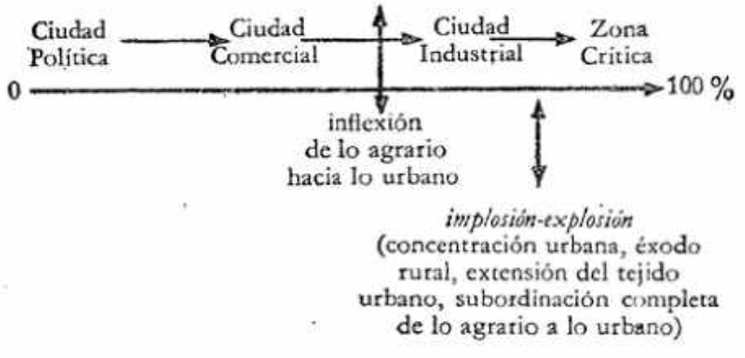
Esta descrición de Taboada é representativa das transformacións das dinámicas urbano-rural que caracteriza Lefebvre (1976) no salto da cidade comercial á cidade industrial. A cidade deixa de ser unha illa no océano rural, un espazo heterotópico, e pasa a redefinir a súa propia posición no mundo e a súa conciencia sobre o seu entorno:

> *"¿El campo? Ya no es más -nada más- que "los alrededores" de la ciudad, su horizonte, su límite. ¿Y las gentes de la aldea? Desde su punto de vista ya no trabajan para los señores terratenientes. Ahora producen para la ciudad, para el mercado urbano."* (Lefebvre, 1976, P.9)

63
Vista do ensanche de Vigo
Fonte: Alonso, 1981



64
Esquema de transformacións das dinámicas urbanas de Lefebvre.
Fonte: Lefebvre, 1976



1880-1925 A competencia polas infraestructuras na creación do mercado interno español e a sectorialización urbana.

A chegada do ferrocarril a Galiza e, especialmente, ás cidades litorais, vai transformar -a varias escalas- as relacións xeopolíticas. A implantación deste sistema coincide no Reino de España cun proceso de liberalismo centralizado importado de Francia que aspira a converter Madrid, daquela capital administrativa, en capital política e económica. (Bel, 2013) A complicación que supuña a falta de conexións marítimas ou navegables da capital mesetaria -unha verdadeira anomalía no contexto europeo- foi suplida coa financiación dunha rede radial que lle permitiu implantar un modelo territorial ao servizo da acumulación e da centralización do exercicio do poder. Se no contexto europeo a chegada do ferrocarril serviu principalmente para fortalecer a produtividade e as actividades económicas, no Estado Español foi empregado para a ordenación do poder político. Neste sentido, sinala Martínez (Coord. Lois, R., & Pino, D. 2015. p.162) que para o caso galego as infraestruturas decimonónicas van reflectir claramente esa condición de "forza externa".

Como consecuencia da aceleración dos fluxos económicos no proceso de acumulación, Galiza vai incrementar a súa dependencia e, correlativamente, a relación triangular entre as clases dominantes galegas, as clases dominadas galegas e a oligarquía dominante no aparello do Estado español. (Beiras, 1995) Prodúcese, deste xeito, un crecemento capitalista localizado en Galiza, mais non un desenvolvemento capitalista do país galego propiamente dito. Esta subalternidade verase reforzada pola frustración dos diversos procesos de afianzamento das incipientes burguesías locais.

En 1878 chega o ferrocarril a Vigo, que comunica a cidade olívica con Ourense e con Madrid, e tres anos máis tarde vaise inaugurar a conexión con Redondela-Pontevedra (Pereiro, 1981). A conexión dos camiños de ferro vai permitir o ensarillamento no mercado español. Porén, a intermodalidade da infraestrutura ferroviaria co porto frustraríase pola complicación que supuñan as pendentes de máis do 5% para unir ambos os medios. A pesar de que houbo propostas neste sentido, como a de Melitón Martín promovida por Eduardo Chao, que apostaba por prolongar a liña até Coia e proxectar alí o porto, ningunha atopou percorrido. Aínda así a cidade vai aumentar a súa capacidade de nodalización ao combinar a escala internacional, a estatal e un hinterland cada vez maior, e isto contribuiría a unha dinámica de urbanización pendular dependente das dinámicas dos distintos contextos cos que se vincula.

A principios de século XX dáse un período de gran dinamismo das actividades marítimas que se traduce nun forte crecemento da cidade. Esta posición vai impulsar o proceso de anexión dos concellos limítrofes: Bouzas, nun primeiro momento (1904) e, décadas despois, Lavadores (1940). No caso de Bouzas, que corresponde á área de análise que nos ocupa, o proceso foi impulsado polas propias parroquias periféricas da vila, que baixo a demanda de mellora de infraestruturas urbanas solicitaron formar parte de Vigo (Souto, 1990). De aí que se poida deducir, por un lado, que as parroquias seguen a ser estruturas con poder político e con capacidade de iniciativa e, por outro, que hai un interese por que as dinámicas urbanas e os servizos "cheguen" ás zonas periféricas, procurando unha simbiose entre as estruturas tradicionais e a infraestrutura urbana.

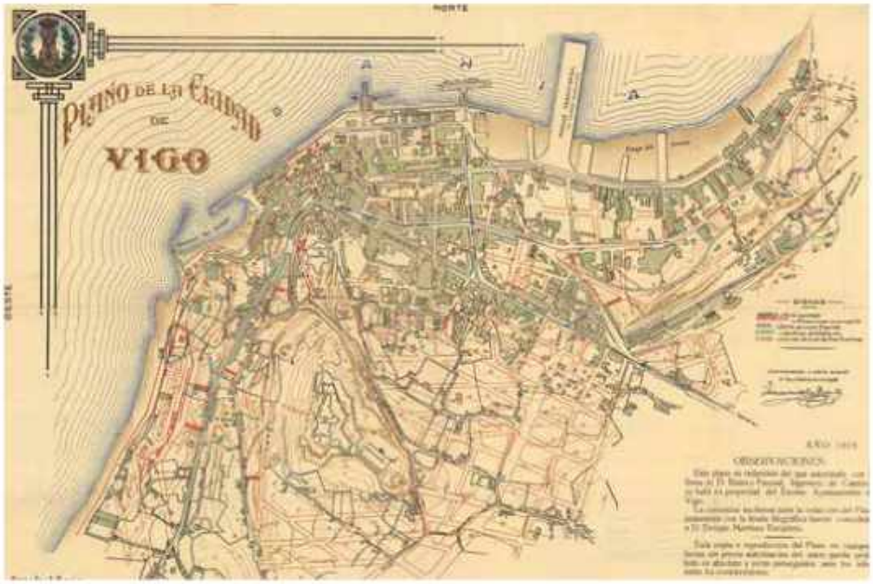
Deste xeito as infraestruturas van influír enormemente na conformación da periferia. O abastecemento de auga e de electricidade van favorecer a integración na dinámica urbana e da renda do solo, xa que as distintas ordenanzas emanadas da administración local van vincular estes servizos coa transformación dun terreo en solar e a posibilidade de edificación. O tranvía, que comeza a súa andaina en 1914 (cun movemento anual de dous millóns de viaxeiros), vai consolidarse como a outra grande infraestrutura do momento e favorecerá o desprazamento diario da poboación aos centros de traballo dende a periferia, fomentando un crecemento polinucleado sobre os centros parroquiais e articulado a partir das grandes infraestructuras. Conclúe Souto (1990) que as causas principais do crecemento periférico van ser a calidade e o prezo da vivenda, a facilidade do desprazamento a Vigo en tranvía e a electrificación do rural. O crecemento da cidade vai quedar marcado, pois, non por unha expansión morfotipolóxica, senón a través da creación de novos polos de atracción (especialmente en Teis, Bouzas e Lavadores) e da mellora das comunicacións por estrada con Baiona e Tui (Souto, 1990). Reforzadas en 1926 cando se inaugura a liña Vigo- Baiona.

En 1900 un grupo de empresarios locais participarán na constitución do Banco de Vigo co obxetivo de potenciar a industria (especialmente o sector naval) e o comercio locais. Con capacidade de financiación, o naval dá o salto da produción artesanal á introdución do motor. Por súa vez, a salgadura toma impulso e o porto vai promovendo a aparición de nova industria vinculada. Todo isto vai ir dando un maior peso ao porto, o que, sumado á creación do organismo da Xunta de Portos, terminará por independizar os intereses portuarios dos da cidade. É nese contexto que se concibe o proxecto portuario de E. Cabello, en 1913, que propuña a construción de diques e

65

Plano de 1916 elaborado por Ramiro Pascual

Fonte: Biblioteca Histórico militar de A Coruña.





66
Proxecto de mellora do Porto de Vigo de Eduardo Cabello
Fonte: Leboreiro (1999)

espigóns ao longo de todo o litoral, desde Bouzas até Teis, e proxectaba unha ocupación extensa que, malia a non se producir nas formas en que fora formulada, marcará porén a liña de especialización industrial do litoral que chega até os nosos días: cara ao oeste concéntranse a actividade pesqueira e a construción naval, e a leste a conserva e a salgadura.

O crecemento da cidade compacta vai continuar completamente volcado cara ao leste, aínda que ao tempo se van superando algúns dos condicionantes que limitaban o seu crecemento a oeste, como o fin das limitacións á urbanización en torno ao Castro (coutado até entón por motivos militares) e a apertura da Rúa Elduayen, que atravesa o centro urbano, anteriormente amurallado, e conecta as estradas que chegan de Norte e Sur.

Tras a experiencia fracasada do ensanche a Corporación Municipal vai rexeitar o uso dun plano definitivo da cidade (Pereiro, 1981) e aprobará o plano feito por Soler, que a propia corporación vai recoñecer como inacabado, para dar vía libre ao desenvolvemento urbanísitico en base ás dinámicas de renda urbana. Isto favorecerá unha dinámica caciquil de apropiación privada dos instrumentos de planificación. Durante este período a cidade vaise conformando sobre as vías de comunicacións. En 1910 o proxecto de ensanche de Ramiro Pascual supón un novo intento de planificación, pero vai rematar paralizado. A cidade continúa a medrar a partir de accións particulares, o que vén evidenciar a capacidade de influencia da burguesía no ámbito político e o seu interese no lucro inmediato.



67
Proxecto de Reforma de Ensanche Ramiro Pascual
Fonte: Leboreiro (1999)

En definitiva, a coxuntura de industrialización-urbanización e a conformación dun grupo empresarial forte vinculado á industria do mar, unido ás remesas de emigrantes que comezan a investir na propiedade inmobiliaria, vai dar lugar á primeira sectorialización do plano da cidade e da súa periferia. Pode diferenciarse, nesta altura, o desenvolvemento da zona portuaria (especialmente a central), a terciarización do centro urbano e o asentamento residencial periurbano.

O proceso de concentración que se foi xestando nestas décadas, só era posible en caso de asegurar un crecemento económico sostido das actividades básicas. Coa primeira Guerra Mundial vanse ver frustradas as espectativas e, xa coa crise económica de 1925, que repercute especialmente na industria conserveira e no comercio marítimo, vai rematar este ciclo de crecemento.

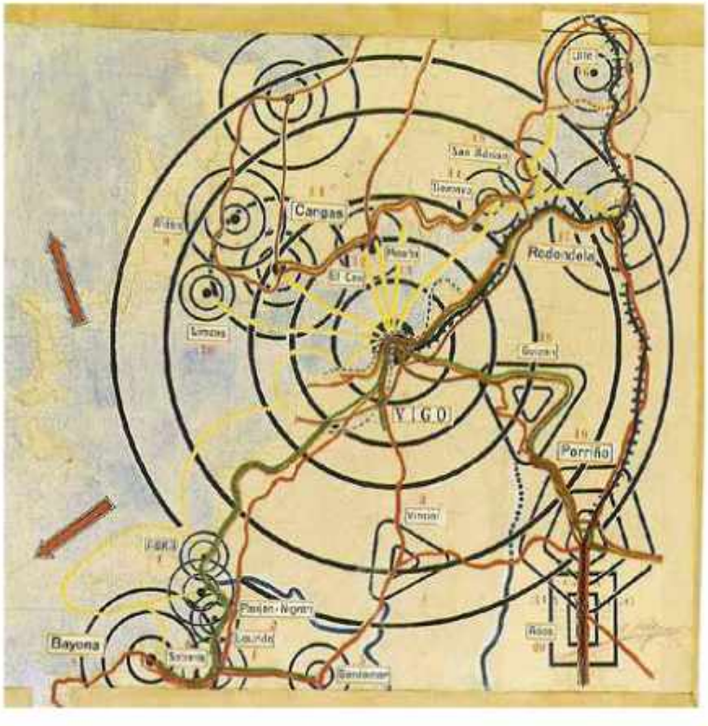
1925- 1940 A Gran Cidade Atlántica frustrada e a xestión da perda de competencia no marco estatal.

En 1925 creba do Banco de Vigo e a burguesía local perde, consecuentemente, a capacidade de financiación autónoma. Iniciase daquela un ciclo de estancamento que se verá reforzado coa crise económica mundial e posteriormente coa Guerra Civil.

O crecemento da cidade vai seguir marcado pola falta dunha visión de conxunto e o *laissez faire* das administracións públicas ante os promotores privados, como se verifica nas ordenanzas municipais aprobadas no 1926. Esta normativa reducíase a regular aspectos como a as alturas máximas ou a urbanización de baixa densidade na ladeira oeste do Castro, pero perpetuaba "a autonomía dos particulares na actividade urbanística da cidade" (Pereiro, 1981, p. 64), aos que a normativa lles cedía a iniciativa de apertura de novas rúas, aínda que estas non figurasen nos planos.

En 1930 o Concello vaille encargar o Plan de Extensión e Reforma Interior de Vigo ao arquitecto Palacios. Nel despregará, de novo e dende a época do Ensanche, a posibilidade dun proxecto de cidade unitario. Esta proposta encadrarase no marco do Estatuto Municipal e as súas ordenanzas aprobadas en 1925 debedoras das políticas técnico-hixienistas (Pereiro, 1981). O Plan que Palacios entregaría dous anos despois ía trascender esa visión para ligarse coas novas propostas urbanísitcas do contexto europeo. O arquitecto vai incorporar á súa análise as preocupacións en torno á cidade industrial e a súa relación coa periferia a través da simulación do coñecido esquema de Ebenezer Howard de cidade central e cidades satélites.

68
Plan comarcal de Palacios.
Fonte: Leboreiro (1999)



A partir deste esquema define vinte núcleos satélite que sobardaban os límites administrativos municipais e asume, xa que logo, a idea amplamente difundida nos anos vinte de que o concepto da cidade compacta se transformara definitivamente coa expansión dos novos sistemas de transporte e a asunción do seu hinterland como un problema a enfrontar. Isto constitúe un dos elementos máis innovadores da súa proposta, pero resulta aínda máis interesante a transposición que fai Palacios á casuística galega. "É por todos sabido que as provincias galegas constitúen verdadeiras inmensas "cidade xardín", pois os caseríos exténdense indefinidamente polos campos e montañas (...) Deste modo se explica que sendo a provincia de Pontevedra unha das de maior densidade de poboación entre todas as de España, non exista unha cidade da importancia de Madrid, Sevilla, Barcelona o Valencia"(Palacios en Pereiro, 1981, p.78). Formula a dispersión dos asentamentos e da poboación ao trempo que propón que as cidades satélite asenten sobre parroquias xa existentes. Adiántase, polo tanto, a un debate sobre a densidade, a concentración e a articulación que aínda hoxe segue vixente. Palacios vai facer unha lectura galega dos principios do regional planning, que naquel tempo estaban de actualidade.

Palacios estaba comprometido coas ideas do CIAM consagradas

na Carta de Atenas das que tomou a proposta de zonificación. Cunha clara mentalidade de proxección ex-novo, definiu tres grandes áreas para a cidade (marítima, industrial, extensión), por súa vez subdivididas segundo os usos. Mais no plano formal Palacios mantíñase nos preceptos de Camilo Sitte de construción das cidades segundo principios artísticos. Palacios redacta o Plan nos anos cruciais da introdución da modernidade en Galicia e vai inverter a lóxica coa que se introduce a modernidade no país propondo unha estructura moderna e unha apariencia clásica (Agrasar, 2003). Isto valeulle algunhas críticas dos seus coetáneos, aínda que non serían as máis graves. Os detractores do Plan centráronse en denunciar as principais carencias do proxecto: a reforma completa do centro histórico, a desmesurada área de intervención e a inviabilidade econonómica. Estas críticas, sumadas a un contexto de recesión, provocaron a anulación do Plan. A frustración do plan urbanísitico tivo o seu correlato na burguesía industrial, incapaz de sacar adiante as súas reivindicacións de ampliación do porto e de mellora das conexións ferroviarias, a pesar de ser xa na altura o principal porto pesqueiro do Estado.

O fracaso dun novo planeamento vai frustrar as aspiracións da burguesía comercial que pretendía evocar a gran cidade atlántica, mais tampouco a burguesía industrial atopará saída ás súas aspiracións. Neste período vai aumentar a concentración pesqueira produto das transformacións na produción: barcos con maior envergadura e cada vez máis capacidade; apertura de novos caladoiros en altamar; especialización na comercialización de produtos do mar e da construcción naval. Así, conformarase un grupo de empresarios, maiormente locais e con intereses comúns, que van demandar a ampliación do porto e a mellora das conexións ferroviarias. Así mesmo van pular pola celebración da Feira da Pesca en 1935, que foi aprobada xa en 1929 cun proxecto de Gómez Román que compaxinaba a dinámica urbana coa dinámica portuaria, pero que fracasaría por falta de apoio institucional. A falta de financiación dos proxectos aprobados e a dilación dos prazos vai ser a tónica habitual neste período. Só en 1940 volve retomarse o proxecto portuario para responder á demanda de crecemento litoral e á comunicación entre Bouzas e Vigo e que dará lugar á implantación da industria pesqueira e, especialmente, da industria frigorífica, xunto coa industria naval.

Se en períodos anteriores a nodalización de Vigo supuxo o grande motor de crecemento da cidade, nesta altura padecerá as consecuencias da súa dependencia da coxuntura noutras escalas. A crise económica no contexto internacional, o feito de no ámbito estatal non haber unha aposta por unha conexión competitiva do porto coa liña de ferrocarril (o tren tardaba máis de 36 horas en chegar a Madrid, co cal facía ate os portos franceses máis competitivos coa capital), o incumprimento das demandas de ampliación do espazo portuario e a falta de articulación do ámbito galego provocaron un forte estancamento socioeconómico que redundou na incapacidade do centro urbano para atraer poboación do seu hinterland. Se ademais se lle suma unha carencia de vivenda no núcleo urbano enténdese ben que continuase unha dinámica de crecemento periférico lineal sobre as liñas do tranvía e os polos de atracción de zonas como Bouzas ou Lavadores.

Capítulo 4
Análise da forma urbana

4.1.1940. Situación de partida

4.2. 1940-1949

4.3. 1950-1959

4.4. 1960-1969

4.5. 1970-1979

4.6. 1980-1989

4.7.1990-1999

4.8. 2000-2009

4.9. 2010-2019

Este capítulo analiza os procesos de transformación urbana e a súa morfoloxía resultante dende 1940 até 2019. O corpus central da análise está distribuída en oito capítulos que se corresponden con períodos fixos que abarcan unha década, de forma que para alén de estudar cualitativamente cada período permite avaliar cuantitativamente as variacións nos ritmos de transformación. A maiores, e a modo de contextualización, inclúese un primeiro capítulo que analiza a forma urbana no ano de inicio deste estudo, en 1940, co obxectivo de aportar unha visión máis detallada sobre cal era a forma urbana no momento inicial.

Os oito capítulos que abarcan as transformacións urbanas nas oito últimas décadas, preséntanse divididos cadanseu en dúas partes. Unha primeira na que se identifican e abordan os aspectos que impulsaron e interviron nas mudanzas da forma urbana, é dicir, os aspectos socioeconómicos, as intencións e consecuencias da planificación, o control dos procesos, así como outros aspectos que tiveron un rol de peso no desenvolvemento da forma urbana. Desta forma procúrase obter unha visión significativa e composta dos procesos, procurando o equilibrio entre exhaustividade e síntese, entre xeralidade e especificidade.

A segunda parte analiza a forma urbana resultante no período de estudo para tres elementos basilares da forma urbana: ocupación, infraestrutura e usos, así como a interrelación entre estes. Para cada un dos elementos identifícanse os cambios que se produciron ao longo da década, sinalando a situación inicial e final do período, de forma que permita analizar os patróns de cambio e permanencia para cada período.

O primeiro capítulo opera de forma diferente, pois non presenta os cambios ao longo dun período, senón que procura trazar unha imaxe fixa sobre a situación de partida. De aí que esta aborde exclusivamente os aspectos da forma urbana, seguindo o mesmo esquema de ocupación, usos e infraestruturas, que se poñen en relación con factores importantes, como os sociopolíticos ou do marco natural, que axudan a comprender a súa xénese.

4.1.

1940

Punto de partida

Ocupación

Ocupación e medio natural

Ocupación e organización social

Infraestruturas de comunicación

Usos

Ocupación e infraestrutura

Infraestrutura e usos

Ocupación

A partir da reconstrución da ocupación edificada, tal e como sería en 1940, distínguense a grandes rasgos dous tipos de realidades, por unha banda a trama de carácter urbana de Vigo e Bouzas e, por outra, unha ocupación dispersa polo territorio para a que se observan patróns de agregación. Esta dualidade responde a dúas dinámicas distintas: por un lado, un desenvolvemento industrial ligado a enclaves portuarios e, por outro, formas de asentamento tradicionais no territorio de base agrícola.

Dentro da área de estudo atópanse tres infraestruturas portuarias: Vigo, Bouzas e Canido. Para os dous primeiros existe unha trama urbana significativa estreitamente vinculada á xenese portuaria, mais no caso de Canido esta infraestrutura é un feito novo (foi construído na década anterior e rematado definitivamente en 1941) de forma que non se detectan para este enclave un conxunto urbano significativo, mais si algúns rasgos de incipiente ocupación por parte da burguesía industrial con patróns diferentes aos asentamentos tradicionais.

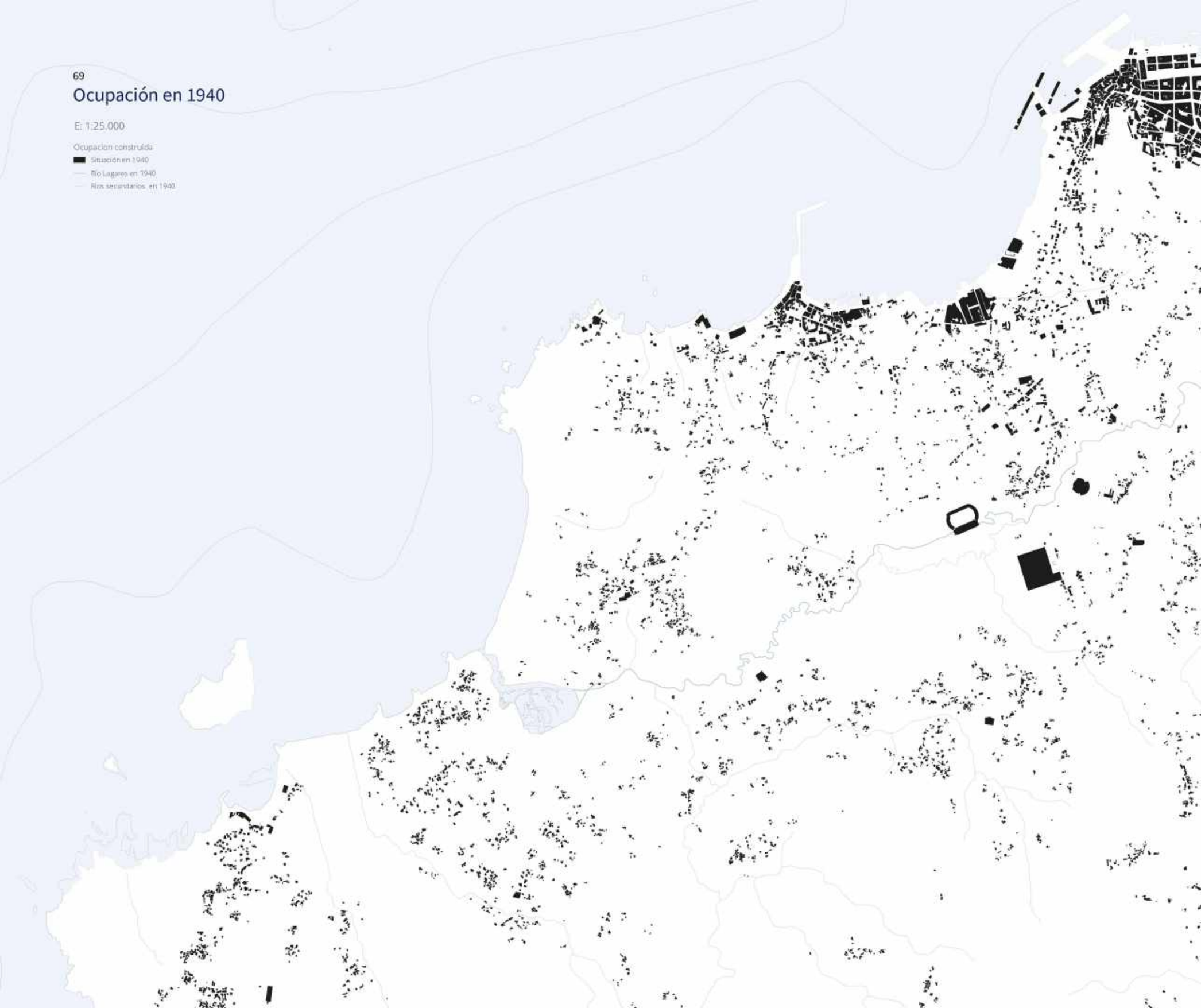
A dualidade urbano-rural ten o seu reflexo no tamaño das pezas construídas, xeralmente moito maiores no caso do litoral e das que teñen a súa xénese no feito urbán, e de menor tamaño para o resto e tamén nos diferentes patróns de agregación das pezas construídas. Así dentro da ocupación edificada con dinámica urbana distínguense diferentes formas de agrupación: o tecido medieval por xustaposición do edificado, as zonas de ensanche con formación de mazás ou en fileiras con distintas orientacións e nas zonas de expansión máis periféricas a disposición lineal ou agrupada de unidades rodeadas de espazo aberto que responden a distintas tipoloxías de chalet (Rodríguez-Tarduchy, 2011). Existe aínda un tecido urbán máis periférico que responde ao crecemento suburbano lineal sobre a arteria de comunicación Vigo-Baiona.

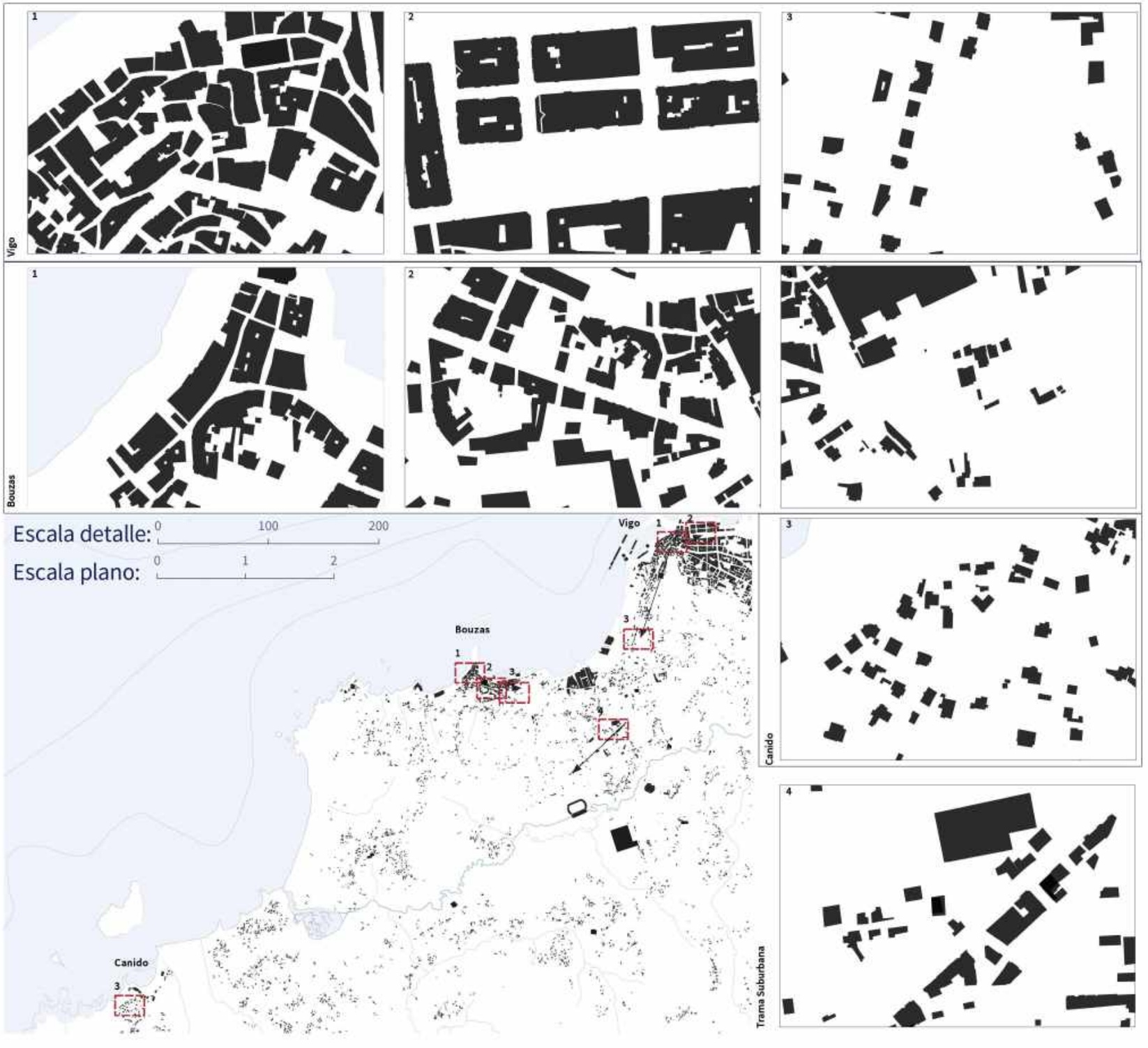
O restante territorio está dominado pola dinámica de organización agraria mediante un sistema de aldeas e lugares que funcionan como pequenas células de asentamento e un sistema de cultivo e aproveitamento dos recursos naturais asociados a estas, en consonancia coa forma de ocupación tradicional típica galega. Mais, en comparación con outras aldeas galegas, obsérvase aquí unha alta densidade e dispersión da ocupación que indica que sobre esta base de organización territorial se produciu un proceso de redensificación e de ocupación de novos espazos, especialmente a través das vías de comunicación. Este aumento do número de vivendas para un mesmo territorio produciuse, xeralmente, a partir da introdución do millo e da pataca que permitía intensificar o espazo produtivo, mais tamén neste caso por un incipiente mercado laboral industrial que complementaba as rendas agrícolas (Souto, 1988, 1990). Con todo as lóxicas de aproveitamento dos recursos naturais permanecen como preponderantes, de forma que estas seguen a marcar patróns de límite e atracción da ocupación.

Ocupación en 1940

E: 1:25.000

Ocupacion construida
- Situación en 1940
- Rio Lagares en 1940
- Rios secundarios en 1940





70

Tipos de morfoloxía da ocupación de carácter urbano, segundo a posición e o contorno.

100

1. Centro histórico de forma irregular composta por xustaposición do edificado.

2. Extensión urbana do ensanche mediante a formación de mazás e disposicións lineais.

3. Primeira periferia urbana construída mediante unidades rodeadas de espazo aberto.

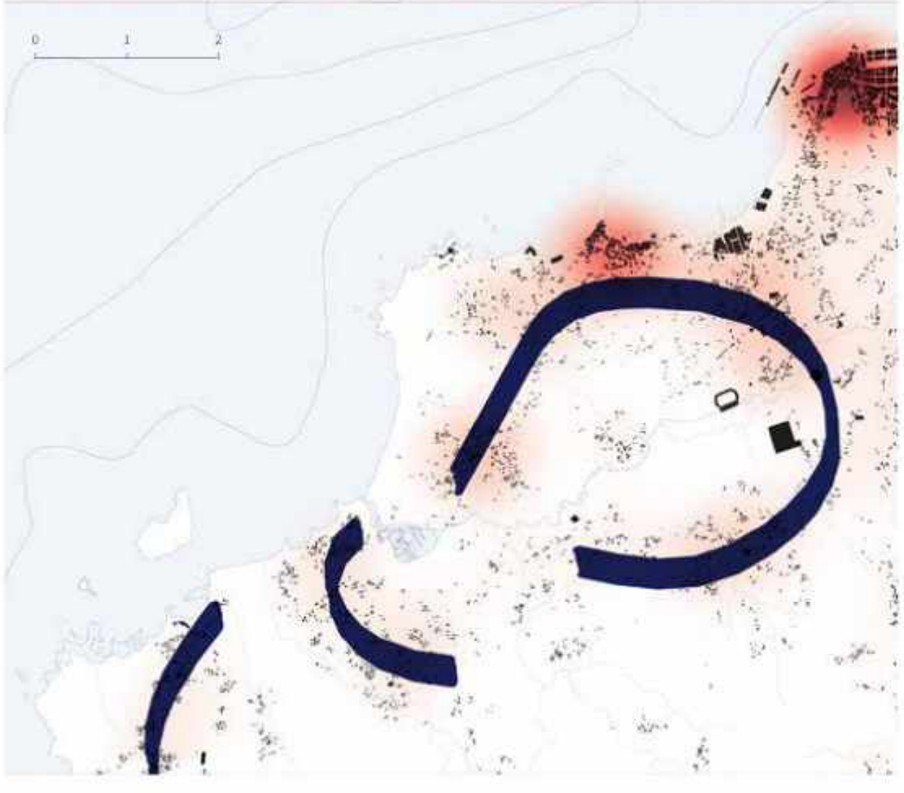
4. Área suburbana con forma de agrupación lineal recta.

Para comprender as formas de agregación dos asentamentos de xénese agrícola é preciso indagar nas lóxicas de ocupación que subxacen e que exercen como atraccións e limitacións sobre a forma construída. Con ese obxectivo, realízase unha primeira análise da densidade de ocupación, na que se toma cada elemento construído como unha unidade, é dicir, que non se ten en conta a superficie construída senón que se pretende cuantificar o número de elección por un emprazamento específico.

Deixando á marxe as áreas con dinámica urbana, o plano de densidades resultante evidencia 3 grandes dinámicas de ocupación: unha primeira con forma de óvalo na zona central do Lagares, outra con forma semicircular no entorno da desembocadura do río e unha terceira de carácter lineal na franxa costeira cara sur. Dentro dos asentamentos do Val do Lagares destaca a alta densidade e compactación que presenta a ocupación da parroquia de Navia, comparativamente cos outros núcleos. No sentido inverso, na zona da desembocadura do río existe unha maior dispersión da ocupación que mantén unha baixa densidade de forma homoxénea en toda a área.

En canto ás formas de agregación, a dinámica xeral que se observa é que as zonas cunha densidade de ocupación maior presentan colidancia entre parcelas construídas, mais a edificación está rodeada de espazo baleiro. Por outra banda, onde existe menor densidade pode darse unha relación de proximidade entre construcións mais non vén asociado á colidancia entre parcelas construídas.

Para unha lectura máis afinada que permita comprender mellor as lóxicas de ocupación das áreas máis dispersas se establecen dúas estra- texias diferenciadas segundo esteamos ante unha ocupación dispersa resultado das formas de organización agrarias ou de crecementos suburbanos. Así, no apartado referido ao estudo da relación da ocupación co medio natural e co sociopolítico abordarase especialmente o estudo das raíces que consitúen o artefacto agrario, mentres que no apartado relacionado coas infraestructuras e cos equipamentos prestaráselle maior atención á morfoloxía da suburbanización, aínda tendo en conta que todos eles son resultado da interrelación de ambos.



71
Esquema de densidade de ocupación en 1940.

Ocupación e medio natural

En primeiro lugar abordaranse os espazos da auga, elemento base da organización agraria e gandeira e que polo grao de fineza e capilaridade que adquire é o elemento máis fráxil e de maior calidade do sistema (Dalda, 2011). A área de estudo está fortemente marcada polo río do Lagares e o val que conforma. O curso deste río xoga un papel central na producción agrícola e gandeira e a súa relación coa orografía permite distinguir tres tramos do río diferenciados:

- o primeiro tramo, encanonado entre os montes do Castro e de Castrelos;

- un segundo tramo de pendentes menos pronunciadas nas que o val se alarga para volver estreitarse e, inmediantamente, volver abrirse de novo no último tramo antes da desembocadura;

- o tramo final da desembocadura, onde se forma unha marisma.

Como xa se apreciaba no mapa de densidades, os asentamentos concéntranse arredor dos dous últimos tramos do río xa que as fortes pendentes do primeiro tramo actúan como un límite para a ocupación. Neses dous últimos tramos a ocupación sitúase na cota máis elevada do val seguindo as liñas de demarcación das bacías hidrográficas ao longo das lombas dos outeiros, que coinciden significativamente coa estruturación da ocupación. Procurábase deste xeito evitar invadir os terreos máis produtivos.

Esa "coroa" de asentamentos diferénciase, á súa vez, das ubicadas na cara norte do val e das do sur. A pesar de se emprazaren todas nunha cota similar, as meridionais encádranse no arco montañoso que limita a sur o concello e que rega o Val do Lagares con numerosos afluentes creando lameiros na súa cota máis baixa, mentres que na cara septentrional os espazos de auga presentan unha menor densidade e complexidade. Esta maior complexidade é moi visible na parroquia de Matamá, ubicada nunha cota intermedia entre o río e o monte e que mantén unha relación complexa coas liñas de auga: entre a zona ocupada e o monte discorre outro curso de auga a unha cota máis baixa que a zona construída, que logo volve elevarse na zona de monte. O Rego da Presa funciona así como un límite natural entre a construción e o monte.

Nas marxes inmediatas do río tamén se aprecia diferenza entre a norte e a sur, pois a sur é moito máis chaira e concéntranse nela unha extensa superficie de depósitos aluvio-coluviais que funcionan como límite natural da ocupación, que na desembocadura de novo vén determinada pola liña de delimitación entre bacías no alto das lombas. Ao igual que no caso de Matamá, na marxe sur do val transcorre o Rego do Vao en paralelo entre a zona ocupada e o monte.

Tamén cómpre destacar a influencia do litoral, que vai definir unha franxa duns 600 m de media entre a liña de costa e os puntos máis elevados. Dentro desta franxa distínguense catro estratexias de ubicación diferenciadas que definen catro tramos diferentes de franxa.

- a zona de franxa litoral que limita a norte coa ría e se caracteriza por unha ocupación máis densa e polarizada sobre o núcleo de Bouzas que, pola súa condición de cabo, crea as condicións máis propicias para o asentamento mariñeiro.

- a zona conformada pola franxa leste dende Cabo de Mar até as marismas, dominada por unha primeira franxa dunar e unha segunda na que predomina o aproveitamento agrícola, polo que a lóxica de ocupación, igual que no caso do val, é a ubicación nas cotas máis elevadas.

- o tramo que vai dende as marismas até o Rego do Vao, onde converxe a condición litoral coa estratexia de val.

- o tramo que vai dende o Vao até Cabo Estai, onde se mistura a condición portuaria de Canido cunha estratexia de ubicación a media ladeira que permite aproveitar os terreos agrícolas costeiros e os usos do monte.

Do punto de vista litolóxico destaca o macizo do río Barxa, un resalte litolóxico de granito sobre o que se asenta a construción aproveitando as zonas agrícolas de cotas máis baixas. Así mesmo cómpre destacar que este vai ser unha zona de pedreiras que fornecerán a nivel local boa parte do subministro necesario de materiais de construción.

En canto á relación coas zonas máis elevadas a sur, no val do Lagares a ocupación sitúase entorno a unha cota de 50 m sobre o nivel do mar. Por riba desta cota o monte presenta unha importante masa forestal practicamente continua que atravesa en dirección leste-oeste a zona de estudo, e que só descende cando alcanza a liña de costa na zona do Vao. Esta relación entre a orografía e os usos dos recursos naturais opera como unha franxa de contención e de límite á construción.

Ocupación e medio natural



Ocupación e organización social

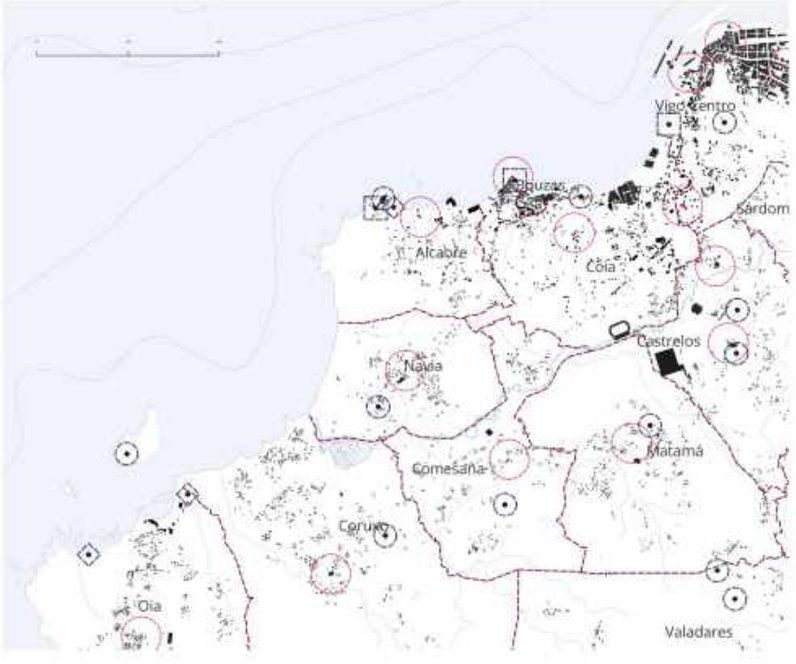
A parroquia

A parroquia constituiu durante moito tempo a unidade de integración territorial básica no territorio galego (Fariña, 1980; García (coord.), 2009), polo que para unha maior comprensión da xénese do asentamento resulta necesario considerar esta dimensión da organización da vida e control do territorio.

Hoxe en día, parte dos roles que cumprían tradicionalmente as parroquias seguen operando e outros foron renovándose e adaptándose. E isto malia ás profundas mudanzas que trouxo consigo o intenso desenvolvemento urbano do século XX, o que dá a ver o arraigado desta estrutura e por canto persisten aínda certos patróns.

Un dos patróns que afonda as súas raíces máis no tempo é a densidade de unidades parroquiais, xa que resulta moi similiar ao dos asentamentos castrexos. Isto non significa que se dese necesariamente unha continuidade dos emprazamentos, mais que existe unha correlación na forma de colonizar o territorio. Neste caso pódese comprobar que as unidades parroquiais teñen unha similitude co número de asentamentos castrexos, o que revela unha posible impronta destas épocas nas formas de colonización do territorio e de agregación colectiva, a pesar dos numerosos cambios administrativos e xurisdiccionais que se sucederon ao longo dos séculos. Cada unha destas parroquias está referenciada nun centro relixioso, e son as igrexas románicas de Coruxo e Castrelos as máis antigas. Os templos cristiáns definen unha centralidade para as reunións e a vida social, que na maioría dos casos acaba por condicionar o enclavamento doutras actividades. Esta dimensión social da parroquia é a que explica que non sempre os núcleos eclesiásticos se correspondan cunha centralidade morfolóxica, tal e como sucede no caso de Alcabre, senón que esta refire fundamentalmente a unha serie de vínculos inmateriais que dan como resultado unha casuística variada das relacións entre o centro relixioso e a ocupación edificada. Pode concluírse que a parroquia non é apenas unha forma de oganización espacial eclesiástica, senón que tamén asume funcións económicas, sociais, simbólicas e, en maior ou menos medida, mesmo políticas.

Porén, coa aparición das urbes algunhas funcións que cumpría a unidade parroquial desligáronse dela en favor do centro urbano e mercantil, especialmente as que teñen que ver coa actividade económica. Xa en décadas máis recentes produciuse unha crise profunda da unidade parroquial, o que suporía a creba definitiva da vida económica e política e implicará unha centralidade menos funcional do que simbólica. Aínda así, a pervivencia desta última función vén demostrar a importancia do valor socio-antropolóxico da parroquia e do seu profundo arraigo.



Ocupación en 1940

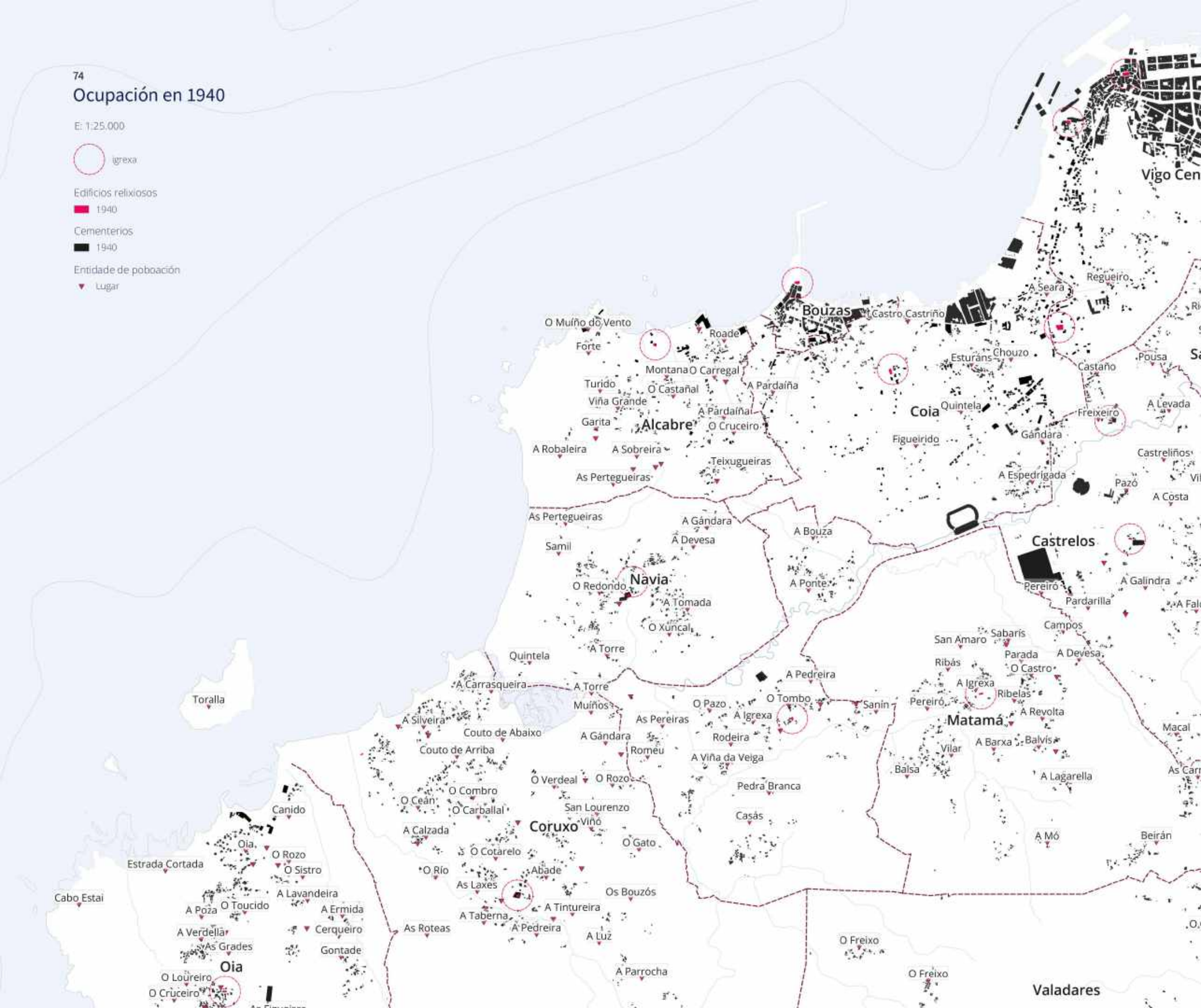
E: 1:25.000

igrexa

Edificios relixiosos
1940

Cementerios
1940

Entidade de poboación
Lugar



75
Parroquia de Navia. Igrexa e castro.



O lugar e a aldea

Cada parroquia articula un conxunto de aldeas, lugares ou casais, que compoñen as células básicas de asentamento no territorio. O elevado número de pequenas aglomeracións, non demasiado compactas e en moitos casos extensas, fai con que resulte difícil en ocasións establecer un límite exacto entre asentamentos e mesmo dificulta a definición dos elementos que compoñen a célula básica de organización e os seus tipos (Sánchez, 2013). É por iso que existen diferentes enfoques segundo os autores que se consulten, por exemplo, para Precedo Ledo a aldea sería a célula principal do poboamento (Sánchez, 2013), mentres que para Souto González (1988) a casa sería a célula básica de consumo e produción. Para outros autores o lugar é a unidade elemental que ten unha maior flexibilidade na clasificación, ao permitir diferentes combinacións. Por exemplo, o lugar pode aparecer asociado á aldea ou, por contra, designar unha parte da mesma.

Tomando o lugar como célula básica, na zona de estudo obsérvase unha alta densidade de unidades, dende a ducia de lugares en Navia até os 38 rexistrados en Coruxo. Por tanto, as parroquias desta zona de estudo presentan un rango amplo en canto ao número de lugares que integran.

Tomando a aldea como unidade e seguindo a clasificación que dela fan algúns autores, pódese identificar na área de estudo un amplo abano de tipos de aldea. Existen numerosas clasificacións, como a realizada por Bouhier (2001) segundo se a estructura é máis compacta ou máis laxa, mais neste caso emprégase de referencia a clasificación que fai Fariña (1980) xa que atende a criterios morfolóxicos e ten en conta tamén a relación da aldea coa coa parroquia. En Navia tipificouse a aldea cabeceira como *nuclear claro*, é dicir, identifícase claramente un núcleo con vacíos entre as casas, normalmente correspondentes á horta; neste caso o centro parroquial ocupa un lugar central tamén na forma construída da parroqua. Noutras parroquias con maior grao de dispersión atópanse outros tipos. En Alcabre, por exemplo, dáse unha disposición (seguindo a mesma clasificación) en *enxamio*; e en Coruxo, por súa vez, en nebulosa, en que o centro relixioso deixou de ocupar unha posición central morfolóxicamente e procuráronse enclaves con valor xeoestratéxico, como encrucilladas de camiños ou o borde litoral.

Fica clara, así, a heteroxeneidade e complexidade de cada unha das parroquias, tanto do punto de vista morfolóxico canto respecto do valor simbólico e funcional. Aínda que existen elementos comúns de carácter estrutural coas lóxicas de organización tradicional, o desenvolvemento morfolóxico de cada parroquia é diverso e responde a unha serie de elementos concretos e individualizados.

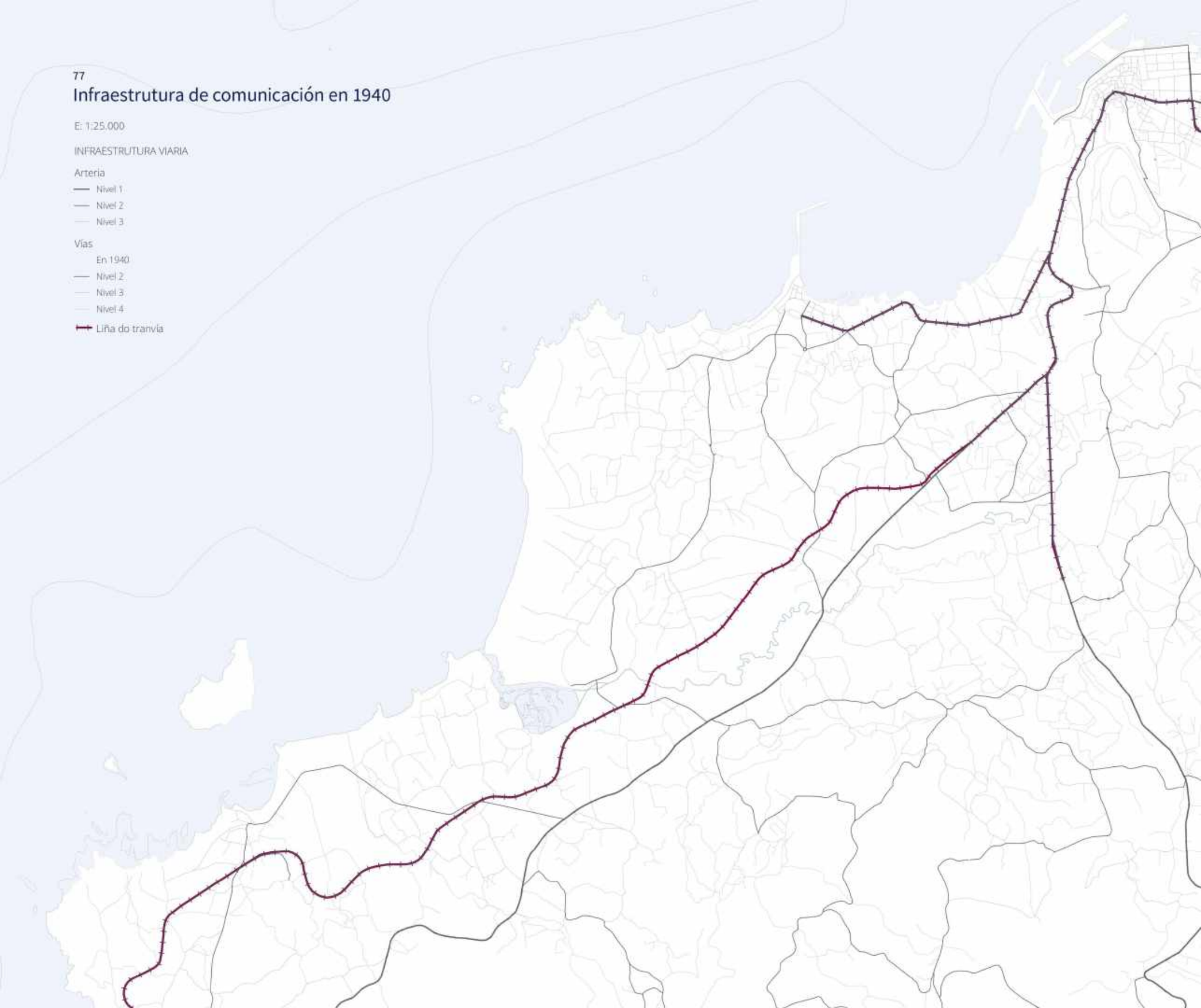
76
Parroquia de Alcabre. Igrexa, castro e xacemento romano.



77

Infraestrutura de comunicación en 1940

E: 1:25.000



Infraestruturas de comunicación

Dentro das infraestructuras de comunicación distínguense a infraestructura tranviaria e a rodoviaria e peonil, que discorren conxuntamente nos tramos urbanos, pero que na súa extensión cara ao suroeste vano facer de forma segregada convertendo os puntos de intersección entre ambas nos principais nodos infraestruturais.

Infraestrutura tranviaria

O tranvía tiña dúas arterias que conectaban o centro urbano de Vigo coa súa periferea: unha que saía en dirección norte, pasaba por Redondela e despois viraba a sur cara ao Porriño; e outra que saía en dirección sueste e bordeaba a costa para logo, polo val do Río Miñor, chegar até Gondomar. Esta segunda arteria é a que transitaba pola zona de estudo e dispuña de dous ramais. A primeira bifurcación producíase no lugar de Peniche, con final en Bouzas, e pouco despois producíase unha outra no nó das Travesas e dirixíase cara ao cemiterio de Pereiró. Isto é indicativo da importancia destes enclaves para o conxunto urbano. No nodo que conformaba a segunda bifurcación situábanse ademais as cocheiras do tranvía, o que reforzaba a importancia deste enclave na rede.

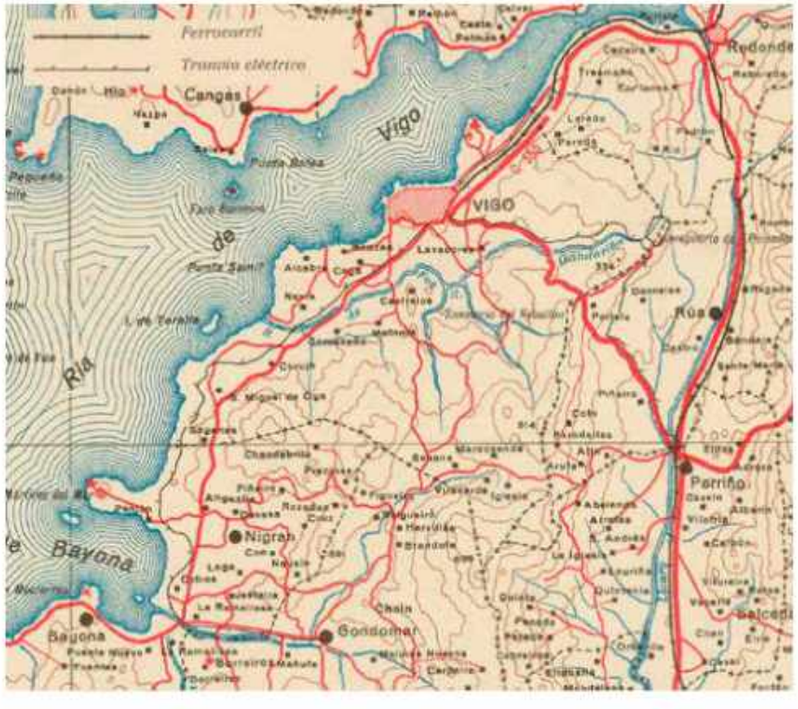
A rede de tranvía contaba con 12 paradas dentro da área de estudo: unha parada final para o ramal a Pereiró, dúas para o ramal a Bouzas e o resto ao esparexidas ao longo da conexión con Gondomar. Tomando unha área de 750 m dende cada parada, o que serían aproximadamente uns 10 minutos a pé, pode observarse que a liña presentaba un alto grao de accesibilidade dende practicamente todas as aldeas, e eran as parroquias de Alcabre e Matamá as que menor integración presentaban.

En canto ao impacto da rede do tranvía no sistema viario, atópanse dúas situacións diferenciadas. Nos tramos máis próximos ao núcleo urbanos ambas as infraestruturas conviven, incluíndo os ramais de Bouzas e Pereiró, mais a partir da parada de Ramallosa, situada na zona da Florida, a infraestrutura do tranvía transita de forma exenta. Neste último caso a liña foi construída sobre terreos agrícolas sen máis intervencións adxacentes, ao punto de que nas ortofotos as vías do tranvía son practicamente imperceptibles e, xa que logo, a alteración da paisaxe foi mínima e consistiu no reforzamento das vías rodadas e dos camiños (que inicialmente serían secundarios) cara ás paradas do tranvía, especialmente naquelas zonas onde a parada do tranvía estaba a maior distancia das vías principais, como era o caso de Oia ou O Xuncal. Polo tanto o efecto do tranvía nas zonas en que ambas infraestruturas discorren de forma separada vai ser o de polarizar o sistema viario preexistente.

78 (esq)

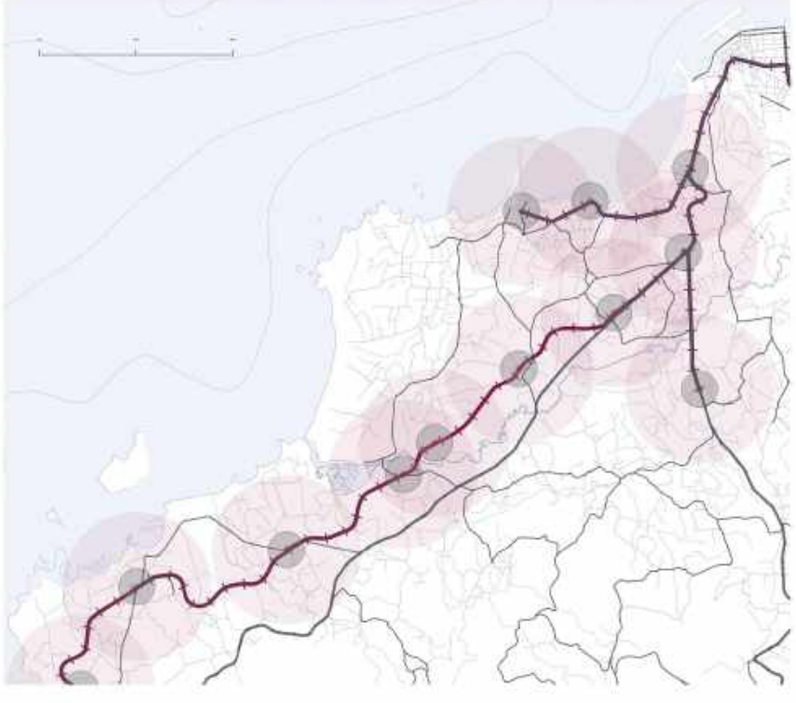
Recorte do Plano da Provincia de Pontevedra. 1:200.000 do ano 1955.

Fonte: IGN



79 (der)

Paradas do tranvía e área comprendida nun radio de 750m.



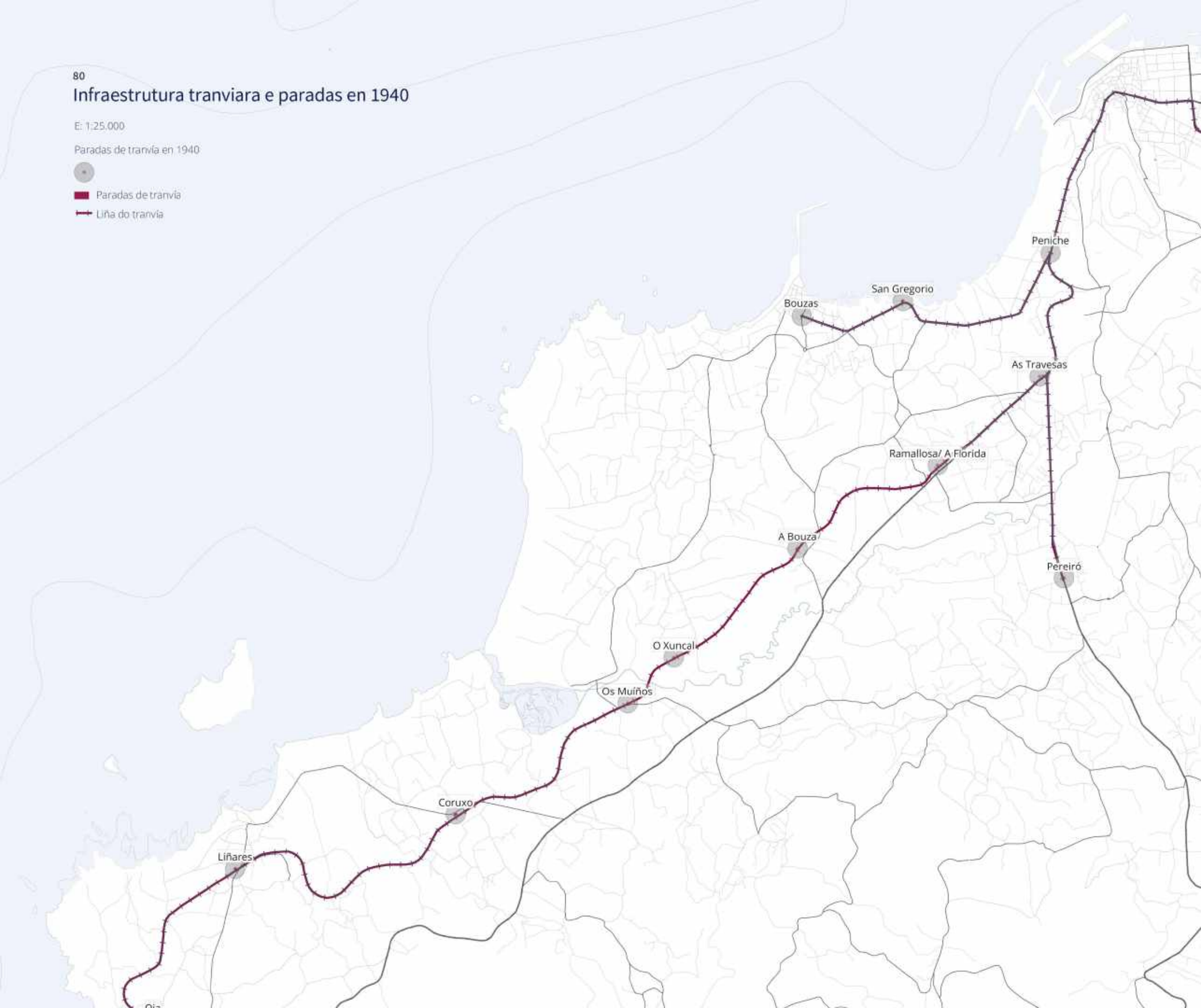
Infraestrutura tranviara e paradas en 1940

E: 1:25.000

Paradas de tranvía en 1940

Paradas de tranvía

Liña do tranvía



Para a análise da estrutura das rutas esteblécese unha xerarquia topolóxica que permita distinguir en primeiro lugar, as rutas que son estratéxicas e serven para conectar distintos núcleos urbanos, daqueloutras que operan na articulación interna e parroquial. En segundo lugar tívose en conta, por unha banda, o ancho das vías e o tipo de pavimento mediante a análise visual das ortofotos, o que permitiu determinar a importancia que se lle asignaba na altura ás vías e aos modos de desprazamento, rodado ou peonil, que soportaban. Con esta segunda avaliación procedeuse a reaxustar a primeira clasificación en catro niveis, de forma que a taxonomía reflectise tanto a función topolóxica e a posición da ruta respecto á centralidade dos asentamentos, como o tipo e características da vía.

A clasificación final conta con catro niveis ordenados segunda a escala de alcance do tramo, isto é, segundo o tamaño e a xerarquía da conca que serven, dende as arterias con incidencia territorial até as vías máis capilares.

- Nun primeiro nivel están as arterias principais que servían para comunicar o centro urbano de Vigo con outros centros urbanos importantes, neste caso co núcleo de Bouzas, máis próximo, e cos de Baiona e Tui. A arteria cara a estas dúas últimas vilas partía sobre un mesmo trazado e bifurcábase no entorno das Travesas para bordear os montes que limitan a sur, a primeira pola costa e a segunda polo interior.

- Nun segundo nivel están as arterias secundarias, vías que serven asemade para a comunicación entre os núcleos parroquiais e para a conexións entre as arterias primarias de primeiro nivel e os núcleos parroquiais. Inclúense aquí tamén as conexións entre as aldeas da parte sur do val e o paso a través dos montes cara a outras parroquias do sur.

- Nun terceiro nivel atópase a trama viaria que estrutura internamente o núcleo parroquial, ben porque comunica as súas distintas aldeas, ben para conectar os núcleos residenciais cos espazos de traballo.

- O cuarto e último nivel aglutina unha fina rede capilar de camiños estreitos que serven para dar acceso a todos os espazos agrícolas, de aí que esta malla teña unha forte relación coas formas e tamaño das agras.

Pola forma do trazado obsérvase un patrón común a todos os niveis, e é o feito de o trazado ter unha xeometría curvilínea como resposta topolóxica, resultado das formas de organización agraria (Dalda, 2011), coa excepción do tramo da Florida que cruza dende as Travesas ate o Río Lagares e o acceso ao núcleo de Bouzas, únicas mostras dunha xeometría euclidiana que testemuñan a súa ruptura co sistema previo.

A xerarquía de segundo nivel dá boa mostra do modo en que se estruturaban e relacionaban tradicionalmente as parroquias. O eixo que conforman o Río Lagares en dirección leste-oeste e o tramo de costa en Bouzas e Alcabre determina unha serie de conexións. Na zona sur existe unha vía dende Castrelos até Canido, que atravesa e conecta Matamá e Coruxo; na zona norte, polo bordo litoral, unha vía transcorre en paralelo á costa e une Bouzas e Alcabre. En sentido perpendicular discorren as conexións Alcabre-Navia, Bouzas-Comesaña e Castrelos-centro urbano. A zona de Coia vertébrase dunha forma moito máis reticular, un feito que se rastrexa na propia toponimia, xa que o enclave no que se cruzan as distintas vías era coñecido como Catro Camiños. Por último están as vías perpendiculares á estrutura de comunicación entre parroquias, que ascenden dende Matamá, Comesaña e Oia cara ao monte e que comunican coas parroquias do outro lado do mesmo.

No terceiro nivel obsérvase as parroquias do litoral presentan unha estrutura interna tendente á radialidade ou á malla, mentre que no caso de Coia, por exemplo, a vertebración interna procura a comunicación entre as vías de niveis superiores, o cal volve a reiterar o papel importante que tivo a lóxica de mobilidade e tránsito para a súa estruturación. Nos casos das zonas que lindan co monte obsérvanse vías que conforman bucles de paso dependentes da vía de nivel superior como consecuencia da estrutura lineal da ocupación en paralelo ao río.

O cuarto nivel permite unha aproximación á estrutura básica das agras, que se nas parroquias litorais teñen máis tendencia a disposicións radiais ou reticulares, nas parroquias de val tenden a estar marcadas pola dinámica das pendentes monte-río.

81

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1940









Usos

Neste punto analízase a distribución dos usos e actividades, co obxectivo de identificar os patróns de relación que se establecen entre si e coa forma construída. No cambio da década de 1930 cara á de 1940 a área de estudo atopábase fortemente condicionada polos usos e actividades asociados ao sistema de organización agraria. É por iso que se considera pertinente analizar algúns dos patróns específicos dese sistema, diferenciados daqueles de carácter urbano. Preténdese fornecer así unha contextualización sobre as formas de utilización do territorio, da súa distribución e localización que aínda pervivían na altura. Porén, nos capítulos seguintes, que abranguen dende a década dos anos 1940 até a década dos anos 2010, considerararanse exclusivamente nos usos e actividades urbanas, xa que son estes os que impulsaron e exerceron o poder de transformación da forma urbana actual.

Dividirase este capítulo de usos en dous apartados: os de carácter rural e os de xénese urbana. O criterio que se seguiu neste capítulo é o de manter o esquema de usos urbanos tal e como xa foi tratado anteriormente e establecer unha selección e clasificación específica para as actividades con base na organización agrícola tradicional, con excepción do uso residencial, xa que este é un patrón común a ambos. Para iso identificáronse os usos e actividades que resultasen máis determinantes na estrutura de actividades agrícola, tendo en conta ademais o forte vínculo existente entre as actividades, a forma construída e o medio natural.

Partindo desta tríada funcional distínguense tres patróns diferenciados de relación entre as construcións non residenciais, a produción e reprodución das formas de vida agraria e a súa localización:

- os elementos construídos vinculados á auga, que desempeñaron un papel determinante pola súa función de intercambio e de reunión social;

- as construcións adxacentes á casa vinculadas coa actividade agrícola, que reflicten os usos ligados á produción;

- as construcións vinculadas co aspecto relixioso como elementos con capacidade de articulación social e territorial.

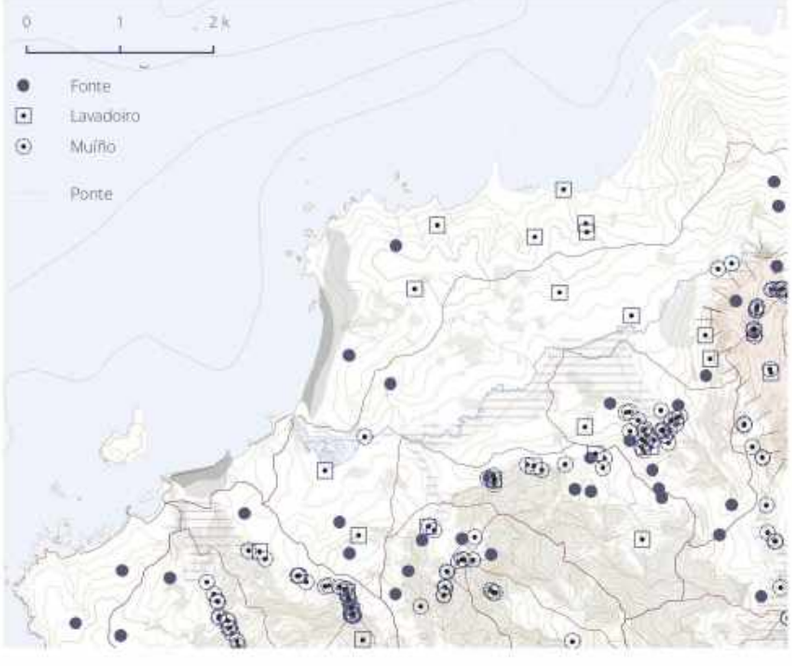
Esta taxonomía de usos diferenciada para o rural e o urbano serve para distinguir formas de control e propiedade diferentes, para alén de permitir identificar de forma máis precisa cada realidade. Mentres que os usos urbanos están maiormente asociados aos equipamentos, como recursos prestados por entidades públicas ou privadas, nos espazos agrícolas teñen un carácter máis comunitario que nalgunhas ocasións perduran na actualidade. Exemplos disto último son as comunidades de regantes ou os montes en man común.

Usos e actividades con base na organización agrícola tradicional

Para elaborar a cartografía tomouse como fonte principal a catalogación dos elementos feita polo Concello de Vigo (PXOU 2008), de aí que os datos só representen os elementos construídos que chegaron á data de elaboración do catálogo. De forma complementaria, algún dos rexistros foron engadidos mediante pesquisa propia, especialmente no tocante ás áreas urbanizadas.

Dentro das construcións asociadas á auga identificamos as fontes e lavadoiros como lugares nos que se facían tarefas de reprodución da forza de traballo, na altura vinculadas ás mulleres, polo que estes elementos eran tamén un lugar privilexiado de reunión social entre mulleres. En cada parroquia existían dous ou tres lavadoiros, e destaca Coia polo elevado número que aínda se conservan. En Navia, por contra, non existe ningún elemento catalogado.

Os muíños estaban igualmente asociados á reunión social, a actividades de produción e de intercambio. Pode comprobarse que se situaban nas zonas do sur do val seguindo os cursos de auga, ás veces con grandes concentracións como no caso de Matamá, outras seguindo unha disposición lineal



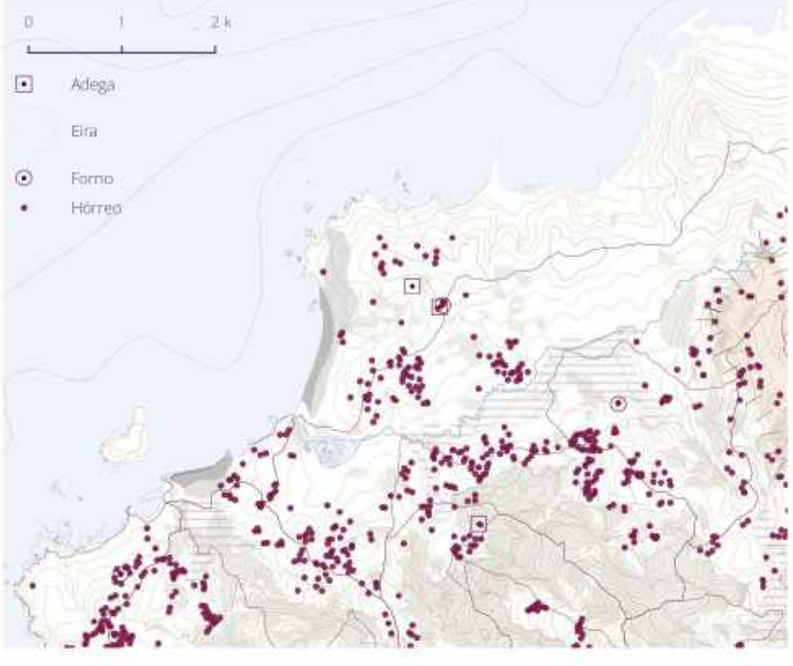
82
Usos tradicionais asociados á auga en 1940.

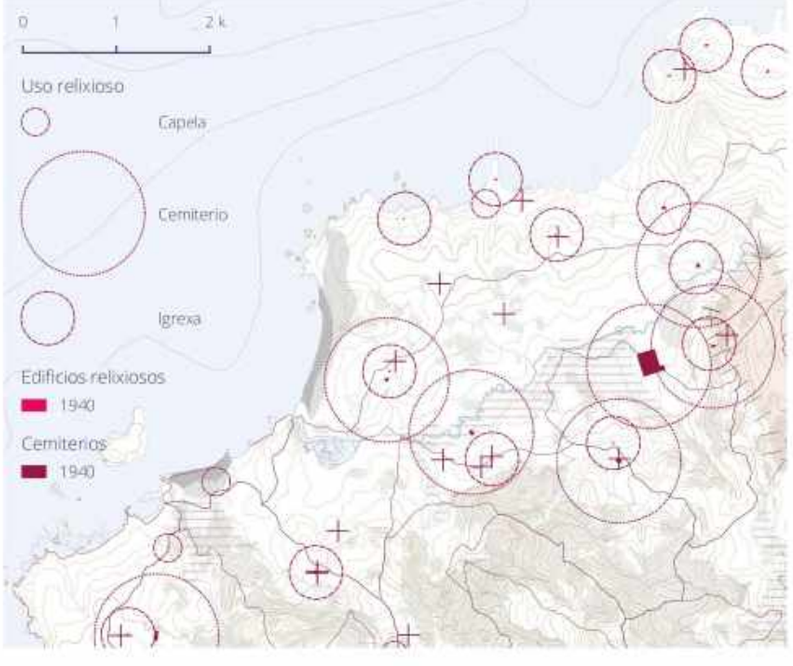
ao longo do curso do río, como en Coruxo ou Oia. Ademais hai tamén e muíño de mareas emprezada nas marismas do río Lagares. É evidente que a maior complexidade da rede hidrográfica da marxe sur do Río Lagares tradúcese nunha maior presenza dos seus usos asociados.

Da cartografía das construcións asociadas coa produción agrícola resulta notable a forte presenza de hórreos en todo a área de estudo, con excepción da zona que foi despois fortemente urbanizada, o que leva a deducir que debeu, alí tamén, haber unha densidade semellante. Igual que sucede no patrón de ocupación xeral, estes elementos están emprazados fundamentalmente nas liñas de separación entre as bacías hidrográficas, é dicir, aproveitando os lombos dos outeiros. Resulta significativo o conxunto de eira, forno e adega entre as parroquias de Alcabre e Navia, que poden indicar unha certa centralidade no sistema de actividades agrícolas. Porén estoutras construcións son moi puntuais e escasas no conxunto da área de estudo.

Sobre as construcións de carácter relixioso xa foi comentado o papel que tiñan as parroquias na agregación da ocupación e na organización territorial e o feito de cada unha delas contar cunha igrexa. Ademais existen tres pequenas capelas situadas en emprazamentos costeiros, nomeadamente en Bouzas, Oia e Coruxo.

Os centros relixiosos que contaban cun cemiterio, situado por norma xeral perto ou a carón da igrexa, conforman un arco na zona sur: Freixeiro, Castrelos, Matamá, Comesaña, Navia e Oia. Distinto dos anteriores, pola súa condición moderna, é o cemiterio de Pereiró, que conforma unha peza de moito maior tamaño que as anteriores e que non conta con ningún centro relixioso asociado. Por último, aínda se conservan numerosos cruceiros que en ocasións aparecen asociados ao conxunto de construcións relixiosas e, noutros casos, aparece exentos e asociados ás infraestruturas.





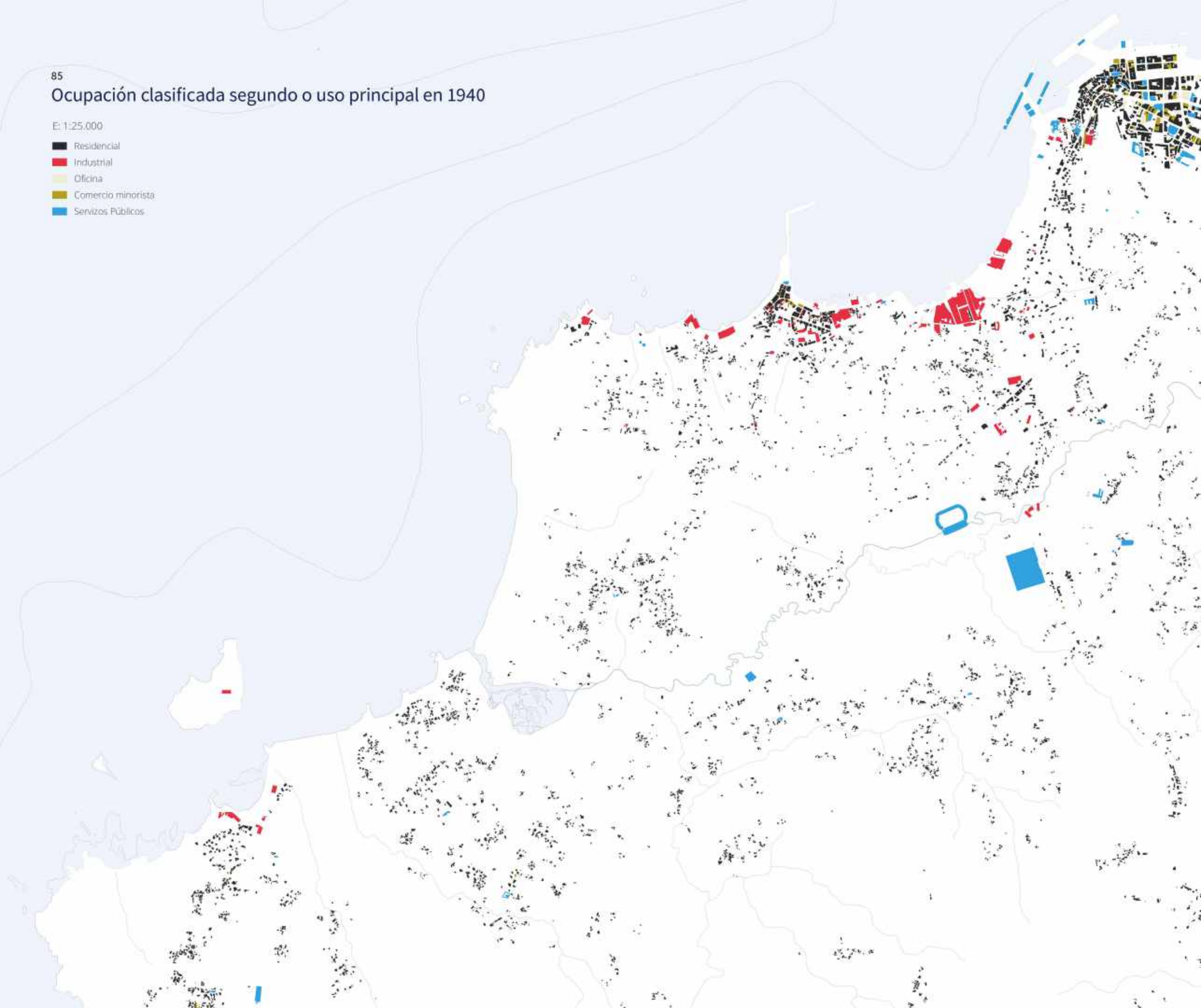
83 (esq)
Usos tradicionais asociados á actividade agrícola en 1940.

84 (der)
Usos tradicionais asociados á práctica relixiosa en 1940.

Ocupación clasificada segundo o uso principal en 1940

E: 1:25.000

- Residencial
- Industrial
- Oficina
- Comercio minorista
- Servizos Públicos

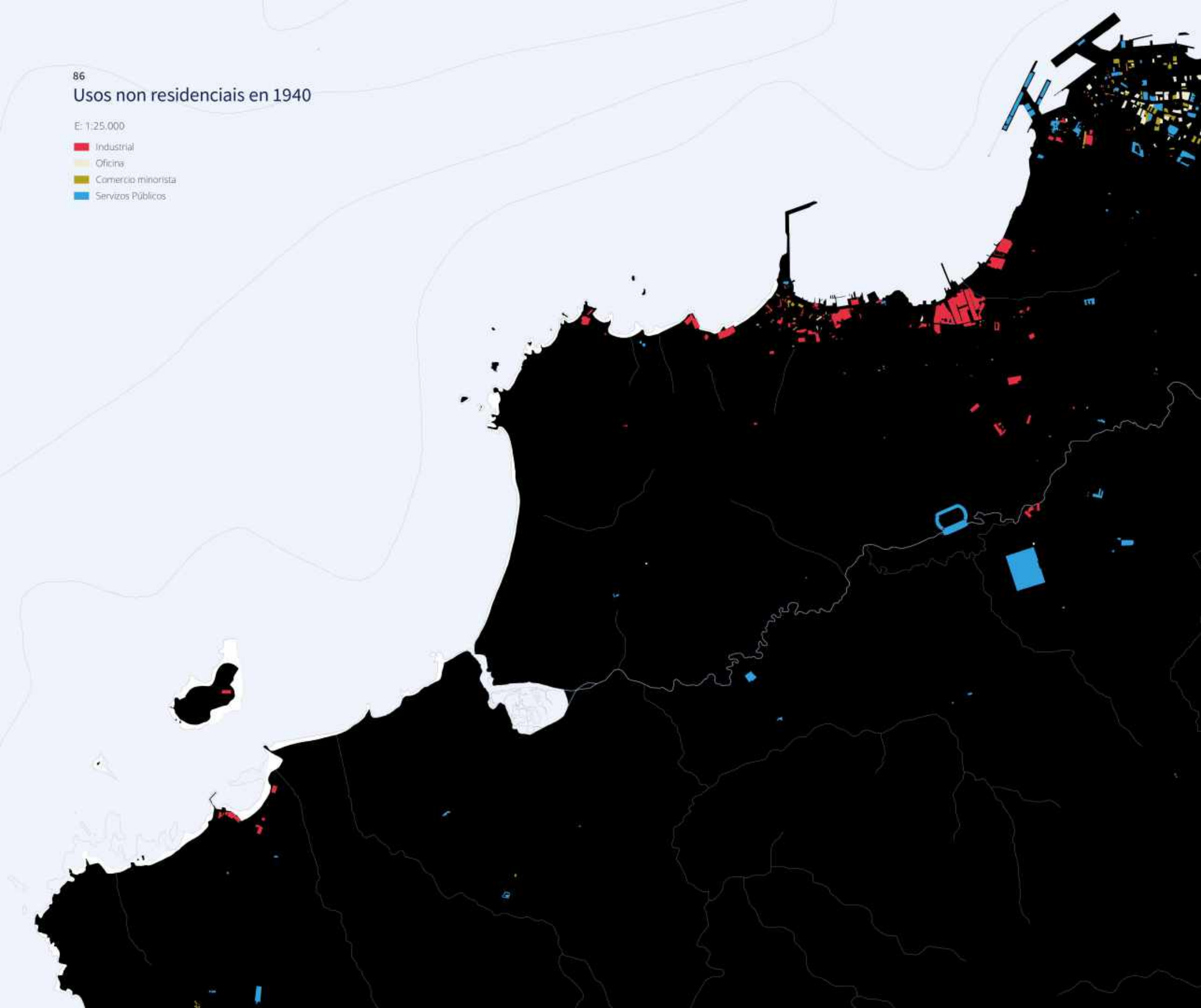


86

Usos non residenciais en 1940

E: 1:25.000

- Industrial
- Oficina
- Comercio minorista
- Servizos Públicos



Usos e actividades urbanas

Seguindo o esquema formulado no apartado metodolóxico, neste punto abórdase o estudo segregado dos usos da trama construída en cinco categorías: residencial, industrial, comercio minorista, oficinas e servizos públicos. O obxectivo da análise para estas cinco categorías principais e subcategorías derivadas é o de, primeiro, comprender as lóxicas de interrelación dos usos e, segundo, analizar as características específicas de cada uso e detectar os principios e regularidades na súa localización.

Patrón de relación entre usos.

Para todo o espazo rural a relación fundamental entre usos é a que se establece entre a ocupación residencial e os equipamentos relixiosos, que tamén foron incluídos nesta clasificación. Como se pode ver, as restantes categorías son practicamente inexistentes.

Na zona urbana de Vigo hai áreas que mostran unha agrupación de usos distinta segundo a posición que ocupan respecto ao centro. A zona de ensanche é a que presenta unha maior mestura de usos residencial-comercial-oficina e de servizos públicos. A modo de franxa de transición no lado oeste do centro histórico existe un conxunto de grandes pezas que mesturan usos industriais e de servizo público, e a seguir un tramo de extensión urbana onde predomina o uso residencial. Alí onde remata esta área ubícase na zona leste o denominado hospital militar e na zona oeste a ocupación industrial. Por tanto volve existir unha zona de franxa, mais desta vez de predominio industrial.

Unha segunda extensión urbana presenta unha combinación de usos industriais e residenciais, onde a ocupación residencial conforma unha pantalla contínua a ambos lados da vía e a industria organízase na parte traseira da ocupación residencial ou seguindo ese mesmo eixo.

Ocupación residencial.

No primeiro punto dedicado á ocupación xa se mencionou a existencia dun patrón de ocupación que se forma en resposta a unha serie de condicionantes que exercen de límites e atractores. Os máis significativos nesta altura van ser a atracción que exercían as liñas de demarcación entre bacías hidrográficas para a ocupación rural e a concentración urbana sobre os enclaves portuarios, e por outro os límites impostos polo aproveitamento das terras fértiles no val do Lagares, o aproveitamento dos recursos forestais no monte e a liña da franxa costeira.

Ao se compararen os usos resindenciais e os non residenciais, pódese ver como este patrón xeral da ocupación ten nun maior grao de cumprimento no caso dos usos residenciais, mentres que para a industria ou os usos industriais existen máis excepcións que non siguen este patrón. Isto é indicio de que o patrón de ocupación residencial se mantivo máis tempo alineado cos límites e atractores antes mencionados, mentres que os outros uso foron os primeiros en ir mudando esas lóxicas. Mesmo nas zonas onde se atopan próximos as ocupacións residencial e industrial vese que con carácter xeral esta última tampouco exerceu un poder de inflexión importante sobre a forma urbana. Por exemplo, verifícase que a implantación de industria conserveira no litoral de Alcabre non supuxo a creación dun novo asentamento nese entorno, nin unha transformación do patróns xerais de ocupación, senón que se produciu unha maior densidade de ocupación, pero mantendo seguindo os condicionantes de límite e atracción da forma.

Ocupación de servizos públicos

Existe unha concentración de servizos públicos no centro urbano de Vigo no que se combinan os de tipo institucional e de goberno, educativo, cultural, portuario e relixioso. No borde oeste do centro histórico, alí onde estaban as portas da cidade medieval, emprázase un complexo relixioso con amplos terreos baleiros. O seguinte equipamento que se atopa indo cara a periferia é o antigo hospital militar, que servía a unha conca superior ao centro urbán. Estos dous elementos marcan e estruturan simbólicamente a estrada e a entrada e saída da urbe.

Máis na periferia atópase a implantación de dúas grandes pezas que rachan co patrón de ocupación xeral, ocupando zonas tradicionalmente reservadas ao uso agrícola: o estadio deportivo e un cemiterio. Estas dúas construcións teñen en común que prestan un servizo para unha conca de caracter municipal e unhas dimensións importantes. Sitúanse na combinación de dúas lóxicas: no exterior das zonas de crecemento urbanas e sobre terreos agrícolas que permitían obter grandes extensións de terreo. Próximo a estes sitúase o pazo Quiñones de León que fora xa convertido en museo.

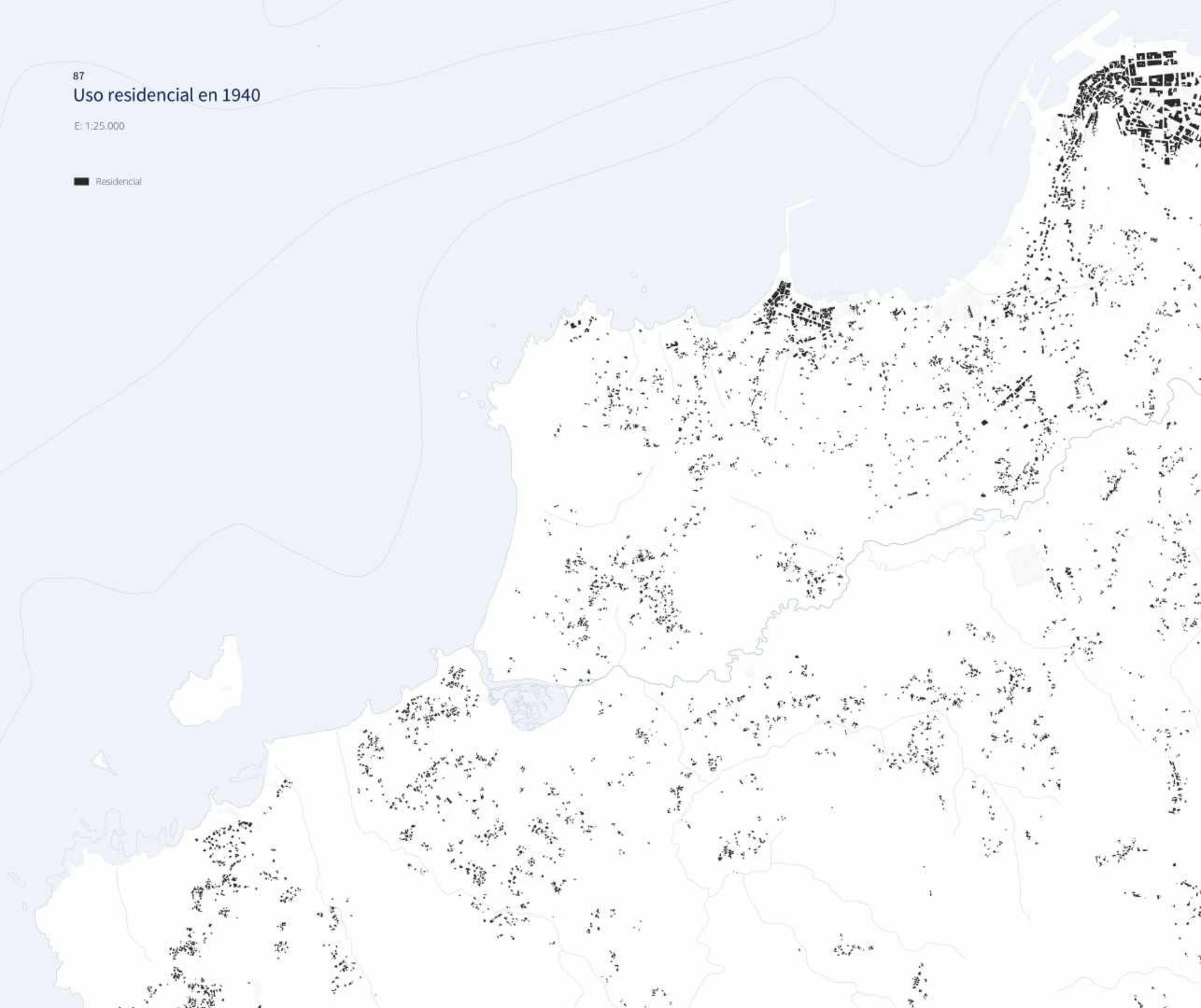
O centro de Bouzas contaba número escaso de equipamentos. Os elementos que destacan é a presencia de distintas escolas, que foron construídas a principios de século coas doazóns dos indianos que emigraran a américa.

Como xa se viu, o resto do territorio periférico está dominadopor unha distribución homoxénea de equipamentos relixiosos que estrutura e vertebra o asentamento.

Uso residencial en 1940

E: 1:25.000

Residencial



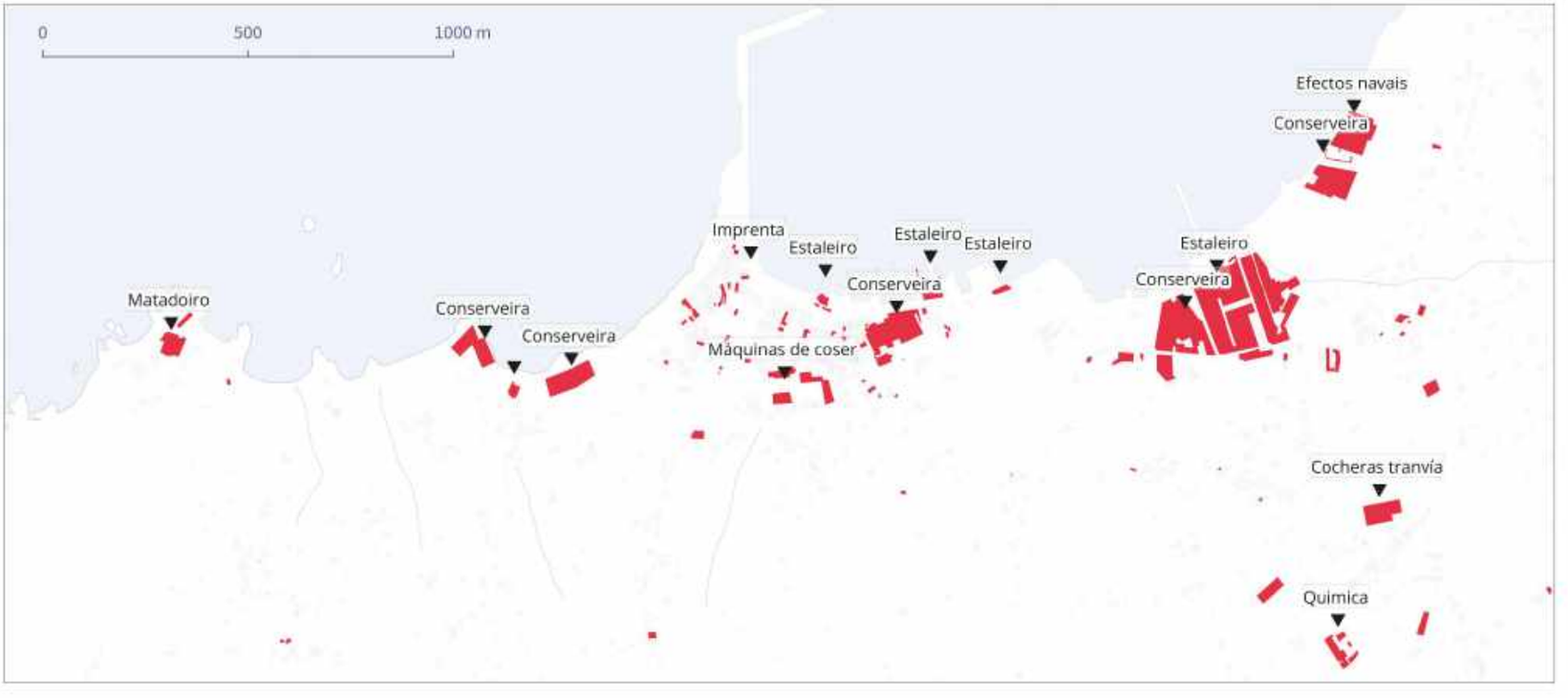
Ocupación industrial e outros usos

A actividade industrial vai desenvolverse principalmente a partir da pesca, de forma que a ocupación industrial vai emplazarse nas zonas litorais. Na área de estudo distínguense dous grandes polos, un sobre a zona Alcabre_Bouzas e outro no porto de Canido, na parroquia de Oia, sendo o primeiro o de maior actividade e diversidade.

Ambos lugares desenvólvense fortemente a partir do engarce das actividades pesqueiras e a industria conserveira. Mais no caso de Bouzas o seu densevolvemento histórico previo vai permitir unha acumulación de capital que se reinvirte na diversificación industrial, sumando ao binomio pesca-conserva a actividade naval. Pola contra o porto de Canido vai ser altamente dependente do funcionamento de ambas actividades.

Estas tres actividades promoven a creación de nova industria para o suministro de productos asociados a estas, principalmente industria metalúrxica, química e mecánica. Esta industria secundaria xa non se ubica exclusivamente na zona litoral, senón que procurando a menor distancia respecto do núcleo portuario, desplázase cara o interior, instalándose en terreos destinados anteriormente a actividades agrarias. De aí que na zona leste de Coia, comece a aparecer unha inicipiente industria que á súa vez van favorecer o proceso de suburbanización nesta área.



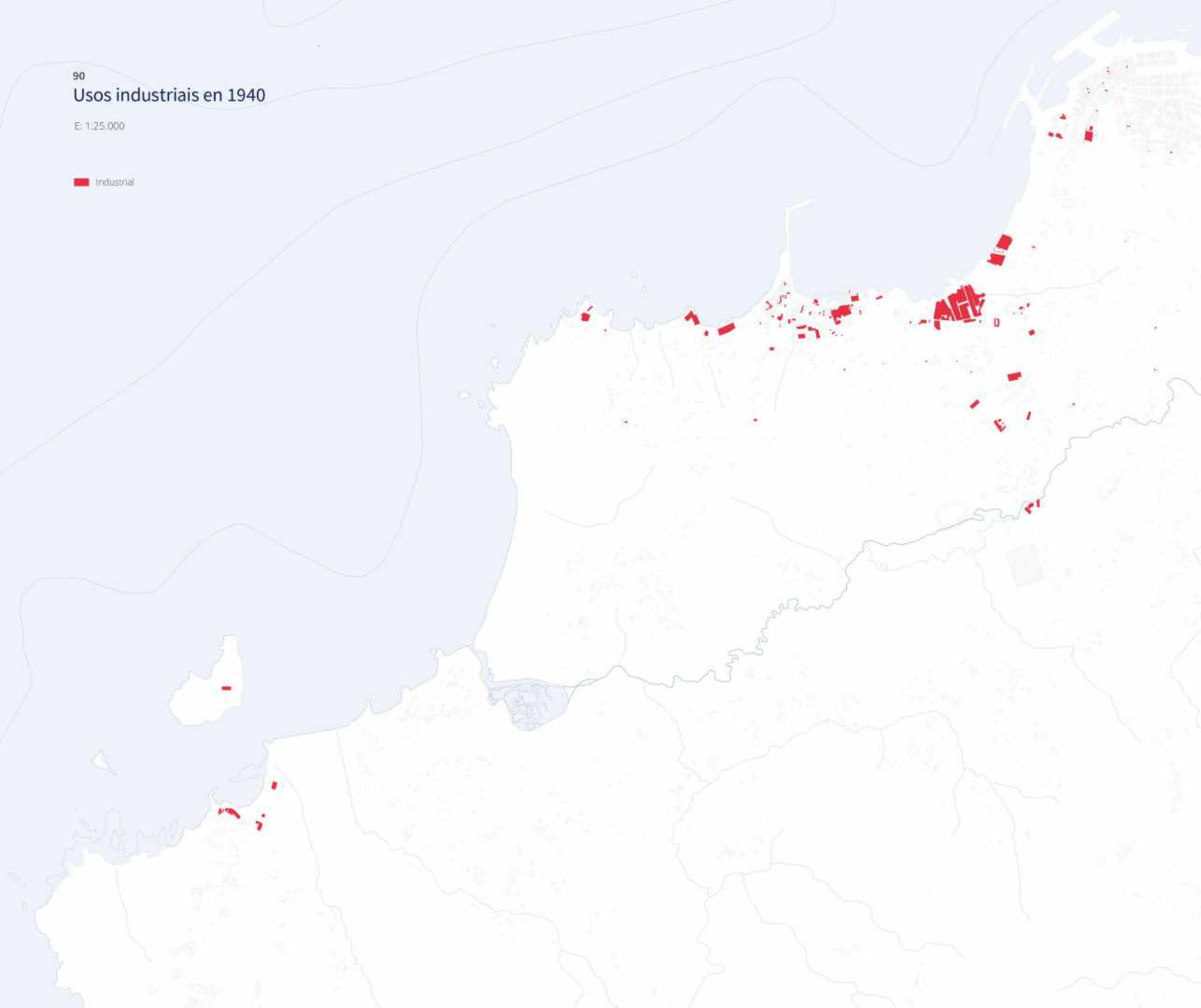


90

Usos industriais en 1940

E: 1:25.000

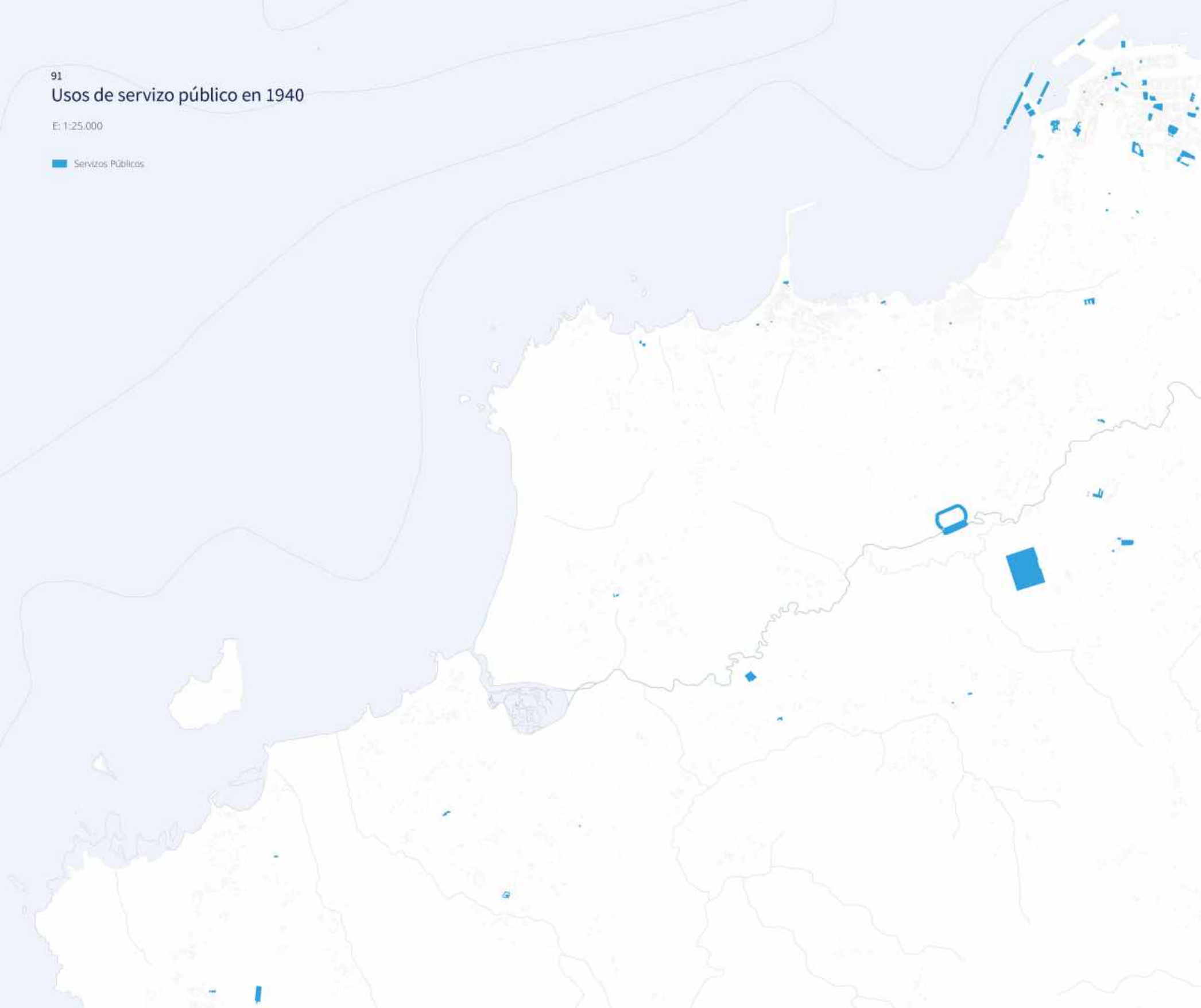
Industrial



91

Usos de servizo público en 1940

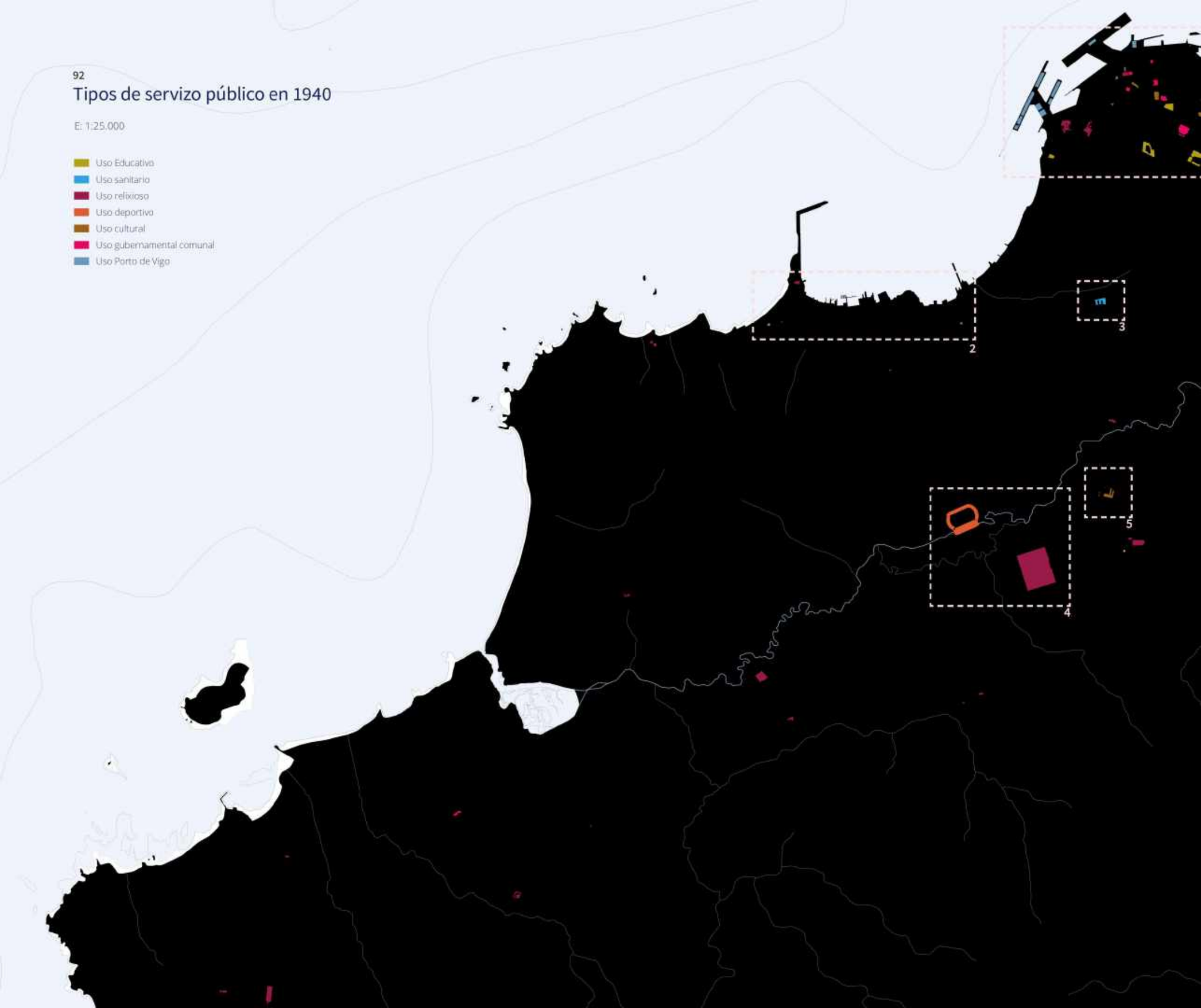
E: 1:25.000



92

Tipos de servizo público en 1940

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura

Con obxectivo de comprender mellor a relación entre ocupación e infraestrutura, clasifícanse as ocupacións segundo o nivel da infraestrutura que dá acceso á parcela. Por tanto non e trata só dunha relación de proximidade coa infraestrutura senón que se ten en conta o parcelario e o lugar de acceso. Para obter estes datos utilizáronse os datos catastrais actuais e a cartografía LECAR realizada en 1962 que contén o parcelario. Para as décadas dos anos 1940 e 1950 en que a parcelación respecto do ano 1962 fóra modificada, procurouse mediante as ortofotos obter unha aproximación da parcelación.

Unha vez clasificado, procedeuse a analizar cada un dos niveis da infraestrutura e a ocupación asociada a esta, co fin de comprender o patrón de relación entre a edificación, a parcela e a vía. Nas seguintes páxinas preséntase os planos xunto cos principais tipos de relación que foron detectados.

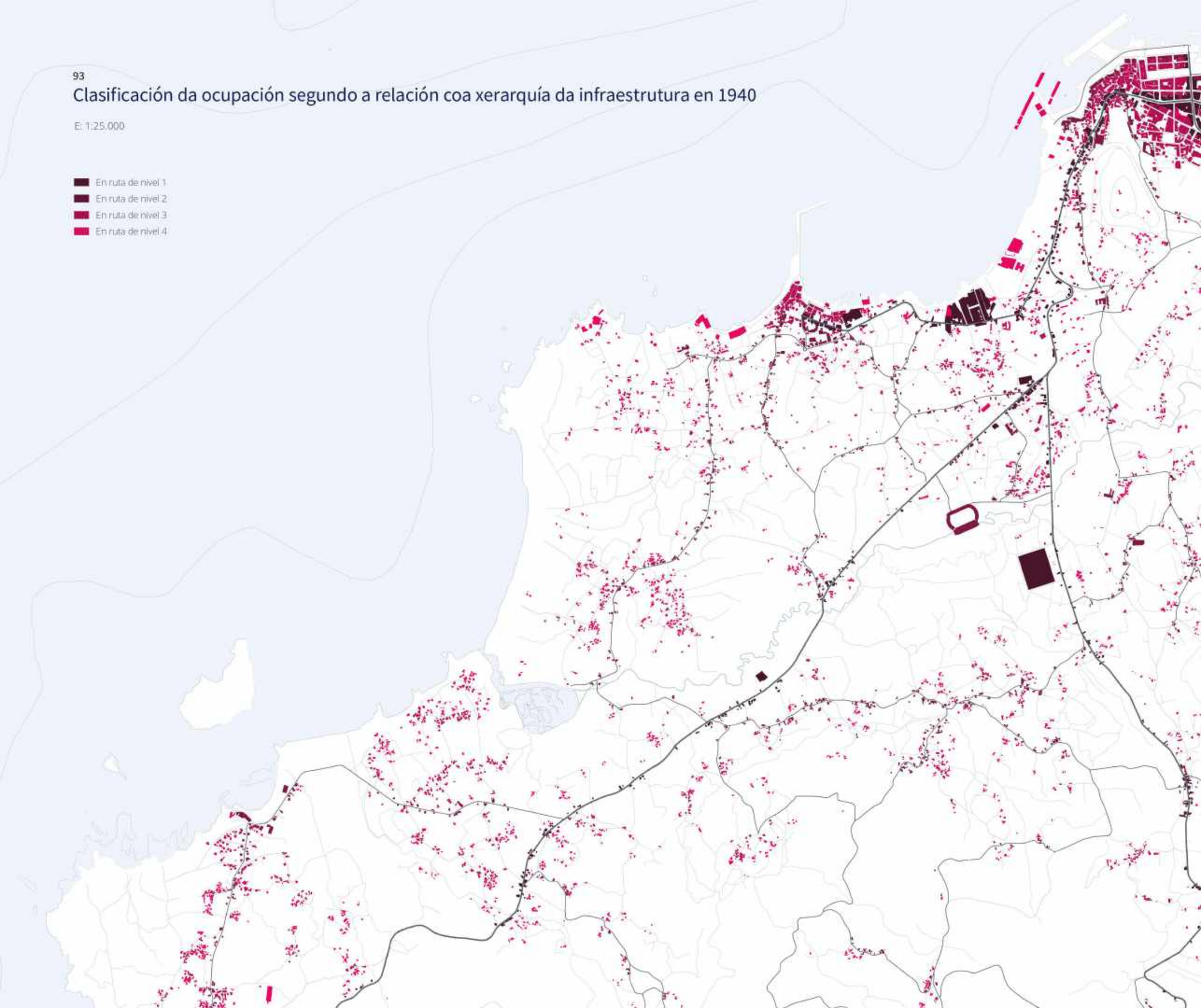
Outra das análises realizada a partir da clasificación consiste unnha distinción entre a ocupación relacionada coas vías de nivel 1, 2 e 3 e a ocupación á que se accede a través de innfraestrutura de nivel 4 . Isto permite distinguir de forma máis clara o proceso de difusión da urbanización a través das vías capilares ao respecto da ocupaciónn que se localiza a través das rutas entre núcleos, as rutas interparroquiais e as principais vías internas que estruturan a parroquia.

Como se pode observar a difusión da urbanización a través das vías de nivel 4 nesta altura van corresponderse aos lugares e aldeas. A única excepción atopámola no caso de Coia onde se poden detectar a aparición de ocupacións dispersas que van colonizando o territorio sen manter unnha relación cos agregados tradicionais. Pódese deducir, por tanto, que nesta área comezaba a darse un proceso de difusión da urbanización relacionada cun desenvolvemento mixto entre o rural e o suburbano.

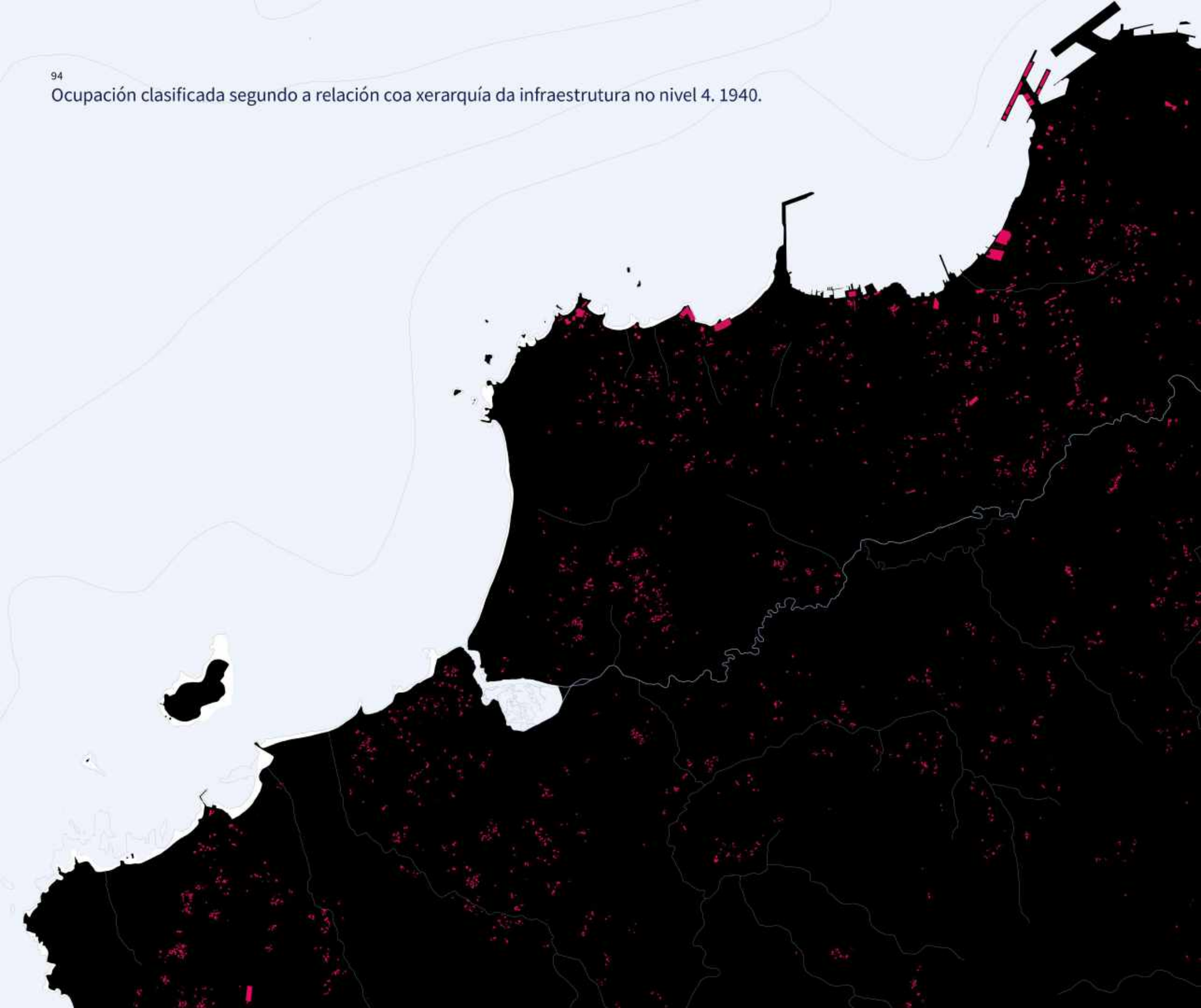
93

Clasificación da ocupación segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura en 1940

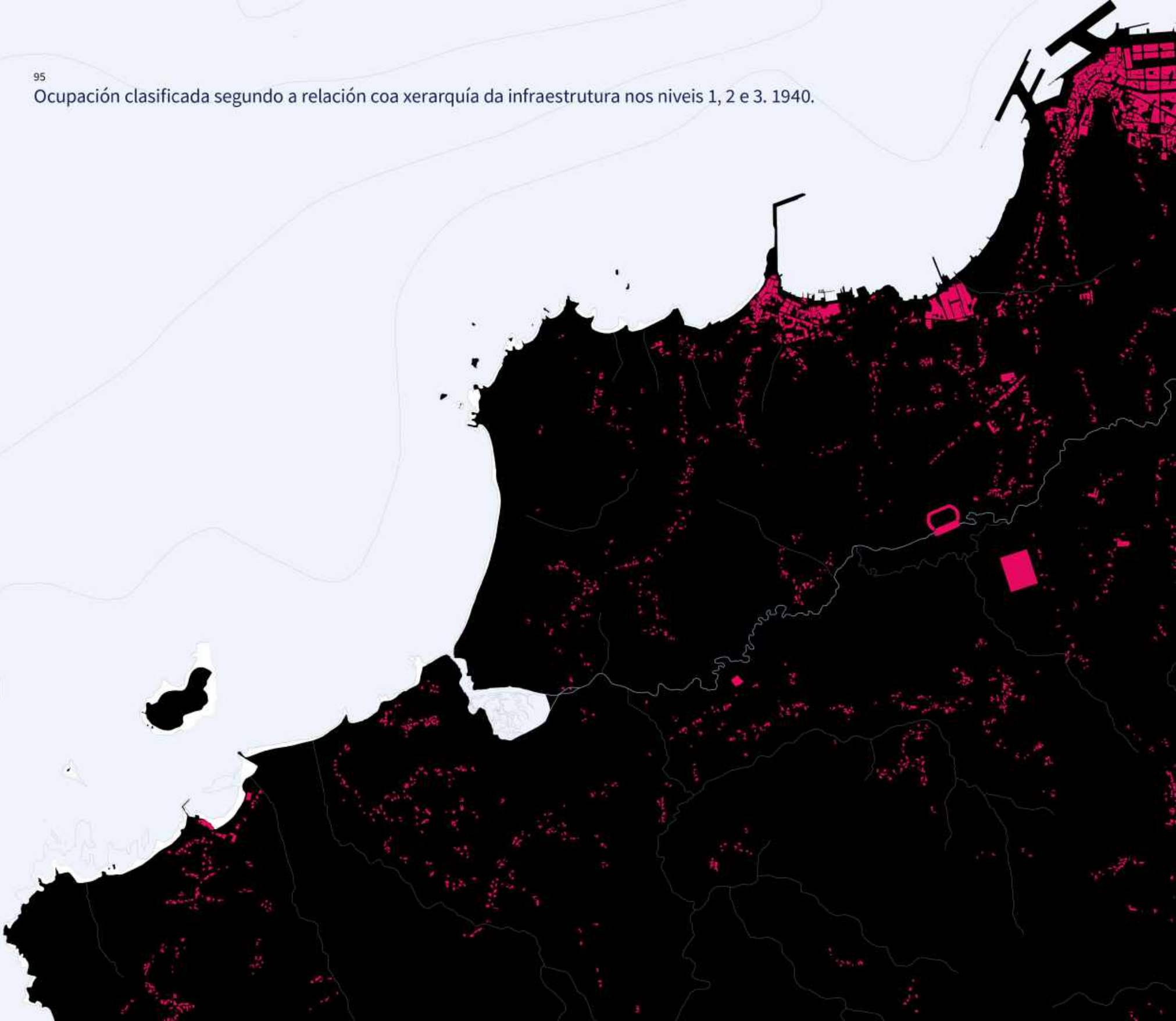
E: 1:25.000



Ocupación clasificada segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura no nivel 4. 1940.



95
Ocupación clasificada segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura nos niveis 1, 2 e 3. 1940.



Infraestrutura de nivel 1

En primeiro lugar distínguense algunhas zonas nas que existe unha relación formal entre a edificación e a infraestrutura e nas que se observa ademais como a infraestructura condicionou de forma clara a ocupación edificada. Son as zonas máis próximas ao núcleo de Bouzas, ao de Vigo e mais a bifurcación no entorno das Travesas. Nos casos de Bouzas e as Travesas obsérvase un crecemento lineal sobre a estrada cuxa morfoloxía urbana vén dada pola continuidade das edificacións, xerando un plano continuo coas fachadas.

No caso da zona máis próxima ao centro de Vigo obsérvase un primeiro desenvolvemento co mesmo tipo de fachada continua que o do s. XIX, e un crecemento posteriormente que, malia a gardar relación coa vía en canto á parcelación, baséase no tipo edificatorio do "chalet" ubicado no medio da parcela. En Bouzas ademais poden apreciarse dous momentos que quedan definidos pola rótula que vai no trazado ao Castro Castriño; a oeste queda o crecemento residencial antes citado, e a leste implántase a industria procurando a relación co mar e coa estrada.

A medida que a infraestrutura se afasta do centro urbano percíbese un menor impacto da estrada á hora de promover e intervir na ocupación edificada. Incluso naqueles casos en que atopamos ocupación nos bordes da estrada non existe unha relación formal entre esta e a edificación e, normalmente, responde transcurso do vial por asentamentos previos.

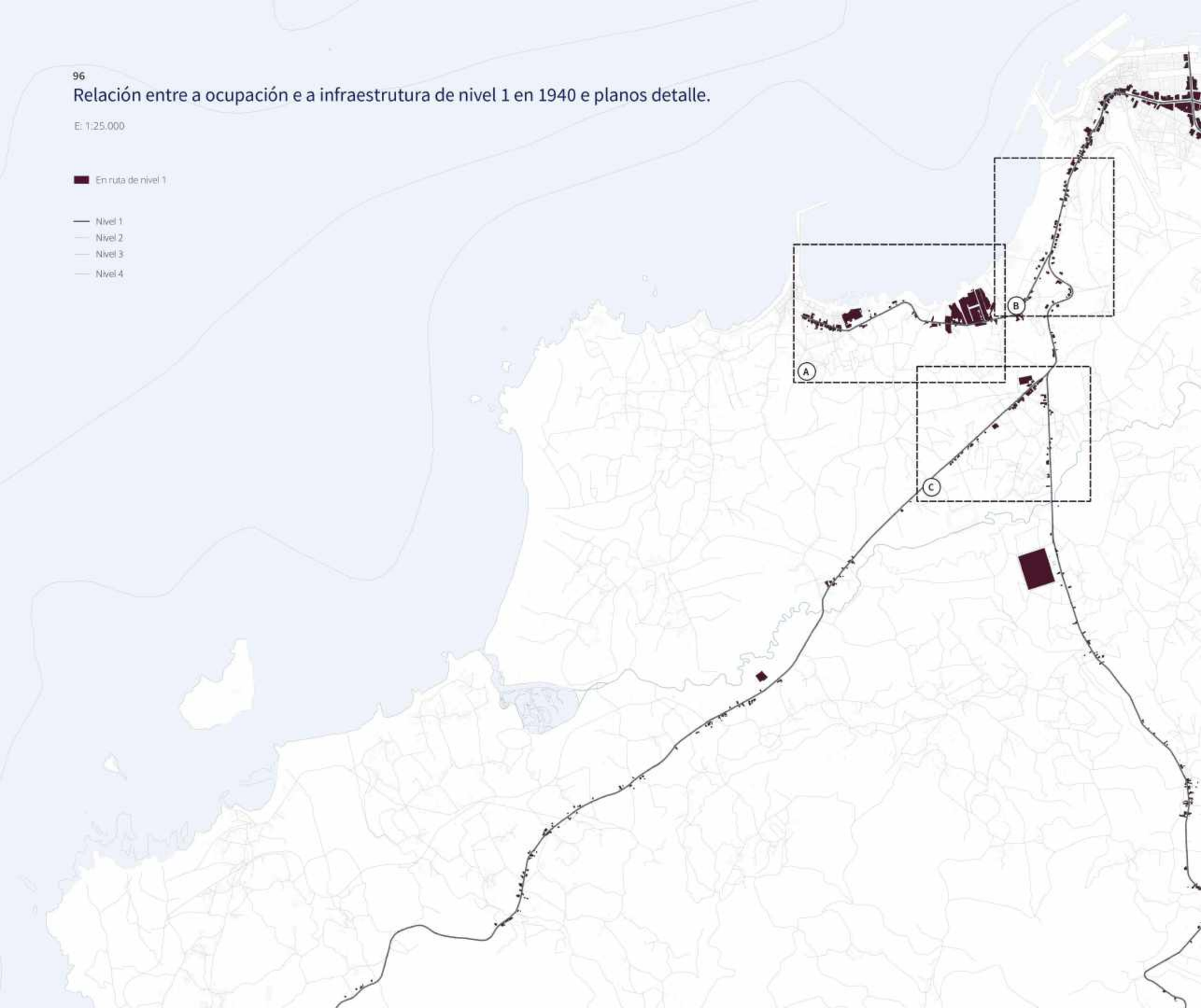






Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 1 en 1940 e planos detalle.

E: 1:25.000

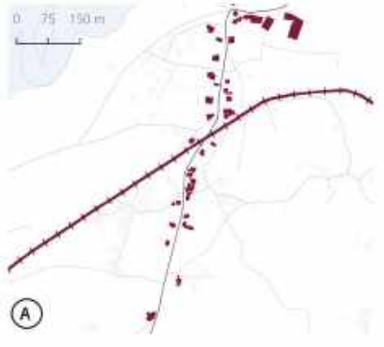


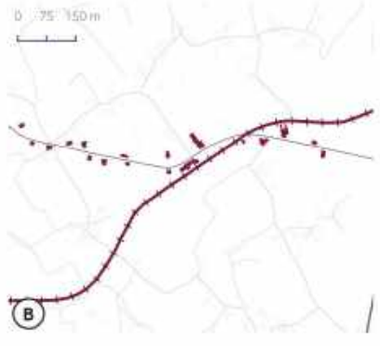
Infraestrutura de nivel 2

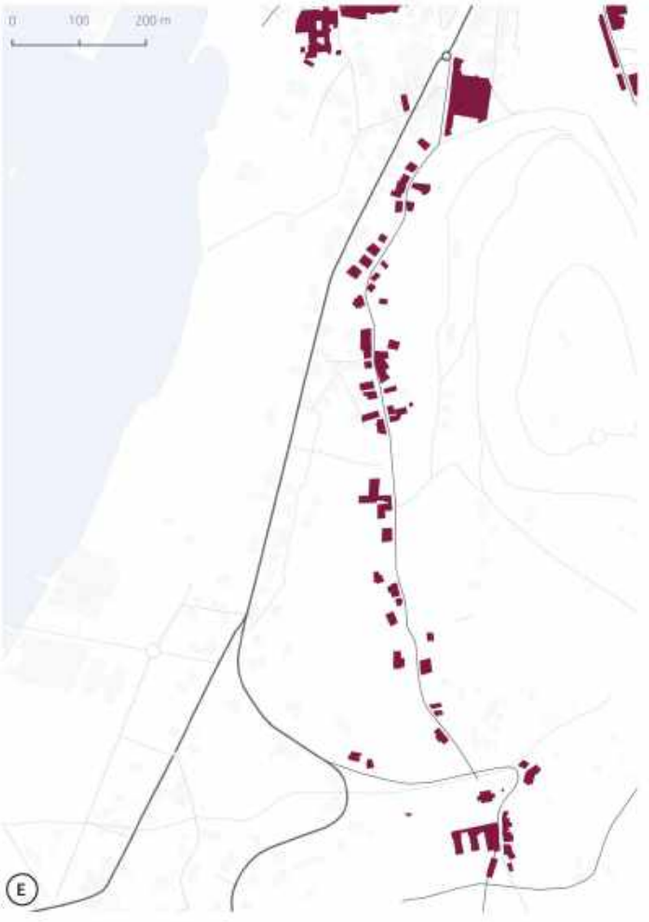
Dentro da infraestrutura de segundo nivel que engloba aquelas vías que cumpren coa función de conexión entre os principais núcleos distínguense dúas situacións segundo a influencia das vías na ocupación edificada. Por un lado atopamos unha dinámica de ocupación no entorno destas vías entre aqueles núcleos que se organizan por volta do tramo central do Lagares, isto é, Matamá, Coia, Navia, Castrelos e Comesaña. Por contra, nos núcleos máis periféricos de Oia e Coruxo, encadrados dentro da estratexia de ocupación litoral, a incidencia da infraestructura á hora de polarizar o crecemento ao longo do seu trazado foi escasa.

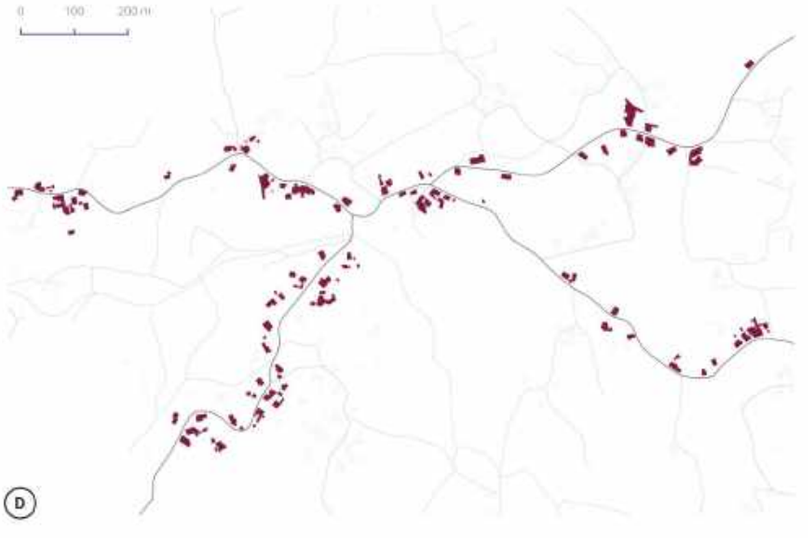
Nas zonas onde si se establece esta relación a edificación é principalmente de carácter illado, sen agrupación das vivendas nin continuidade nas fachadas, agás algunha excepción naqueles tramos en que a vía atravesa os núcleos de poboación. As solucións de implantación da vivenda respecto da parcela e o viario tamén son diversas, mais detéctase un certo patrón segundo o cal canto máis central respecto do núcleo é a edificación, máis próxima ao viario se stúa e, pola contra, máis se afasta canto máis periférica é.





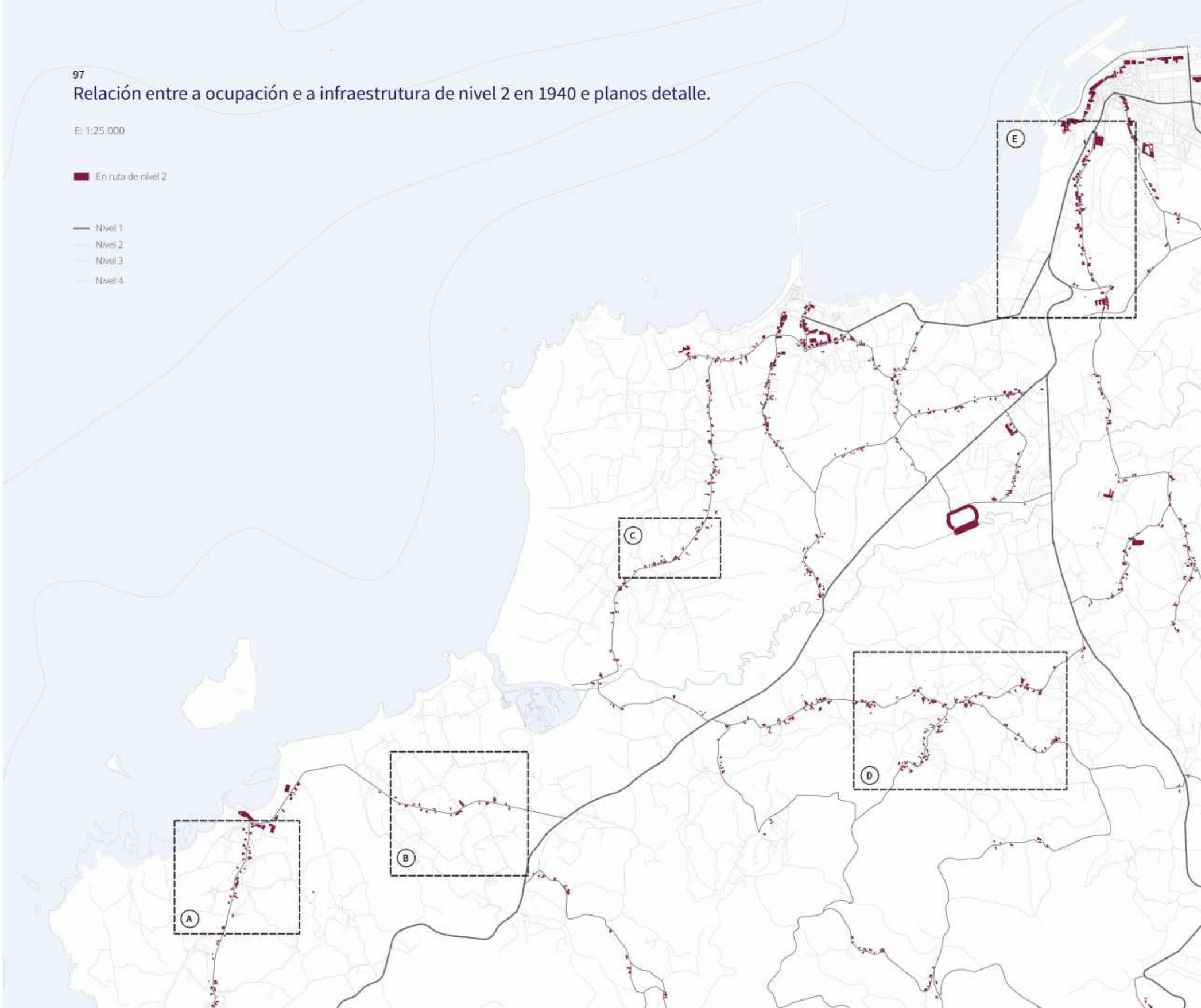






Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 2 en 1940 e planos detalle.

E: 1:25.000

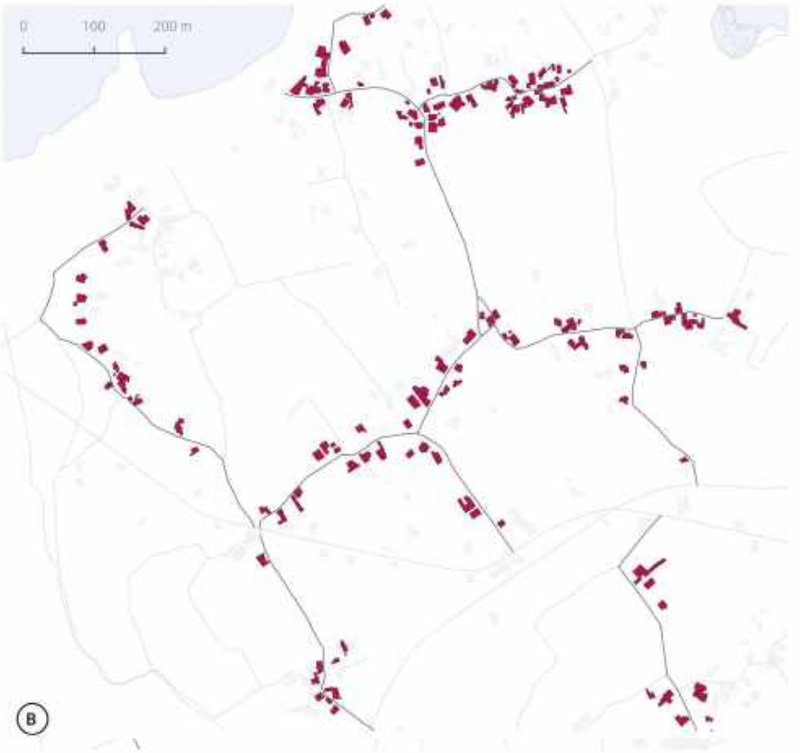


Infraestrutura nivel 3

Dentro deste nivel encádranse os viais que servían para a difusión dos fluxos interparroquiais. Apréciase unha relación entre a densificación da edificación e a densificación desta redes. Así, o entramado da rede de nivel 3 é maior nas zonas máis centrais, como a parroquia de Coia, mentres que nas zonas periféricas litorais son practicamente inexistentes.

A interacción entre ambos elementos tamén pon de releve as diferentes configuracións morfolóxicas de cada parroquia: Coia baixo a forma de espiña, Navia con trazados radiais ao núcleo, Matamá con vías perpendiculares á vía principal ou Navia cunha formación reticular.



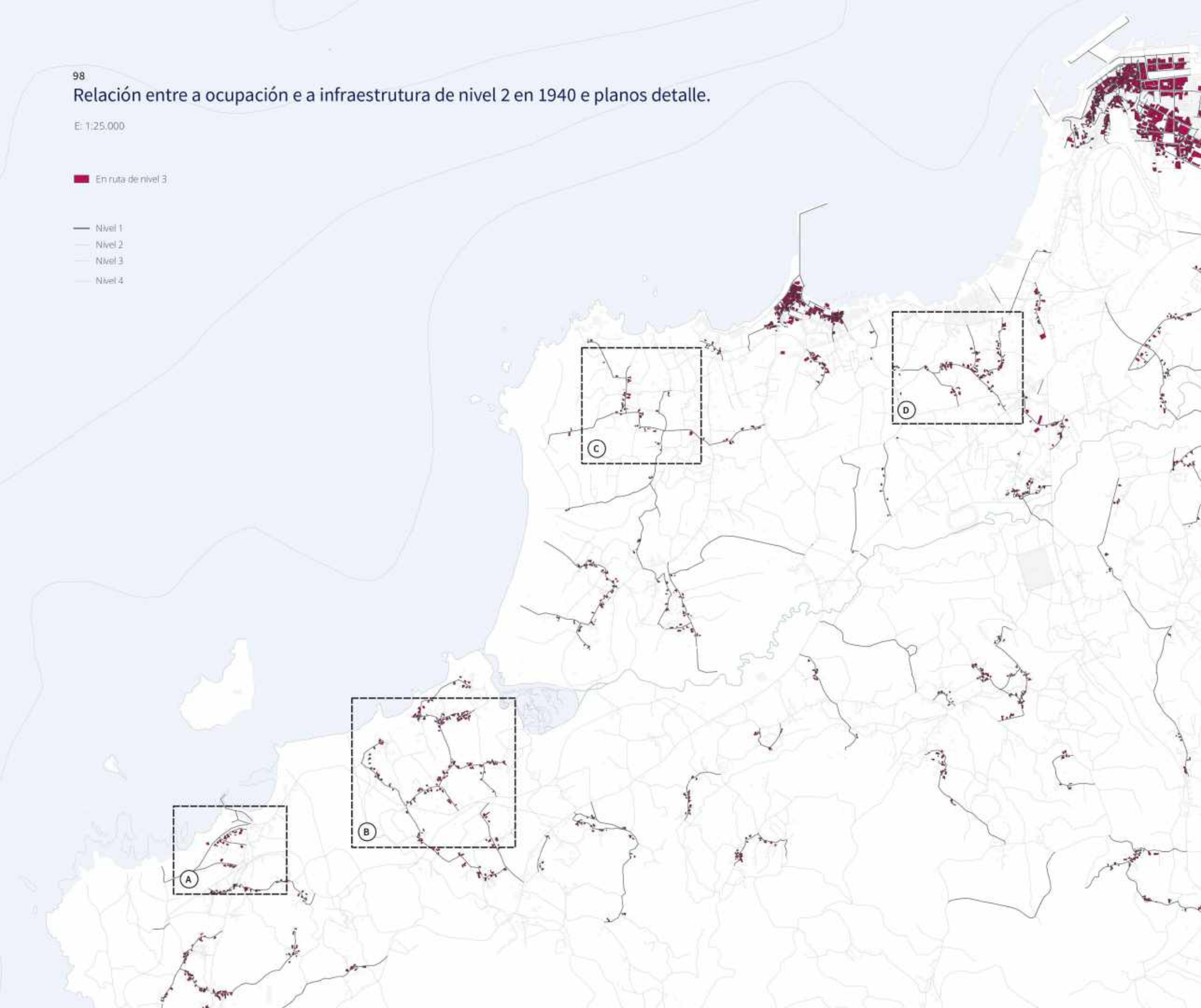






Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 2 en 1940 e planos detalle.

E: 1:25.000



Infraestrutura nivel 4

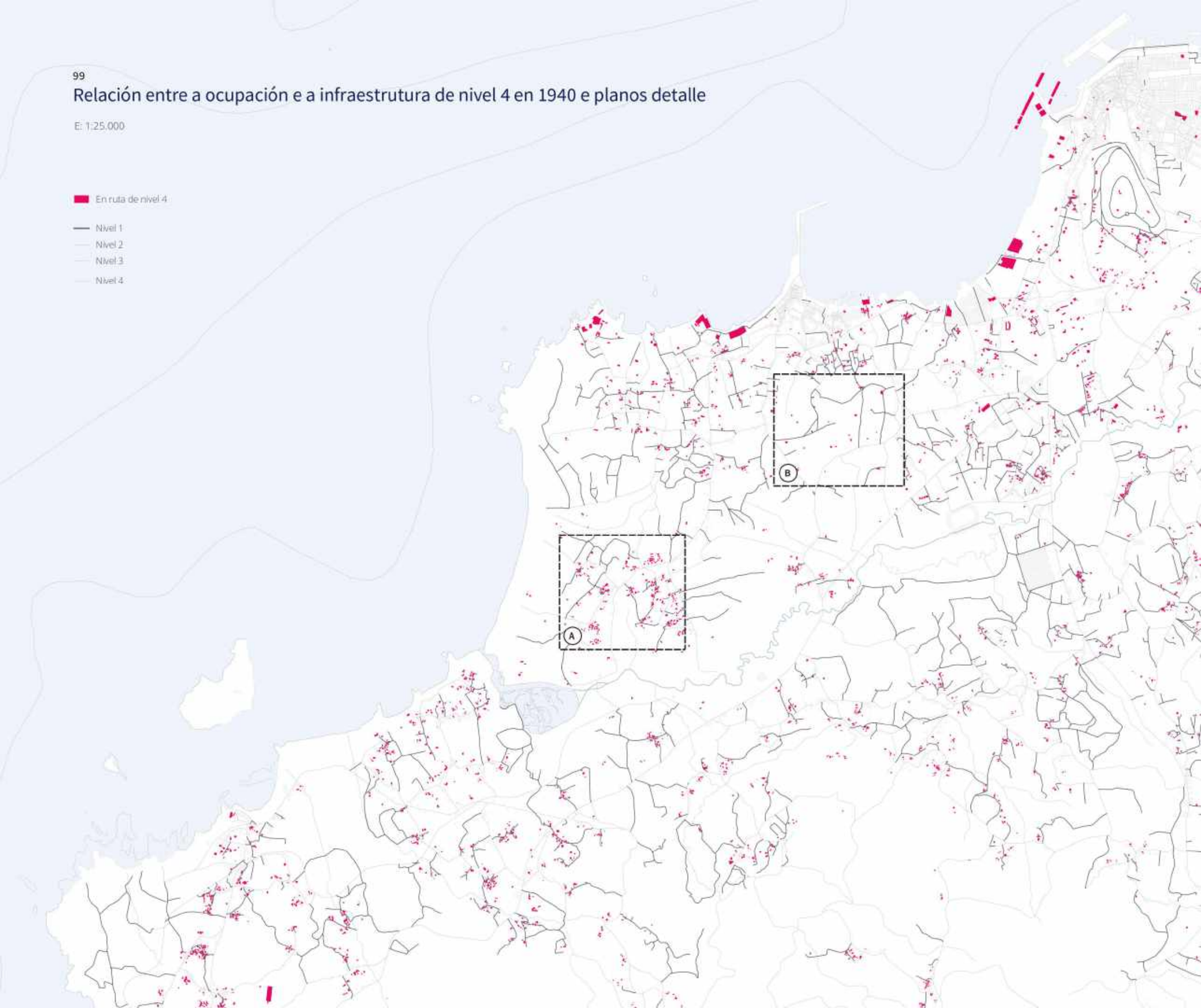
Neste nivel, moito máis capilar, detéctanse tres situacións diferentes na periferia urbana. A máis habitual é o funcionamento como rede que complementa o nivel anterior, o que permite engrosar os núcleos de asentamento ou as ocupación lineais a través das estradas, como sucede, por exemplo, en Navia, Alcabre ou Matamá. No caso do litoral esta rede máis fina é a que soporta boa parte das relacións entre os pequenos núcleos, e convértese no sostén da dispersión en lugares como Coruxo ou Oia. Por último, obsérvase a edificación máis recente sobre zonas anteriormente agrícolas; nelas transformáronse os camiños preexistentes que unían os núcleos residenciais coas zonas agrícolas en vías de difusión da urbanización, como acontece en Coia.





Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 4 en 1940 e planos detalle

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

Industrial

O estudo comparativo entre a ocupación industrial e as infraestructuras de comunicación ven confirmar o que xa se adiantaba na análise da ocupación industrial. E é que esta prioriza o emprazamento litoral, quedando nun segundo plano aspectos como a súa integración na rede infraestructural. A excepción a esta dinámica serían aquelas industrias que se ubican en Coia e que si gardan unha estreita relación coas infraestructuras ao procurar un emplezamento próximo ao punto nodal que conforman a confluencia das principais estradas nas Travesas.

Se ben as industriais litorais no se emplazan con determinación á rede infraestructural, esta si que se vai ver modificada como consecuencia da ocupación industrial. As zonas de Alcabre e Oia presentan un reforzamento da rede secundaria que busca conectar as estradas principais coa industria.

Na franxa litoral entre o núcleo de Bouzas e o de Vigo, obsérvanse dúas situacións diferenciadas: na zona máis próxima a Bouzas a industria localízase nas inmediacións da estrada principal, namentres que na área máis próxima a Vigo a estrada principal a ocupación é de carácter residencial, ficando a industria emplazada nunha cota inferior.



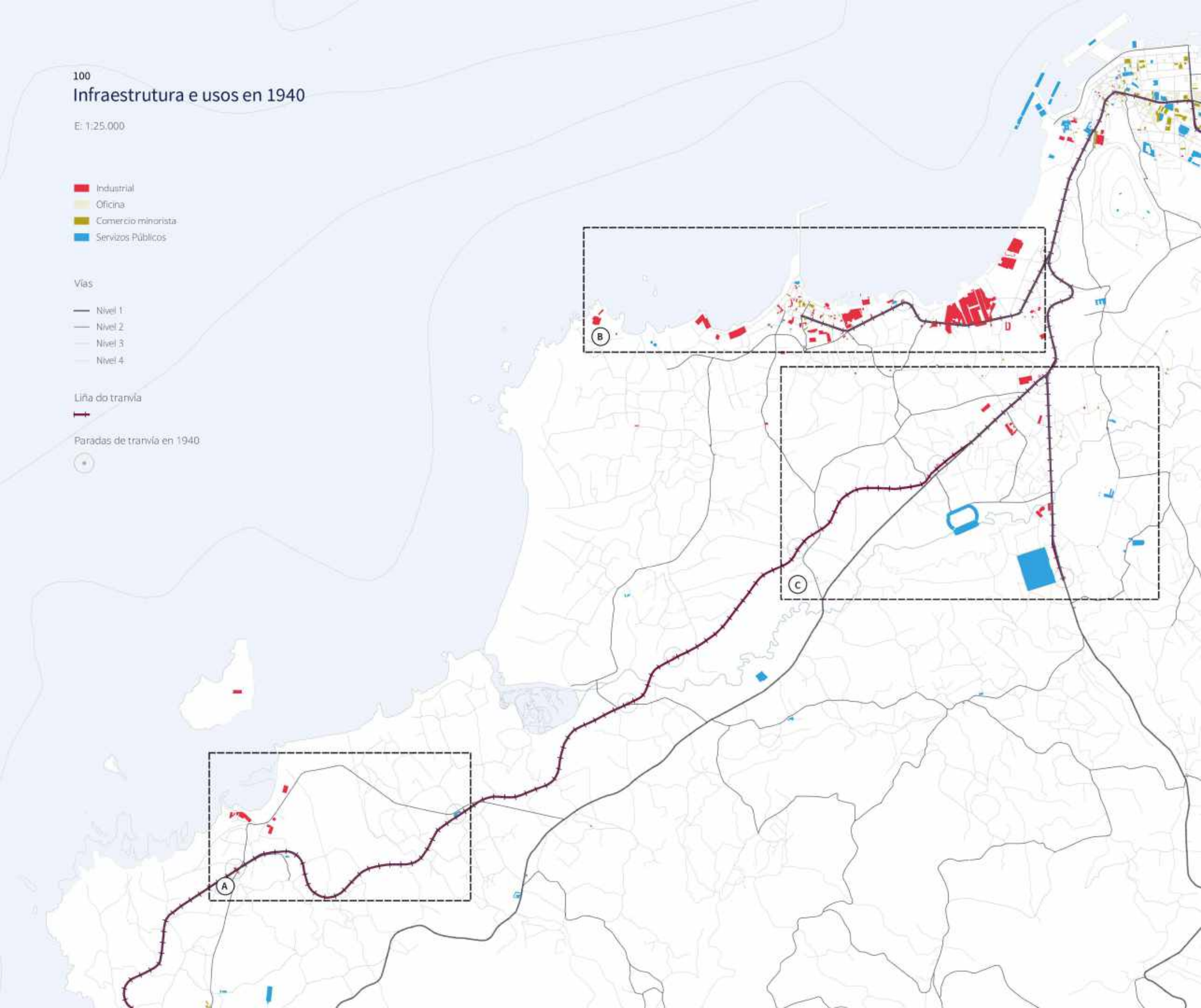




100

Infraestrutura e usos en 1940

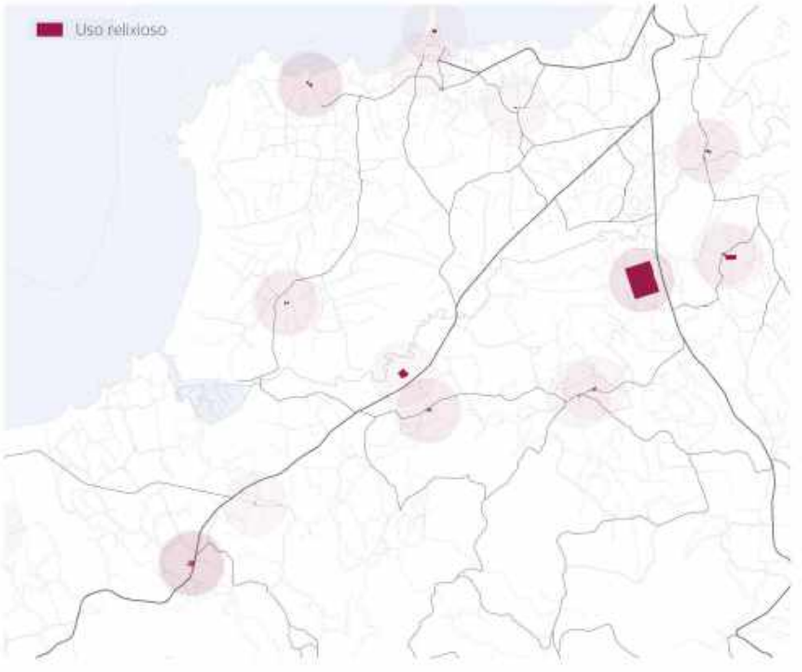
E: 1:25.000



Usos tradicionais

A centralidade das igrexas parroquiais xera unha simbiose entre estas e as vías de comunicación rodadas, non así co tranvía. Os camiños que unen as diferentes igrexas é coincidente coas vías que se categorizaron como de nivel 3 e que servían para a comunicación ente parroquias.

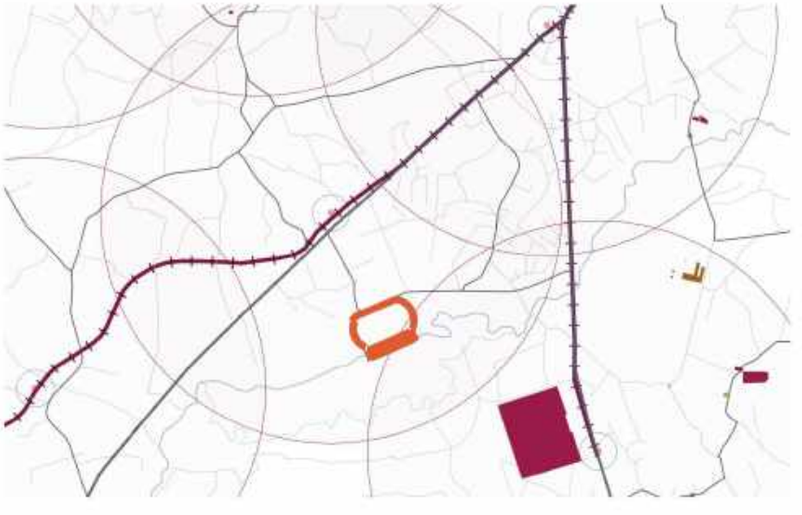
O esquema que compoñen é moi semellante ao esquema que se establecía no inicio para a relación entre o edificación ocupada e o medio físico, en que se detectaran os espazos de val sen ocupar e a atracción da ocupación nas liñas de demarcación da bacía, á que se lle suma a antiga estrada a Baiona. A organicidade do trazado e a presenza de elementos como cruceiros permítenos identificar que este como o trazado antigo que curzaba o val, sobre o que despois se abriría a liña recta que une as Travesas co paso do río.



Servizos urbanos

Non se observa unha influencia das infraestructuras na ubicación dos equipamentos, o que verifica o comentado no punto anterior sinalando a outros factores como os máis determinantes. Si se observa en sentido inverso, é decir, dos equipamentos ás infraestructuras, un impacto que provocou o reforzamento dalgunhas vías de segundo nivel cara as infraestructuras.

Esta situación pode observarsezz na nodalización das estradas secundarias sobre o equipamento sanitario. Tamén o estadio deportivo vai conlevar a aparición das vías que enlazan este coas estadas principais. Estas conexións co estadio

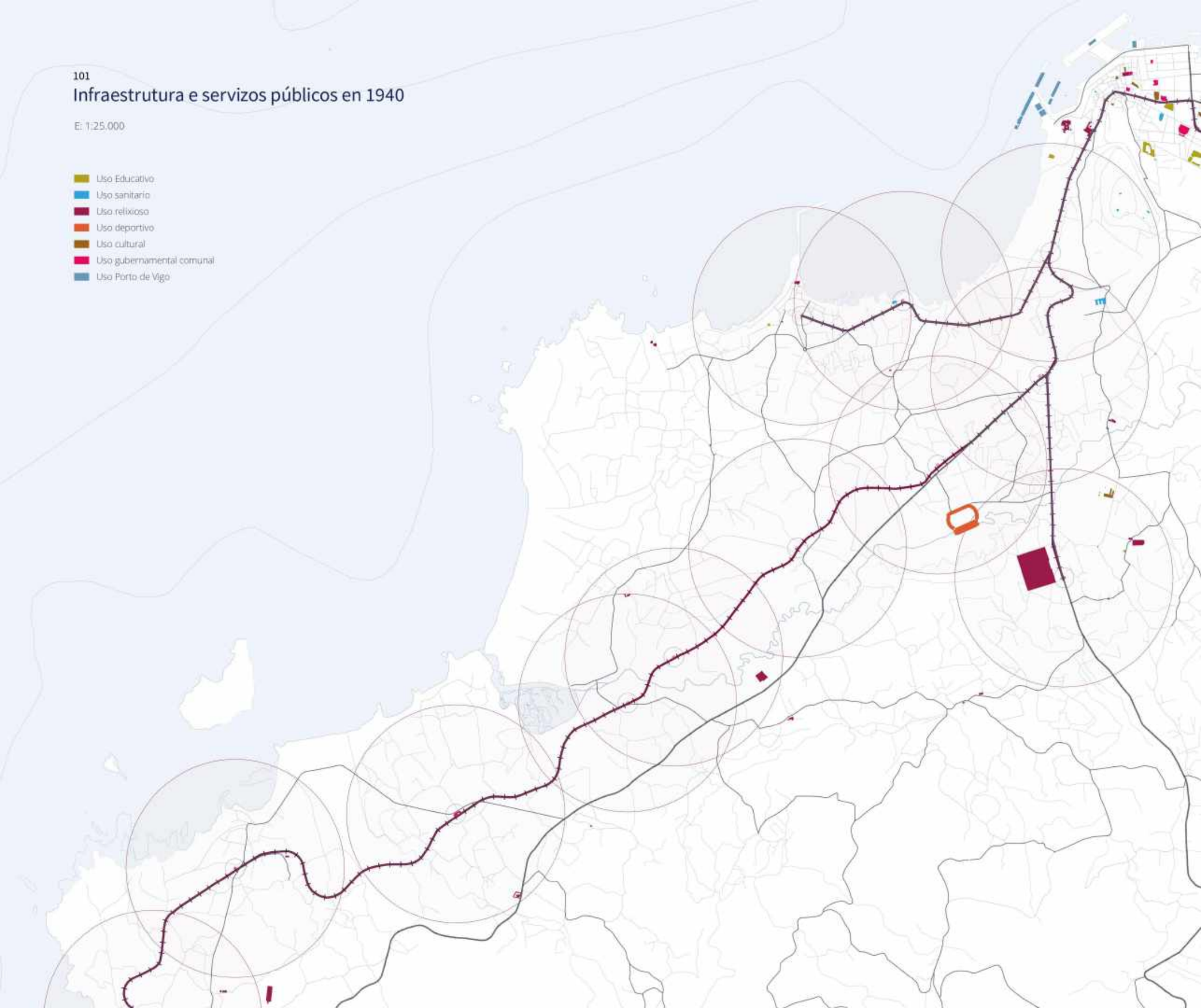


En cuanto ao tranvía non se aprecia unha relación significativa cos equipamentos, con algunhas excepcións: a parada de tranvía á altura do acceso ao estadio de fútbol, onde si se percibe que o encontro entre ambos elementos vai crear un nodo nese entorno, e tamén o o cemiterio de Pereiró que vai contar cun ramal e parada propia. Pódese concluír por tanto que só existe esa relación entre a infraestrutura tranviaria e equipamentos urbanos naqueles de escala municipal.

101

Infraestrutura e servizos públicos en 1940

E: 1:25.000



4.2.

1940

1949

4.2.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

POSGUERRA E NOVA ORDE

Contextualización

Plan Cominges

Vivenda Social

Lei de bases de Réxime local de 1945

4.2.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

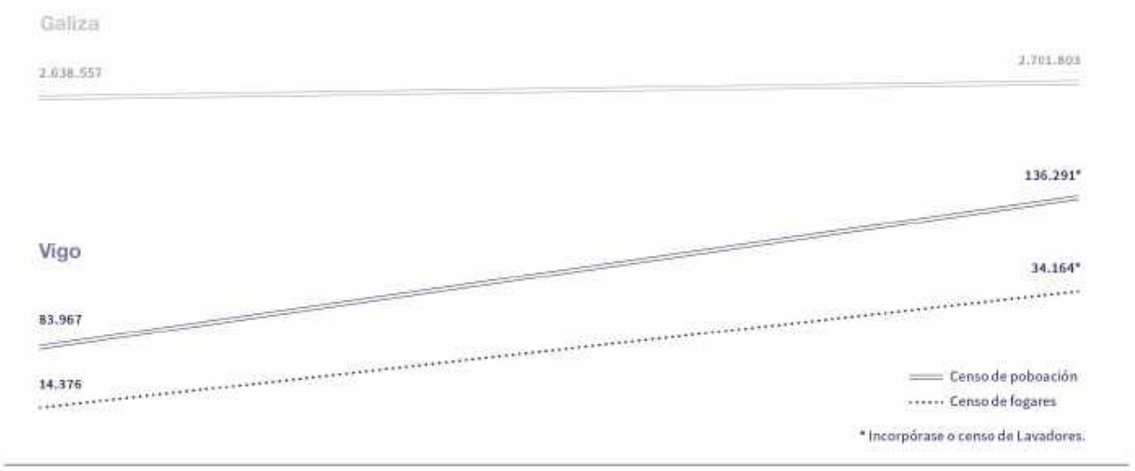
Infraestrururas

Uos

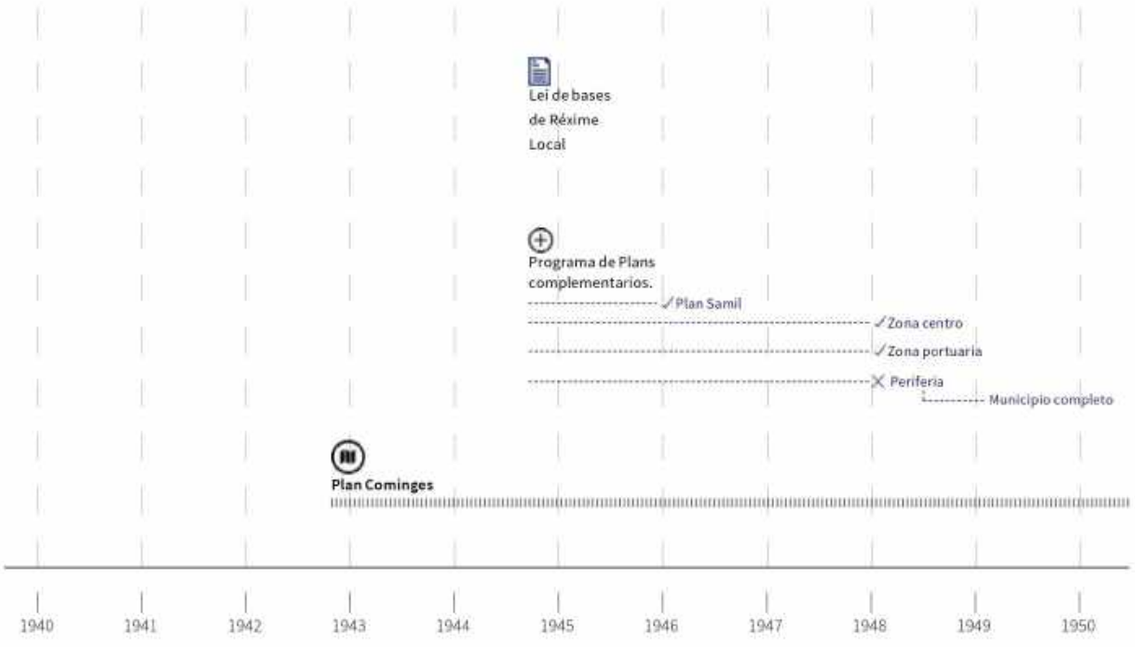
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



1940-1949

Posguerra e nova orde

Contextualización

Tras a guerra civil, a burguesía triunfadora vai buscar un reordenamento socioespacial da cidade acorde coa ideoloxía do Réxime, na procura dun novo camiño de crecemento económico e urbano. Durante os primeiros anos da posguerra este crecemento veríase condicionado polo estancamento económico e a falta de subministros, que afectarán tanto á industria como ao comercio (coa excepción da pesca, a madeira, o vidro e a industria alimentaria protexida, como no caso da Panificadora).

Neste clima xeral de declive non demoran en aparecer voces que reclaman unha maior concentración empresarial, especialmente dentro da industria conserveira, que comezaba a ver como un problema unha estrutura empresarial composta por un gran número de industrias (cen no conxunto da provincia e case a metade en Vigo) pero dun tamaño cativo. Con todo, nos anos corenta consolídase o grupo pesqueiro que centra a súa estratexia espacial na zona Bouzas-Berbés (Souto, 1981). Son os primeiros indicios da transformación do modo de producción capitalista, no paso da súa fase competitiva cara a fase financeira-monopolista, que acabará consolidándose por volta dos 60.

Estas dúas décadas van caracterizarse, xa que logo, por constituír un período de parálise e de transición, pero que no campo da planificación urbana vai ser aproveitado para dotar dunha nova orde á cidade e mesmo determinar e condicionar o seu futuro crecemento.

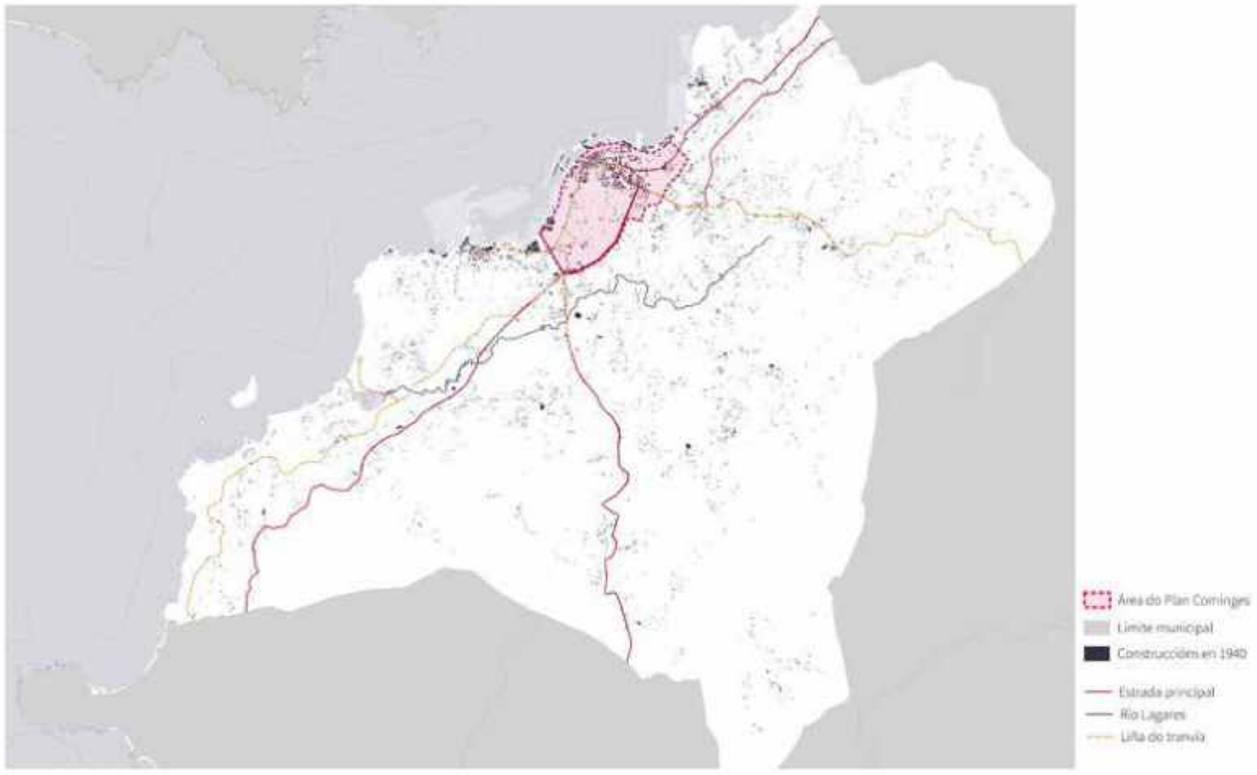
O Plan Cominges, un plan de parte.

En 1943 apróbase o "Proxecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de Vigo" de Manuel Cominges, que en liña co que se estaba a propor noutras cidades do Estado, restrinxirá de novo o seu ámbito de actuación ao centro urbano mediante o deseño de urbanizacións parciais que, por súa vez, se limitaban a definir trazados, aliñacións e rasantes (fig.102) (fig.103). Isto supón unha involución respecto da riqueza conceptual e programática acadada nas propostas das décadas anteriores.

Porén, esta planificación parcial do municipio non debe confundirse coa renuncia a impor unha orde social e urbana sobre o espazo periférico que fica fóra do ámbito planificado, senón máis ben ao contrario. Así, a través das memorias do Plan constatamos que si existe unha visión de conxunto que aspira, precisamente mediante a exención de parte do ámbito municipal dos instrumentos de planificación, a incentivar a segregación espacial e a avivar as dinámicas da renda urbana. Dous procesos, por outra banda, que van operar como dúas caras dunha mesma moeda e sempre en beneficio das elites.

102

Área de ocupación do Plan Cominges e reconstrucción das áreas urbanizadas en 1940 xunto coas infraestructuras principais.





103

Proxecto de reforma interior, ensanche e extensión de Manuel Cominges.

Fonte: Pereiro, 1981.

Un proxecto ideolóxico

Lembremos que o Plan Palacios supuxo a conexión da planificación local coa cultura urbanística europea, principalmente a anglosaxona, mediante a importación do concepto de cidade xardín. Pois ben, tras o golpe militar España vai rachar con esa cultura referenciada naquela altura sobre a Carta de Atenas, e de aí que o Plan Cominges propoña desligarse tanto do urbanismo europeo de posguerra, ligado ao estado de benestar, como das ideas previas de Palacios. Se ben ambos Plans parten da mesma premisa de solventar o "caos urbanístico" da cidade, Cominges desbota a proposta de Palacios de abordar o problema dende unha perspectiva global da cidade e o seu hinterland; pospón a planificación da periferia e propón priorizar, pola contra, o núcleo interior da cidade.

O obxetivos desta estratexia de repregue da planificación era limitar a construción de vivenda barata no centro urbano, o que permitiu o aumento e protección dos prezos do solo e, en consecuencia, o seu aproveitamento para unha determinada clase e a expulsión das clases traballadoras cara á periferia da cidade. A falta de planificación de vivenda accesible para as rendas máis baixas, consituíu un dos mecanismos máis eficaces para acadar os obxetivos do Plan. Isto recoñéceo o propio autor e fica reafirmado nas memorias do Proxecto cando sinala que este feito non foi un "olvido" senón que entendían que o ámbito planificado non era lugar para a poboación obreira.

Observamos, pois, que hai uns obxetivos claros, pero estes non acabaron de expresarse de forma clara, senón que foron enmascarados baixo unha xustificación moral e ideolóxica. Deste xeito, Cominges vai defender o Plan de mínimos en termos de pragmatismo e de "franciscana humildade", o ascetismo en contraposición ás "audacias" do Plan Palacios. En palabras do propio Cominges:

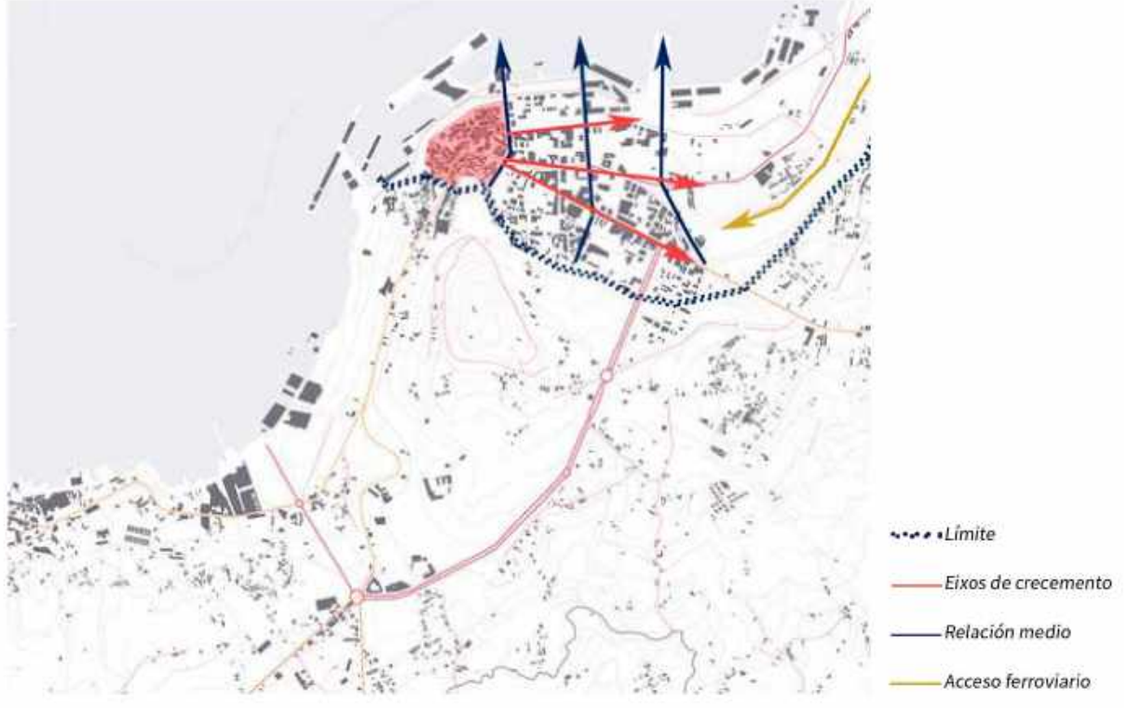
> *"Hemos procurado así la máxima discreción en los trazados(...) con un criterio de franciscana humildad. Ni práctica ni estéticamente, entendemos debe ser otro el camino a seguir. Mucho campo queda en los ensanches posteriores de la ciudad para que nuestros continuadores intenten las audacias..."* (Cominges, en Alonso, 2015, p.126).

Tal e como sinala Vittorio (2016), o principio estético do "menos é máis" convértese baixo a lóxica do capital en "obter máis con menos". Existe aquí unha nova forma de xustificación moral da austeridade, que vai ter consecuencias non só na falta de vivenda para as clases populares, senón tamén nuns ensanches para as clases medias carentes de espacios públicos e equipamentos, e que continuará tendo os seus correlatos até a actualidade, especialmente nos períodos de crise económica.

Novas lóxica de crecemento

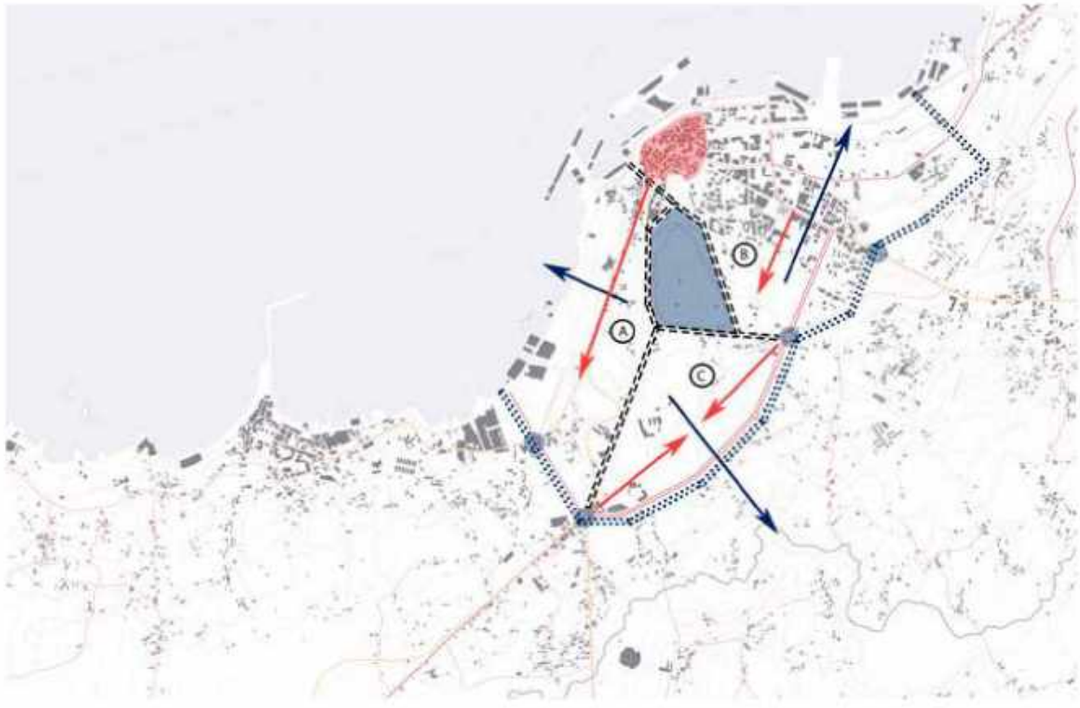
No Plan Cominges existe unha continuidade respecto do Plan Palacios ao asumir que o proceso de industrialización ía levar aparellado un forte crecemento urbano no que os

Esquema de crecemento previo ao Plan Cominges.



límites ao crecemento a oeste, impostos pola orografía do monte do Castro, debían ser superados. Mais desta volta a ordenación e ubicación dos sectores vai ser diferente e Cominges asumirá (contrariamente á proposta de Palacios de ubicar o porto cara a Rande) o crecemento portuario a oeste a través da franxa litoral Bouzas-Berbés, feito que sen dúbida vai agravar o problema, que a día de hoxe segue sen resolverse, de intermodalidade porto-ferrocarril. Desta forma vanse transformar o patrón anterior de crecemento a leste sobre o antigo areal da cidade e os límites marcados pola orografía do Monte do Castro (fig.104). Imponse unha nova orde (fig.105), que vai marcar de forma artificial os seus novos límites mediante o deseño dun gran corredor de avenidas que envolve o monte, que deixa de ser o límite "natural" para transformarse en elemento organizador do uso residencial segundo o estrato social. Así, arredor del defínense tres espazos: o ámbito norte (que contiña o anterior ensanche), para uso comercial; o ámbito oeste, para residencias de luxo; e a zona sur para as clases medias.

Como podemos observar (fig.105) existe unha correlación entre a xerarquía social e a centralidade dos eixos de crecemento. No caso das clases altas o eixo de crecemento parte do centro urbano; no caso da zona das clases comerciantes, proxéctase un crecemento perpendicular ao eixo do ensanche moderno e, por último, o lugar das clases medias medra a partir dos nodos laterais que conectan coa periferia. Desta forma acompáñase o modelo de segregación espacial cunha posición diferenciada respecto da centralidade, que ademais se reforza cando se pon en relación co medio natural co que se vincula cada unha destes sectores. É decir, que non hai exlcusivamente unha relación entre a distancia respecto do centro e a clase social, senón que esta se define tamén en canto ás pasiaxes e lugares que cada unha destas zonas "domina". As clases



105

Esquema de crecemento derivado do Plan Cominges.

altas pasan a dominar a ladeira que dá ao mar, en consonancia cos novos valores paisaxísticos asociados a este, as elites comerciais sobre o porto e o ensanche e as clases medias sobre o Val do Lagares. Cominges establece ao longo das súas memorias unha relación funcional-organicista na que a relación entre forma e función mistúranse con analoxías ideolóxicas.

O cinto viario delimitará un novo dentro e fóra, con implicacións en diferentes niveis, e contará cunha serie de puntos nodais que funcionan como puntos de articulación coa periferia. Estes nodos van actuar como atractores da trama viaria da periferia configurando unha serie de vías radiais que simulan o efecto das portas da cidade amurallada. Este sistema condicionará o posterior crecemento urbano e aínda na actualidade segue estando moi presente como límite urbano, especialmente en toda a zona sur entre a Gran Vía e o Val do Lagares.

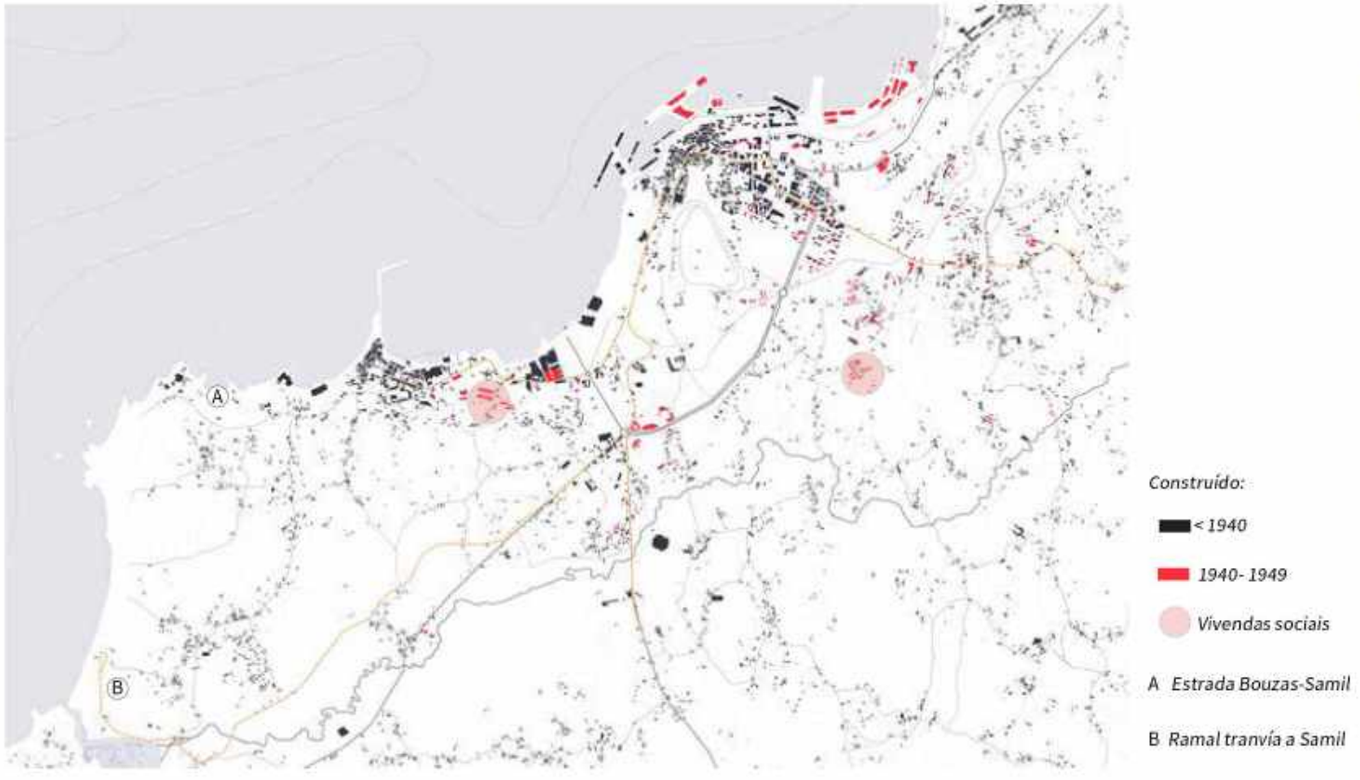
A segregación espacial acompañábase no Plan de diferentes formas de urbanización, por exemplo mediante a cidade xardín para a zona das clases altas. Non obstante, na realidade impúxose o valores esencial do Plan que sinalabamos antes: a xustificación ideolóxica para dar renda solta ás políticas de renda urbana. O ascetismo conlevou un centro urbano carente de dotacións públicas e, a pesar de que existen algunhas referencias á cidade xardín, o certo é que non hai unha planificación de equipamentos nese sentido.

Unha vez orientado o proceso de crecemento, o seu control foi cedido á iniciativa privada co aval e apoio da Corporación Municipal que reclamaba, en palabras do entón alcalde Suárez Llanos, *"fomentar aínda máis se cabe a iniciativa privada, para impedir que o proceso natural de desenvolvemento da cidade aumente o caos urbano"* (Anuario de Vigo de 1940, citado en Souto, 1981 , p.196). Como consecuencia deste Plan e da súa xestión *"a cidade configúrase a partir de rúas corredores e cruces de circulación que configuran un pobre e desolador entorno urbano."* (Pereiro, 1981).

Novas dinámicas da periferia

O espazo periférico que queda fóra da planificación pasa a ser para Cominges o *"lugar adecuado"* para a edificación de barriadas obreiras e de zonas industrias, que á súa vez deben, segundo o arquitecto, ser próximas entre si. Esta política de segregación urbana introduce novas lóxicas de urbanización periférica sobre as preexistentes naquela altura: ás dinámicas previas de crecemento entorno aos núcleos parroquiais tradicionais e sobre a infraestrutura tranviaria e viaria, súmase agora a creación de barriadas de vivendas baratas que se implantan como elementos exentos dentro da trama.

Tamén nesta altura comeza a desarticularse a simbiose entre o centro urbano e as parroquias, que se producira en boa medida grazas ao transporte público (especialmente o tranvía) e que lles permitía ás clases traballadoras desprazárense a diario dende as parroquias aos centros de traballo. Centro e periferia comezan a independizar as súas dinámicas a través de dúas operacións esenciais: a creación de nova industria nas parroquias periféricas e o desmantelamento do tranvía. Este sistema de transporte comeza a recibir un forte rechazo por parte do Réxime, moito máis favorable aos sistemas de transporte dependentes do petróleo. Así, a pesar de que neste período o uso do tranvía vai aumentar nun 67%, a Corporación Municipal vai rexeitar a proposta da Compañía Concesionaria de Tranvías para a creación dunha dobre vía urbana. Esta dinámica de bloqueo vai ser



Plano de transformación da periferia e da vivenda social entre 1940 e 1949.

constante até a drástica eliminación do tranvía en 1968.

Para Cominges os núcleos parroquiais constituían a "verdadera zona residencial por gusto y conveniencia, de aquella laboriosa clase con la ciudad", eran o lugar idóneo onde resolver o déficit de vivenda e avogaba pola súa articulación mediante as infraestructuras de comunicación e transporte. Porén esta última premisa, como acabamos de sinalar, non se ve reforzada, de forma que se agudiza a dinámica centrífuga das clases traballadoras mentras as clase medias e altas se consolidan no centro urbano.

O futuro crecemento fica condicionado.

Nesta altura dáse o xiro de expansión e ensanche da cidade central cara o oeste, pero tamén se expresa a vontade dun futuro crecemento da cidade cara a esta zona especialmente "la extensa loma que se extiende por las parroquias de Coya y Alcabre, desde las Traviesas hasta la playa de Samil y donde (...) se prevé el ensanche inmediato de la ciudad". Este xiro hai que entendelo na suma de tres factores: primeiro, unhas pendentes moito máis suaves que na zona leste; segundo, a vontade de aproximar a cidade ás praias (toda vez que as praias da zona urbana foron substituídas polo porto) e que se expresa nesta altura na construcción da estrada Bouzas-Samil e na creación do ramal do tranvía a Samil en 1945 (fig.); e terceiro, as dificultades urbanísticas que se produciron ao integrar o concello de Lavadores en 1940, que ante a falta dun planeamento conxunto nas décadas anteriores sufrira unha forte urbanización cara ás zonas máis cercanas á cidade de Vigo

(especialmente a través das liñas de comunicación) pero sen unha visión de conxunto urbano. Vanse colocar, desta forma, os marcos que condicionarán o gran desenvolvemento industrial que estaba por vir.

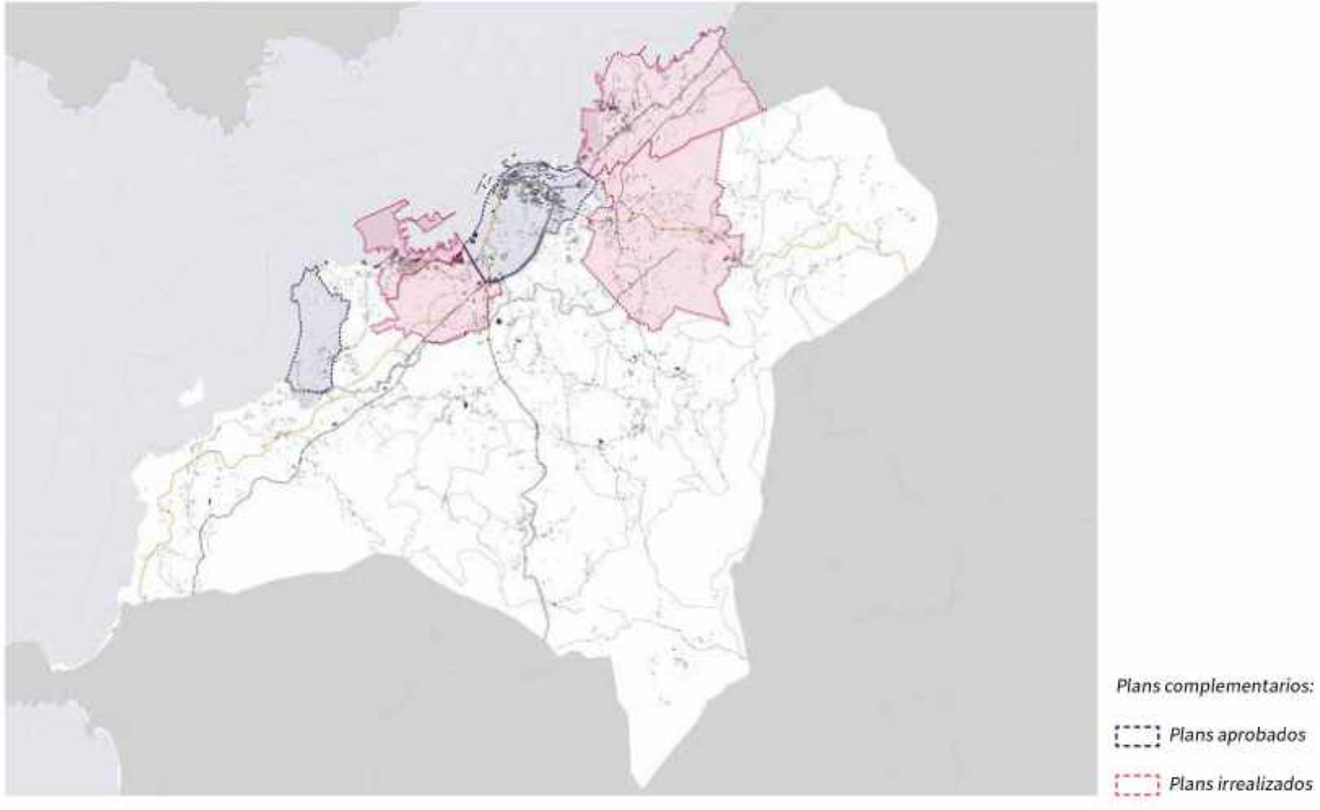
A vivenda social

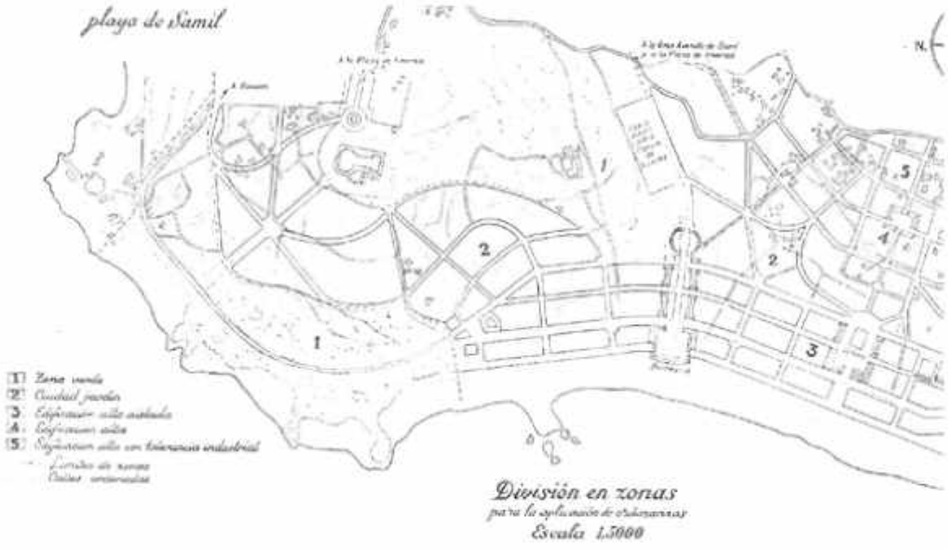
Entre 1945 e 1960 vaise desenvolver en España a política de vivenda social. O proxecto de vivenda moderno chegaba a España con décadas de retraso respecto do contexto europeo e a súa implantación tamén presentou características diferenciadas, como consecuencia do contexto do Réxime dictatorial. Os proxectos de vivenda social desenvolvidos como resposta ás políticas socialdemócratas no contexto centroeuropeo prestaron unha especial atención ao sistema de prestacións urbanas que as acompañaban. Ademais, a preocupación pola súa implantación dentro dos límites da cidade favoreceu a integración dentro do tecido urbano consolidado. Porén, no caso español a política de vivenda foi orientada a outros obxetivos e, a pesar de que houbo algunhas apostas pola experimentación con novos modelos de vivenda, estes foron escasos.

As barriadas construídas en Vigo (fig.106) foron situadas no extrarradio e ao tempo desconectadas das parroquias preexistentes, o que contribuíu á creación dunha periferia marxinal e exenta. Durante esta década levantáronse 408 vivenda promovidas pola Caixa

107

Plans complementarios encargados na 1º etapa.





108
Plan Parcial de Samil
Fonte:Siotuga

de Aforros, aínda que anos despois sería a Obra Sindical del Hogar, dependiente do Ministerio de Vivienda, a que tomaría o relevo co apoio do Concello, que se encargoua da cesión dos terreos.
Estes conxuntos residenciais non destacan polo seu interese tipolóxico (salvando algunha excepción), e serviron unicamente ao obxetivo de facilitar o proceso de concentración demógrafica no entorno das áreas urbanas e a sectorialización do chan da periferia.

Lei de Bases de Réxime Local de 1945

Nesta década vanse ir pondo as bases para unha futura Ley Nacional de Urbanismo, mediante a introdución de cambios no marco legal. Cabe destacar a aprobación da Ley de bases de Régimen Local no 1945, que vai crear a figura do "Plan General de Urbanización" e que acadará unha visión da cidade máis complexa na que se establecerá como ámbito de aplicación, por vez primeira, todo o territorio municipal. Como consecuencia desta lei van realizarse os primeiros Plans que comprenden o conxunto do territorio e así, por exemplo, A Coruña vai aprobar o seu Plan Xeral en 1948 (Lois & Pino, 2015). Mais o poder político en Vigo vai retrasar até 1971 a aparición do primeiro plan para o conxunto do municipio, e no seu lugar vai ir operando a través dunha serie de plans parciais complementarios. Este feito contribuíu, como teremos tempo de ir vendo ao longo das décadas posteriores, ao negocio especulativo e a unha política urbana fragmentaria. Deste período que vai dende o 1945 ate o 1971, é dicir, dende que comeza a imporse o Plan Xeral até que se aproba o primeiro, distinguimos catro etapas: dúas iniciais que se desenvolven nesta década e dúas posteriores nas que entraremos máis adiante.

1ª etapa: Prioridades.

A primeira etapa deste período de plans complementarios ao Plan Cominges arrinca en

1945 coa decisión da Corporación Municipal de encargarlle a Pedro Bidagor e Paz Maroto (dous técnicos da capital do estado que van favorecer a ensamblaxe entre a axenda local e a do Réxime) unha apretada carteira de plans urbanísticos, entre os que se atopan o Plano de Urbanización y Ordenación de la Playa de Samil e os Planes de Alineaciones y Rasantes das parroquias de Teis, Lavadores, Coia e Bouzas, así como dalgunhas áreas no centro da cidade que quedaran pendentes de aprobación.

De todos eles o primeiro que se vai sacar adiante é o Plan de Ordenación de Samil en 1946 (fig.108) e dous anos despois van obter luz verde os Plans de Alineacións das zonas centrais, a reforma de alineacións e rasantes da Zona Portuaria (que vai derivar nun conflicto de poder entre Concello e Porto, que segue vixente hoxe en día- , e un conxunto de Ordenanzas, entre as que destaca a flexibilización de usos industriais nas zonas residenciais. Sen embargo todos aqueles plans parciais das parroquias periféricas fican postergados, e son reemplazados por un novo encargo de ordenación do término municipal no seu conxunto, que dan lugar a unha nova etapa moito menos prolífica en cuanto ao ritmo de producción. Deste período podemos deducir a escala de prioridades do poder local: centro, porto e praias (fig.107).

A incorporación deste último elemento como prioridade das elites locais vai determinar a estrutura de crecemento a oeste, xa que a partir deste momento vaise tratar de acelerar e de facer avanzar ao máximo o crecemento da cidade cara a praia. De feito, o propio proxecto para Samil foi concebido como a creación dun núcleo satélite da cidade á espera dese futuro crecemento da cidade. A ordenación deste ámbito tamén vai rachar co plantexamento de Palacios de creación unha zona balneario para as clases populares, pola contra, seguindo o principio de segregación espacial vai dividir o proxecto en tres partes: Un sector residencial de luxo, un sector residencial de clase media e un sector urbano sobre as vías de comunicación e os antigos núcleos pre-existentes.

2ª etapa. Parálise e frustración

A partir de 1948 comeza unha segunda etapa co citado encargo dun Plan para o conxunto da cidade, que consititui unha excelente oportunidade para encauzar a necesaria articulación da periferia e a ordenación do crecemento urbano. Sen embargo o equipo redactor vai denunciar a falta de decisión da administración local sobre cuestións estratéxicas como o emplazamento de Zona Franca, a estación do ferrocarril ou factoría Campsa, que acabou derivando na inacción e parálise do Plan, ata que finalmente en 1957 desbótase a proposta dun plan do conxunto municipal para retomar a política de plans parciais.

Nova superficie ocupada

10,48 Ha

+9,23%

Por usos

7,94 Ha

+9,97%

Residencial

0,37 Ha

+3,35%

Industrial

2,44 Ha

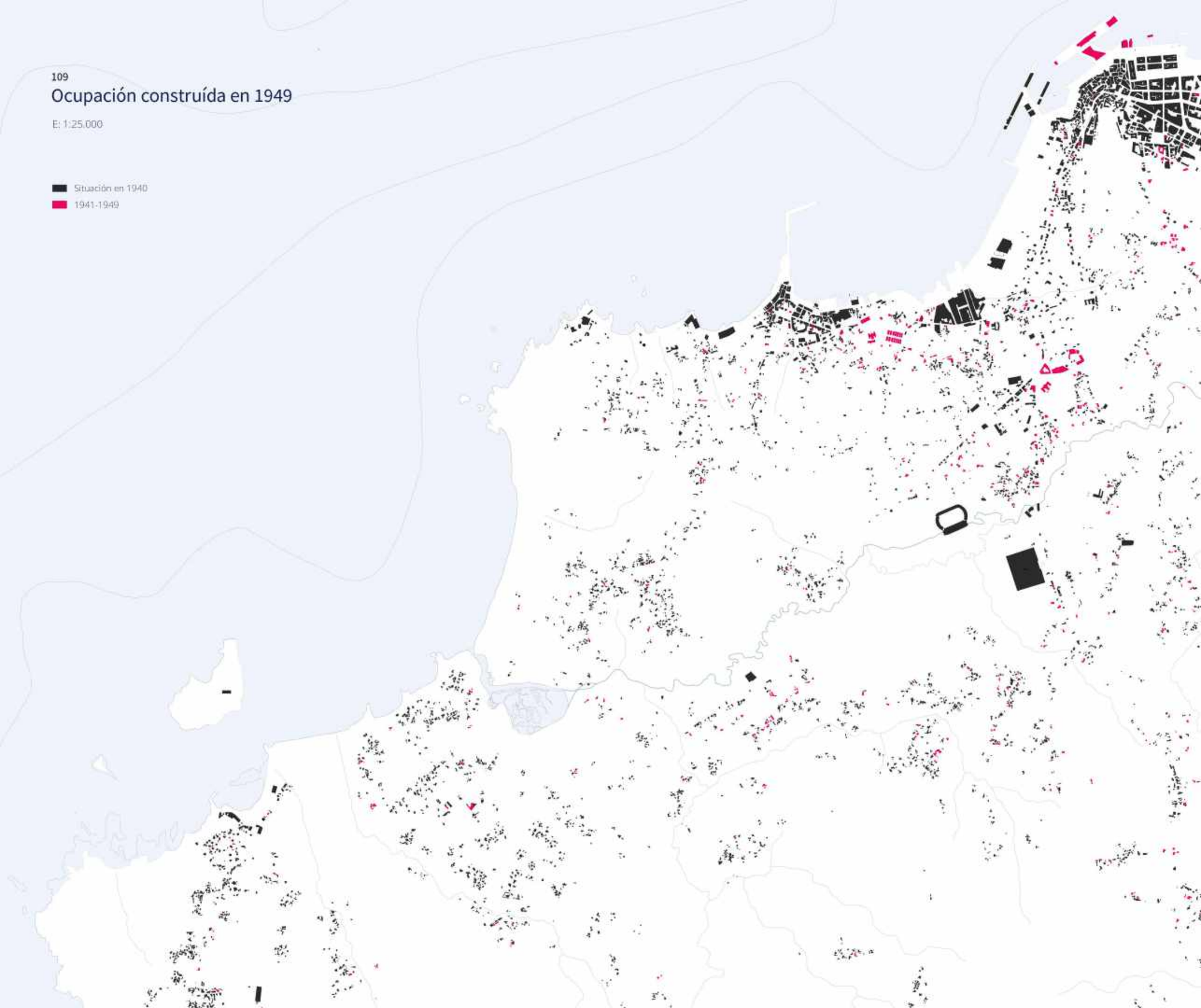
+17,84%

Servizos Públicos

109

Ocupación construída en 1949

E: 1:25.000

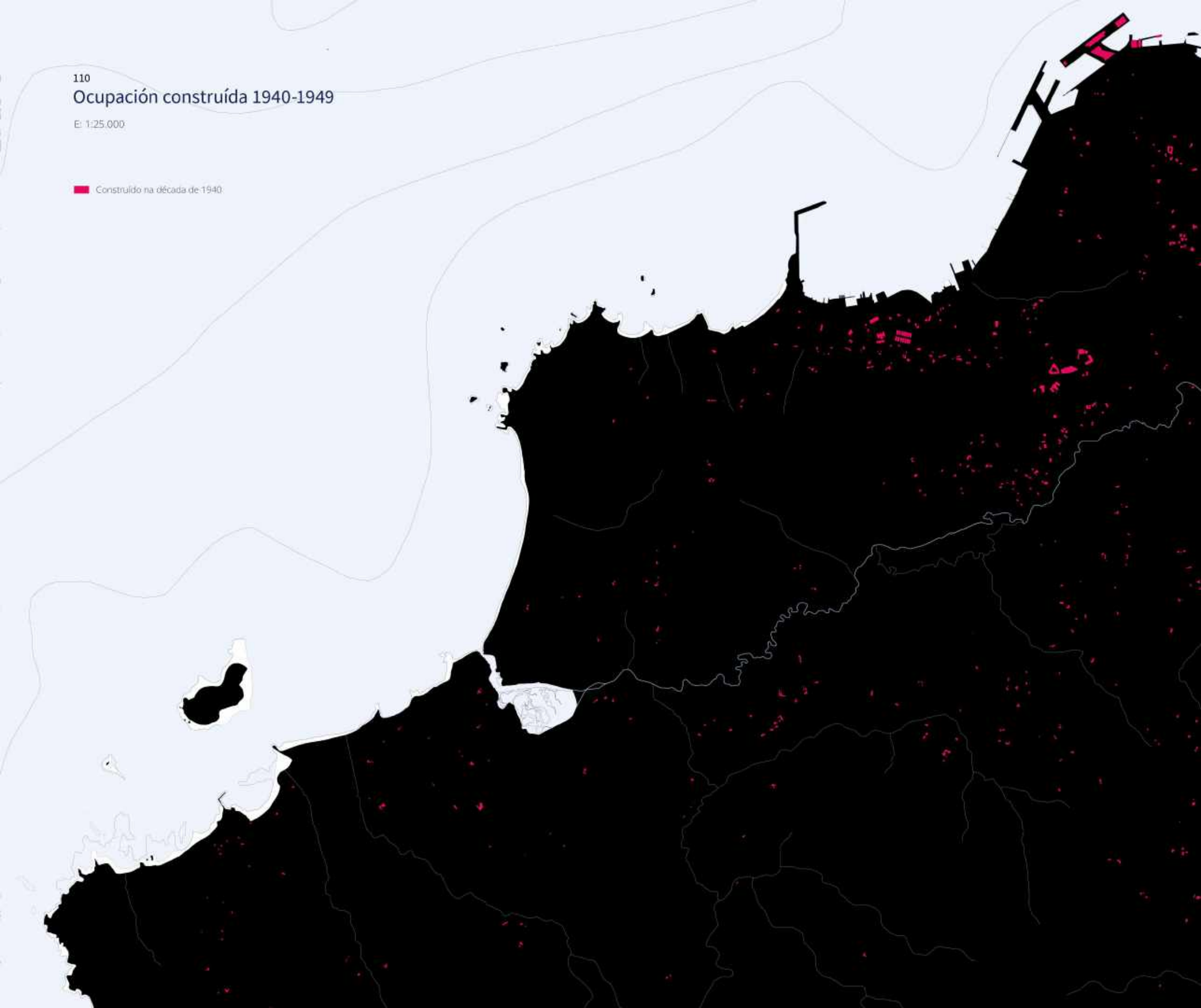


110

Ocupación construída 1940-1949

E: 1:25.000

Construído na década de 1940



Ocupación construída

A nova ocupación construída ao longo da década dos anos 1940 suma un total de 10,48Ha. Isto supón un incremento do 9,3% respecto da superficie construída no comezo da década. Esta concéntrase en dúas zonas (fig. 111): na franxa litoral Bouzas-Coia (1) e no entorno entre As Travesas e o Lagares (2 e 3). Pola contra, nas zonas máis próximas ao centro de Vigo, tanto na franxa entre o monte do Castro e a ría, como na comprendida entre este monte e o río Lagares, a nova ocupación foi escasa. Cómpre lembrar que estes ámbitos estaban ubicados dentro da área planificada polo Plan Cominges e que se reservaban, no primeiro caso, para a ocupación con vivendas de luxo para as clases altas e, no segundo, para as clases medias, mais en ningún dos dous casos se produce un aumento da ocupación como consecuencia da planificación. Moi ao contrario, a maior densidade de ocupación vaise producir nas áreas exteriores ao límite marcado polo Plan Cominges (fig. 112).

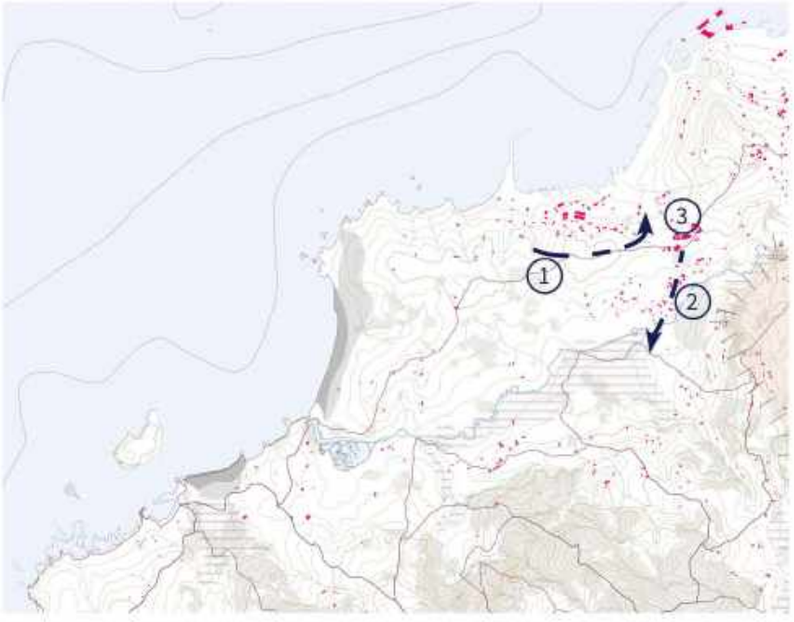
Visto o visto, pódese concluír que unha das consecuencias que tivo o feito de a planificación ser parcial e non do conxunto do municipio foi a tendencia a ocupar as zonas excluídas da planificación antes que as que tiñan unha maior centralidade física. Así, a lóxica que marca o crecemento suburbano a oeste é a de desbordar o límite da planificación, mais procurando zonas próximas a este. De aí que o crecemento se desprace até o final desa fraxa litoral destinada a vivenda aillada e tome como punto de inicio o nó do enclave coñecido como As Travesas, en dirección ao Río Lagares. Na restante área de estudo o grao de ocupación é baixo e homoxéneo entre as distintas parroquias.

A mancha de ocupación Bouzas-Coia sitúase nunha zona periférica e sen continuidade respecto da trama do centro histórico e da trama de extensión do núcleo de Bouzas. A nova tendencia na ocupación xa non é a continuidade e aliñación das construcións a través da estrada, senón que se desenvolven tres novas estratexias(fig. 116). Primeiro, na beira da estrada ubícanse vivendas unifamiliares no medio de parcelas de gran tamaño e alongadas ao fondo ou de forma pareada e que teñe unha relación de contigüidade entre si, reservada para as clases altas.(fig. 115) Desenvólvense ao longo da estrada e alí onde remata o seu desenvolvemento ubícase unha nova peza de gran tamaño reservada a equipamento. Segundo, nunha cota máis elevada constrúense vivendas unifamiliares a partir do parcelario e do viario preexistente e que se ubican no centro da parcela, reservado para as clases medias e traballadoras. Terceiro o emprazamento dunha trama exenta e seriada destinada a vivenda social que se introduce como un paquete de forma esóxena aos procesos xerais do desenvolvemento da zona. En conxunto van ir configurando unha periferia dispersa e complexa.

No entorno das Travesas-Lagares, a nova ocupación que queda fóra do Plan Cominges caracterízase pola superposición de dúas lóxicas diferenciadas: a densificación dos núcleos tradicionais prexistentes mediante agregación e a extensión da ocupación a través da infraestrutura viaria mediante filamentos de baixa densidade.

111 (esq)

1. Eixo de ocupación Bouzas- Coia.
2. Eixo de ocupación dende as Travesas.
3. Nodo de comunicación.



112 (der)

Diferencia no grao de ocupación entre o interior e o exterior do límite do Plan Cominges.



Os dous eixos de crecemento de Bouzas-Coia e Travesas-Lagares conforman no seu conxunto unha mancha de ocupación con dous eixos que se articulan a través do nodo das Travesas, onde polas súas condicións naturais -ubicada na liña de demarcación entre a bacía atlántica e a do Lagares nunha cota baixa que forma un paso natural norte-sur- adquire unha posición nodal relevante. De aí que na planificación se formule unha disposición radial dos elementos viarios(fig. 114), e un espazo circular en planta para esta zona de intercambio que se ve reforzado por un deseño das fachadas que acompaña a planta circular(fig. 113).





113 (esq)
Cruce das Travesas

Fonte: http://riadevigo.net/vigoretro.htm

114 (der)
Foto aérea do cruce das Travesas.

Fonte: Ortofoto CETFA 1949





115 (esq)
Vivenda unifamiliar burguesa de Bouzas

Fonte: Arquivo Pacheco

116 (der)
Foto aérea da zona de extensión urbana de Bouzas a leste.

Fonte: Ortofoto CETFA 1949

Infraestrutura

A rede de infraestruturas que xa existía a comezos da década apenas sofre pequenos cambios. Tan só se producen nas vías rodadas pequenas alteracións do pavimento, sección ou urbanización de rúas, mais sen se modificar o trazado preexistente.

Os novos tramos son escasos e curtos, mais cualitativamente importantes, ao modificaren as lóxicas previas e condicionaren a urbanización futura. Pódense condensar estas opereacións en tres sectores: o cinto da Gran Vía (A), a accesibilidade ás praias (B) e as tramas exentas (C).

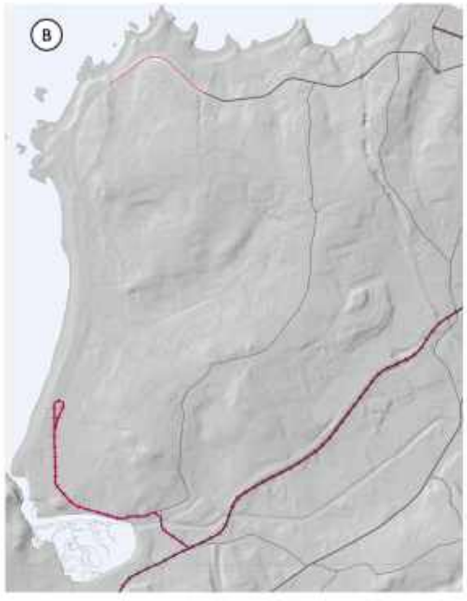
O cinto da Gran Vía supuxo, como xa se viu, un cambio fundamental en moitos aspectos, e do punto de vista estritamente morfolóxico mudou o modelo puramente radial preexistente para transitar cara un outro en arañeira que facilitou as relacións transversais entre o oeste e o leste da cidade. Dos cruzamentos deste cinto coas vías máis importantes xorden os principais nós de comunicación: un primeiro para a intersección coa vía Vigo-Bouzas (1); un segundo para a conexión coas dúas rutas Baiona-Tui cara a sur (2); e un terceiro coa interesección da ruta a leste cara a Ourense (3).

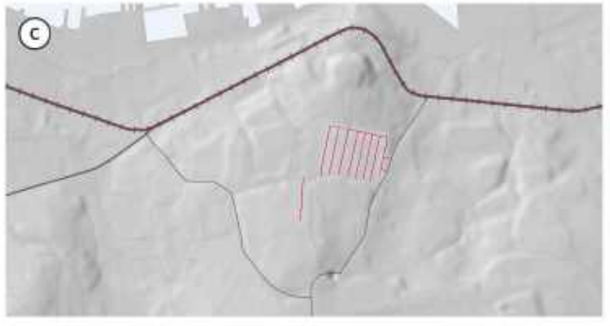
Pode observarse que existía unha cuarta vía que conectaba tradicionalmente o centro de Vigo con Castrelos, que ademais tiña un peso importante por canto unía os pazos da Pastora e o de Castrelos, mais non se buscou unha solución infraestrutural e optouse por priorizar a nova vía por riba da trazado prexistente sen buscar unha costura entre ambas e provocando a ruptura e perda de continuidade do trazado previo (4). Como consecuencia desta ruptura das vías transversais, todo o tramo de cinto que discorre entre o nodo das Travesas até a Praza de España vai configurar un límite forte reforzado pola topografía.

A accesibilidade ás praias facilitouse mediante a extensión a norte da vía rodada, e a construción dun ramal a sur do tranvía a Samil. O motor destas actuacións foi o auxe do uso lúdico das praias. Até ese momento os accesos realizábanse a través de vías estreitas que partían dende as parroquias de Navia e Alcabre, e agora buscarase unha solución que permita o acceso masivo e máis directo dende o centro urbano e toda a súa área de influencia, posicionando así o areal de Samil como o espazo de lecer de referencia para o hinterland vigués. Ante o problema que supuña a diferenza de cota de 60 metros que existía con respecto á zona interior á praia, óptase por procurar os novos accesos pola liña de costa (5) e da beira do río (6). Os núcleos de Navia e Alcabre pasan así de ser zonas de paso cara ao areal a seren bordeados por un e por outro lado, o que provoca unha certa introversión dos asentamentos a respecto dos fluxos de movemento.

Finalmente, en canto ao asentamento da vivenda social cómpre destacar que o enclave no que se empraza era un resalte topográfico sobre o mar no que estaba ubicado o xacemento de Castro Castriño. Deste condicionante resultou un trazado que bordea o lugar por ambos lados e pola liña de pendente. Estas formas topográficas da infraestrutura preexistente contrastan con este primeiro exemplo de formación reticular e seriada da infraestura, que se configura como un bucle de paso da infraestrutura preexistente.

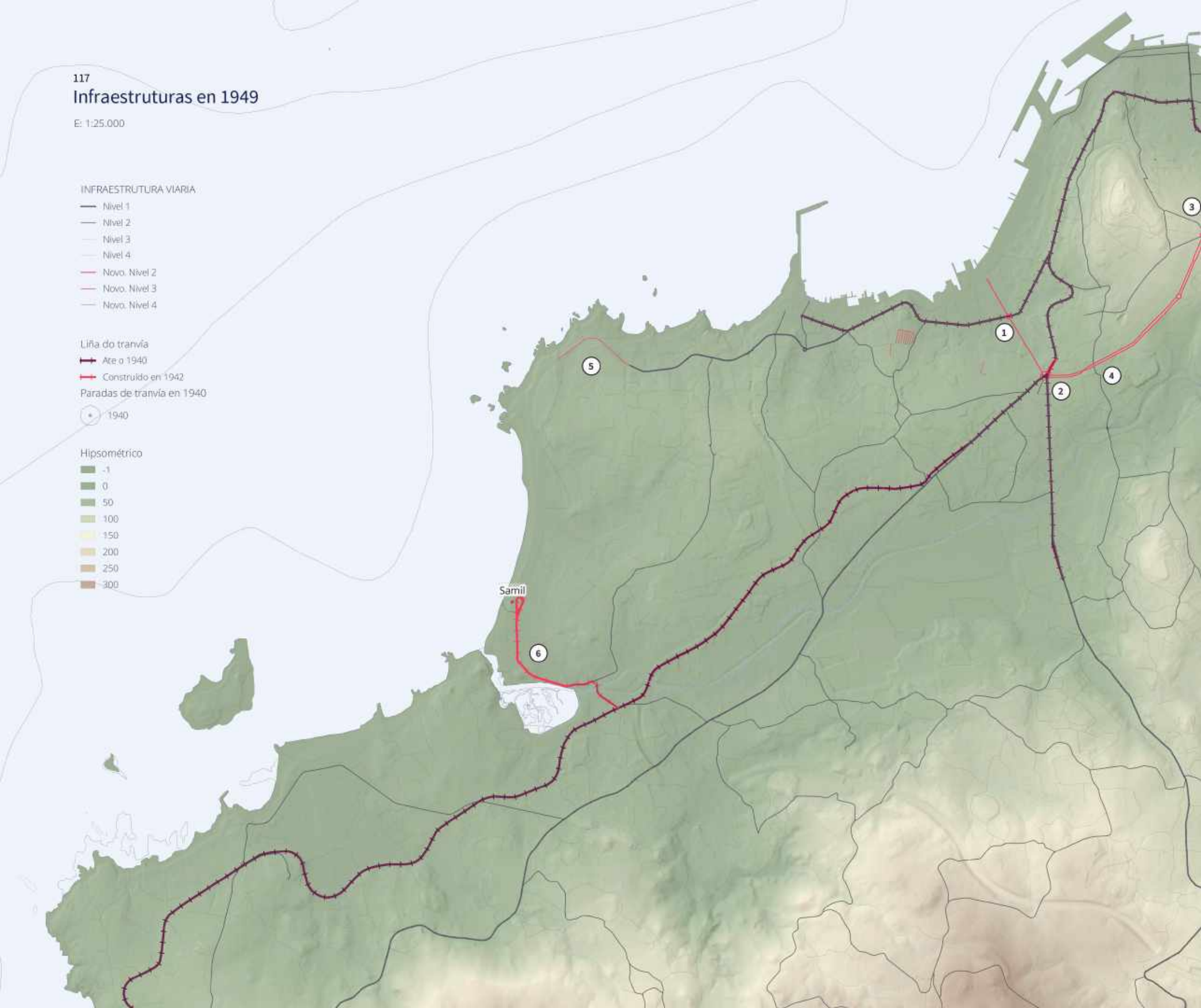






Infraestruturas en 1949

E: 1:25.000



Xerarquización do viario

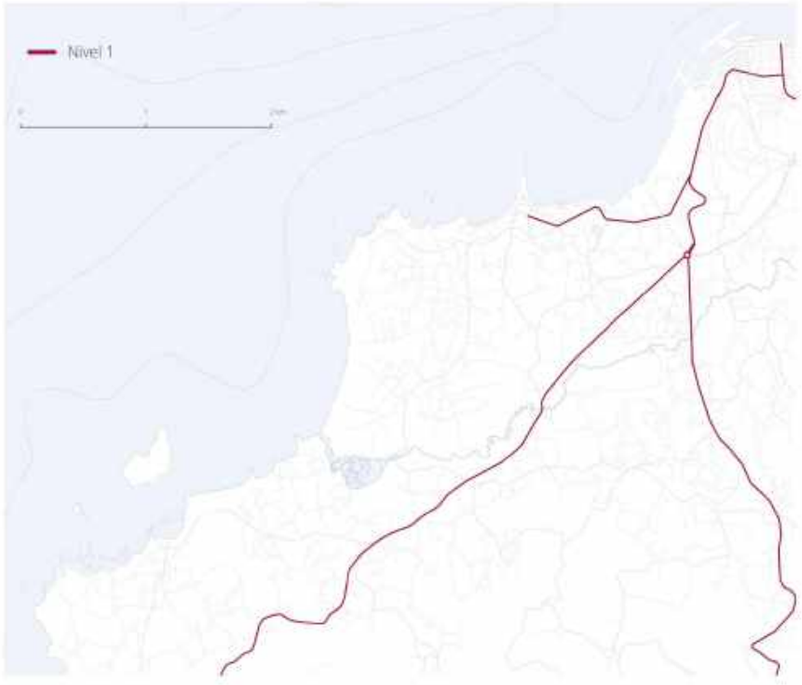
No primeiro nivel mantense a estrutura radia dde conexión entre os principais núcleos comarcais.

O novo cinto urbano é categorizado no nivel 2, que se corresponde coas principais vías que articulan a conexión entre o centro urbano e os núcleos da periferia.

A extensión das vías cara o litoral tamén son clasificadas no nivel 2, xa que permiten os desprazamentos que non son estrictamente intraparroquias, coma no caso dos de nivel 3, senón que permite desprazamentos interparroquiais, con motivo dunha localización natural específica, igualq ue sucede cos montes. Diferénciase das vias de primeiro nivel en que non vincula núcleos habitados de peso, polo que a súa mobilidade é máis puntual.

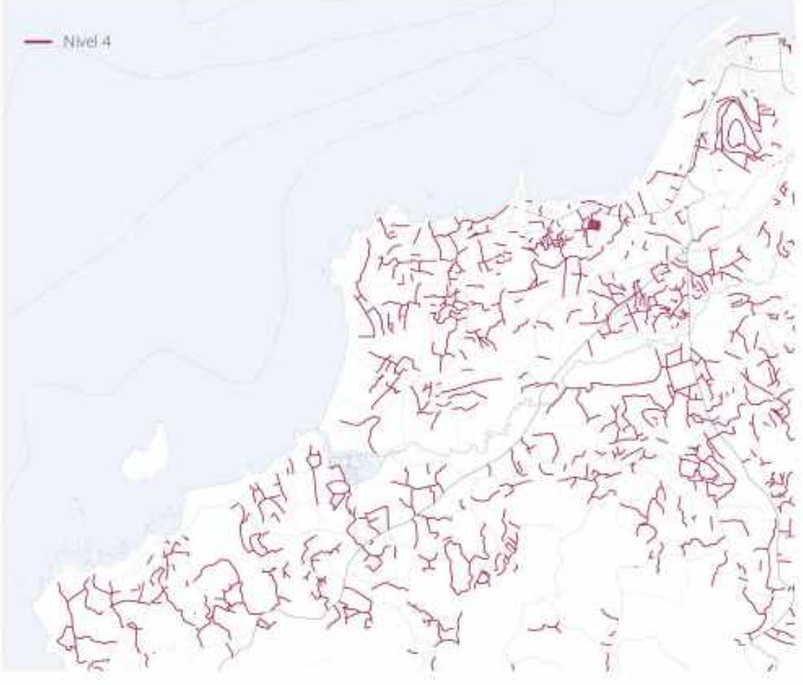
As restantes vías pertencen aos niveis inferiores, como se analizará máis adiante.

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1949





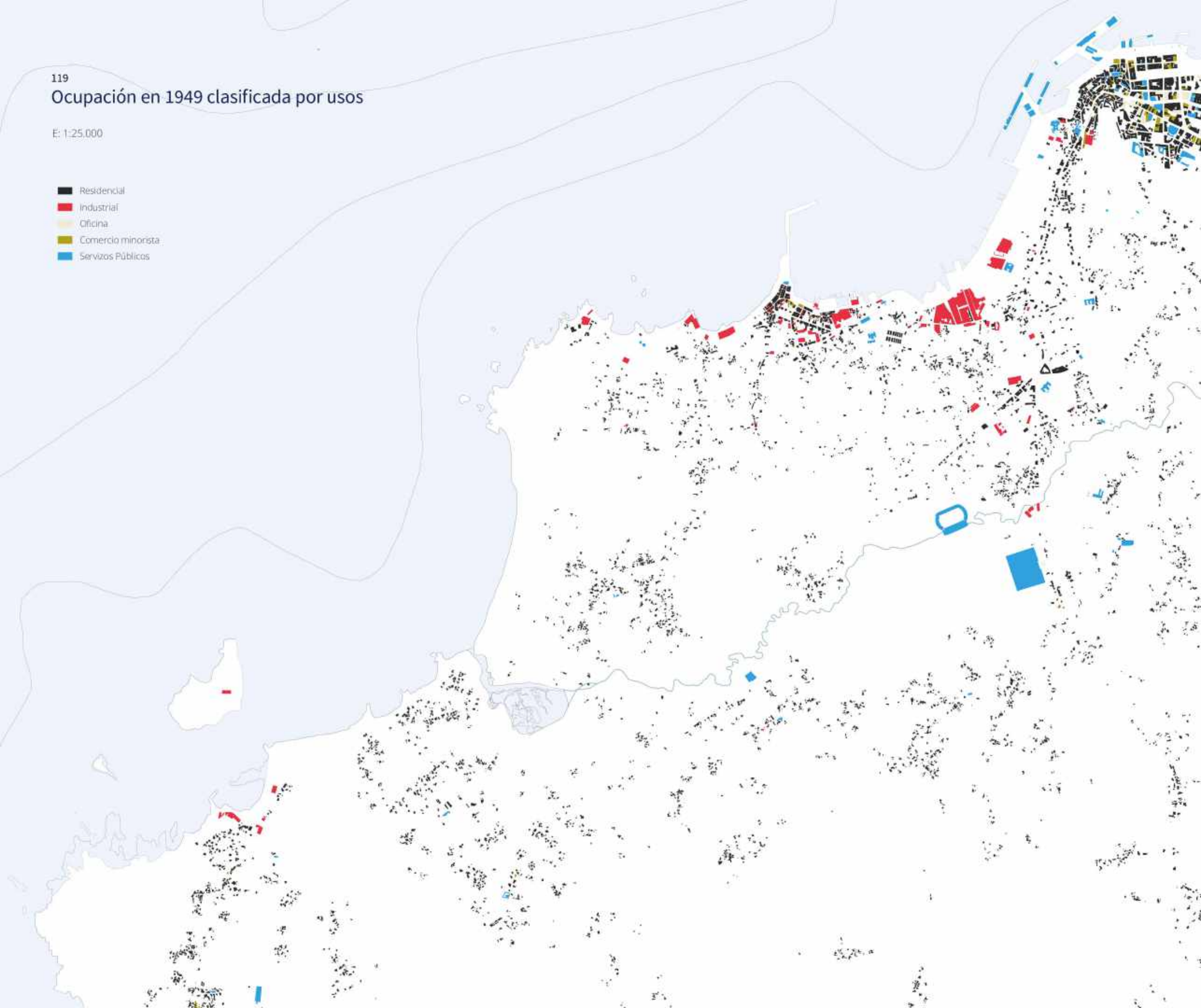




119

Ocupación en 1949 clasificada por usos

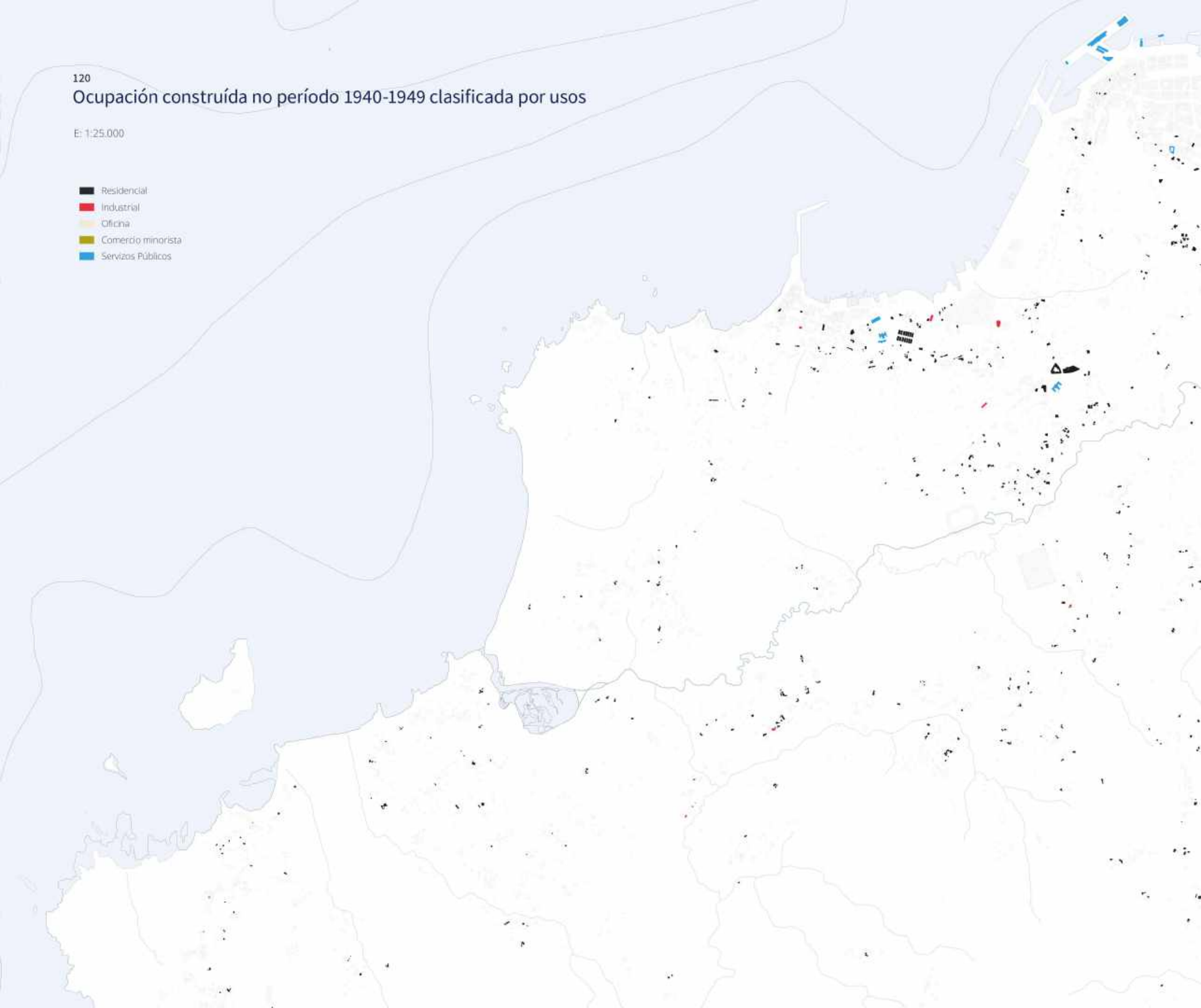
E: 1:25.000



120

Ocupación construída no período 1940-1949 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

Usos industriais

Durante os anos de posguerra evidénciase un estancamento na producción industrial e o consecuente freo á creación de novas ocupacións industriais. Parte das elites industriais foron represaliadas, de xeito que algunhas empresas emerxentes non aliñadas co réxime van sufrir ademais a represión e sobrevivirán a duras penas. É o caso do Instituto Bioquímico Miguel Servet, que se emprazara na véspera do golpe de estado no entorno das industrias metalúrxicas, no que hoxe se coñece como Praza de Antonio Fadrique. Este emprazamento vai progresivamente converténdose nun polo de atracción industrial que permite a creación de sinerxias entre as disntintas industrias, como é o caso do citado instituto bioquímico que vai tecer vínculos comerciais coa industria metalúrxica próxima.

Uso residenciais

O dinamismo deste eixo industrial litoral tamén se traducirá nun aumento da ocupación residencial no seu entorno e, en xeral, en toda a franxa paralela á costa que o une con Bouzas. Esta mesma situación reprodúcese no enclave das Travesas, onde xa existían algunhas industrias importantes e onde tamén aumentará a ocupación residencial. En ámbos os dous casos, na medida en que os usos industriais se van impondo como un polo atractor da nova ocupación residencial, sustitúense as anteriores lóxicas de ocupación predominantes, que gardaban unha estreita relación coa topografía e co medio físico.

Xa que logo, a transición das actividades agrícolas cara actividades industriais implica a ocupación de espazos antes preservados para a explotación agrícola e unha menor agregación en torno aos núcleos tradicionais. Con todo, esta nova dinámica é aínda incipiente e convive con dinámicas de agregación en torno aos núcleos preexistentes, que continúa a ser a tónica dominante no resto de parroquias periféricas.

Servizos públicos

As zonas de maior dinamismo residencial e industrial de Bouzas e das Travesas correspóndense coas áreas onde se constrúen novos servizos públicos. Trátase dun fogar e clínica infantil, dependente dunha orde relixiosa, e do instituto público Santa Irene, respectivamente.

No primeiro caso esta construción emprázase nunhas parcelas de grande dimensión, alí onde remataba a zona de expansión residencial do centro de Bouzas. O outeiro no que se atopa vai actuar como un rótula na seperación de usos: no lado oeste os usos residencias e comerciais; no lado leste os usos industriais e aqueles asentamentos residenciais das clases máis pobres: vivenda social e vivendas de escasas dimensións en ringleira.

O instituto, por súa vez, sitúase como un elemento aillado que pola súa posición nodal en As Travesas opera como elemnto estruturante.

Patrón de relación entre usos

Na zona central de Vigo é onde se concentra a maior mistura de usos residencial, comercial, de oficinas e servizos.

A primeira zona de extensión a oeste na ladeira do Monte do Castro concentra usos puramente residenciais baixo o modelo de cidade xardón. O primeiro borde desta área previo a esta década conta cun equipamento sanitario de impostantes dimensións. O cinto da Gran Vía vai operar como novo límite sobre o que se concentran nos equipamentos. Así sobre o nó das Travesas mistúranse usos residencias, seervizos educativos e industriais.

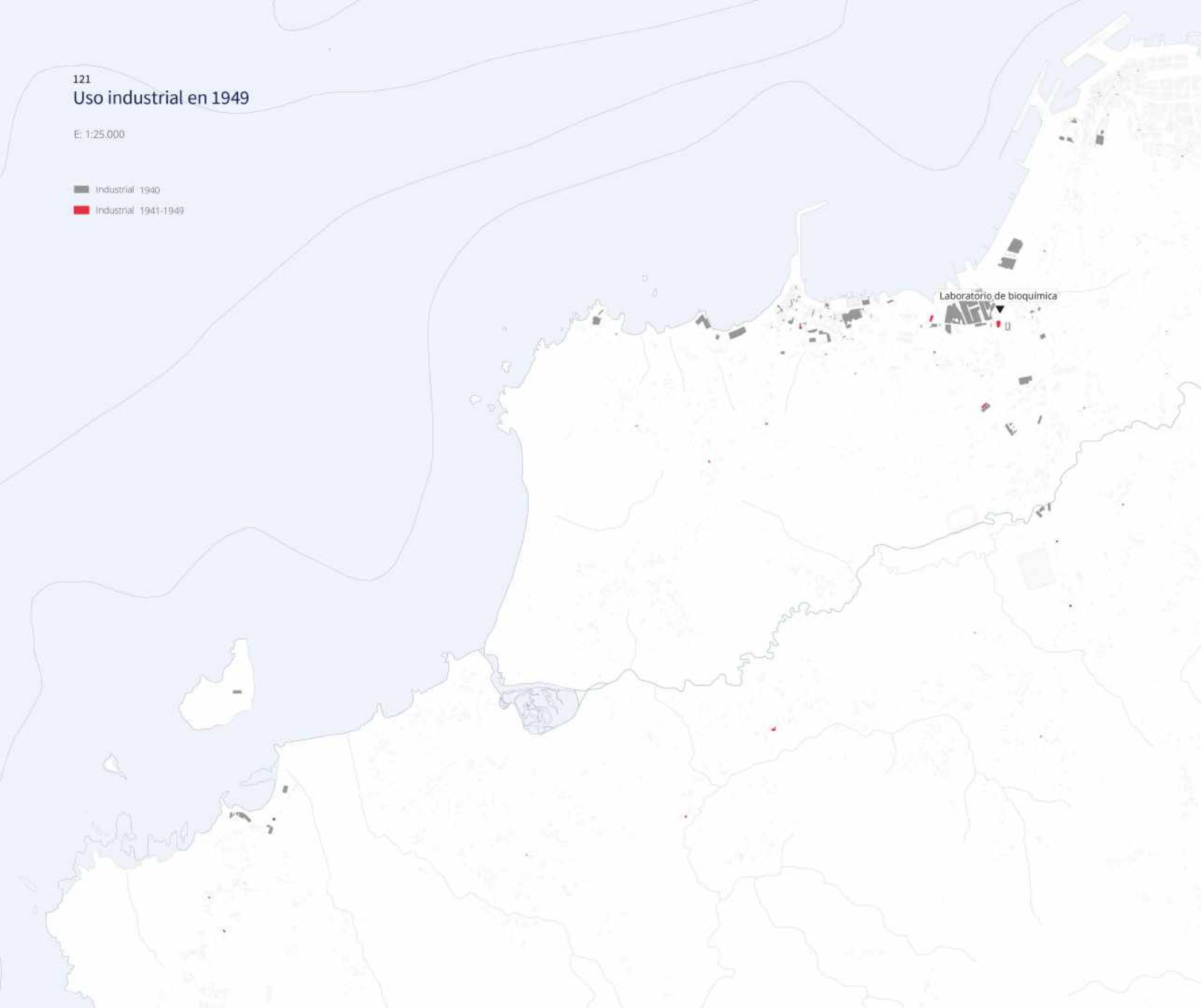
No centro de Bouzas e combínanse usos residenciais, comerciais e industriais, mentres que na súa zona de exteensión a oeste os usos aparecen máis claramente divididos, de forma que o primeiro tramo está composto por usos residenciais e de equipamentos e o segundo tramo litoral en dirección a Vigo é onde se concentra a súa industria.

No resto do territorio segue manténdose unha falta de equipamentos para alén dos centros relixiosos, e unha nova ocupación exlusivamente residencial.

121

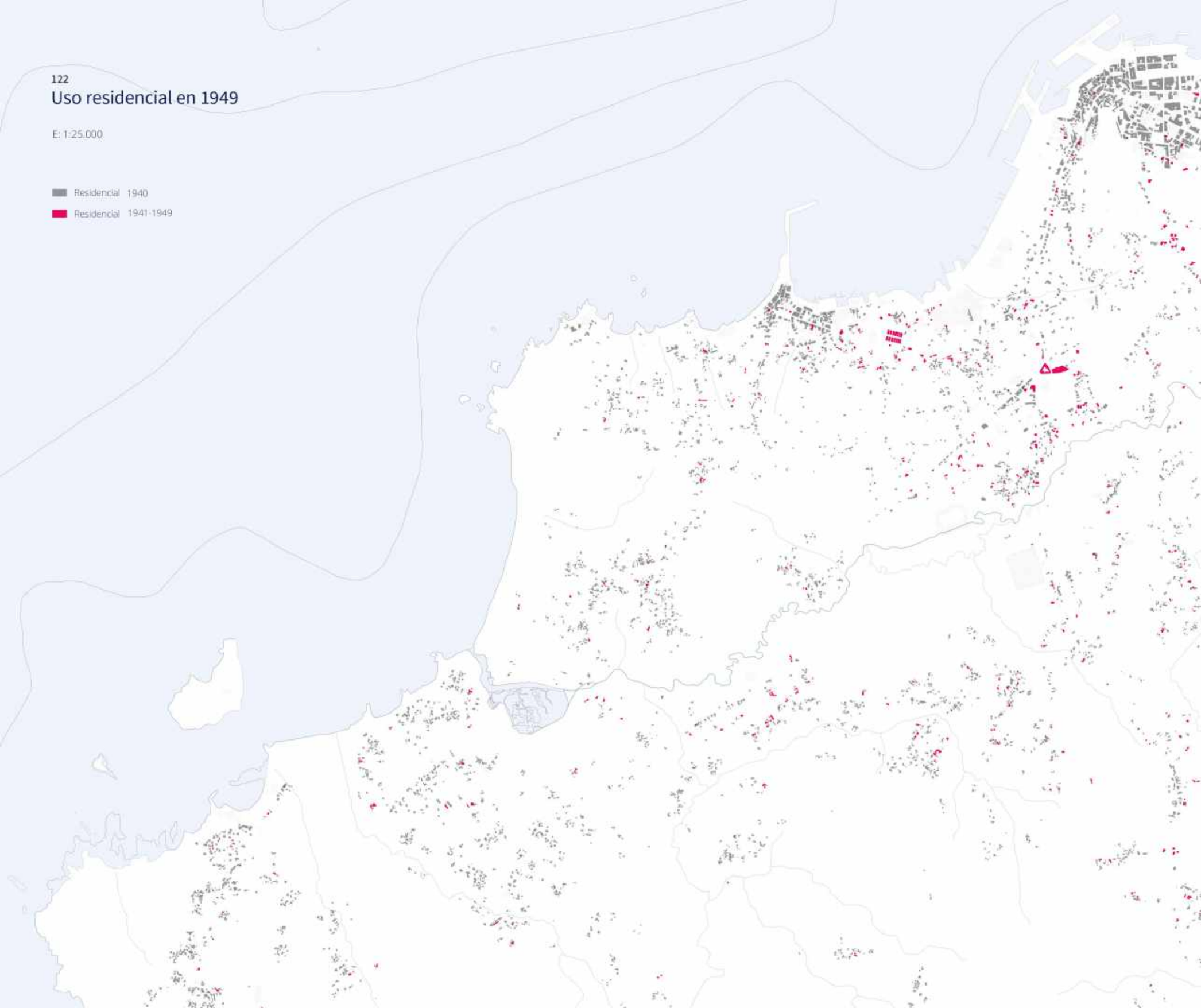
Uso industrial en 1949

E: 1:25.000



Uso residencial en 1949

E: 1:25.000



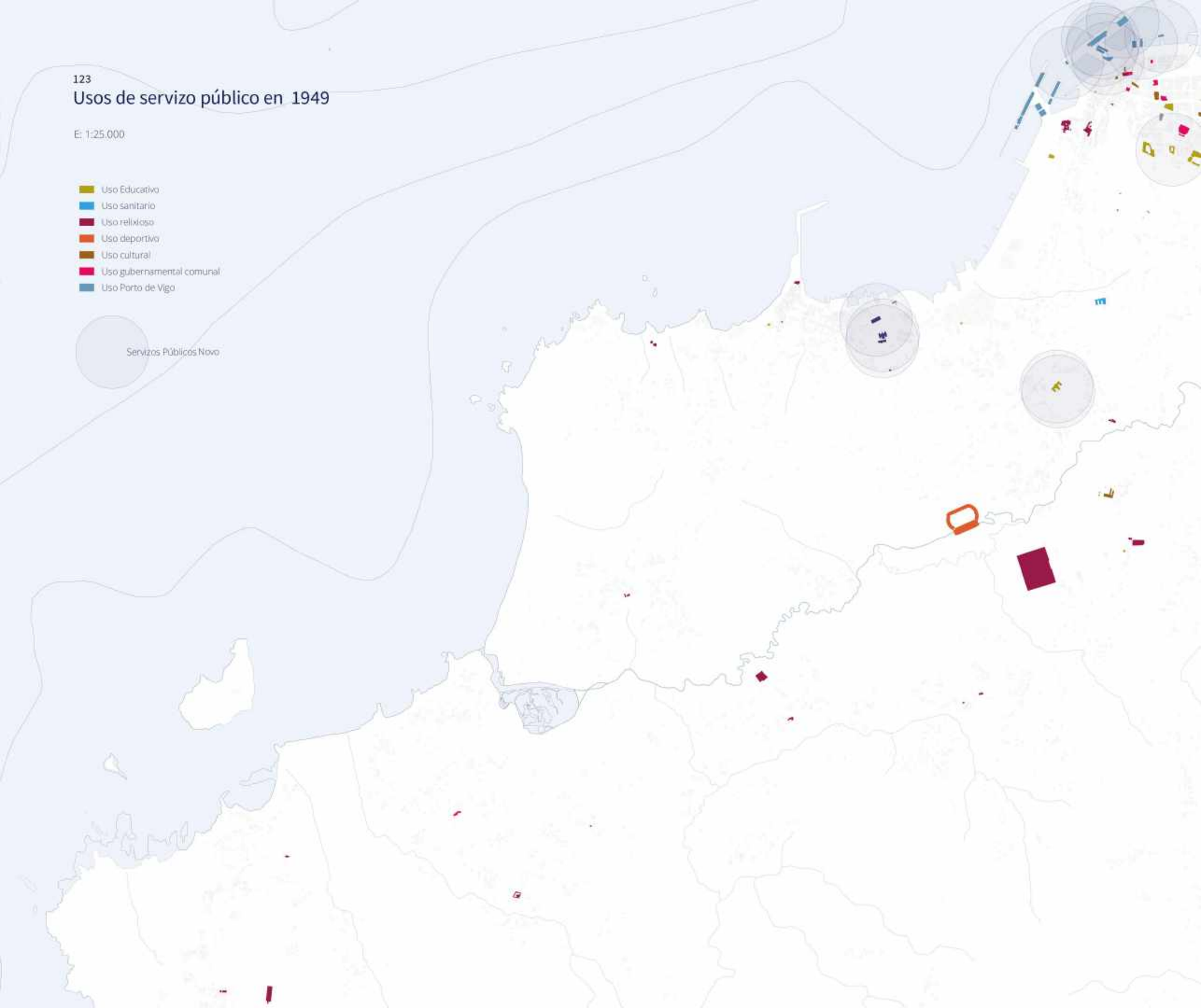
123

Usos de servizo público en 1949

E: 1:25.000

- Uso Educativo
- Uso sanitario
- Uso relixioso
- Uso deportivo
- Uso cultural
- Uso gubernamental comunal
- Uso Porto de Vigo

Servizos Públicos Novo



Ocupación e infraestruturas

Os fenómenos máis destacados a consecuencia da relación entre as infraestruturas e a ocupación son os seguintes:

1. A nodalización no novo cinto Gran Vía- Rúa Coruña. A nova ocupación non se vai producir aínda ao longo do novo trazado deste cinto, mais vaise concentrar nos puntos nodais que conectan esta infraestrutura co resto da trama viaria, especialmente nos nós das Travesas e de Praza España que conectaban coas principais rutas de saída de Vigo a sur. Ambos teñen en común unha rede radial das rutas. A pesar de que estas infraestururas son semellantes na súa función e forma, a relación entre a ifraestrutura e a ocupación é diferente en cada caso. No caso da Praza de España organízase mediante vivenda unifamiliar aillada organizada de forma radial; no caso das Travesas a nova ocupación conforma unha pantalla continua na fronte das rúas. Estas diferenzas gardan relación coa posición de cada nó dentro dun patrón máis amplo de centralidades, que se viu reforzado polo Plan Cominges.

2. A consecuencia disto prodúcese unha inversión do principio común de que a maior centralidade maior densidade. En lugar diso, na área de crecemento máis próxima ao centro urbano continúase coa construción combinada do tecido de vivenda colectiva organizada en mazás e de vivenda unifamiliar aillada. Por súa vez, os crecementos suburbanos como filamentos ao longo da estrada desprázanse até estes puntos máis periféricos.

3. A nova vivenda social vaise conformar como elementos exentos dentro da trama existente, nos que se producen de forma simultánea a edificación e a construción das infraestruturas.

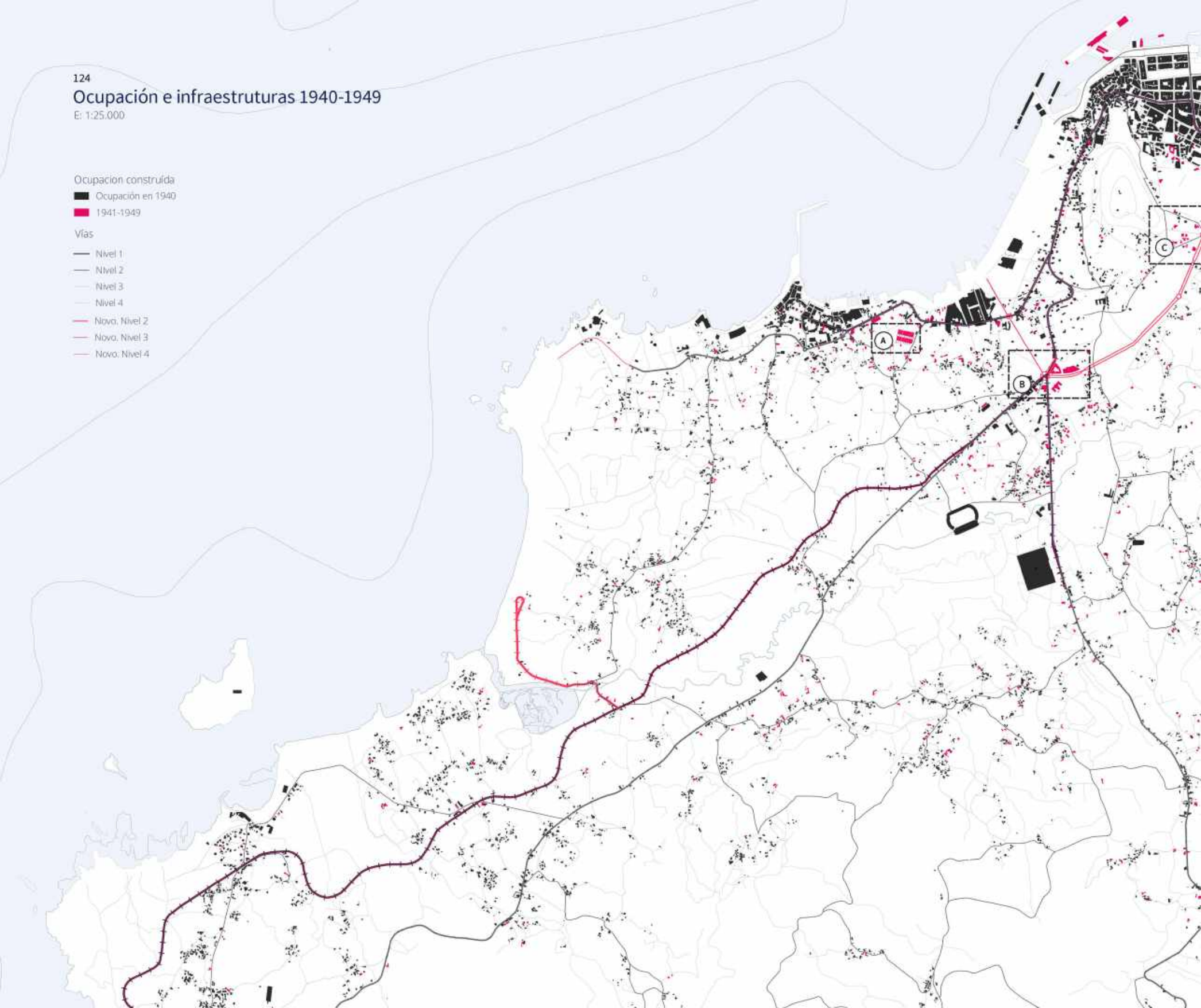
4. O desenvolvemento da infraestrutura de acceso ao litoral de Samil non vai provocar, nesta primeira fase, unha maior ocupación. Tan só se rexistra nova construción no enclave da parada do tranvía.

5. Na restante área de estudo situada fóra da zona do Plan Cominges a nova ocupación procura maioritariamente un enclave de proximidade coas infraestruturas, aínda que a forma en como se resolve a relación entre a construción, a parcela e a infraestrutura é múltiple.



Ocupación e infraestruturas 1940-1949

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura segundo o seu nivel na xerarquía

A nova ocupación ten unha dinámica variable segundo o grao que ocupa na xerarquía. Neste punto desenvólvese as características de cada nivel, mais como marco xeral pódese apuntar que:

1. As vías de nivel 1 e 2 convírtense en locus preferencial da nova ocupación urbana. A construción ao longo da estrada revela así mesmo os cambios nas lóxicas de ocupación agrícolas cara lóxicas urbanas, que sse vai reflexar na propia tipoloxía edificatoria e a súa relación coa parcela.

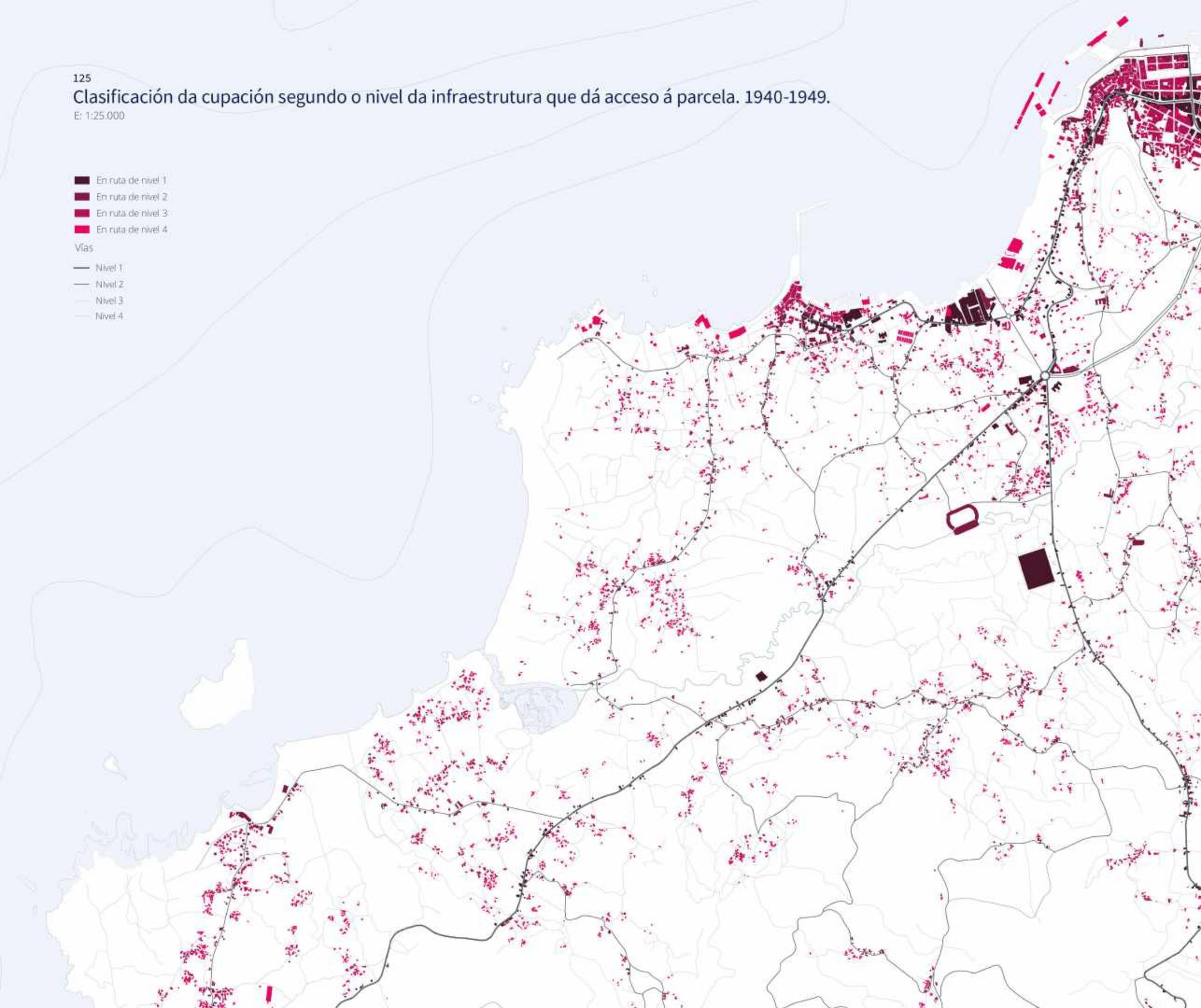
2. Nas vías de nivel 3, que tradicionalmente cumprían unha función de relación entre os espazos agrícolas e as aldeas, a ocupación é menor. O cal pode sinalar que aínda se consrva unha lóxica de preservación de espazos agrícolas. E que a dinámica urbana concéntrase no entorno das principais estradas.

3. No nivel 4 aprécianse algunhas novas ocupacións sobre solos onde antes existían usos agrícolas, pero a tendencia xeral é a de seguir procurando un crecemento con certa lóxica de agregación ben sexa perto de asentamentos previos ou nas estradas. Por tanto, aínda predomina a lóxica de preeservación dos solos agrícolas.

125

Clasificación da cupación segundo o nivel da infraestrutura que dá acceso á parcela. 1940-1949.

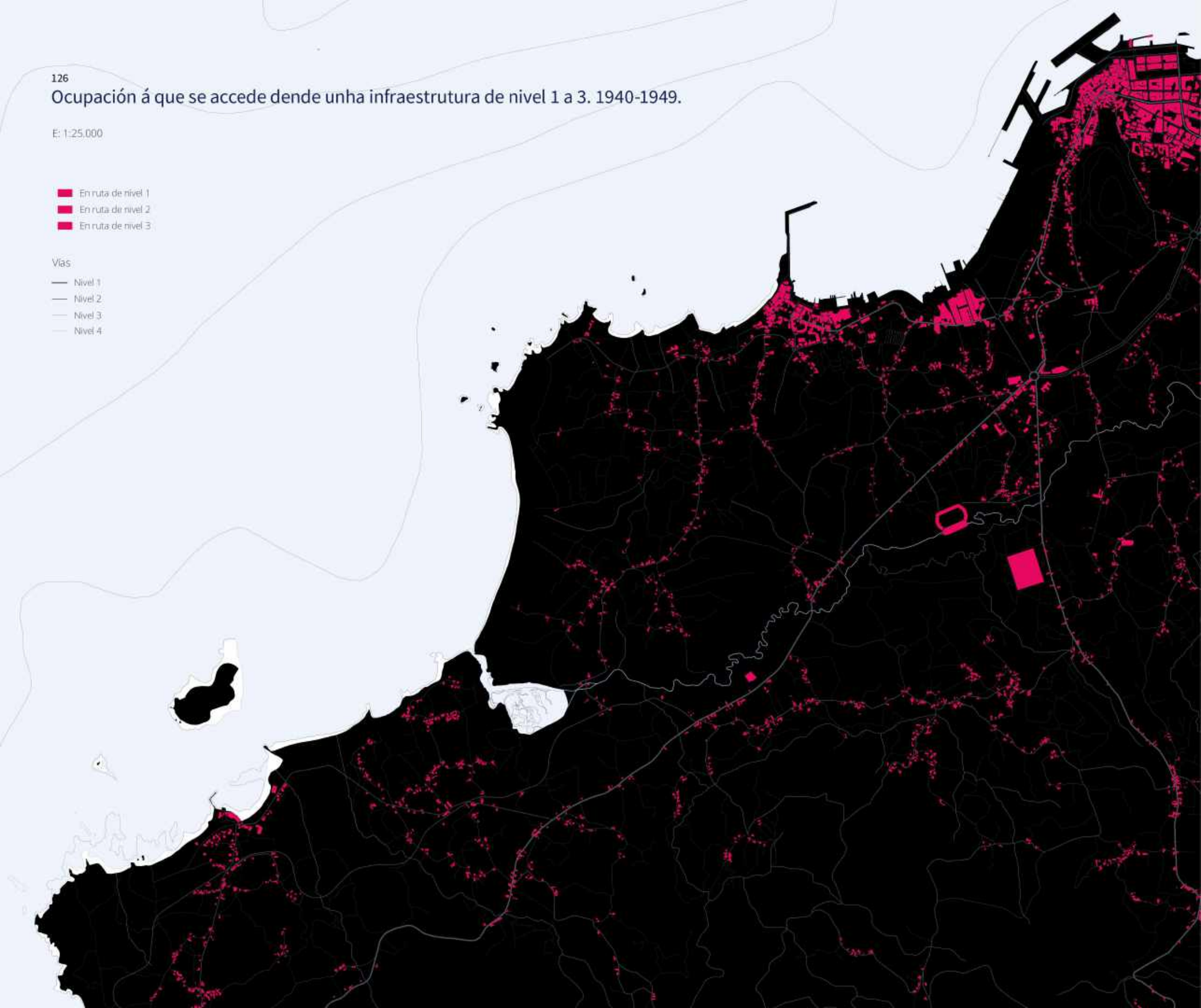
E: 1:25.000



126

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1 a 3. 1940-1949.

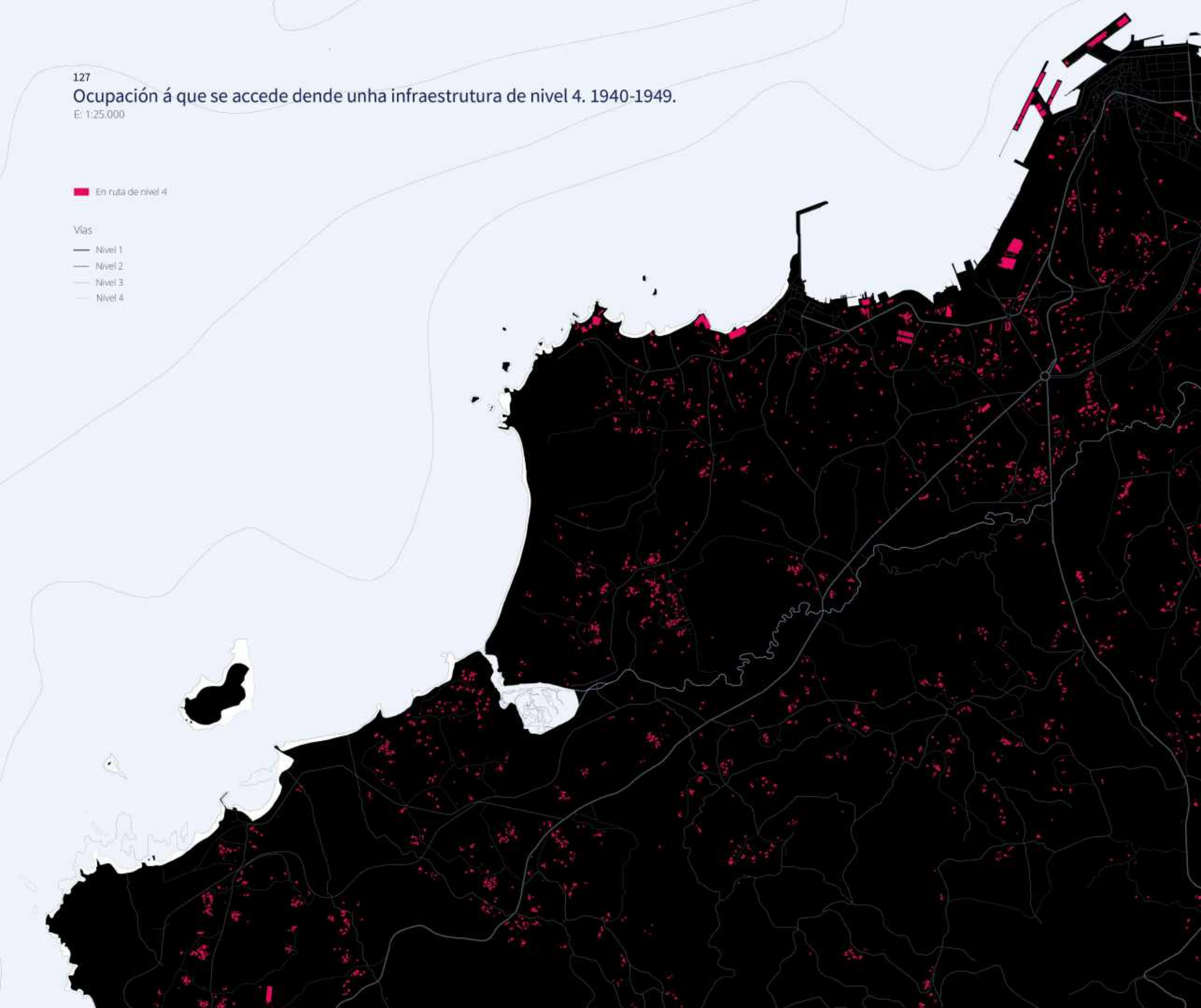
E: 1:25.000



127

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1940-1949.

E: 1:25.000



Infraestrutura de nivel 1

Da intersección da ocupación edificada coa infraestrutura que liga o núcleo urbano de Vigo cos principais núcleos da comarca, destaca o nó das Travesas que vén de ser caracterizado. Nun segundo nivel de profundidade, destacamos catro solucións diferenciadas entre a ocupación e a infraestrutura deste nivel.

1. As solucións rexistradas na zona de Bouzas (B), que ilustran as tipoloxías dominantes nesta altura:
- Vivenda en medianeira, na zona de extensión ao longo da vía.
- Vivenda con fachada adaptada á forma circular, que enmarca o encontro entre as vías e opera como rótula entre as diferentes tramas.
- Vivenda unifamiliar, que se ubica de forma illada na parcela e se eleva mediante un basamento sobre o nivel da rúa, procurando acomodarse á orografía.
- Equipamento, que se empraza de forma aillada na parcela procurando a zona máis elevada da mesma.

2. Na zona da primeira extensión (D) continúa a construción de vivenda plurifamiliar en pedra a 3-4 alturas, ao longo das vías de comunicación e en medianeira. Estes trazos seguen sendo comúns ao tipo de edificación que se observaba no ano 1940, mais refínase o traballo da composición da fachada e da cantaría.

3. Na zona entre as Travesas e o Lagares (C) dáse a mesma solución de ocupación lineal ao longo da estrada en medianeira. A solución tipolóxica neste caso é a da vivenda en 2-3 alturas, similar á de Bouzas pero cunha trama moito menos densificada.

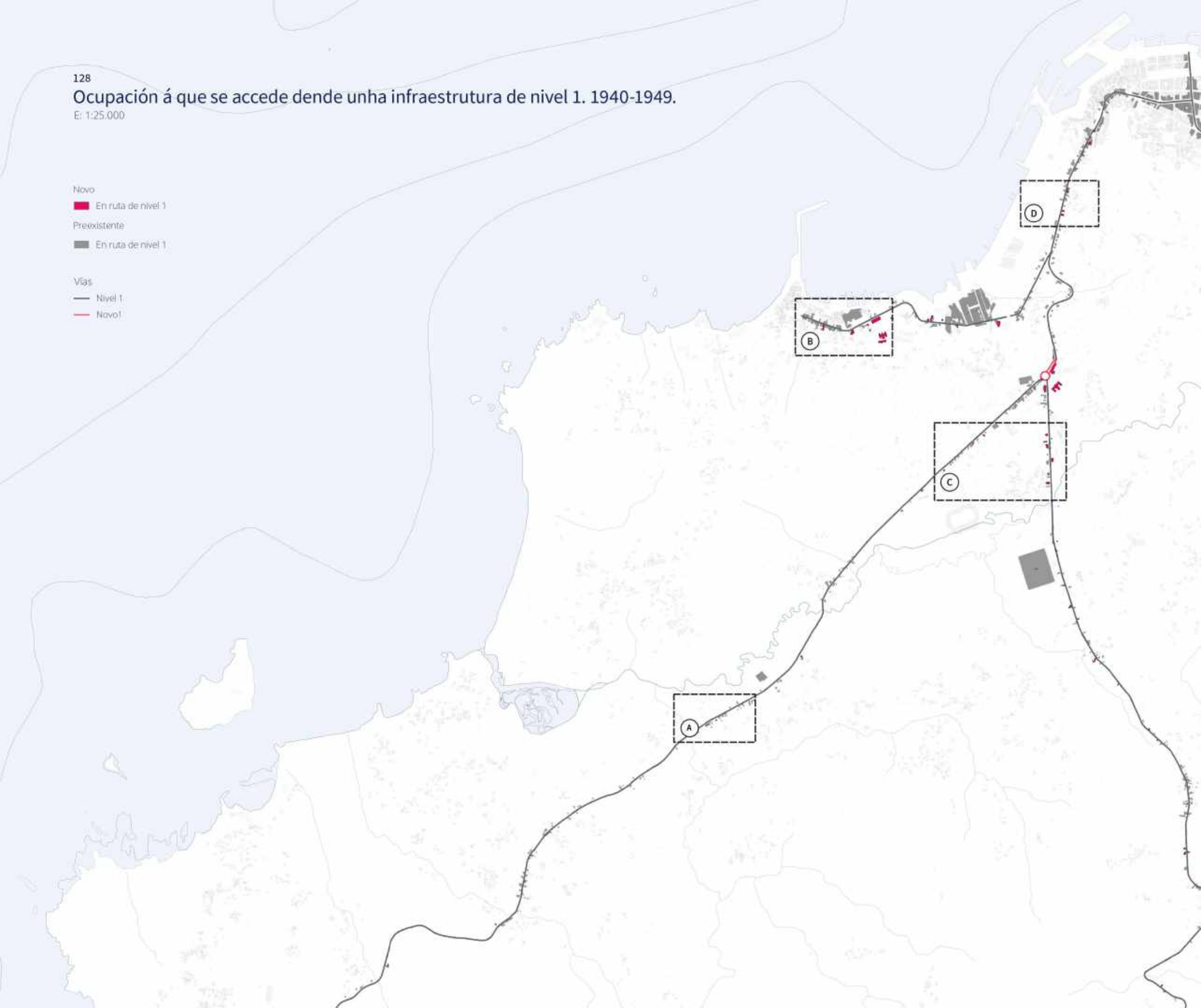
4. Nas zonas máis periféricas (A) a ocupación no entorno da estrada realízase mediante vivenda unifamiliar de unha ou dúas plantas, que non sempre procura unha solución en medianeira senón que dispón de máis superficie de parcela no lateral ou na parte traseira da vivenda. Tamén se diferencia na solución da fachada e no traballo de cantaría, moitas veces máis similar á vivenda tradicional do que ao crecemento suburbano que se describiu nos casos anteriores.



128

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1. 1940-1949.

E: 1:25.000



Infraestrutura nivel 2

A tónica predominantes de relación entre a nova ocupación e as infraestruturas é a da vivenda unifamiliar de unha ou dúas alturas (A e B). A súa ubicación na parcela é diversa, ora aliñada coa estrada, ora rodeada de espazo baleiro. A diferencia co que se observa no nivel 1, son escasos os exemplos de edificación en medianeira.

Hai dúas excepcións a este patrón xeral. A primeira é a ocupación asociada ao novo cinto da Gran Vía, na marxe que fica dentro da zona planificada por Cominges. Constrúense no entorno do nó das Travesas (D) as primeiras vivendas multifamiliares masivas, conformando un tecido en mazá pechada.

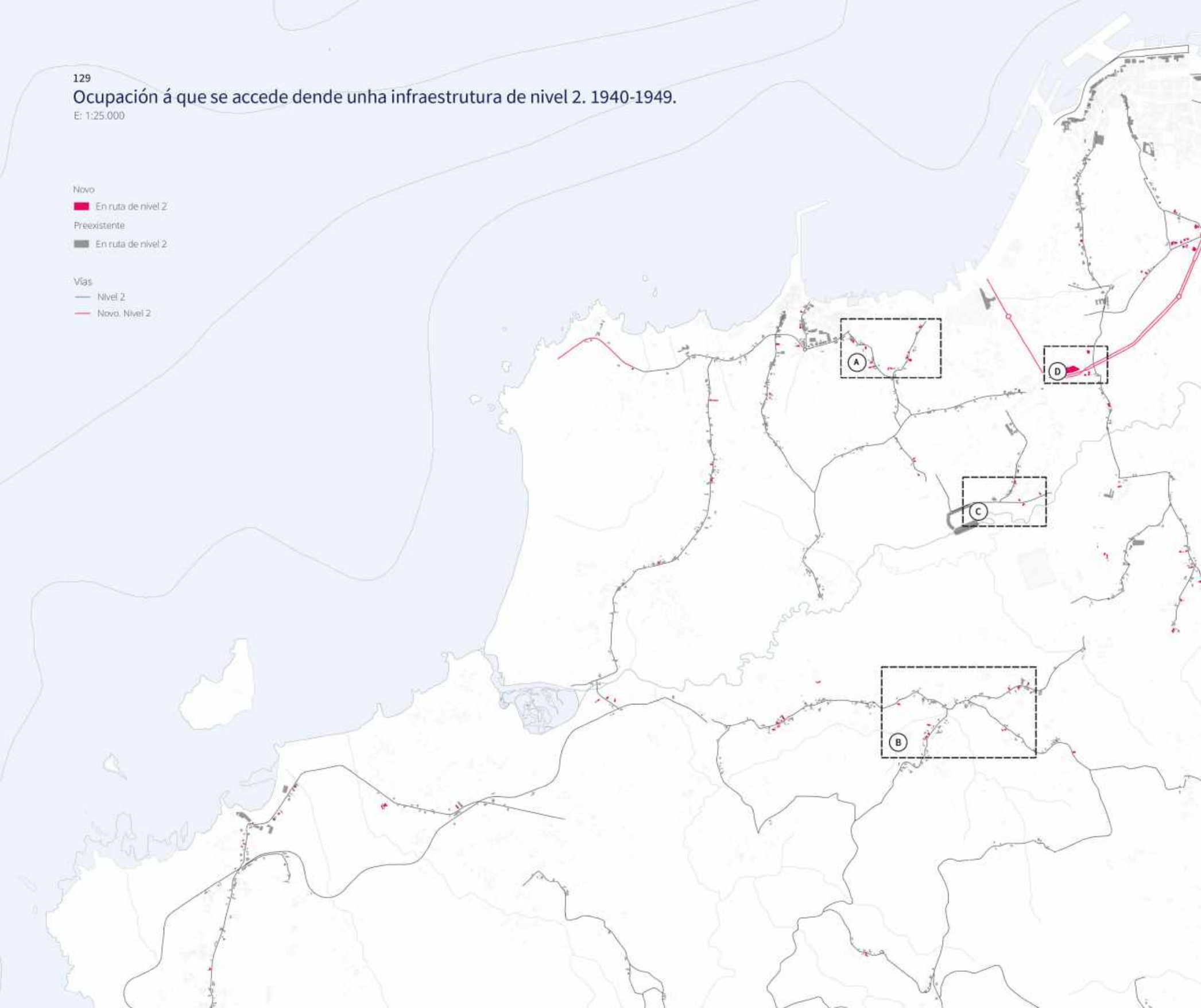
A outra excepción ao patrón xeral é a ocupación mediante vivenda de 2-3 alturas en medianeira que comeza a producirse na ruta que conecta o estadio de fútbol coa ruta de primeiro nivel Vigo-Tui (C). Así nesta zona comeza a sentarse un novo eixo de crecemento suburbano ao longo da estrada, co mesmo patrón tipolóxico có da zona das Travesas.



129

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 2. 1940-1949.

E: 1:25.000



Infraestrutura de nivel 3

Tal e como se explica no capítulo anterior, nesta xerarquía encádranse as vías principais que articulan internamente os distintos asentamentos, tanto os de raíz urbana como os rurais.

No ámbito urbano mantense o patrón xeral de aliñamento da nova ocupación respecto das vías, formando filamentos ou retículas. Porén, por centrar a atención no ámbito que ocupa o interese central deste estudo, pódese comprobar que a medida que se descende na xerarquía viaria existe unha menor relación entre a infraestrutura e a ocupación.

Se se compara o terceiro nivel coa infraestrutura do segundo compróbase que esta última ten maior capacidade de polarizar a nova ocupación. Isto é, apréciase unha tendencia maior a ocupar as vías que conectan as distintas parroquias que as que as articulan internamente.

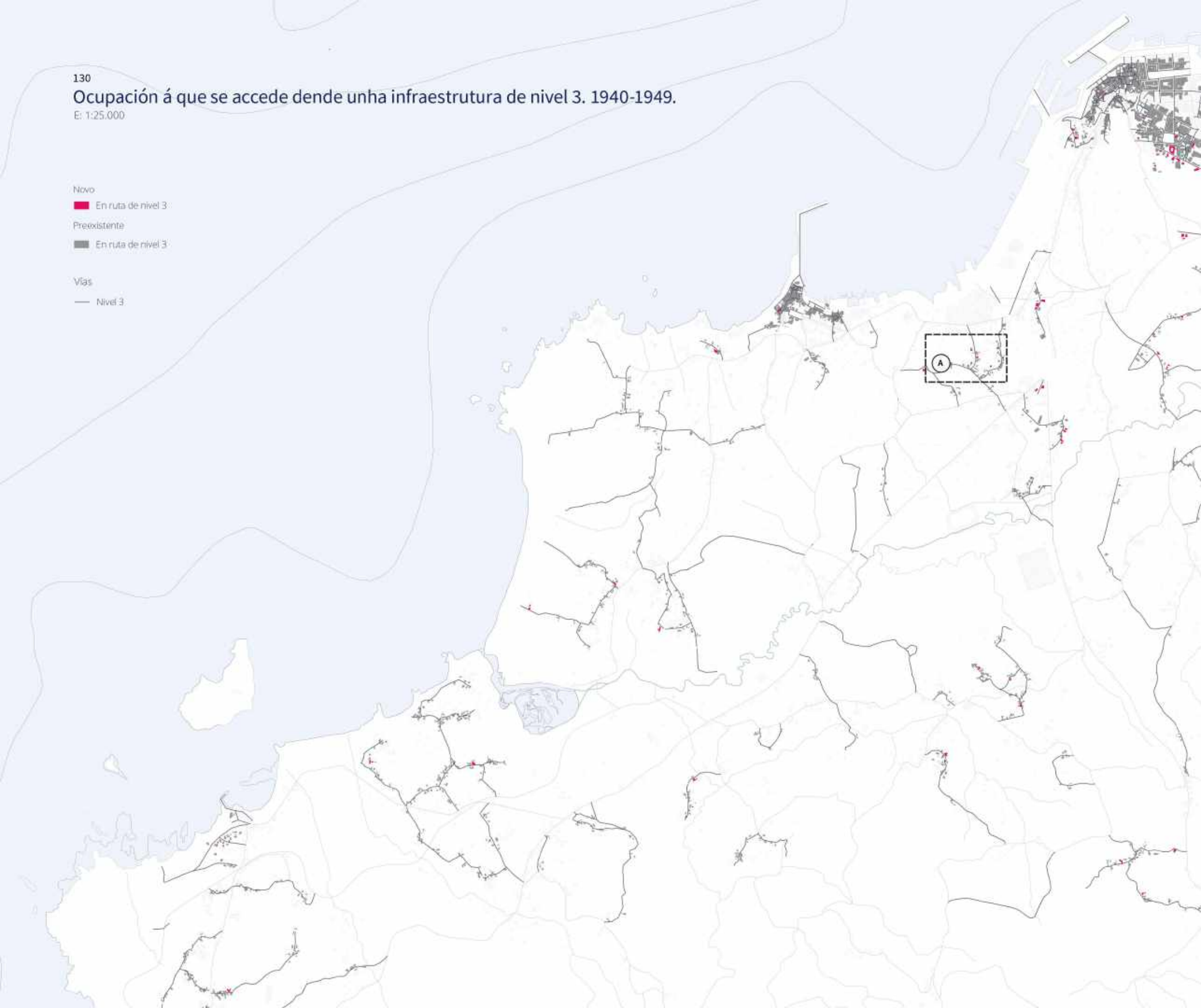
Con todo, existen algunhas excepcións nas zonas de maior presión de nova ocupación. É o caso, por exemplo, da franxa litoral Bouzas-Coia, en que as vías dun nivel inferior actúan como canles para a difusión da urbanización.



130

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 3. 1940-1949.

E: 1:25.000



Infraestrutura de nivel 4

Se no terceiro nivel o número de novas ocupacións descendía con respecto aos anteriores, neste último aumenta. Detéctase, pois, unha preferencia pola posición ao longo das vías de comunicación principais ao tempo que se mantén unha ocupación nas vías máis capilares, afectando en moitos casos a parcelas anteriormente reservada para usos agrícolas.

Distínguense tres patróns neste nivel:

Nas parroquias máis periféricas (A) a ocupación procura unha relación máis laxa respecto da infraestrutura, onde a edificación non aparece aliñada coa infraestrutura e ubícase na parcela de forma aillada.

Na zona das Travesas (C), prodúcense pequenas ramificacións capilares asociadas á infraestrutura de maior nivel. Estas vías compóñense dun trazado en fondo de saco sobre as que a edificación se organiza en pequenos filamentos mediante vivenda en medianera.

Na franxa Bouzas-Coia (B) detéctase algún caso similar ao anterior, pero ademais hai un patrón de ocupación de parcelas que non se relacionan directamente coa infraestrutura senón que se sitúan nunha segunda franxa por detrás da xa edificada, á que se accede por pequenos canellóns de acceso. Este proceso provoca un maior grosor da ocupación ao longo das vías, que se produce sobre terreos antes agrícolas.



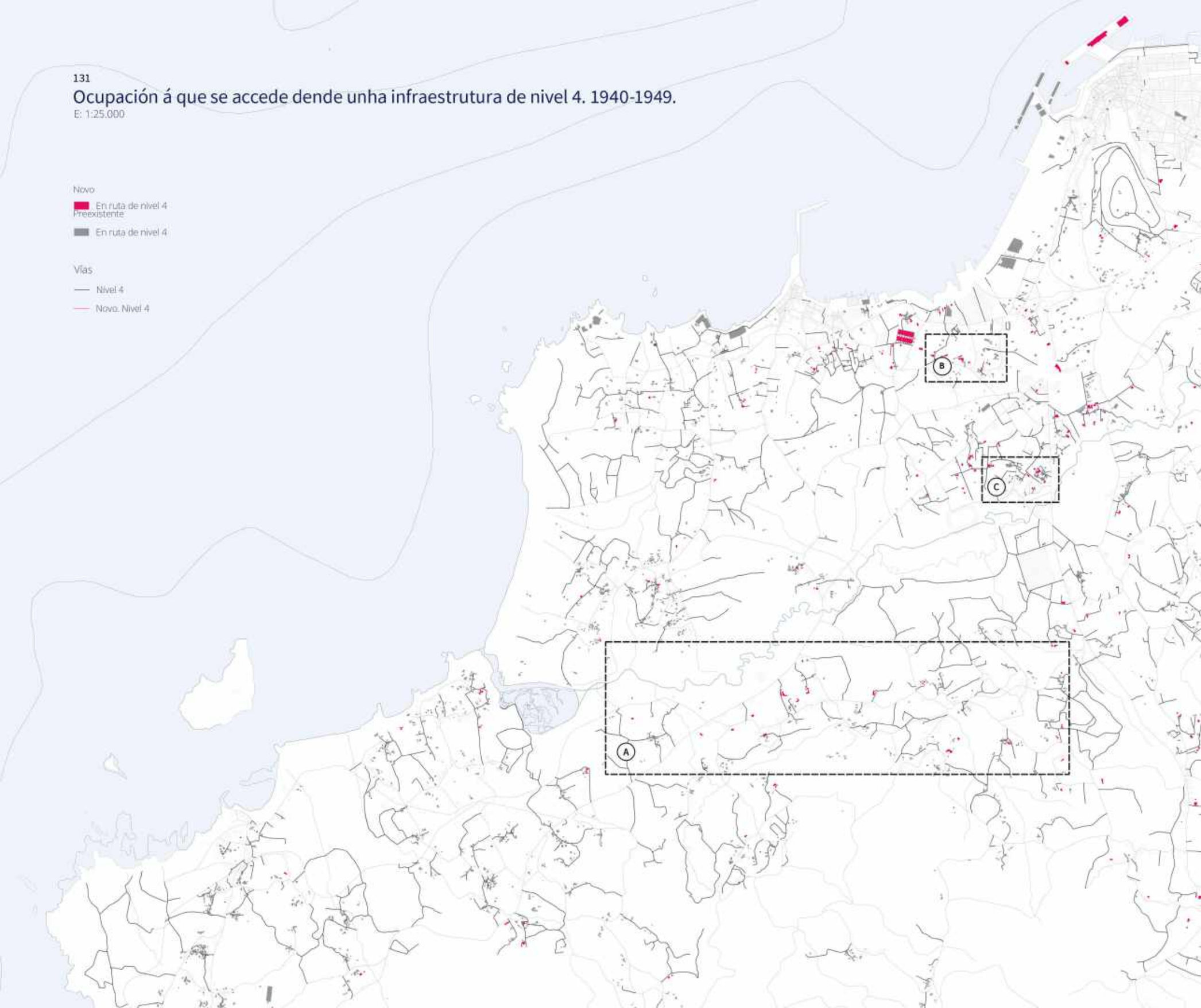




131

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1940-1949.

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

Como se puido comprobar o peso relativo da industria respecto da nova ocupación vai ser baixo nesta década. Isto fai con que sexan os usos residenciais e de equipamentos públicos os marquen os cambio máis significativos respecto da situación anterior.

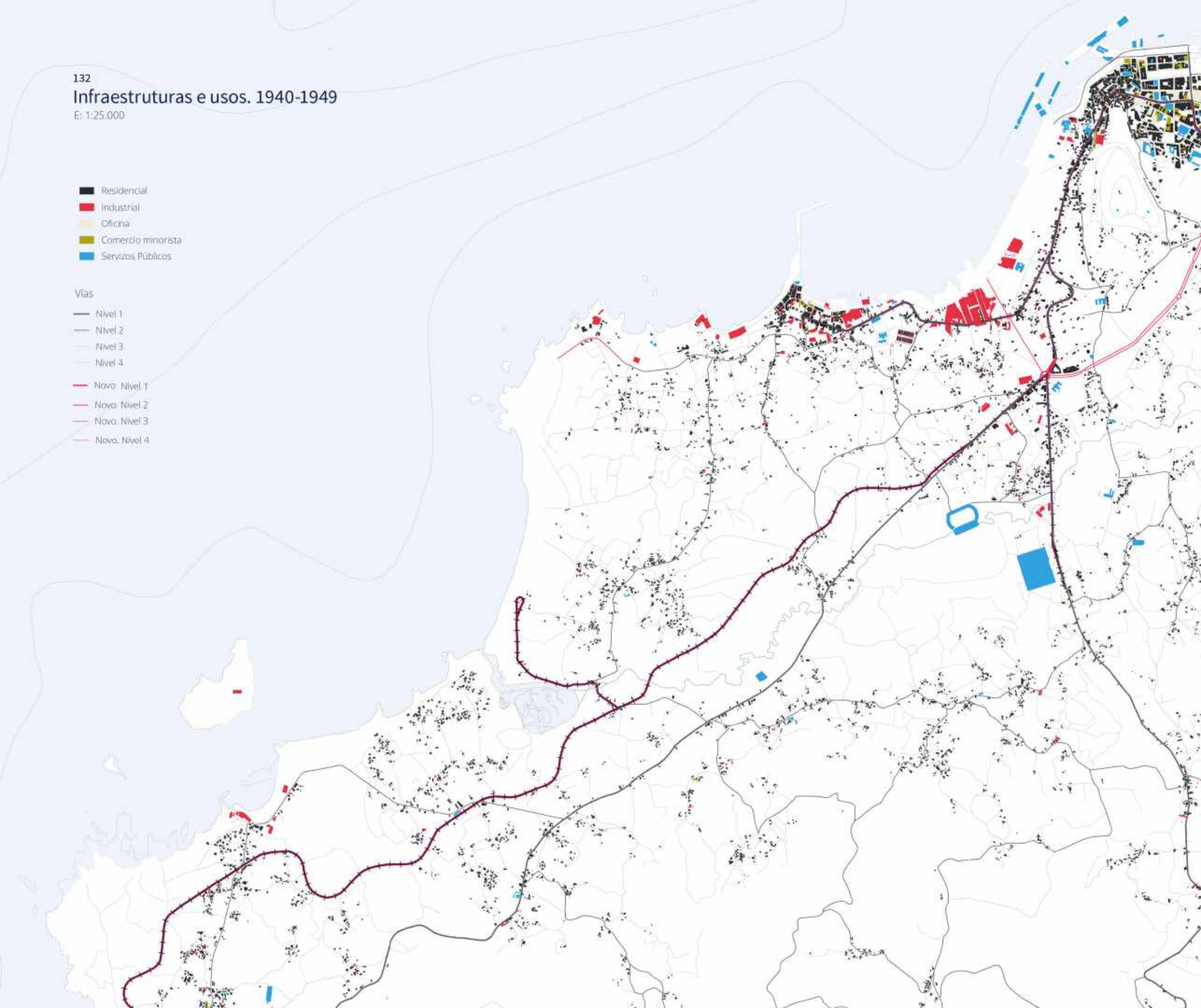
O nó das Travesas vai iniciar a súa transformación en que pasa de cumplir unha función meramente de nó infraestrutural, a converterse nun nodo funcionnal, grazas á combinación de equipamento educativo, usos residenciais e as cocheras do tranvía. Con todo, a capacidade de crear un punto de centralidade periférica con atribucións até o momento concentradas no centro urbano, aínda vai ficar lonxe, a falta dunha maior concentración de vivendas, equipamentos e dunha maior diversidade de usos, especialmente comerciais. Trátase, por tanto, dos primeiros pasos cara a conformación desa centralidade periférica mediante un proceso que segue as seguintes pautas: primeiro se crean as grandes infraestruturas, despois se localizan estratéxicamente algúns equipamentos e posteriormente iníciase o proceso de construción das vivendas e compactación dos tecidos.

No nó da praza Euxenio Fadrique, é decir o punto en que este cinto perimetral se aproxima ao litoral, o elevado número do industrias vai xerar un efecto inverso ao anterior xa que polariza exclusivamente este tipo de usos.

Se analizamos ambos de forma combinada, se pode observar que polarizan usos distintos pero que ao mesmo tempo se complementan ao organizar no mesmo barrio os lugares de traballo, os lugares de residencia e os novos servizos públicos.

Infraestruturas e usos. 1940-1949

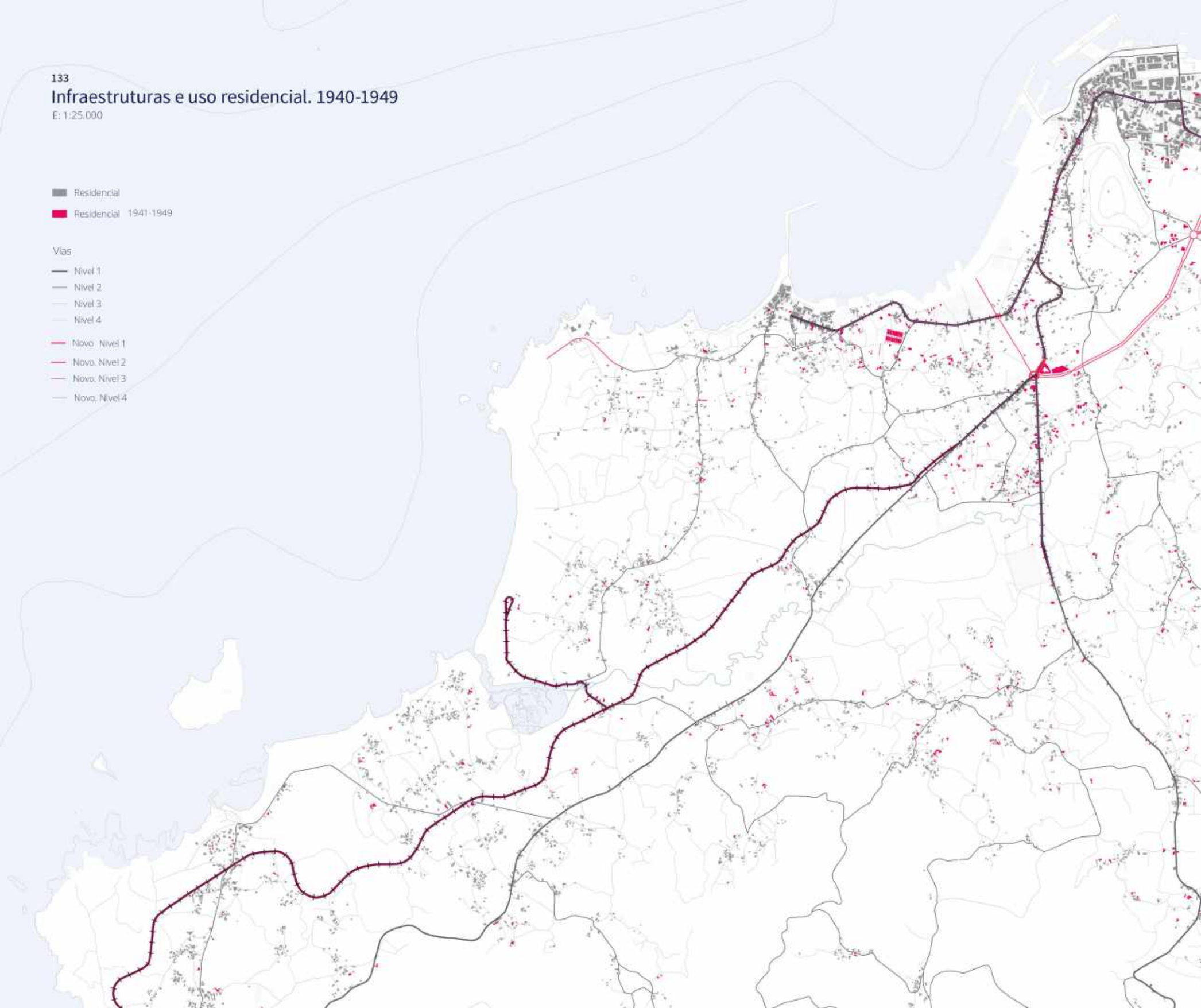
E: 1:25.000



133

Infraestruturas e uso residencial. 1940-1949

E: 1:25.000



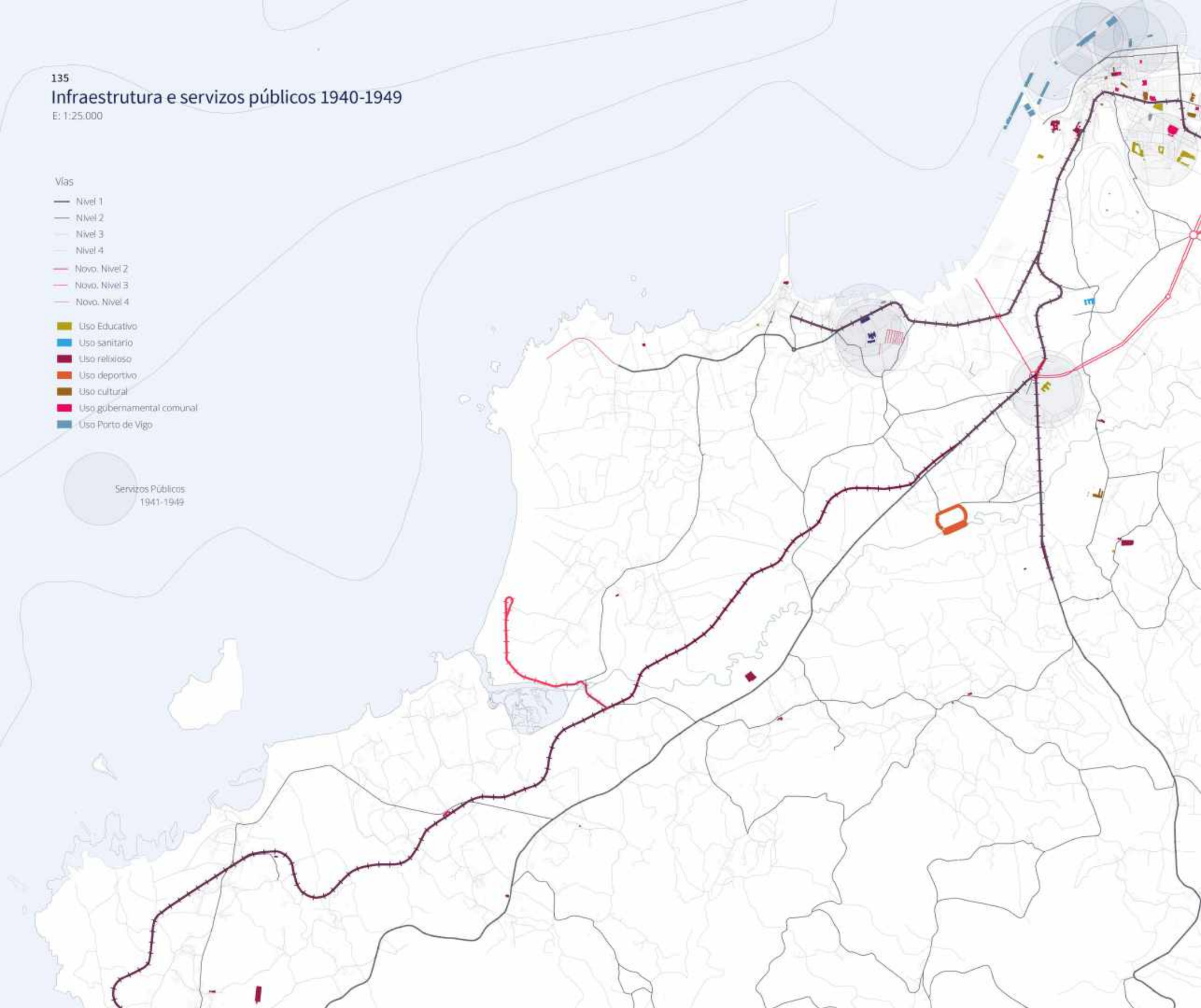
Infraestruturas e uso industrial. 1940-1949

E: 1:25.000



Infraestrutura e servizos públicos 1940-1949

E: 1:25.000



4.3.

1950

1959

4.3.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

ENTRE A AUTARQUÍA E A LIBERALIZACIÓN

Contextualización

Zona Franca

Planificación

Crecemento urbano

O modelo de propiedade centro-periferia

4.3.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

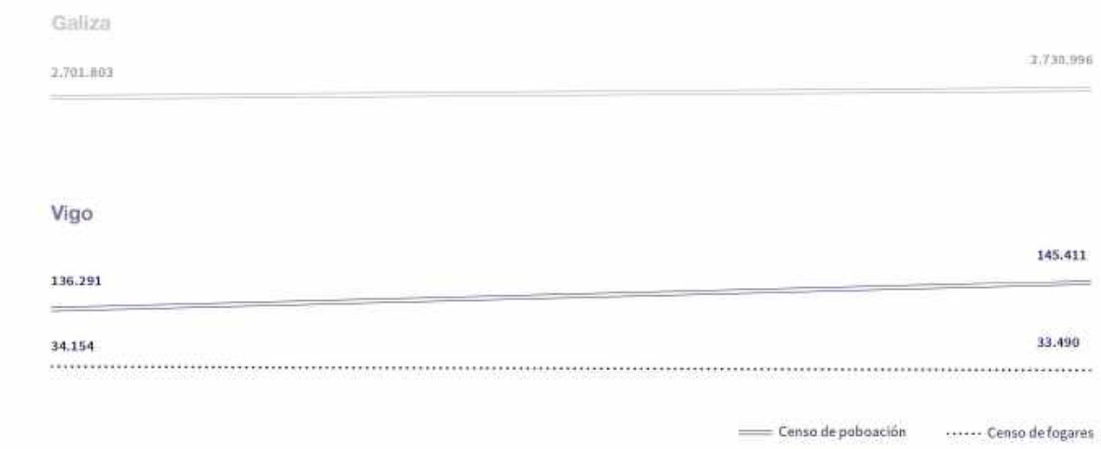
Infraestrururas

Uos

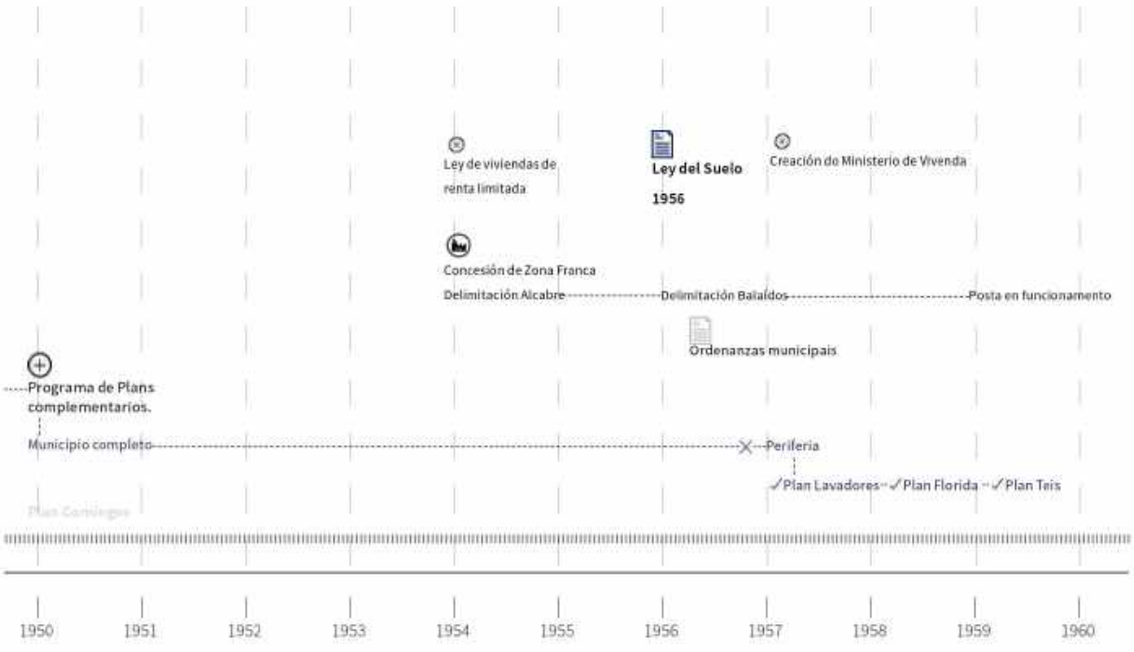
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



1950-1959

Entre a autarquía e a liberalización

Contextualización. Entre a autarquía e a liberalización.

Ao longo desta década prodúcese un cambio de signo do dinamismo económico coa incipiente apertura ao mercado internacional, consecuencia do cambio de rumbo do Réxime cara a unha tímida liberalización, que vai favorecer a dinámica de concentración de capitais, persoas e postos de traballo. Se ben a forte emigración (especialmente a Europa) supuxo un estancamento demográfico, a implantación da Zona Franca en Vigo e con ela os primeiros asentamentos das multinacionais a finais dos cincuenta, van ser o preludio da reestruturación económica que se vai producir na década dos 60.

Durante este período, o sector pesqueiro vaise fortalecer como polo económico da cidade coa construción das frotas dos grandes barcos conxeladores e de altura, que se ve complementada coa ampliación da rede de distribución e a nova industria do mexillón, que vai gañar un peso importante en todo o litoral galego. Tan só en dez anos, Vigo pasa de contar cunha batea a ter 200, o cal ten un correlato na industria conserveira. Todo este entramado pesqueiro vai dar traballo, por volta do 1957, a un terzo dos obreiros vigueses. Os empresarios pesqueiros van seguir traballando nunha estratexia de ocupación portuaria, ao longo do espazo litoral que unía o Berbés e Bouzas.

Zona Franca

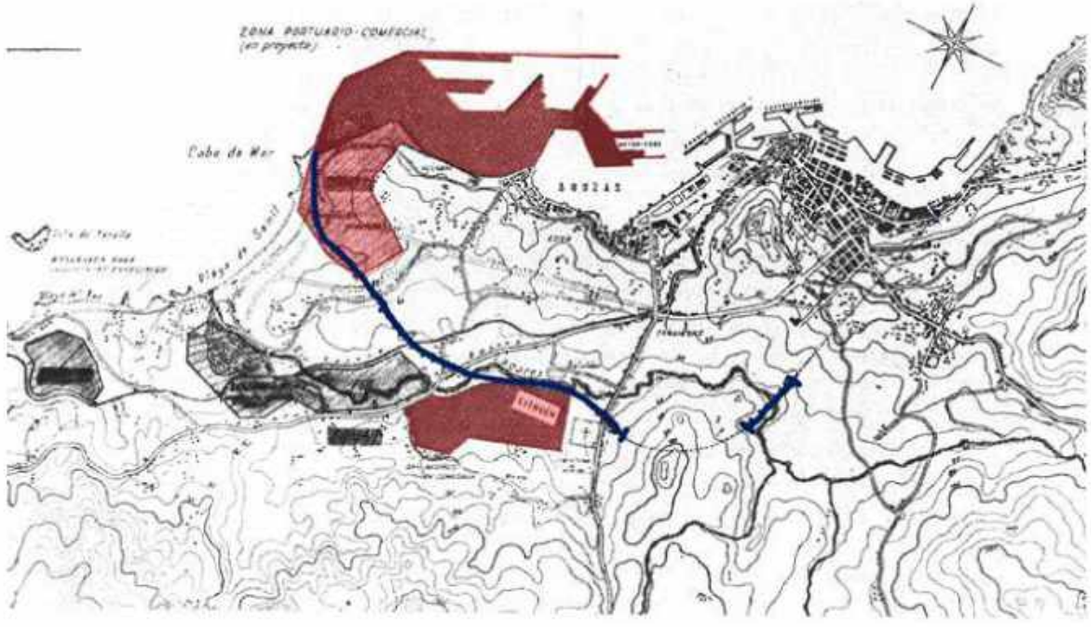
En 1947 Franco asina o Decreto mediante o que se lle asigna a Vigo a terceira Zona Franca do Estado, correspondente aos portos do Norte. Este feito, xunto coa política, habitual nesta altura, de ofrecemento de amplas superficies de terreo para a implantación de industrias, vai desencadear o interese de empresas estranxeiras pola súa implantación na cidade. A Zona Franca vai promover a transformación da estrutura industrial, que se ben partía dun peso importante ao respecto do conxunto da provincia, estaba conformada por pequenas empresas (cunha media de menos de 25 obreiros). Buscábase unha política de concentración de capital mediante unha nova estruturación internacional da economía viguesa, cuxo fito principal vaise producir coa instalación da multinacional automovilística Citröen en 1957.

O Decreto aprobado vai obrigar á reserva de superficies próximas ou colindantes co porto. De aí que, a primeira proposta de concreción en 1954, escollese a zona de Alcabre, cun plan de delimitación superficial de dous millóns de metros cadrados ao que habería que sumarlle as obras para o prolongamento da infraestrutura ferroviaria ate Samil (fig.136). Esta plantexamento supuña unha ruptura respecto da estratexia espacial para o litoral como zona balneario, mais que se encadra na lóxica desenvolvimentista da altura, que interpretaba a industrialización como solución ao estancamento económico e como mecanismo para frear a crecente emigración a europa. Sen embargo o desmesurado do Plan chocaba coas capacidades financieiras e industriais da cidade, polo que tres anos despois vaise formalizar outra proposta moito máis modesta cara o interior e desconectada do Porto, á beira do río Lagares. Este lugar vai ser o escollido para a implantación da fábrica Citröen que se vai pór en funcionamento en 1959.

136

Proposta de delimitación da Zona Franca e acceso ferroviario.

Fonte: Elaboración propia sobre Plano de emplazamientos de Pereiro, 1981.





137
Fotografía aérea da fábrica de Citröen en construcción con Matamá ao fondo.
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos

Planificación.

Marco estatal: Ley del Suelo.

No ámbito estatal vai aprobarse en 1956 a Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana co obxetivo de definir un marco legal e código urbanístico que poña couto á especulación. A lei vai institucionalizar o planeamento urbano dende unha perspectiva multiescalar, orientada á regulación de usos adaptados a unha estratexia xeral. Para iso vai poñer en marcha dous mecanismos, por un lado a definición do réxime xurídico do solo e por outro a definición dun sistema de planificación; superando, desta forma, as facultades da lexislación previa que se reducían a formular unha serie de límites en función da obra ou da transformación urbana concreta (Terán, 1978) (Dalda, 2011).

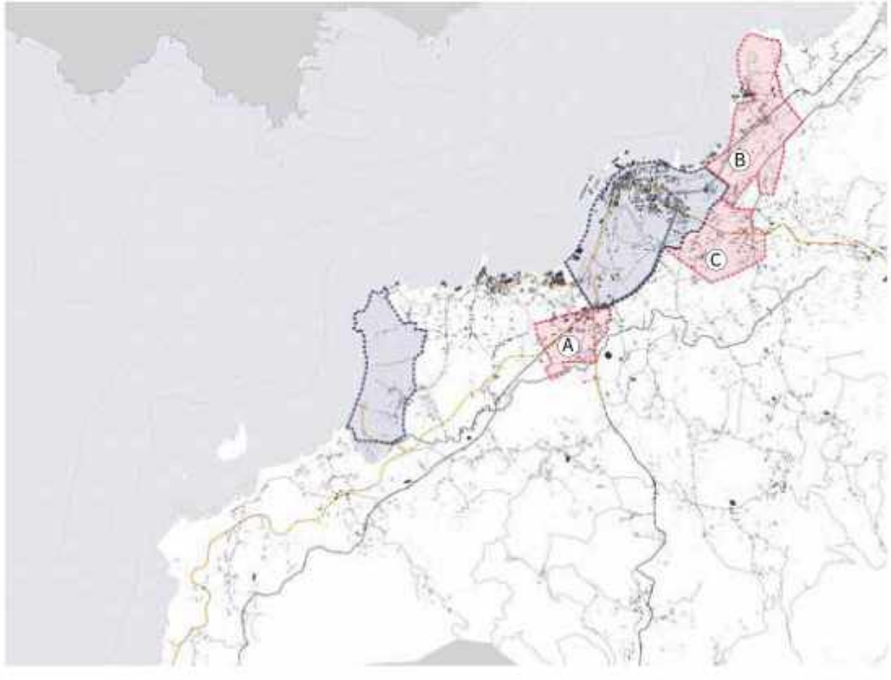
Sen embargo, o incumprimento xeralizado e a falta de control de ditas normas, vai facer con que na práctica a súa incidencia sexa limitada. Os protagonistas do desenvolvemento urbano, amparándose na defensa da propiedade privada, van continuar operando ao servizo dos seus intereses e á marxe dos cauces xurídicos obrigatorios. A cidade de Vigo vai ser un un dos exemplo máis paradigmáticos no conxunto do estado das nefastas consecuencias desta dinámica de especulación descontrolada. O nivel de incumprimento da lei deu lugar a un escenario contraditorio e corrompido que queda ilustrado no feito de que fose o propio Bidagor, un dos urbanistas con maior influencia en España e dentro do propio Ministerio (Terán, 1978) quen vai participar a un tempo na redacción da lei estatal e da elaboración dunha planificación e ordenamento da cidade que incumpría a anterior.

3ª etapa dos Plans complementarios: volta aos plans parciais.

Lembremos que en 1948 o Concello reemplazara os encargos de Plans Parciais das parroquias periféricas, por un plan de ordenación previa para o conxunto do término municipal. Coa aprobación da lei de solo en 1956, ante as maiores esixencias que impuña a normativa estatal, a Corporación Municipal vai voltar a mudar a estratexia, rescatando a política de Plans Parciais que se diseñara na primeira etapa pero da que só se levaran a cabo as relativas á zona central, praia e usos industriais. Agora si, vaise dar prioridade á ordenación das parroquias inmediatas ao centro de Vigo (fig.138), aprobándose en 1957 o Plan Parcial de Lavadores e inmediatamente despois o Plan Parcial da Florida (fig.139).

Mais esta estratexia vai confrontar co Ministerio de Vivenda, organismo creado como consecuencia dun proceso de recentralización competencial, co obxetivo de tutelar e dirixir a acción urbanística dos concellos, que quedaban limitados á xestión directa. De forma xeralizada no estado, Ministerio e Concellos van ir escindindo os seus obxetivos e creando visións contrapostas sobre o cumprimento da Ley del Suelo (Terán, 1978). No caso de Vigo, o Ministerio vai ir aumentando a presión sobre o Concello, obrigándoo ao cumprimento da normativa urbanística. Primeiro mediante unha resposta á tramitación do Plan Parcial da Florida, na que o Ministerio vai esixir ao Concello a redacción dun Plan Xeral no prazo dun ano. E xa de forma definitiva, cando a Corporación Municipal volve tramitar en 1959, un novo Plan Parcial para a parroquia de Teis, mediante unha comunicación taxativa do organismo estatal na que informa que *"era la última vez que se entraba en consideración de un Plan Parcial sin tener aprobado el Plan General de Ordenación de toda la ciudad."*

138
Plans complementarios aprobados na 3º etapa.
Fonte: Elaboración propia.





139
Plan Parcial da Florida
1959. Ordenación xeral.
Fonte: Pereiro, 1981

O Ministerio de vivenda vai frear definitivamente as aspiracións do Concello de continuar coa política de plans complementarios, obrigándoo a redacción do Plan Xeral. Esta breve etapa que vai dende o 1957 ata que en 1961 da inicio a redacción do Plan Xeral, continuou agravando os problemas da falta dunha visión de conxunto da cidade. Se ben conclúe coa obrigatariedade do Concello de rematar coa planificación sectorializada, como veremos na seguinte década, van xordir outros mecanismos para evitar o cumprimento da lexislación.

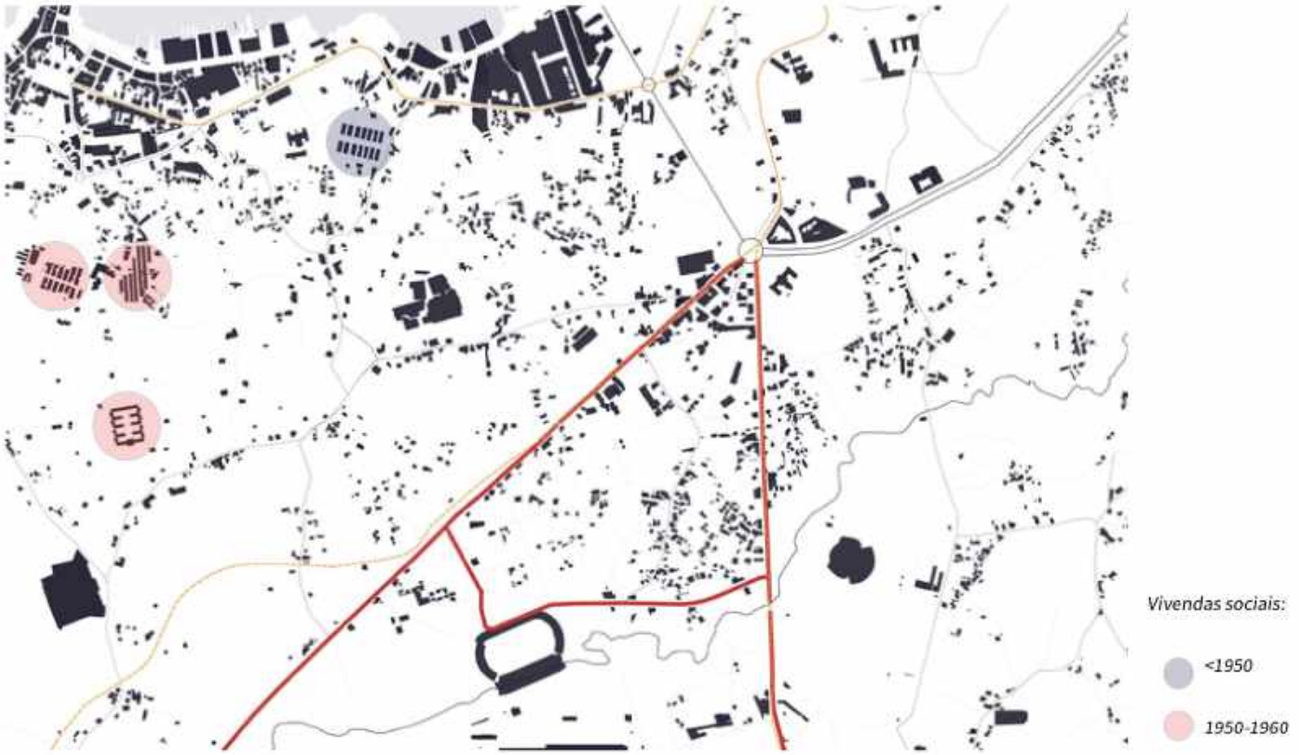
Ordenanzas Municipais

Inmediatamente despois da aprobación da Lei do solo en 1956 e en desacordo co citado marco legal, vanse aprobar unhas novas Ordenanzas Municipais da Edificación, que crean un corpo xurídico enormemente flexible e permisivo, que fixo posible algúns dos maiores desastres urbanísticos da cidade, especialmente na constrcción en altura e nas zonas de costa (como exemplos paradigmáticos Toralla ou os apartamentos de Coruxo). Tamén se flexibiliza as restriccións de usos industriais, institucionalizando por vez primeira zonas netamente industriais dentro do planificado. Respeto da urbanización periférica vai ter trascendencia o feito de que as Ordenanzas van permitir unhas características edificatorias en solo rústico, non admitidas na lei e que flexibilizaban e a favorecían a construcción no entorno rural. Respecto do entorno rural o principal preocupación vai ser a relación entre as vivendas e os viais, regulando o retranqueo respecto aos viais (Souto, 1993).

Crecemento urbano

Como consecuencia das dinámica económica vaise activar a concentración na franxa litoral, especialmente a partir do núcleo de Bouzas, en detrimento das parroquias interiores dependentes do sector agropecuario. Isto pódese comprobar no descenso da poboación nunhas parroquias fronte ao crecemento doutras, aínda que non é posible falar dunha relación directa entre ambos procesos, pois o descenso da poboación interior vai estar tamén estreitamente ligado co reinicio da emigración masiva. Tamén vai continuar a densificarse a construción nas zonas máis cercanas ao centro urbano, especialmente a través das vías de comunicación.

O eixo de crecemento a Oeste vai estar moi influenciado pola implantación do estadio de fútbol. Esta infraestrutura vai operar nunha escala xa non só parroquial, senón na escala municipal e o seu hinterland. É importante comprender que esta infraestrutura polo tanto vai ser pensada dende a centralidade urbana, pasando a ser unha prioridade a mellora da conexión do centro con esta, influenciando e condicionando a futura urbanización a oeste. Se ben a infraestrutura xa funcionaba dende o 1928, coa entrada da ditadura este deporte vai adquirir un peso social importante e un aumento da afluencia. Nos anos corenta o acceso principal resolvíase pola estrada de Vincios, pero resultaba insuficiente para absorver os picos de afluencia, polo que o Concello vai priorizar o reodenamento do entorno e os accesos (fig.140).



140
Enlaces ao estadio dende as estradas principais.
Fonte: Elaboración propia.

En 1952 comezan as obras de circunvalación e acceso ao estadio pola avenida Balaídos, e un ano despois un segundo acceso dende a avenida da Florida a través de Manuel de Castro. Este conxunto de avenidas vai condicionar un crecemento urbano lineal que deixa sen resolver a súa articulación coa trama urbana previa, que pola súa banda sigue recibindo novas construccións, principalmente de dúas alturas.

O modelo de propiedade centro-periferia.

O problema de vivenda vai continúar a estar presente, a pesar de que se duplica o número de vivendas dispoñibles (8.443 en 1950 pasa a 17.649 no 1960), mentras a poboación medra a ritmo máis lento, en algo menos do 35%. A razón desta escaseza vai estar ligado ao acaparamento da vivenda de aluguer como estratexia para frear o estancamento dos prezos, o que convertiu a vivenda en categoría de luxo. Así, mentras os cargos técnicos empregaban nun 75% o réxime de aluguer, a clase obreira facíao nun 52%, resultando que un terzo das persoas obreiras eran propietarios de vivenda.

Esta segregación por renda do modelo de propiedade, ten tamén unha expresión espacial. As elevadas cifras de obreiros propietarios en relación a outras cidades españolas, explícase tamén como consecuencia dunha rede de asentamentos parroquiais que facilitaron o acceso á propiedade de vivenda da clase traballadora. Como noutras cidades o Estado vai impulsar a construcción de vivenda social a través da Obra Sindical del Hogar, que ao igual que as construídas en anos anteriores van afondar nun modelo de segregación espacial, pola súa localización periférica e exenta. O problema de acceso á vivenda das clases populares vaise resolver principalmente na periferia promovendo altas cifras de obreiros propietarios de vivenda, de aí que podamos establecer unha relación de causa e efecto entre a política de segregación impulsada a partir do Plan Cominges e unha primeira suburbanización difusa periférica.

Nova superficie ocupada

64,60 Ha

+52,53%

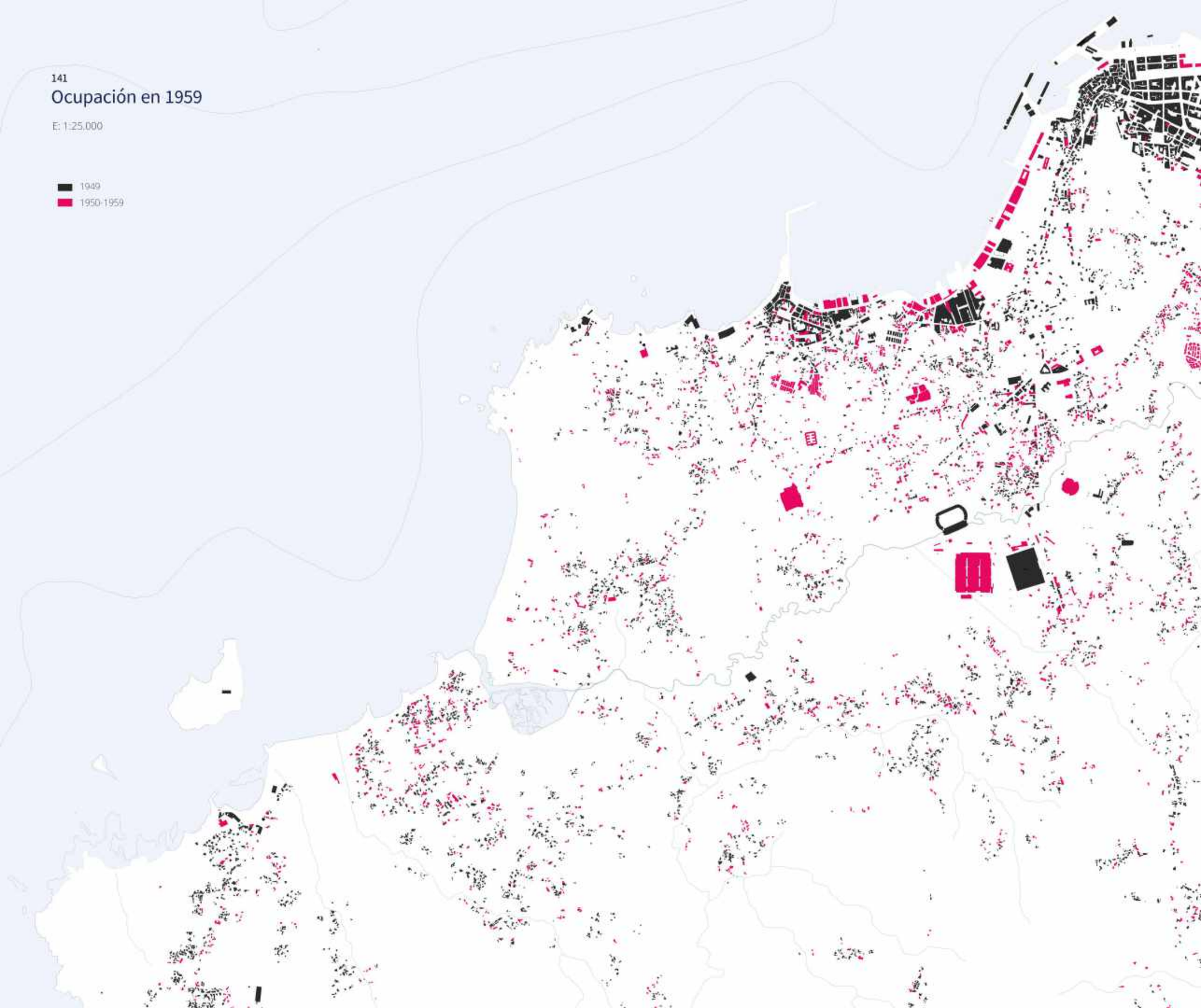
Por usos

- **39,74 Ha** Residencial
  +45,41%
- **10,01 Ha** Industrial
  +87,97%
- **10,78 Ha** Servizos Públicos
  +66,90%

141

Ocupación en 1959

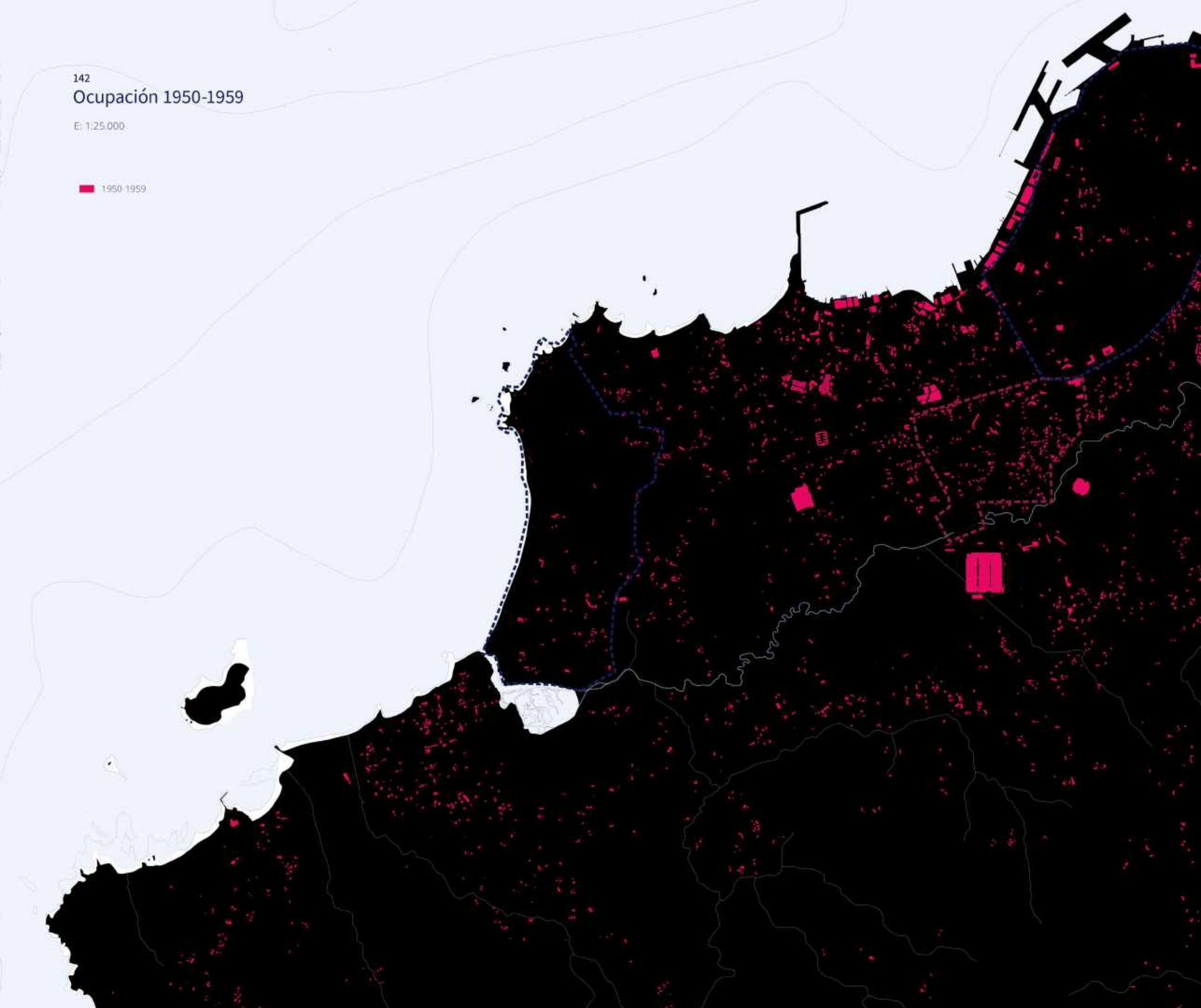
E: 1:25.000



142

Ocupación 1950-1959

E: 1:25.000



Ocupación edificada

143
Plano de M. Cominges de 1946
Fonte: Leboreiro, 1999.



Nos anos 50 a nova ocupación aumentou significativamente con respecto á década anterior, aumentando en 64 Ha a superficie construída, o que representa un aumento de máis do 50% respecto o período anterior. Este aumento concentrouse na área periférica e exterior á área planificada por Cominges (fig.143). A diferenza entre o construído dentro desta área e o construído fóra dela (fig.142) é tan marcada que indica unha relación de causalidade entre a planificación e o resultado real da ocupación. Como xa se comentou anteriormente, o Plan Cominges pretendía unha segregación espacial mediante esa delimitación, entre un interior planificado para as clases altas e medias e un exterior sen ordenación para as clases populares. Pois ben, despois de máis dunha década de plena vixencia do plan, nesta década xa se poden comezar a avaliar o seu impacto e resultados:

· Un progreso escaso da proposta de Cominges, especialmente na zona a sur que debería estar reservada para as clases medias e, en menor medida, na zona de ensanche e na ladeira norte do monte do Castro, reservada para as rendas máis altas. Esta falta de oferta de vivenda asequible vai ser un dos condicionantes da explosión de nova ocupación na periferia.

· A área proxectada por Cominges é excesivamente extensa para o ritmo real de crecemento. Isto vai contribuír a crear unha enorme área de baixa ocupación entre a trama da cidade compacta e o novo crecemento periférico.

· O crecemento na periferia segue lóxicas e patróns informais de ocupación ante a falta de planificación.

Nos anos corenta tamén se aprobara o Proxecto de Ordenación Urbana de Samil de 1948 (fig.144). Como sucedera co Proxecto de Reforma Interior, a ocupación nesa área vai ser menor que na zona sen planificar. Neste caso hai que ter en conta que esta era unha zona máis afastada do centro urbano, mais que contaba co atractivo do entorno paisaxístico que ía cobrando cada vez máis valor social e cultural.

144
Plan Parcial de Samil.
Fonte:Sioutga.

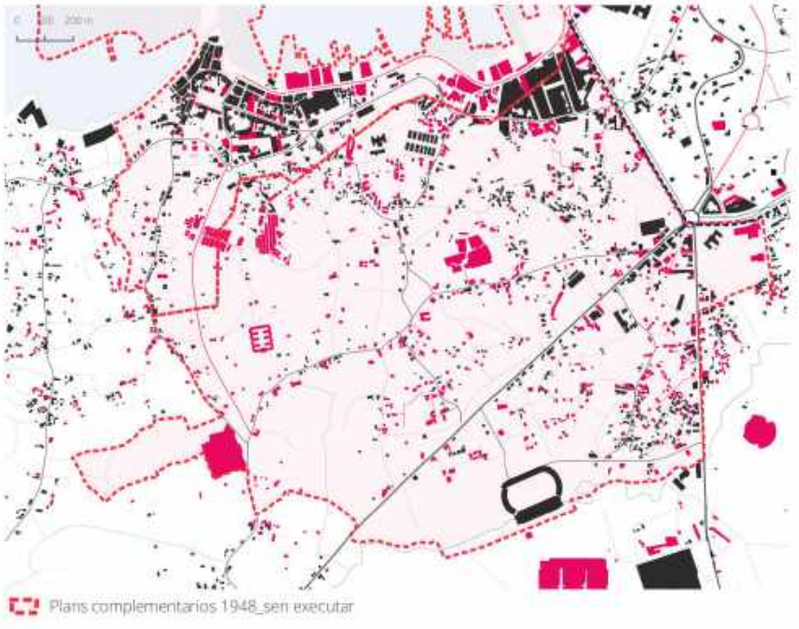


Un factor chave na falta de nova ocupación nesta área ía ser ser a proxección de crecemento desmesurada, co que se pretendía constituír practicamente un novo asentamento especialmente pensado para o lecer e recreo das clases altas. Despois de máis de unha década dende a aprobación do Plan, o resultado na área planificada foi unha ocupación informal que continuaría cos patróns de ocupación entorno aos agregados tradicionais xunto con algúns fenómenos escasos de incipiente ocupación litoral, moi lonxe das expectativas do plan.

Xa ficou dito que os Plans de alineación e rasantes para as parroquias de Coia e Bouzas, encargados en 1945, nunca chegaron a concluírse pola falta de vontade das elites políticas. Como pode observarse (fig.145), nas áreas previstas nese fallido encargo van a estar marcadas por unha forte ocupación mediante patróns de ocupación informal, co que se conclúe que a dilación da aprobación da planificación foi un factor decisivo no resultado final. Esta nova ocupación explosiva informal vai condicionar a capacidade dos instrumentos posteriores á hora de actuar neste entorno.

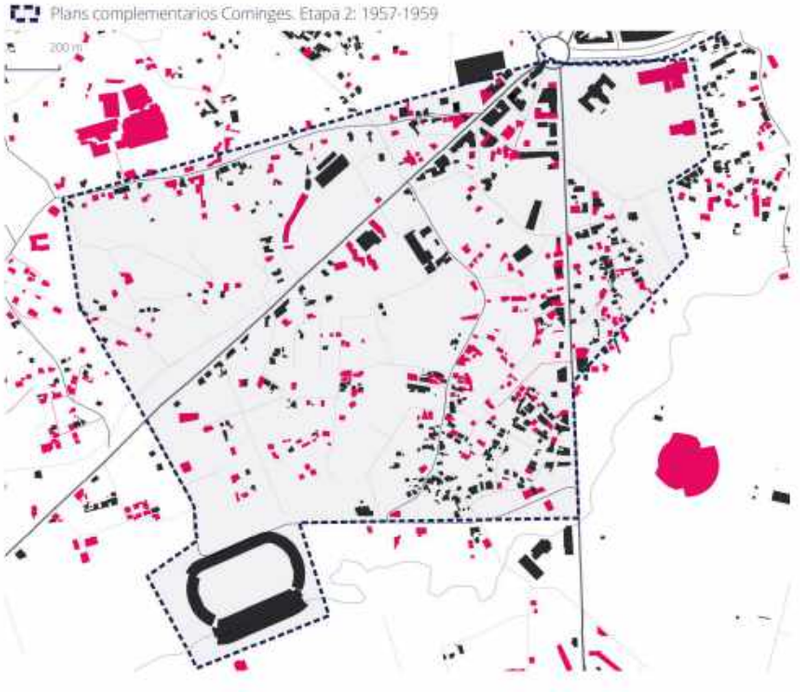
Só vai ser contra o final da década de 1950 cando se aprobe o Plan da Florida (fig.146 (esq)), e será para unha extensión máis reducida que a anterior proposta, entre as dúas estradas principais e co nó das Travesas e mais o estadio de Balaídos como extremos. Unha vez máis, a demora na aprobación desta planificación permitiu durante toda a década que a nova ocupación nesta zona fose cuantitativamente importante e seguise patróns informais de asentamento (fig.147 (der)).

Na medida en que todas estas edificacións eran de recente construción, hai que ter en conta o grande custo social e económico que lles suporía aos veciños unha planificación baixo parámetros de tábula rasa. A maiores, a demora na planificación e o continuo aumento de nova ocupación vai diminuír a capacidade do planeamento para facerse efectivo. Todo isto levaba a unha maior vulnerabilidade dos novos veciños ante a incerteza dunha futura planificación.



145
Evolución real da ocupación 1950-1959, ná área correspondente ao Plan Parcial de Coia-Bouzas, sen executar.
Fonte:Elaboración propia.





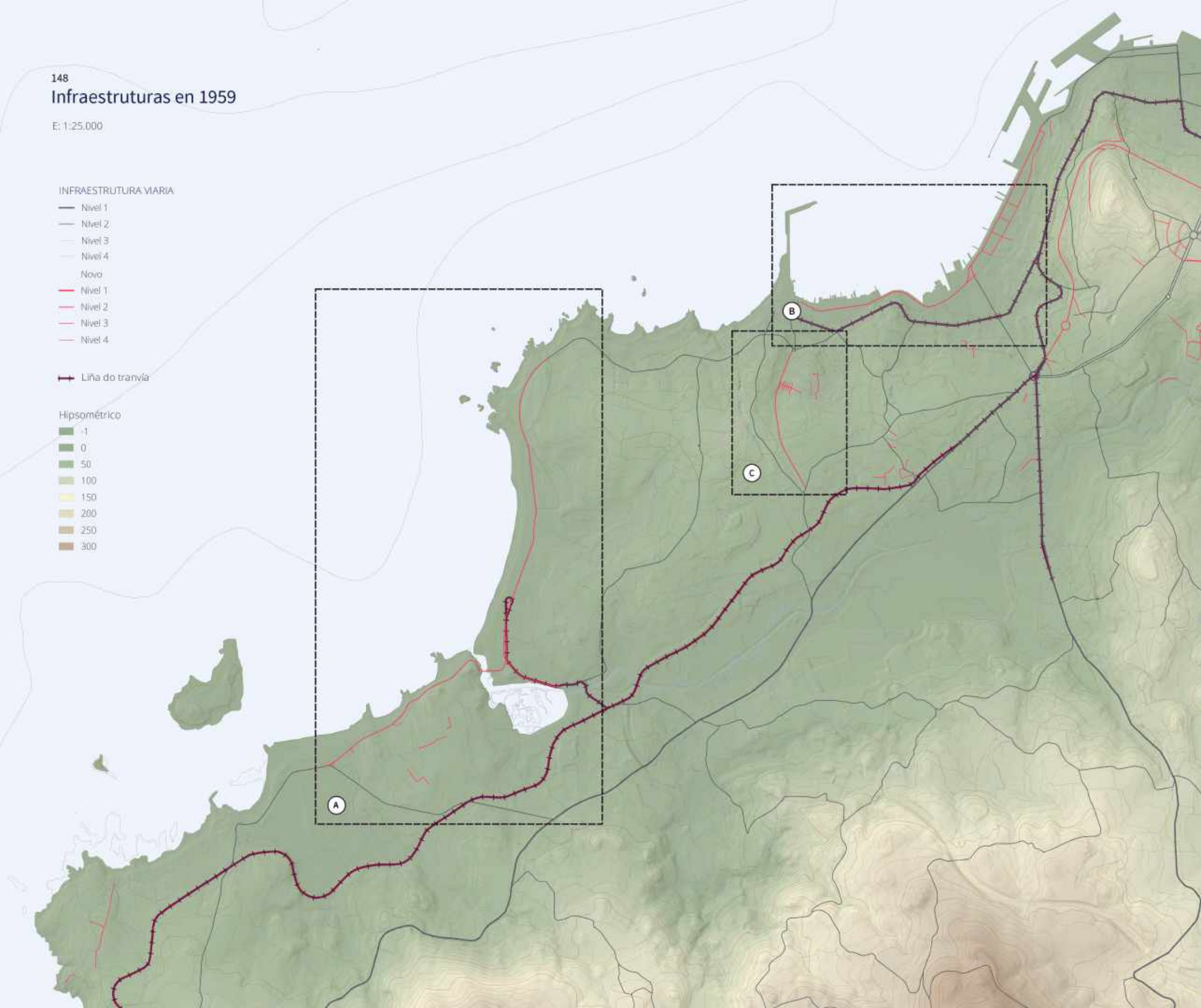
146 (esq)
Plan Parcial da Florda
Fonte:Siotuga

147 (der)
Evolución real da ocupación 1950-1959 na área correspondente ao Plan Parcial da Florida.
Fonte:Elaboración propia

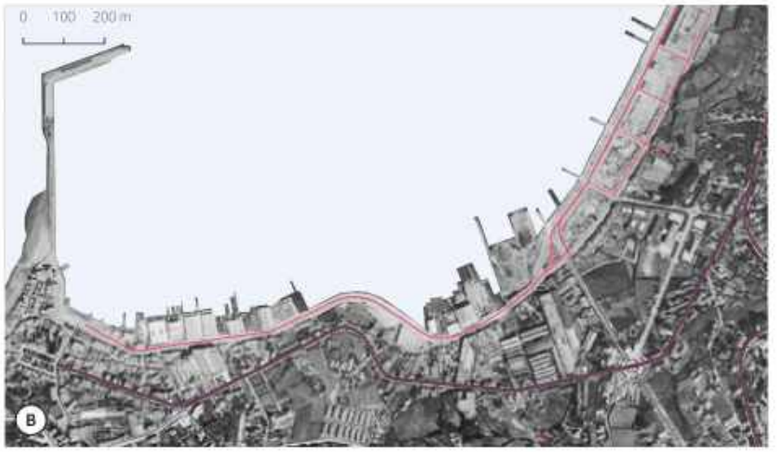
148

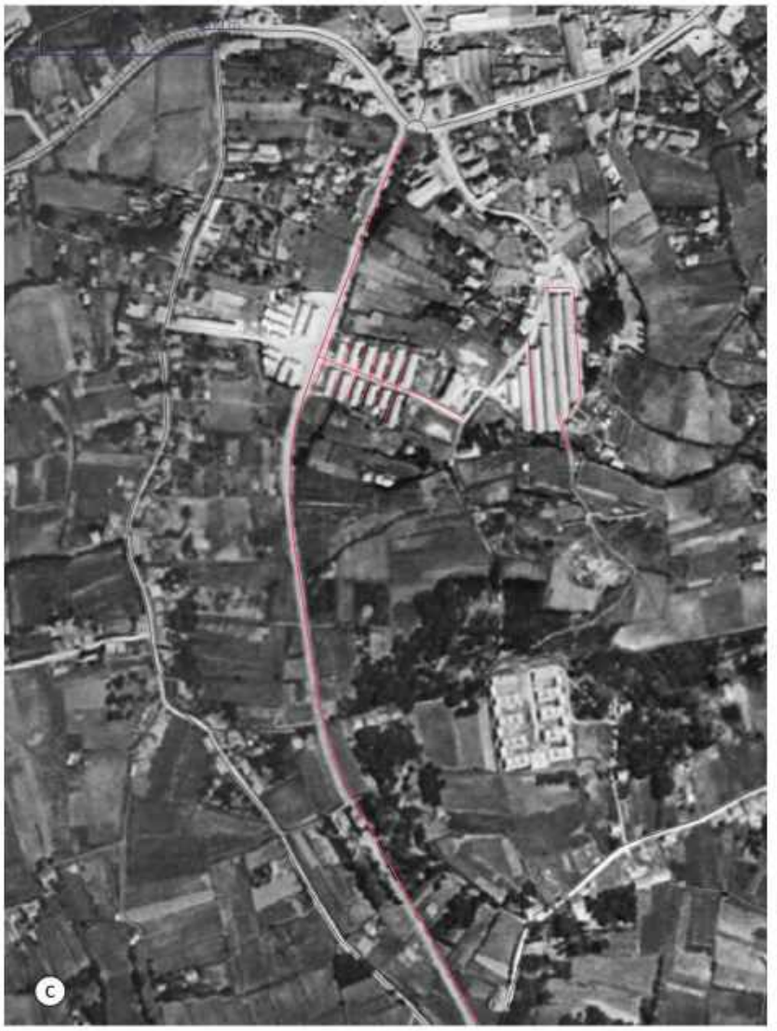
Infraestruturas en 1959

E: 1:25.000









149 (esq)
Zoom A sobre ortofoto de 1956.

150 (der)
Zoom B sobre ortofoto de 1956.

151 (der)
Zoom C sobre ortofoto de 1956.

Infraestrutura

O aumento da cultura do lecer asociada ao baño e ás praias xunto co aumento do uso do vehículo van transformar a articulación das infraestruturas respecto do litoral. Se na década pasada se reforzaban os accesos puntuais dende os extremos do areal de Samil, nesta altura vaise construír unha nova infraestrutura litoral continua dende Bouzas até Coruxo (fig.149 (esq)). O complexo dunar de Samil vai deixar así de operar como un límite en termos de comunicación, para converterse no novo eixo norte-sur entre as parroquias de Alcabre, Navia e Coruxo.

Este novo eixo pasará a recibir parte dos fluxos que recibía, pola cota máis elevada, a vía de comunicación tradicional entre Navia e Alcabre. Se xa na década anterior os núcleos dos aseentamentos de Navia e Alcabre perdían centralidade na relación co litoral por mor dos accesos laterais ao mesmo, esta nova infraestrutura reforzará esa perda de centralidade aínda máis, ao permitir bordealos por completo.

As outras tres vías de comunicación máis importantes que se constrúen nesta década -Bouzas-porto de Vigo, Bouzas-Coia, Travesas-centro de Vigo-, comparten o seren vías que funcionan como desdobres en paralelo de rutas xa existentes, procurando así uns trazados menos sinuosos e con maior largo de vía ante o aumento do uso do vehículo privado.

No caso do vial entre Bouzas e o porto de Vigo a nova infraestrutura tamén está condicionada polo aumento do fluxo de mobilidade viaria da industria (fig.150 (der)). A nova ruta vai ser construída mediante o recheo do litoral, conectando así os recheos portuarios de Bouzas e os novos do porto de Vigo. A propia orografía condicionará a relación de proximidade entre o novo eixo e o preexistente, xa que as elevadas pendentes na zona de Castro Castriño fan con que se comprima o espazo entre as dúas infraestruturas.

A nova conexión entre Bouzas e Coia desdobra o camiño tradicional mediante un trazado máis recto na procura dunha maior eficiencia das comunicacións en vehículo (fig.151 (der)). Tamén mudan os patróns de localización e relación co medio, pois a vía preexistente discorría sobre a delimitación entre bacías, buscando o punto máis elevado das lombas. Porén, a nova infraestrutura racha con esta lóxica e emprázase na valgada, trazando o seu percorrido por riba dunha fina liña de auga.

A comunicación entre as Travesas e a o centro procura articular nunha cota máis elevada a relación co centro e, ao mesmo tempo, resolver un novo paso leste-oeste no centro da cidade.

Por último, no nivel máis capilar xorden novas infraestruturas nas zonas onde se incrementou a ocupación. Con excepción dos subsitemas viarios da vivenda social, o patrón xeral destes novos elementos capilares son pequenas ramificacións de vías en fondo de saco. A pesar de gardar certa relación co sistema viario tradicional, comeza a producirse unha progresiva transformación dos trazados curvilíneos asociados á topografía cara a trazados en liña recta.

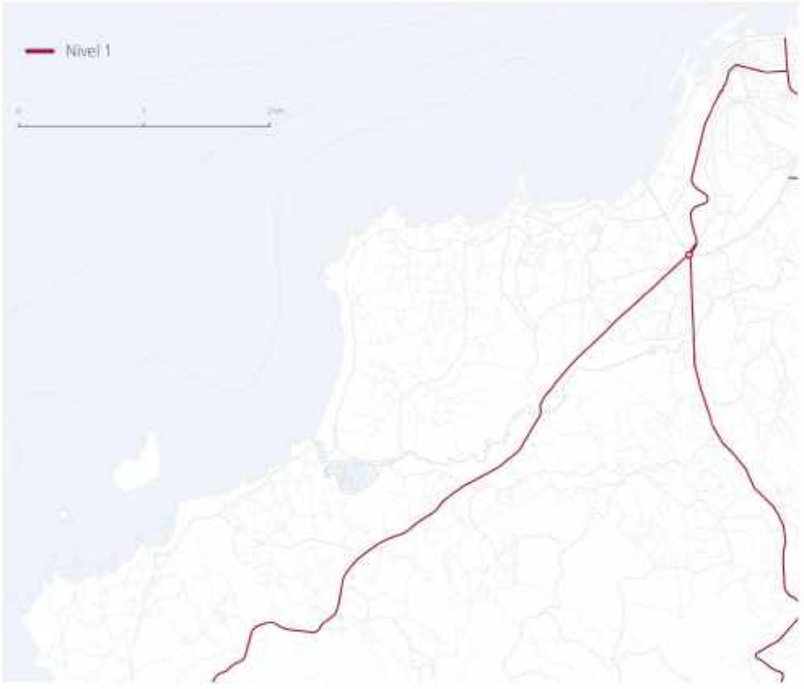
Todos estes cambios van supoñer tamén mudanzas na xerarquía das infraestruturas. Na medida en que a ruta entre Bouzas e o centro de Vigo deixa de ser unha ruta entre centros urbanos e se transforma nun continuo urbano, pasa tamén do primeiro ao segundo nivel infraestrutural. Por súa vez, as catro novas infraestruturas máis importantes pertencen á categoría de vías de segundo nivel, que comunican distintos asentamentos dentro da área de estudo.

152
Xerarquía da infraestrutura viaria 1959



153

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1959



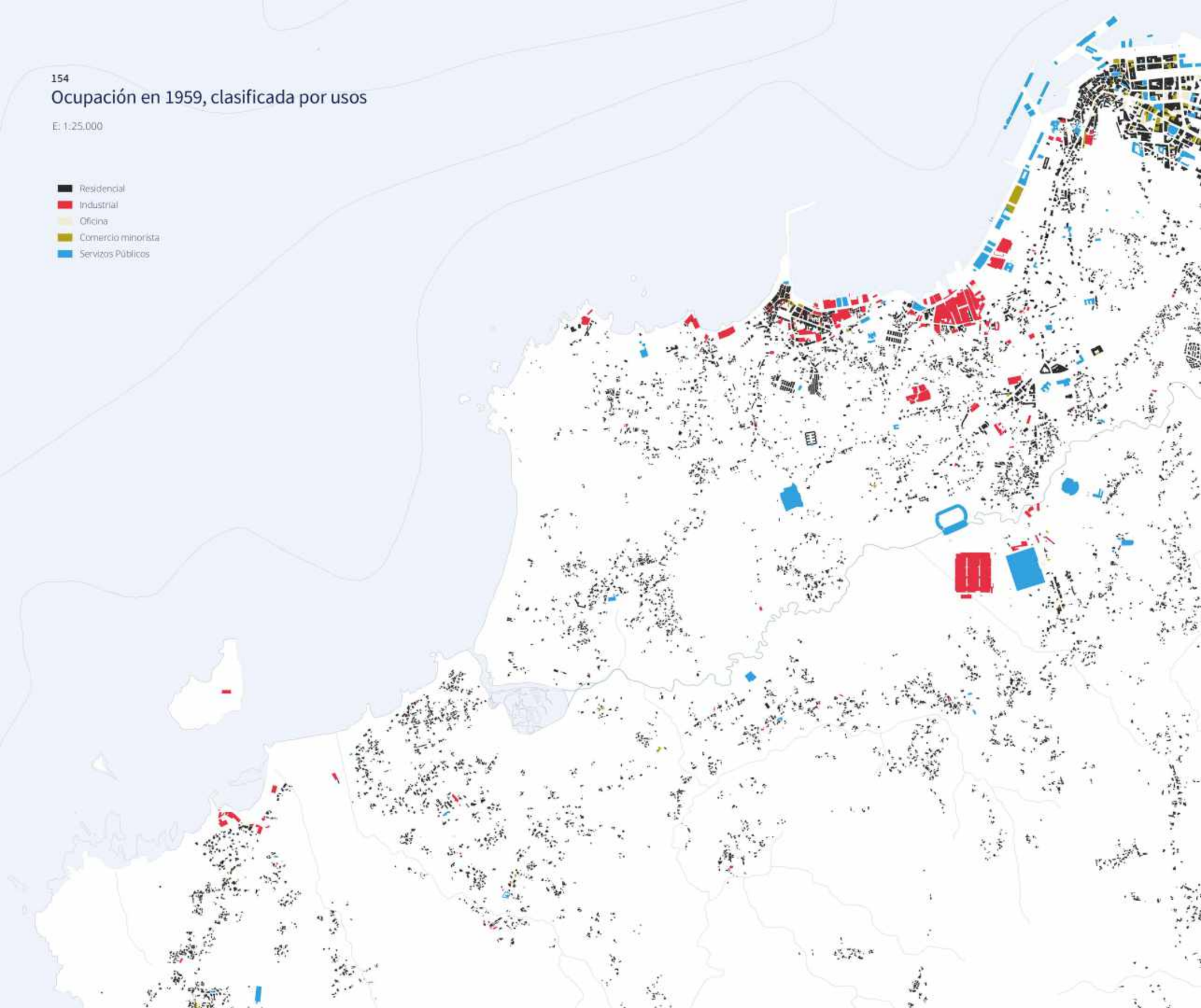






Ocupación en 1959, clasificada por usos

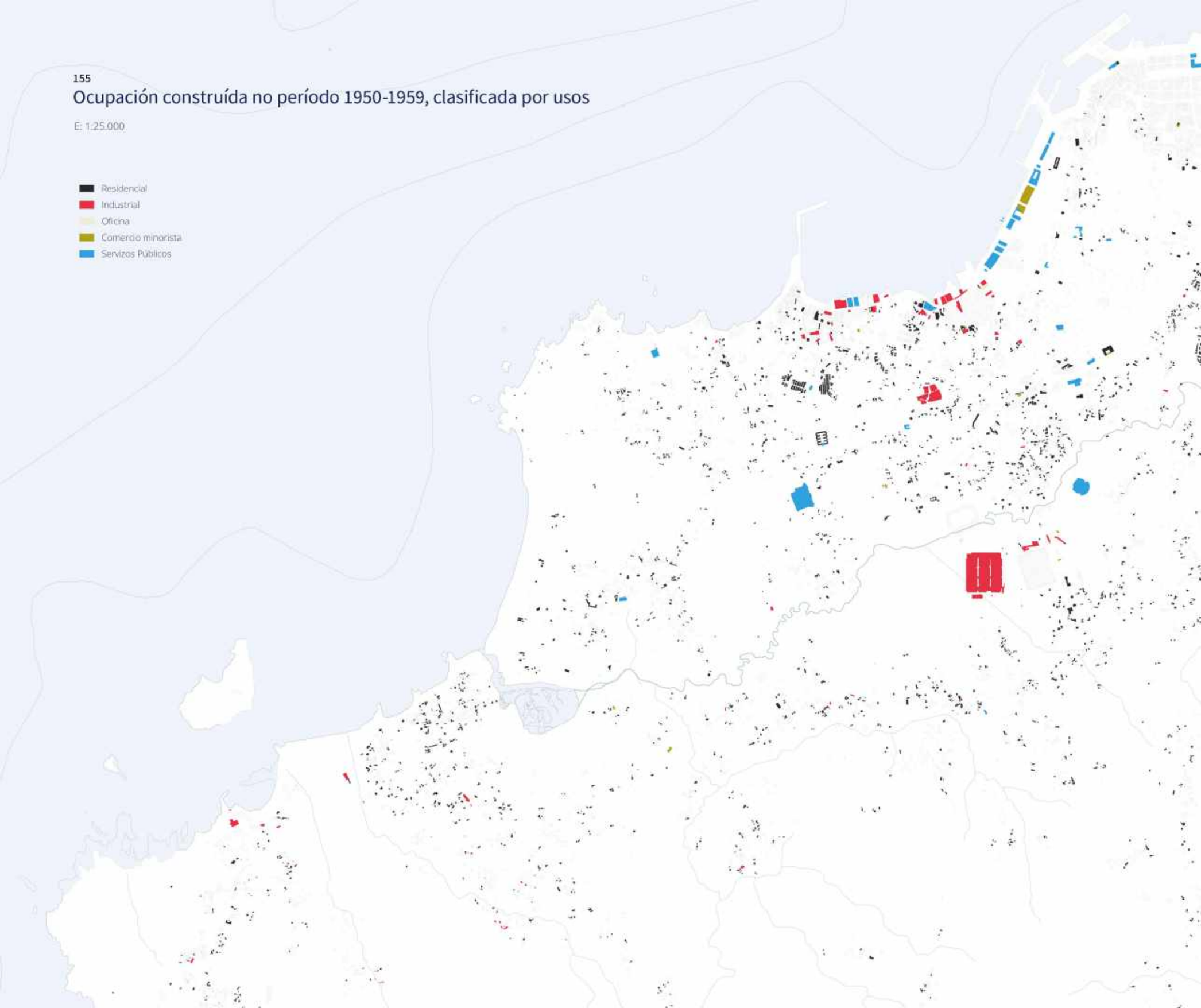
E: 1:25.000



155

Ocupación construída no período 1950-1959, clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

As transformacións socio-económicas descritas anteriormente teñen o seu reflexo nos usos e equipamentos da nova ocupación construída. En primeiro lugar, destaca a ampliación e consolidación de usos industriais ligados ao mar entre os porto de Bouzas e o de Vigo, especialmente no tramo máis próximo ao de Vigo, cuxa extensa área asentada sobre terreos gañados ao mar vai facilitar a implantación de grandes pezas. Nas áreas restante non se produce unha concentración tan elevada de usos non residenciais coma nesta primeira, aínda que si se distinguen tres patróns diferenciados de interrelación de novos usos:

1. Dentro da área de extensión de Vigo que fica dentro dos límites do Plan Cominges, destacan o baixo nivel de nova ocupación residencial, o nulo asentamento de industria e unha ocupación dedicada a servizos públicos relativamente elevada con respecto á ocupación total.

2. Na zona estremeiras con este límite das parroquias de Coia e Bouzas e nas zonas máis próximas do Lagares, dáse un aumento da área industrial ocupada e unha presenza de servizos públicos maior ca na década anterior, así como un aumento do tamaño das pezas non residenciais.

3. Na restante área os novos usos van ser predominantemente residenciais, con excepción da zoan máis achegada ao porto de Canido.

Da análise conxunta dos usos novos e dos preexistentes, destaca o emprazamento da industria de Citröen no tramo central do Lagares sobre terreos agrícolas, seguindo o patrón de localización empregado para Pereiró e Balaídos. Irase consolidando así un núcleo de pezas de grandes dimensións de usos diversos que transforman radicalmente as formas de ocupación tradicional. Esta nova industria tamén provoca a intervención e transformación do medio, xa que se perde unha variante do curso fluvial do Lagares que percorría a zona e canalízase un regueiro que desembocaba no río logo de atravesar as parcelas ocupadas pola nova fábrica.

Patrón de uso residencial

A presenza de nova ocupación residencial é común en todas as áreas nas que xa existía previamente, mais tamén comezan a proliferar algunhas novas vivendas ailladas que van ocupando terreos de labradío na zonna central do Lagares e na marxe litoral de Samil.

A densidade de nova ocupación varía entre zonas: a residencia é escasa na área do interior planificado, é maior na primeira franxa periférica a oeste e a sur e, finalmente, volve descender nas parroquias da segunda periferia.

Nas agrupacións de vivenda social é onde maior ruptura se produce co patrón preexistente e co propio entorno, ao consistiren en elementos ailados e sen relación formal aparente. Outro patrón de relación co existente sería o que se detecta no entorno das Travesas, onde a nova ocupación se organiza mediante filamentos a partir da infraestrutura viaria. Finalmente, na restante área resulta imposible definir un patrón común de relación co preexistente, aínda que da análise individual dos microasentamentos percíbese unha tendencia da nova ocupación a localizarse ben nos seus bordes ou ben no interior, o que indica que continúa manténdose unha relación de proximidade.

Usos industriais

A finais dos anos 1950 a estrutura industrial caracterizábase pola cativez das empresas, cunha media de obreiros que non chegaba ás 25 persoas (Souto, 1990), de aí que a meirande parte das instalacións consistisen en pequenos centros industrias.

Entre os de nova planta destaca, polo seu tamaño, a industria automobilístca, que se implanta sen relación coa industria preexistente. Por súa vez, na franxa litoral producese un aumento de novas industriais, especialmente das vinculadas coa conserva e co secto naval. É preciso puntualizar que multitude de naves electromecánicas, químicas ou frigoríficas que se emprazan nos recheos non son clasificadas como uso industrial senón como servizo público, xa que se ubican en terreos propiedade da Autoridade Portuaria.

Usos de servizos públicos

Na liña do comentado anteriormente, predominan os novos servizos públicos vencellados aos usos portuarios, mais todo o que aparece cllasificado así pertence, como vimos de explicar, ao uso industrial. Nun segundo nivel destacan os equipamentos educativos e relixiosos, cuxo patrón de distribución é o seguinte:

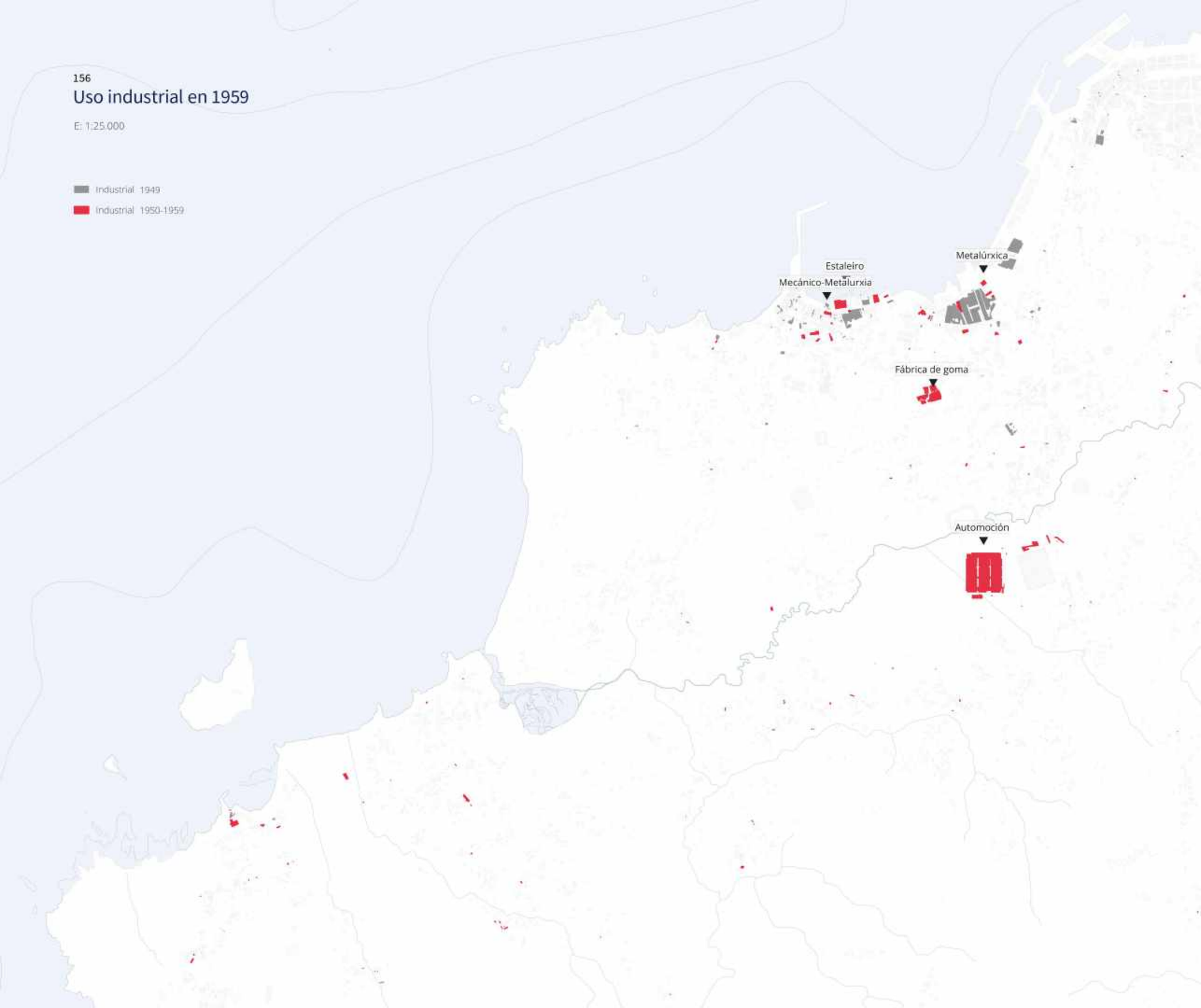
- na área interior ao Plan Cominges créanse equipamentos educativos e dúas novas igrexas.

- na primeira franxa periférica constrúense varios novos centros educativos, un novo cemiterio que debía dar servizo a unha poboación crecente e mais un auditorio no parque de Castrelos, que vén complementar o equipamento museísticos do Pazo de Quiñones.

- na segunda periferia os novos equipamentos son fundamentalmente relixiosos e consisten na ampliación dos cemiterios, na nova construción anexa á igrexa e na construción dunha nova capela en Coruxo.

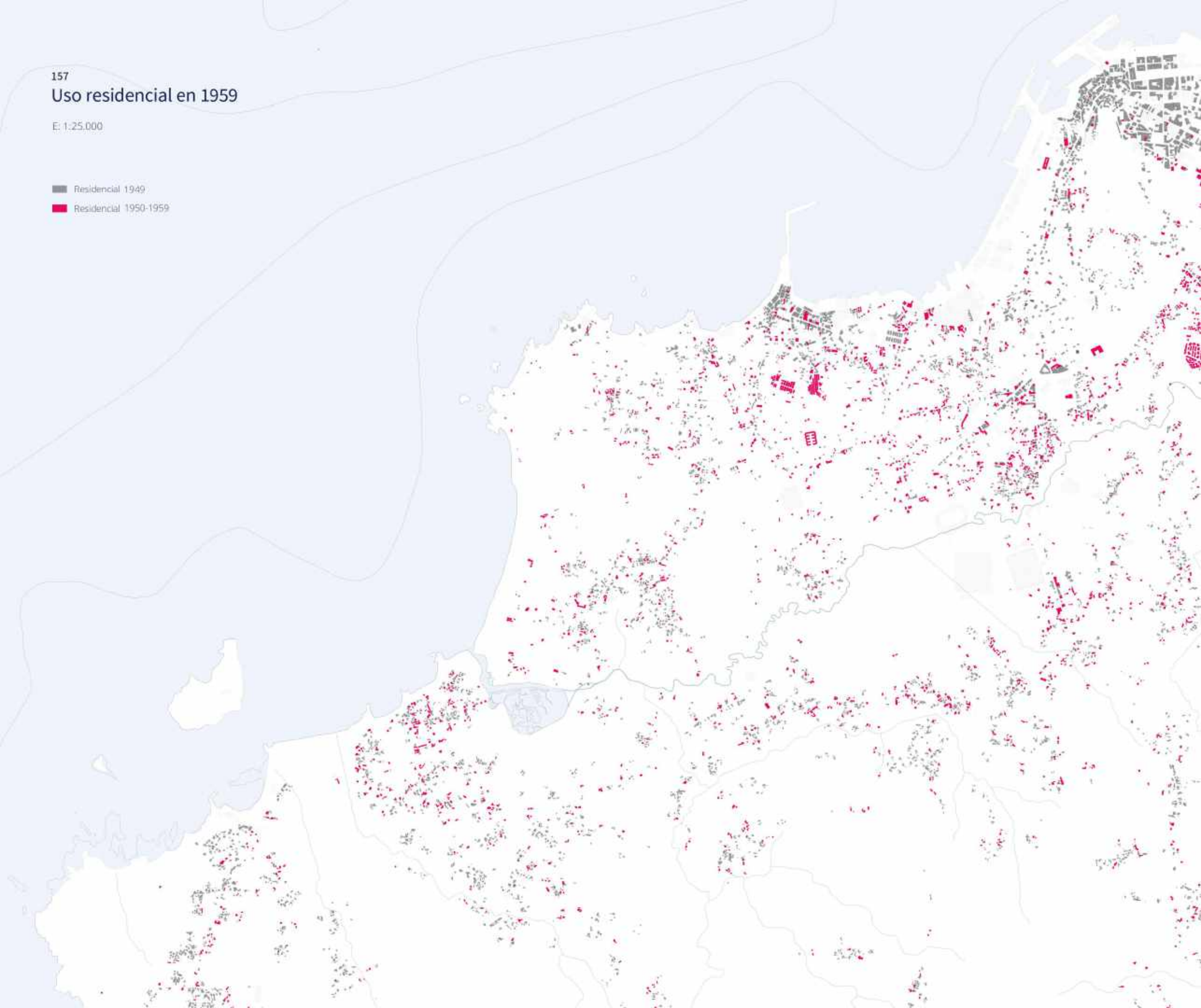
Uso industrial en 1959

E: 1:25.000



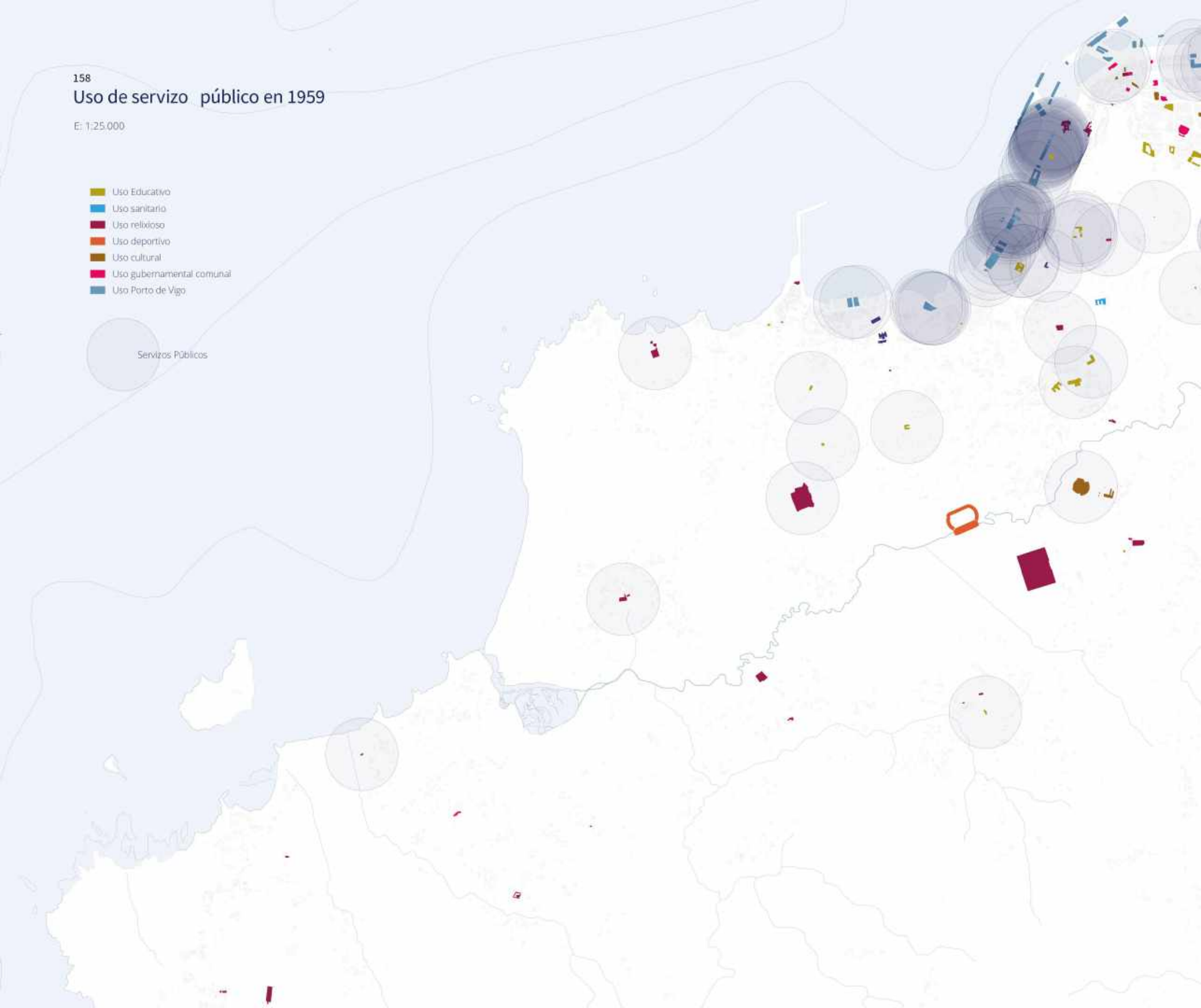
Uso residencial en 1959

E: 1:25.000



Uso de servizo público en 1959

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura

Vía litoral Alcabre-Coruxo

Ao longo da nova infraestrutura litoral entre Alcabre e Samil distínguense dúas situacións diferenciadas que gardan relación coas distintas formas dos asentamentos tradicionais. Na zona norte do Lagares a nova ocupación asociada á nova infraestrutura é escasa, mais existe unha forte relación e aliñamento entre o vial, a parcela e a edificación; porén, na parroquia de Coruxo a alta densidade de vivendas preexistente na zona litoral sumada á forte pendente na liña de costa, vai axudar a que a ocupación siga estando estreitamente relacionada coa trama preexistente.

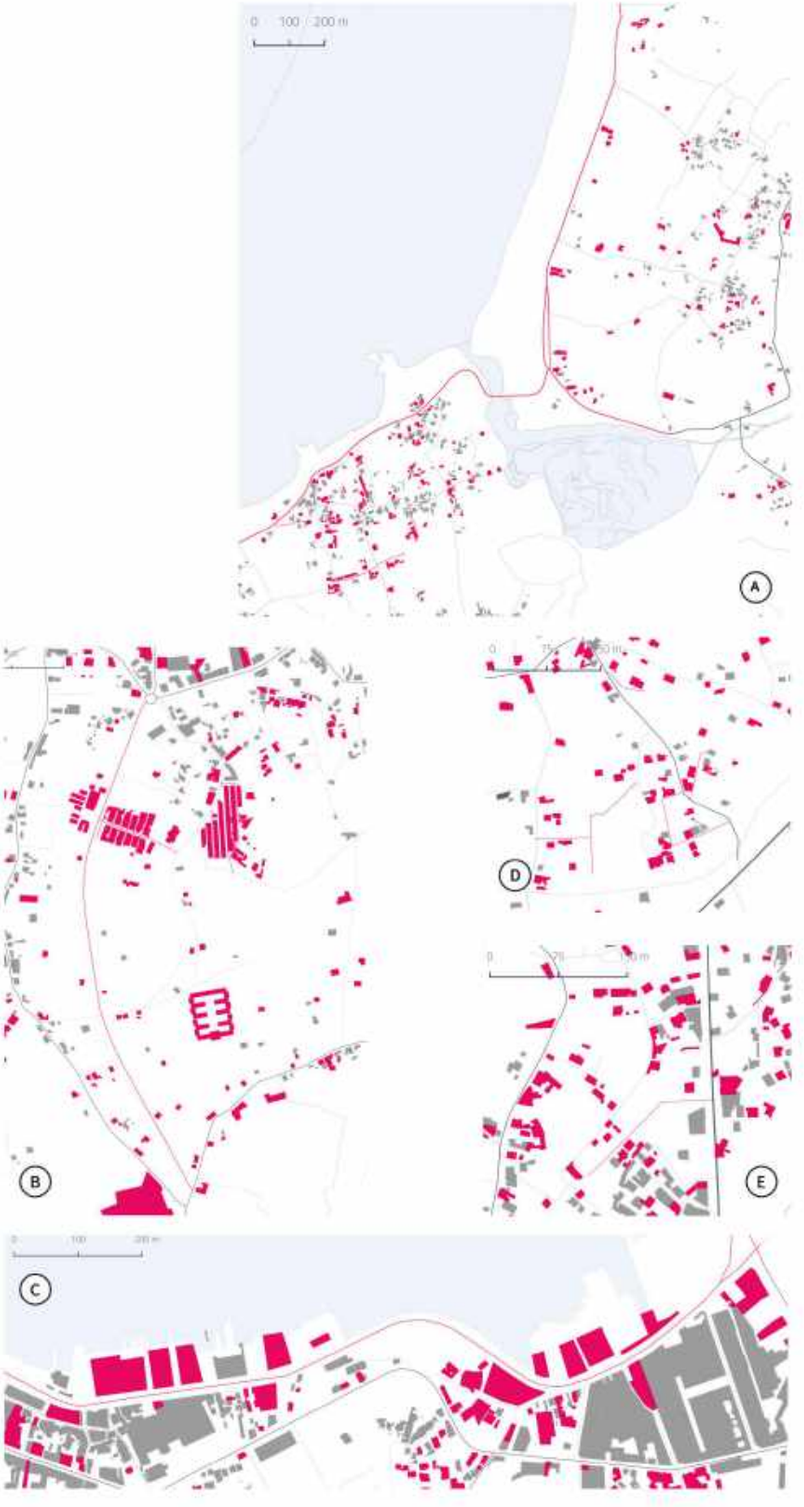
Na zona norte do Lagares, ao seu paso polo sistema dunar de Samil, a nova infraestrutura só polariza a ocupación na área máis a sur, na parroquia de Navia, mais non na zona de Alcabre. Esta diferenza garda relación coas pendentes máis suaves a sur e cunha duna maior na zona norte, que condicionaran xa na década anterior que o trazado do ramal do tranvía ao areal se fixese pola banda sur, reforzando este enclave como nodo.

A conexión Bouzas-Porto de Vigo

Ao facerse este enlace litoral sobre terreos gañados ao mar, a produción da infraestrutura e das parcelas, a urbanización e a edificación realízanse simultaneamente. O trazado da infraestrutura vai asumir o anterior límite costeiro, e por tanto na parte sur da infraestrutura detéctase unha inflexión da ocupación ao longo do tempo sobre esta liña. Porén, as novas ocupacións na banda norte resultan nunha trama cunha retícula máis estable.

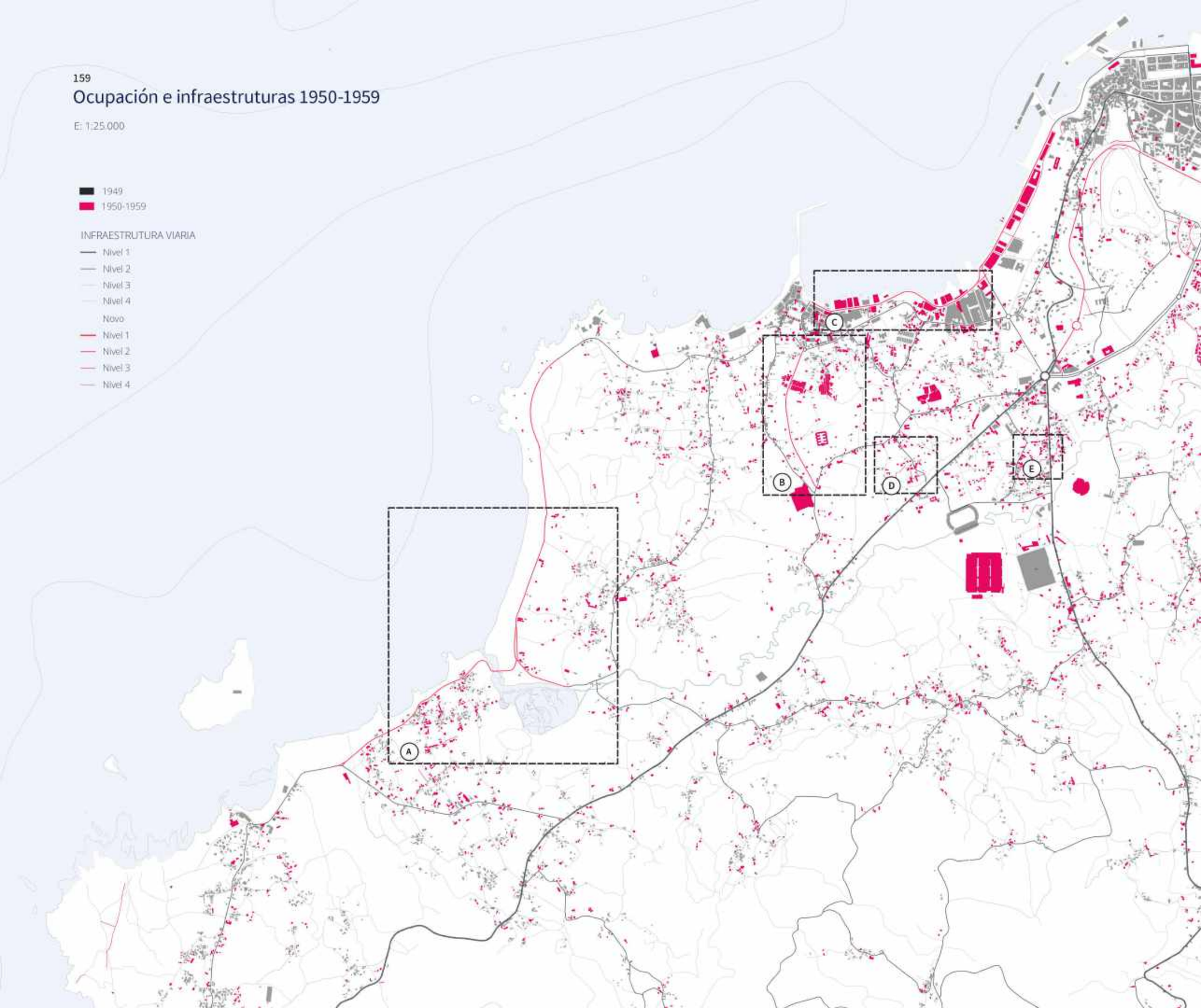
No novo enlace entre Bouzas e Coia aínda non se percibe unha polarización sobre a ocupación, mais destaca a posición aillada e en paquete da nova vivenda social. Esta presenta unha trama reticular e relaciónase de forma perpendicular co vial a través do seu eixo principal. O segundo grupo de vivenda social organízase en ringleiras mediante unha trama de pequenos filamentos a partir do trazado preexistente. Estes dous elementos teñen en común coa vivenda social da década anterior o xurdiren como elementos aillados cunha subtrama relacionada mediante un número limitado de accesos co vial principal. Un caso distinto é o terceiro elemento de vivenda social, que ten unha composición pechada sobre si mesma con accesos puntuais e rúas interiores. O emprazamento aillado do elemento reforza esta introversión da forma.

O forte aumento da ocupación na parroquia de Coia vai traer consigo a aparición de pequenos capilares que se ramifican a partir da rede viaria existente e que operan como difusores da edificación. Por veces manteñen as trazas do parcelario preexistente, por veces procuran unha maior linealidade do trazado.



Ocupación e infraestruturas 1950-1959

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura segundo o seu nivel na xerarquía

Neste punto abórdase a caracterización do patrón viario- parcela- ocupación segundo o nivel da xerarquía viaria. Ademais é posible obter unha lectura xeral da dinámica de ocupación, entre os que destacan os seguintes aspectos:

1. Nas parroquias da periferia aumenta a ocupación ao longo das vías de maior nivel, que revela a tendencia da estrada como locus preferencial fronte ao modelo de agregación tradicional.

2. O impacto desta tendencia é diferente segundo a estrutura interna dos seus asentamentos. Así, por exemplo, en Matamá que conta cunha estrutura de asentamentos lineal que vén definida polo marco natural, a polarización lineal sobre a estrada principal é moi marcada. Mentres que en Coruxo, cuxo asentamento tradicional ten unha base máis policéntrica, difusa e reticular, as vías que vertebran esta trama interna van ser o soporte da nova ocupación. Por tanto, cada parroquia ten trazas diferenciadas pola súa trama previa e a súa posición reelativa no conxunto.

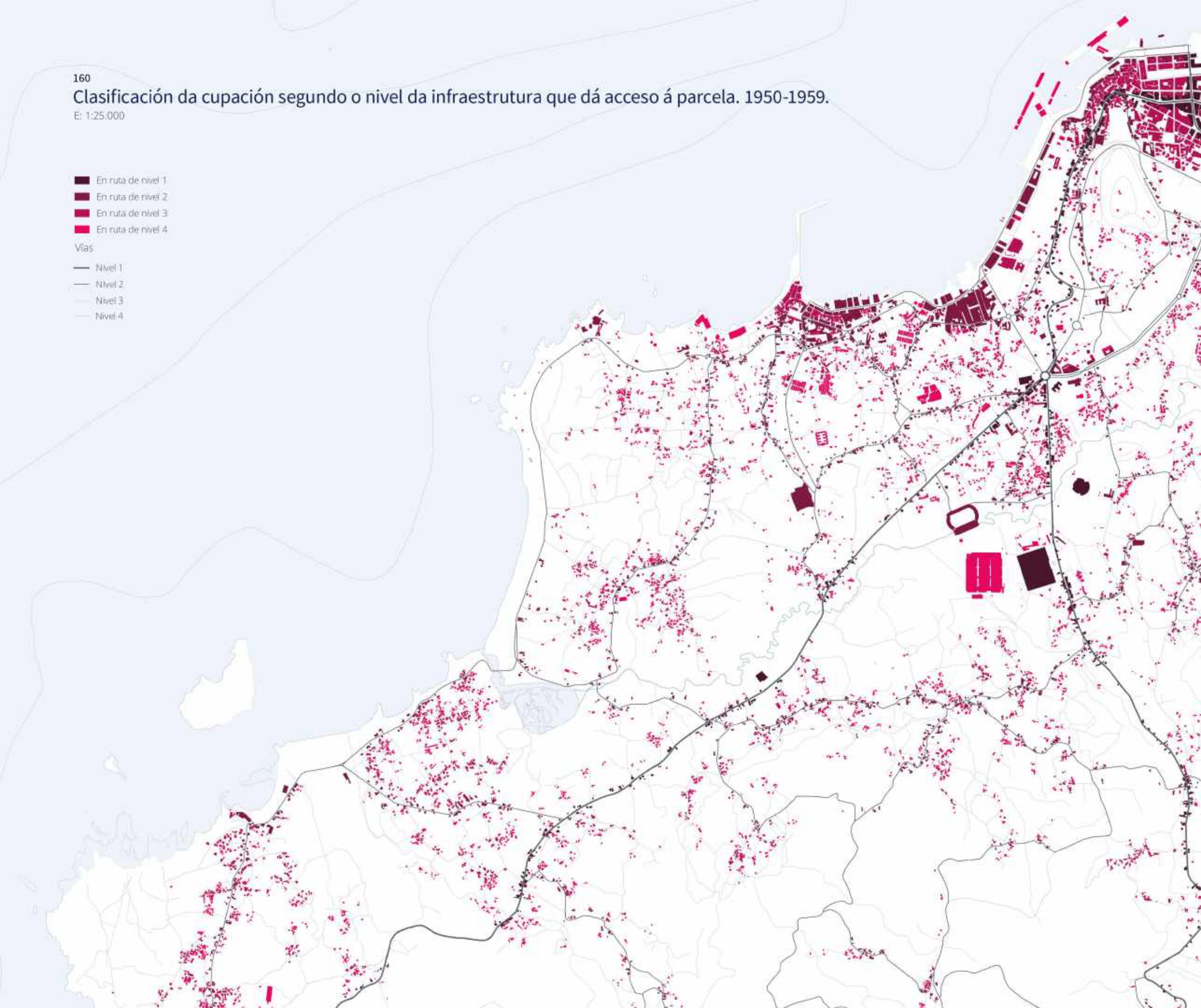
3. A difusión da ocupación a través das vías máis capilares segue mantendo unha dinámica de certa agregación respecto de asentamentos previos, que reflicte a continuidade da lóxica de non construción nos solos de uso agrícolas.

4. A excepción ao anterior comeza a producirse de forma cada vez máis intensa nas zonas de suburbanización de Coia e Bouzas-Alcabre, onde comezan a proliferar edificacións de tipoloxía suburbana de baixa e media densidade.

160

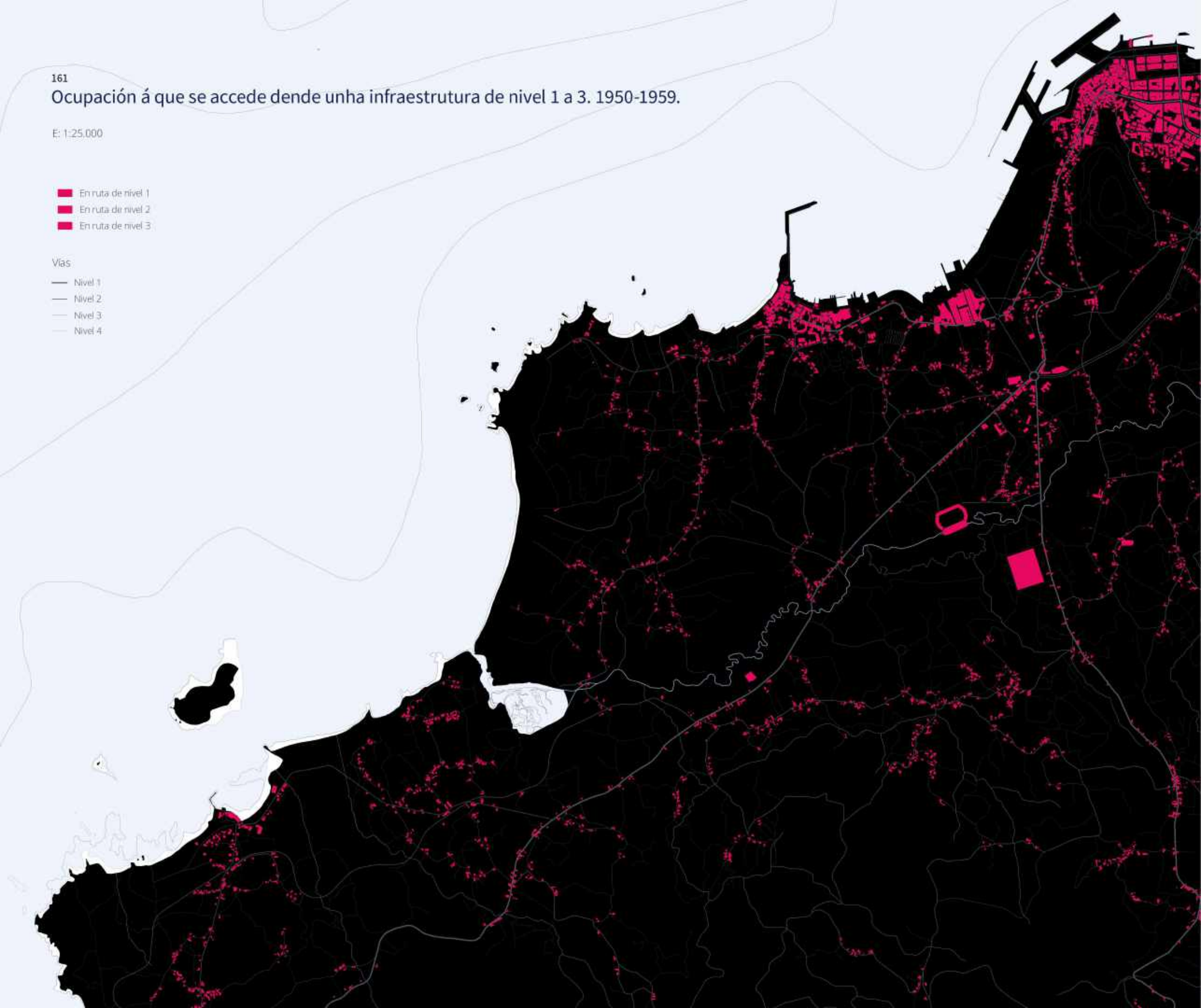
Clasificación da cupación segundo o nivel da infraestrutura que dá acceso á parcela. 1950-1959.

E: 1:25.000



Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1 a 3. 1950-1959.

E: 1:25.000



162

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1950-1959.

E: 1:25.000



Infraestrutura de nivel 1

Ao longo da estrada que comunica o centro de Vigo co nó das Travesas(B) vaise consolidando unha mudanza na tipoloxía de vivenda. Progresivamente, as novas construccións pasan de ser chalets unifamiliares aillados a irse consolidando vivenda multifamiliar de 3-4 andares, que nalgúns casos chegan ás 7 alturas.

No nó das Travesas vanse colmatando paulatinamente, e só nalgúns tramos é posible atopar edificación agregada mediante filamentos en torno ás vías principais. Mais este proceso non ten unha dirección centro-periferia continua, senón que sucede en distintos puntos do trazado. Estes adoitan coincidir cos lugares onde xa existía algún pequeno asentamento. Nos puntos do trazado sen ocupación previa, esta é moito máis puntual. É por iso que non existe un patrón continuo e unidireccional de crecemento da ocupación a partir das vías, senón un desprazamento cara ás vías principais en relación coa ocupación preexistente.

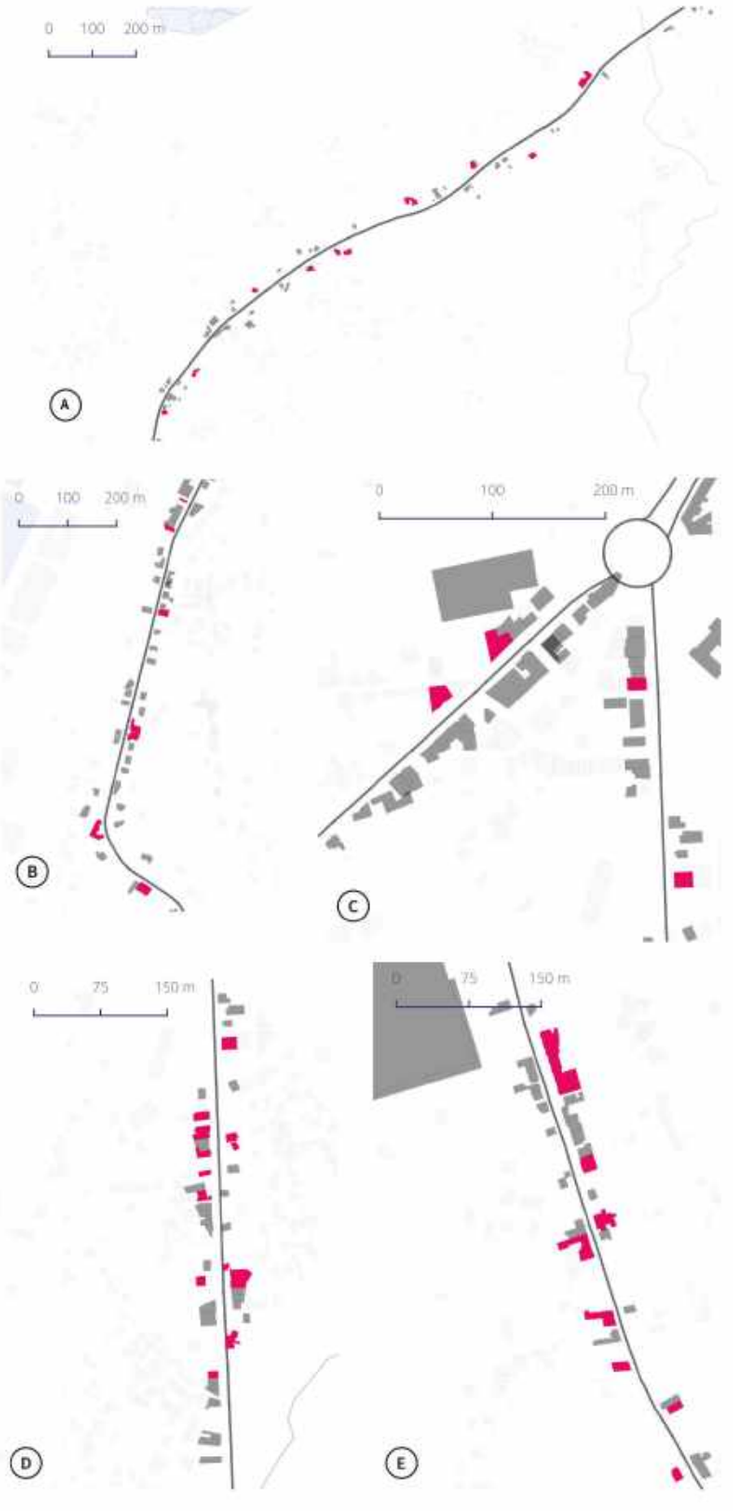
Cada un destes tramos ten tamén características específicas:

1. Os tramos iniciais da rúa Florida e Castrelos consolidan unha fachada máis continua mediante vivendas multifamiliares que acadan as 3-4 alturas. A ocupación non é simétrica aos dous lados da vía, senón que procura conformar varios bloques adaptados ao trazado radial do nó.

2. No seguinte tramo na Avenida de Castrelos, que coincide co asentamento de Cataboi, vólvese producir unha maior concentración da ocupación entorno á estrada, cunha tipoloxía semellante á anterior. Na marxe leste da infraestrutura retranquéanse nas novas vivendas a consecuencia da aprobación en 1952 da nova lexislación que obriga, por primeira vez, a gardar unha distancia mínima de edificación con respecto ao eixo da estrada de 15,50 metros (Coronado & Garmendia, 2008).

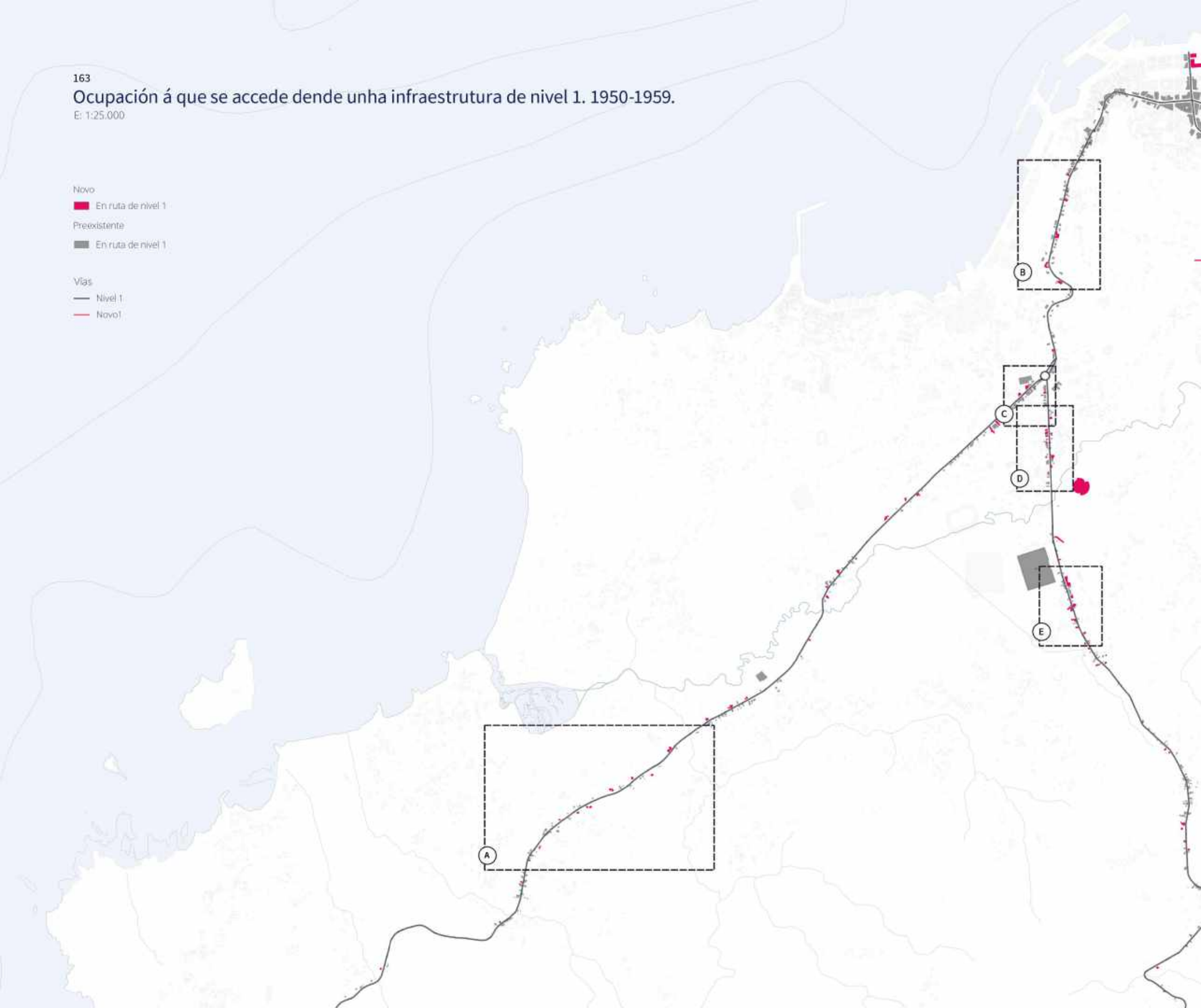
3. No tramo do entorno de Pereiró mantense a mesma dinámica que no anterior punto. Porén, a distancia só se respecta no tramo máis próximo ao cemiterio, mentres que no tramo máis a sur mantense unha distanacia entre a construción a ambos lados da estrada de 10 metros aproximadamente. Por tanto, obsérvase aínda un cumprimento desigual da nova normativa.

4. Na estrada a Baiona, no tramo que queda a sur do Lagares, a ocupación é moito máis dispersa do que nos anteriores casos. A tipoloxía de vivenda é aquí unifamiliar, conservando espazo baleiro na súa parte traseira ou nos laterais. Nos casos en que se ocupan parcelas contiguas no borde da estrada, estas non logran conformar filamentos continuos.



Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1. 1950-1959.

E: 1:25.000



Infraestrutura de nivel 2

Cómpre salientar a contraposición entre a ocupación ao longo dos viais tradicionais e a escasa urbanización no entorno do cinto Gran Vía-Rúa Coruña, construído na década anterior. Nesta última tamén destaca o feito de o eixo de crecemento da nova ocupación, mediante bloques ao longo da vía, se producir dende o nó das Travesas cara ao centro. Pola contra, o nó da Praza de España resérvase para a ocupación mediante vivendas unifamiliares ailladas en parcelas, ordenadas mediante unha estrutura viaria radial e concéntrica.

Do mesmo xeito, a cara sur da Gran Vía, que fica fóra do Plan Cominges, vai ser progresivamente ocupada con vivendas unifamiliares. Tanto as primeiras como estoutras destacan por unha tipoloxía pensada para as clases máis acomodadas. Por último, o tramo do cinto que vai dende o nó de Travesas até o nó da Praza Eugenio Fadrique, por tanto cara á zona industrial, vai ficar sen ningunha nova ocupación.

O patrón oposto atopámolo na estrutura viairia tradicional, que se vai densificar fortemente e de forma practicamente homoxénea. As excepcións son poucas: os viais que conectan os centros parroquiais co monte e algún que outro tramo concreto, como a subida a Castrelos que conecta a igrexa de Freixeiro e o pazo da Pastora co pazo e museo Quiñones de León.

As novas infraestruturas teñen loxicamente unha menor ocupación, a excepción da vía litoral Bouzas-Porto de Vigo. Os patróns de relación entre a parcela, a vía e a edificación van variar segundo a posición que ocupan cada unha delas. Así, nas vías preexistentes destaca a forte ocupación na zona de Coia a través da ruta que vai dende un enlace próximo ao nó das Travesas até o emprazamento do novo cemiterio, onde van rematar as dúas vías provenientes de Bouzas. Este tramo tivera anteriormente un peso importante na rede viaria, xa que fora a estrada primitiva cara a Baiona antes de se facer o trazado recto pola Florida, mais os usos agrícolas de toda esta área fixeran con que a ocupación fose baixa. O aumento importante de nova ocupación en toda esta área é por iso unha mostra da transformación da organización e usos tradicionais cara aos novos usos industriais. Esta transformación tamén afecta ás novas tipoloxías de vivenda nesta zona.

Por unha banda, nesta zona de Coia irrompe a vivenda unifamiliar emprazada de forma aillada na parcela, cunha tipoloxía con trazos máis propios dos novos chalets das zonas de rendas altas que da vivenda tradicional típica da zona. Por outra banda, comezan a aparecer edificios de vivenda multifamiliar de até cinco alturas ubicados por veces en medianeira, por veces aillados, reutilizando o patrón de relación parcela-edificio-vía de baixa densidade.

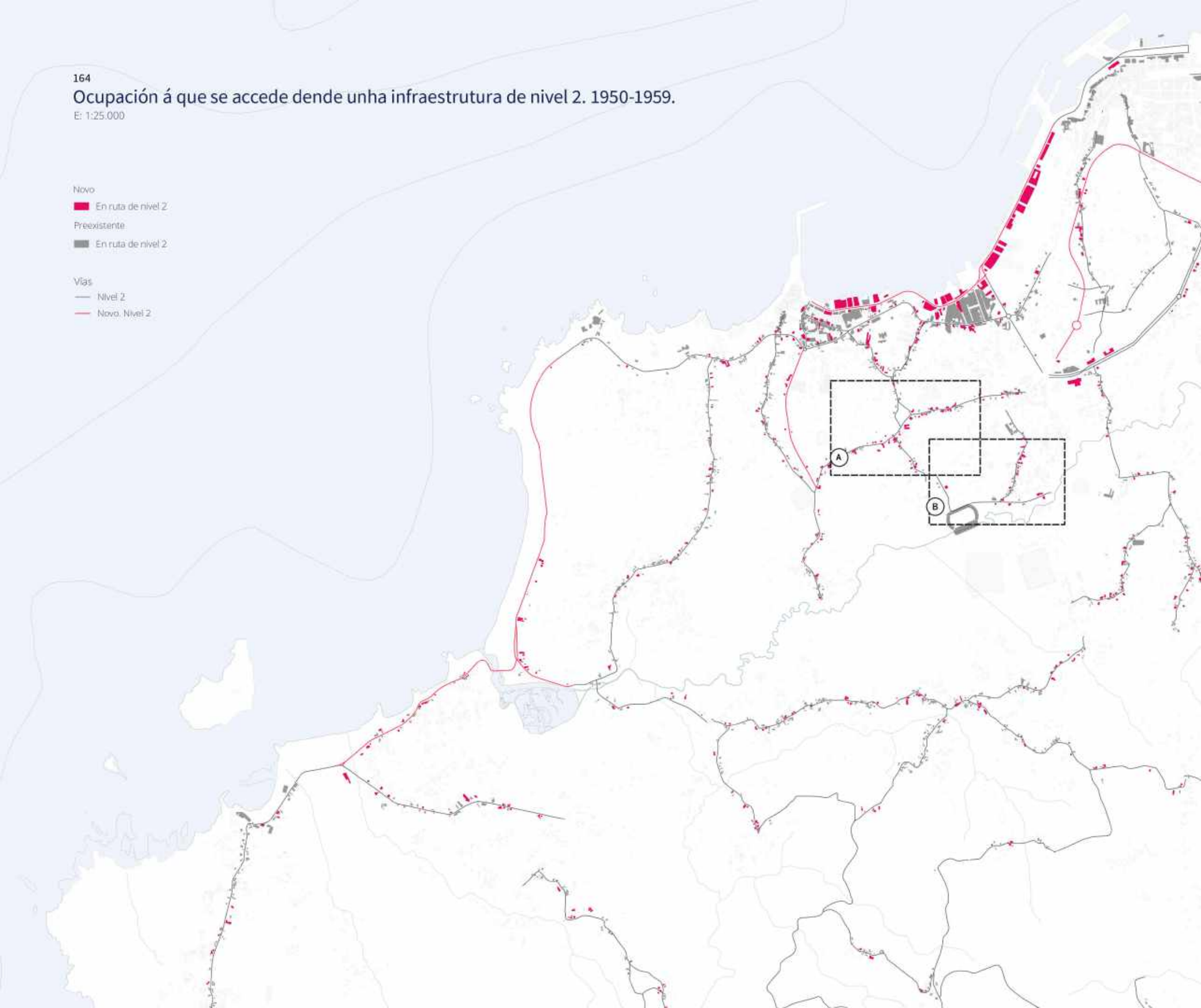
Nas vías que enlazan co estadio de Balaídos conslídase un crecemento mediante vivenda multifamiliar de 3-5 alturas en medianeira, cuxa paisaxe urbana arremeda a das rúas Balaídos e Florida próximas ao nó das Travesas. Isto vai consolidando a idea dun continuo entre as 4 vías que bordean esta zona.



164

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 2. 1950-1959.

E: 1:25.000



Infraerstrutura nivel 3

O grao de nova ocupación nas tramas de carácter urbano é baixo e concéntrase no novo ensanche entre Urzáiz e a Gran Vía. Con todo, o número de edificacións é pequeno. Por outro lodo, a densidade de ocupación das tramas urbanas do entorno dos nós de Travesas e Praza de España é menor cá das tramas preexistentes periféricas. A única zona con certa densidade é a área de novo ensanche entre Urzáiz e a Gran Vía, e aínda así o número de edificacións é pequeno.

Para alén da ocupación ao longo das vías que unen o centro urbano coa periferia a distintas cotas, a zona a oeste do centro histórico segue sen configurar novas tramas. Isto vai marcar unha forte linealidade neste eixo, pero con carencias nas conexións transversais mar-monte. E en canto ás zonas periféricas, o grao de nova ocupación é menor có que se dá nas infraestruturas de nivel superior.

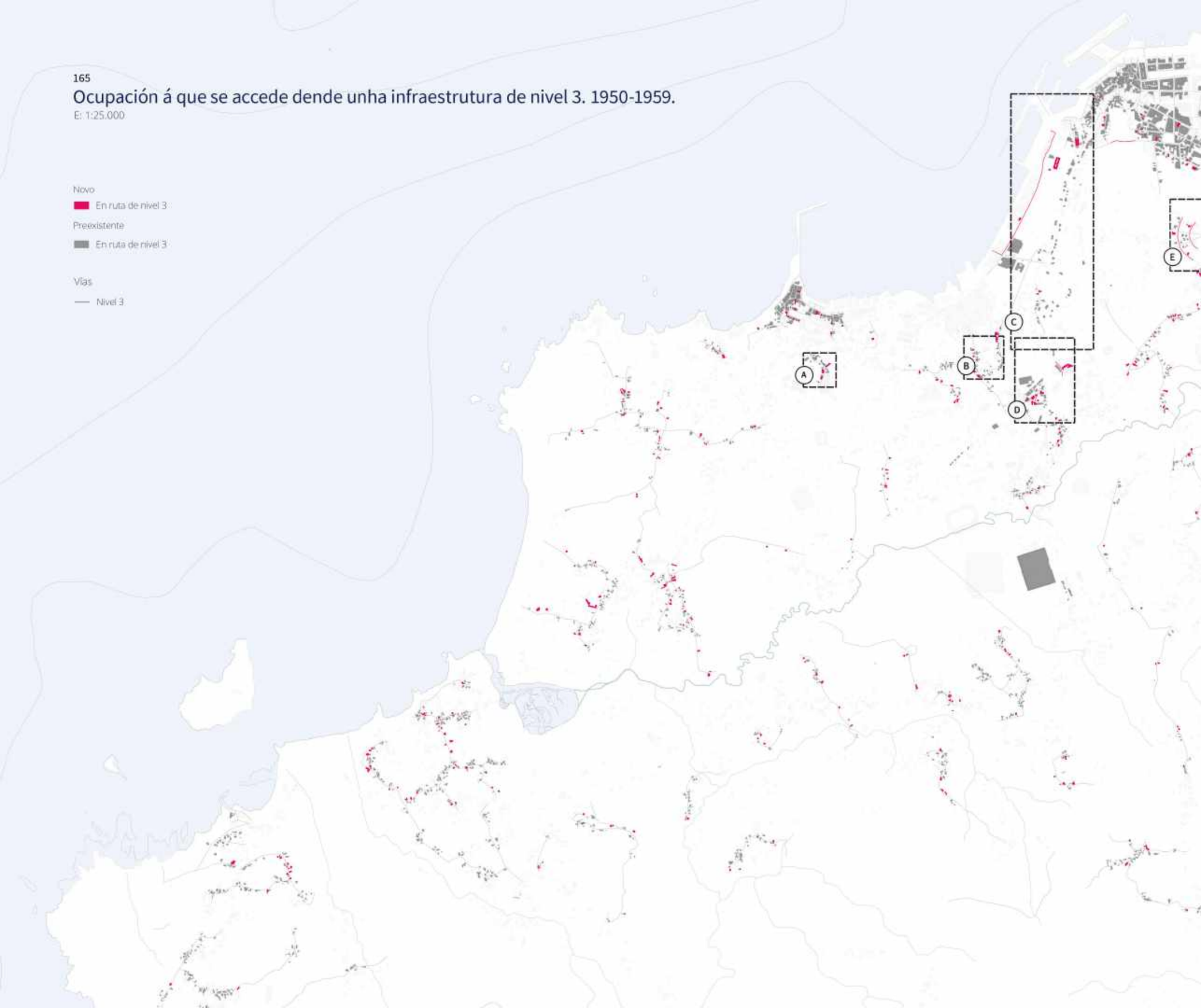
Neste nivel tamén se comproba a progresiva transformación da vivenda a consecuencia da transformación dos modos de vida, do que vai resultando unha maior variede de tipoloxías de vivenda nesta área. Así, na zona de Coia, en Bouzas, nos lugares de Cataboi, A Espedrigada, Esturáns ou o Resío comezan a construírse nesta década vivendas multifamiliares en medianeira que podían acadar as 4 alturas nas vías de terceiro nivel. Por tanto, xa non só se dá este tipo de ocupación sobre as vías principais, senón que nas áreas máis próximas ás zonas de desenvolvemento industrial as vías parroquiais secundarias van servir para este crecemento urbano.

Porén, o patrón xeral segue a ser a urbanización mediante vivenda unifamiliar que, como sucedía nun nivel superior, vai ir progresivamente cambiando a súa tipoloxía e o seu patrón de relación coas vías e coa parcela en que a edificación procura nela unha posición central ou a proximidade ás vías, cuxa fachada discorre en paralelo a estas. As mostras que se conservan na actualidade foron en boa parte modificadas pola transformación da súa volumetría ou da súa materialidade.



Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 3. 1950-1959.

E: 1:25.000



Infraestrutura nivel 4

Destaca a presenza de grandes elementos ligados a esta rede capilar: edificacións industriais e conxuntos de vivenda social. Respecto ás primeiras chama a atención a falta de acceso directo dende as principais rutas a Citröen. Accedíase, por contra, por un camiño lateral desde o cemiterio de Pereiró e por unha pequena ponte no Lagares que daba ao Estadio de Balaídos. A falta de coherencia entre o fluxo de mobilidade e a súa posición na rede viaria dan a ver que a infraestrutura non foi un dos elementos que condicionou o seu emprazamento, senón a procura de terreos desocupados e de baixo custo.

A fábrica de gomas Reyman tamén se instalou en Coia sobre unha das máis extensas áreas de terreos agrícolas. A rede viaria bordea a fábrica pero non toca a parcela, que fica rodeada por outras menores nas que se van construíndo vivendas unifamiliares. O acceso á fábrica faise a través dun pequeno camiño que a conecta coa antiga estrada a Baiona. Reprodúcense así os patróns de relación entre a vivenda-espazo agrícola, e a vivenda-industria.

Por súa vez, as vivendas sociais comparten o feito de o acceso se facer a través dunha serie de viais en fondo de saco que conectados a través dunha serie de accesos á infraestrutura de nivel superior. Tanto nas de disposición lineal, reticular ou pechada, as vías que distribúen o tránsito interno funcionan como un espazo de transición entre a vía pública e a vivenda.

No resto da área nótase a difusión xeneralizada de novas construcións, maiormente vivendas unifamiliares, a través dos capilares viarios, con diferentes dinámicas entre parroquias. En Oia, Matamá, Comesaña e Castrelos a ocupación de nivel 4 sitúase nun entorno próximo ás vías de nivel 2, o que lle imprime unha direccionalidade á mancha de ocupación máis capilar, mentres que en Coruxo, Navia e Alcabre a ocupación de nivel 4 vencéllase ás vías de nivel 3 que vertebran internamente a parroquia, cun patrón máis reticular e radial.

Por último, en Coia e Bouzas apréciase unha presión de ocupación maior no nivel 4, de aí que adquira dous patróns novidosos. En primeiro lugar, un afastamento das vías de nivel 2 ou 3, maior penetración nas bolsas de terreo agrícola, ramificación da estrutura viaria e construción de novas vías de nivel 4 para o acceso ás zonas máis densamente ocupadas. Trátase, neste caso, de viais en fondo de saco ou en bucle que presentan un trazado máis rectilíneo na ladeira que dá á bacía do Lagares, e máis topográfico na que dá ao mar. En segundo lugar, a ocupación de parcelas frondosamente arboradas nos anos 40. Nas ortofotos compróbase que a ocupación destas zonas conlevaba nalgúns casos a deforestación a maiores do entorno da área construída.

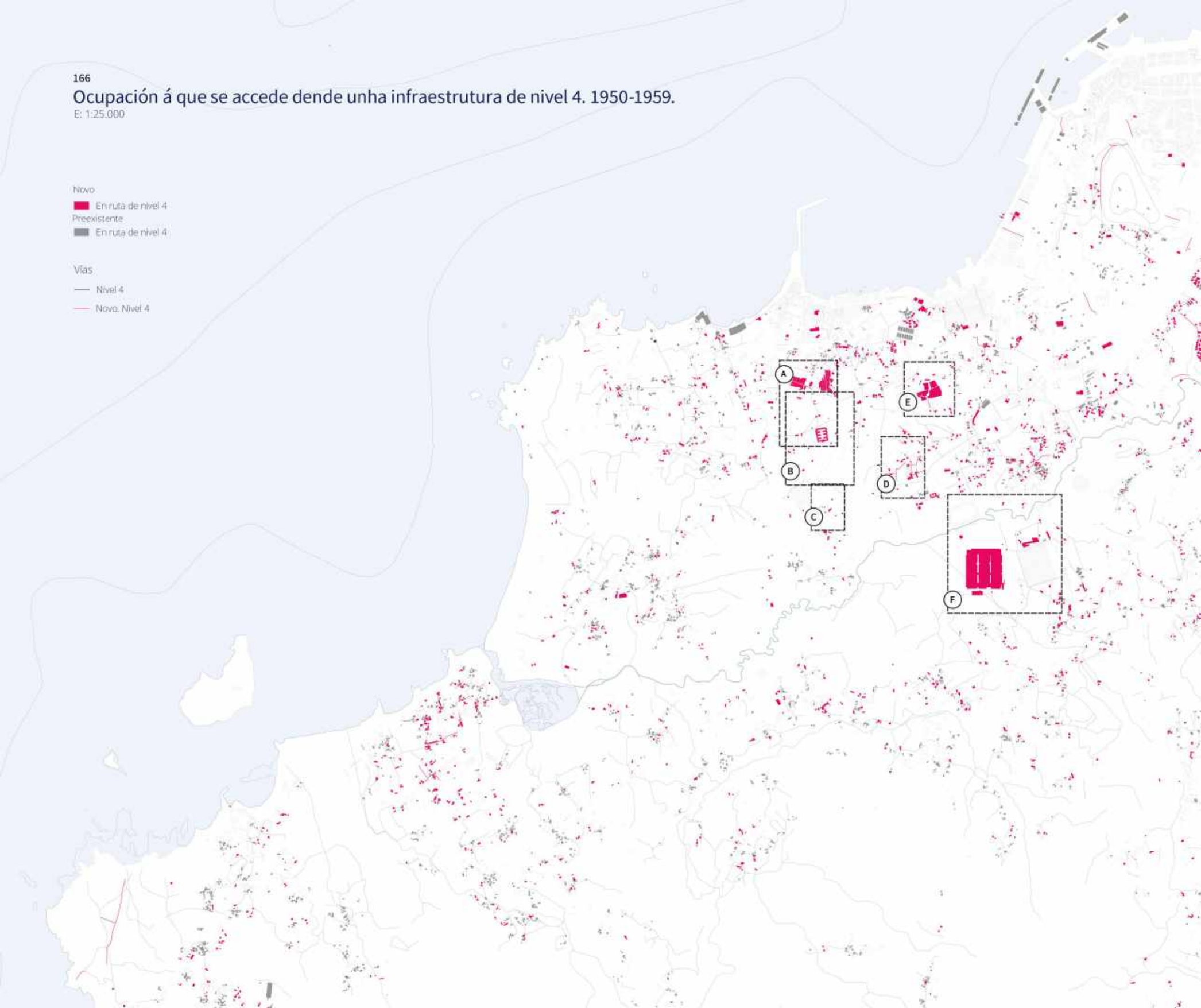
Por último, dentro da área planificada por Cominges constrúese nova vivenda unifamiliar onde xa había asentamentos previos, á marxe do establecido no plan. É o caso da Seara, con nova ocupación ao longo da rede de camiños preexistente que combina vivenda unifamiliar aillada na parcela con vivenda multifamiliar de tres alturas.



166

Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1950-1959.

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

Uso industrial

A nova ruta portuaria entre Bouzas e Vigo vai favorer a creación dun corredor litoral vinculado exclusivamente á actividade industrial. Se temos en conta as actividades industriais sobre terreos da autoridade portuaria, o número de novas naves e instalacións é importante, e prácticamente ocupan a totalidade do borde litoral. A previsible saturación desta franxa anticipa o futuro conflito sobre a continuidade dese corredor portuario cara ao oeste. Tendo en conta o carácter histórico de Bouzas, onde se compatibilizan usos residenciais e comerciais coa súa localización nun cabo de mar, xorden como un claro límite a un futuro crecemento.

Como se comentou anteriormente destaca a falta de relación entre os principais nodos de comunicación e as industrias de maior entidade. Se ben teñen nunha relación de proximidade coas rutas Vigo-Baiona e Vigo-Tui e mais co nó das Travesas, o seu emprazamento non resulta tanto da capacidade de nodalización destas infraestruturas como das características do solo.

Esta relación ente infraestruturas e industria si se observa na zona de Coruxo, onde a instalación de varias fábricas aproveita o cruce de rutas. A primeira emprázase no encontro da nova estrada litoral coa estrada cara ao interior; a segunda sitúase no cruzamento ente a infraestrutura viaria e a liña do tranvía, no mesmo punto onde a parada do tranvía colaborara a polarizar a ocupación.

Servizos públicos

A partir do nó das Travesas, e sobre os bordes do novo cinto viario, vanse dispoñer dous novos equipamentos educativos que se veñen sumar ao xa existente, e que lle van outorgar un papel de maior nodalidade a este enclave. Na outra punta do cinto, no nó da Praza de España, vaise construír o novo hospital da cidade, complementando funcionalmente este corredor. Do restante equipamento educativo destaca o ubicado no centro de Coia, xa que se sitúa no cruzamento de vías. A súa localización vai reforzar o tramo que vai dende a igrexa de Coia, atravesa o torreiro e chega até este punto como un eixo que articula os espazos comunitarios.

Os novos equipamentos relixiosos sitúanse en enclaves estratéxicos respecto das infraestruturas. O novo cemiterio de Bouzas localízase na confluencia das rutas Bouzas-Coia e da primitiva ruta a Baiona, que estrutura a parroquia de Coia e que dá continuidade coa parroquia de Comesaña. Racha así co patrón de localización tradicional no centro da parroquia e reforza a súa área de influencia, servindo a un espazo supraparroquial. Con todo, o cemiterio de Pereiró segue dominando unha conca de servizo maior. Ambos os dous cemiterios vanse situar no borde que limita as zonas cun recente desenvolvento industrial e as parroquias que continúan mantendo máis rasgos de organización e de formas de vida agraria.

O novo auditorio de Castrelos xorde asociado ao seu parque e ao pazo e museo Quiñones de León, cun acceso común dende a ruta de nivel 1 Vigo-Tui. No seu tramo dende o nó das Travesas até o cemiterio de Pereiró, suma un insituto, equipamentos culturais e de lecer e o cemiterio, máis o feito de ser un lugar de acceso ao estadio de fútbol. Todos estes equipamentos teñen un impacto no conxunto do Concello, de aí que este eixo se consolide como un dos principais corredores de acceso e vertebración de equipamentos municipais.

Uso residencial

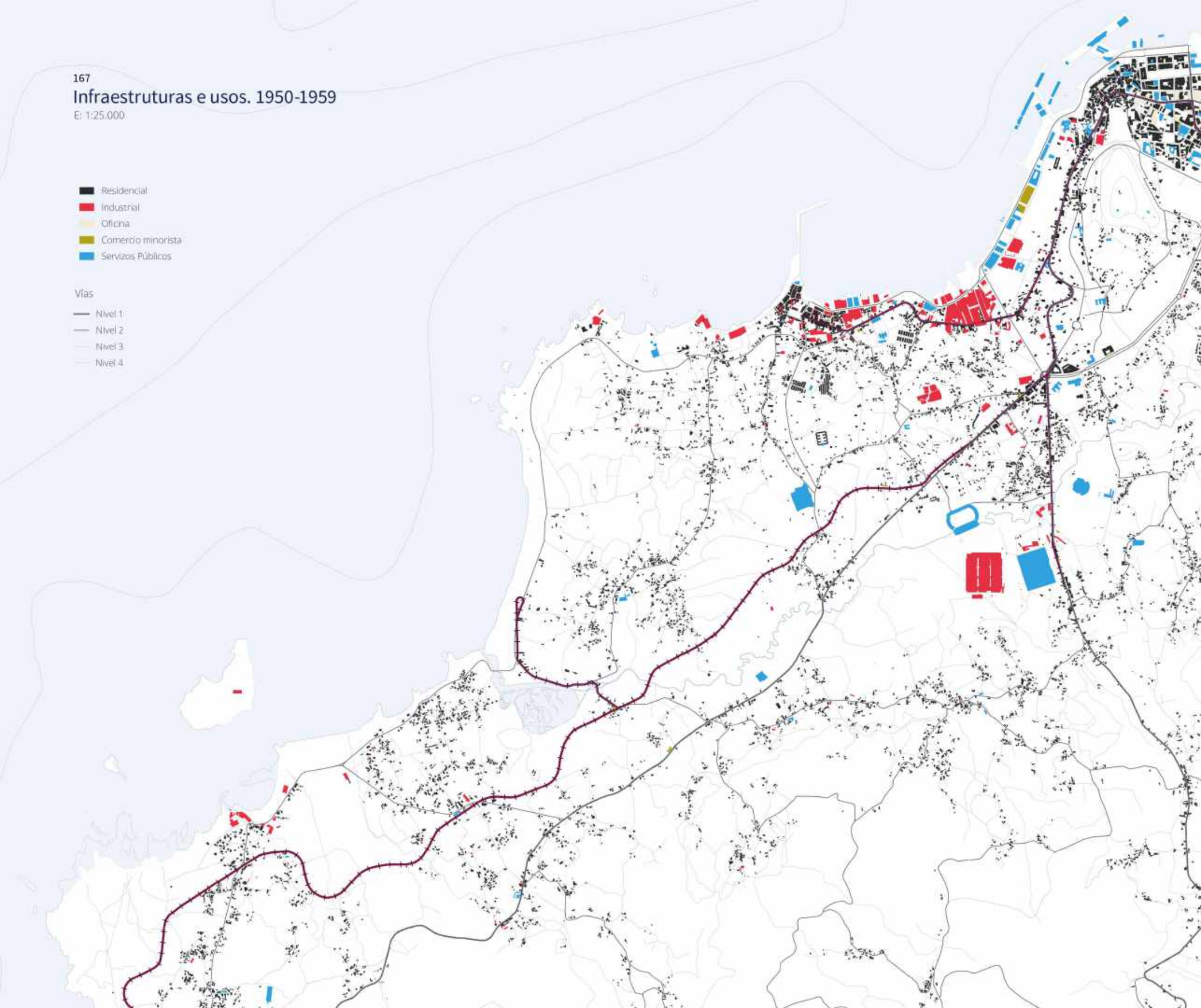
A ocupación litoral portuaria vai configurar unha pantalla continua que impide a relación entre a ocupación residencial e a liña costeira. Con excepción dos núcleos históricos de Vigo e Bouzas, o tramo litoral que estrema a norte coa ría vai quedar desligado dos usos residenciais. Así, a presión residencial na procura de enclaves costeiros vaise acelerar cara ao oeste da cidade. Se a isto lle sumamos a falta de desenvolvemento urbanístico da planificación do litoral de Samil, a presión residencial fica concentrada nas parroquias de Coruxo e Oia, sendo o primeiro o que ocupa unha posición máis central. Este, xunto con factores endóxenos pode ser un dos motivos polos que a ocupación residencial en Coruxo aumenta en maior grao que noutras parroquias, en teoría máis próximas aos núcleos de Bouzas e Vigo, como é o caso de Alcabre ou Navia.

En canto ao resto de ocupación, o patrón é o mesmo que para o conxunto da ocupación descrito anteriormente.

167

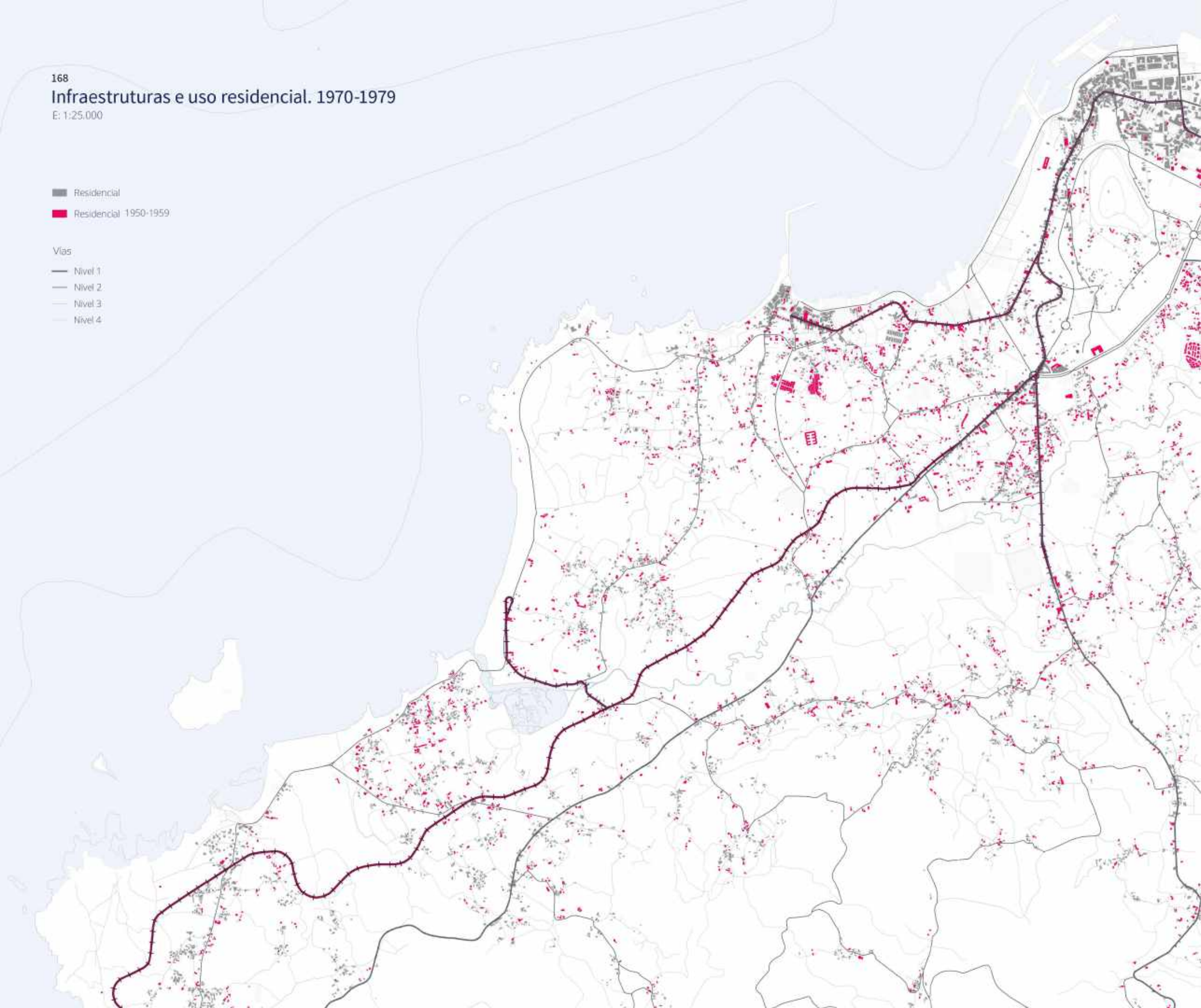
Infraestruturas e usos. 1950-1959

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 1970-1979

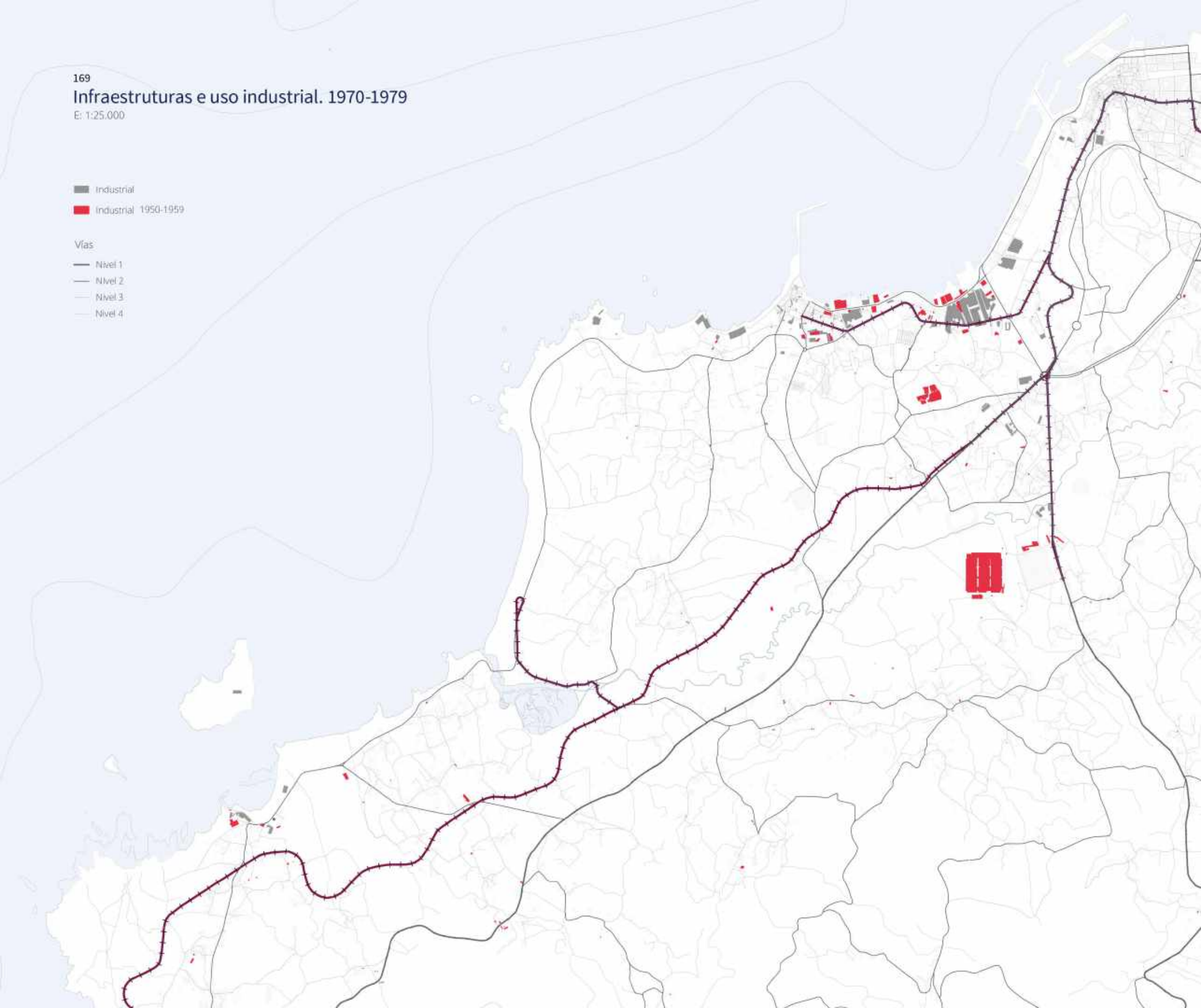
E: 1:25.000



169

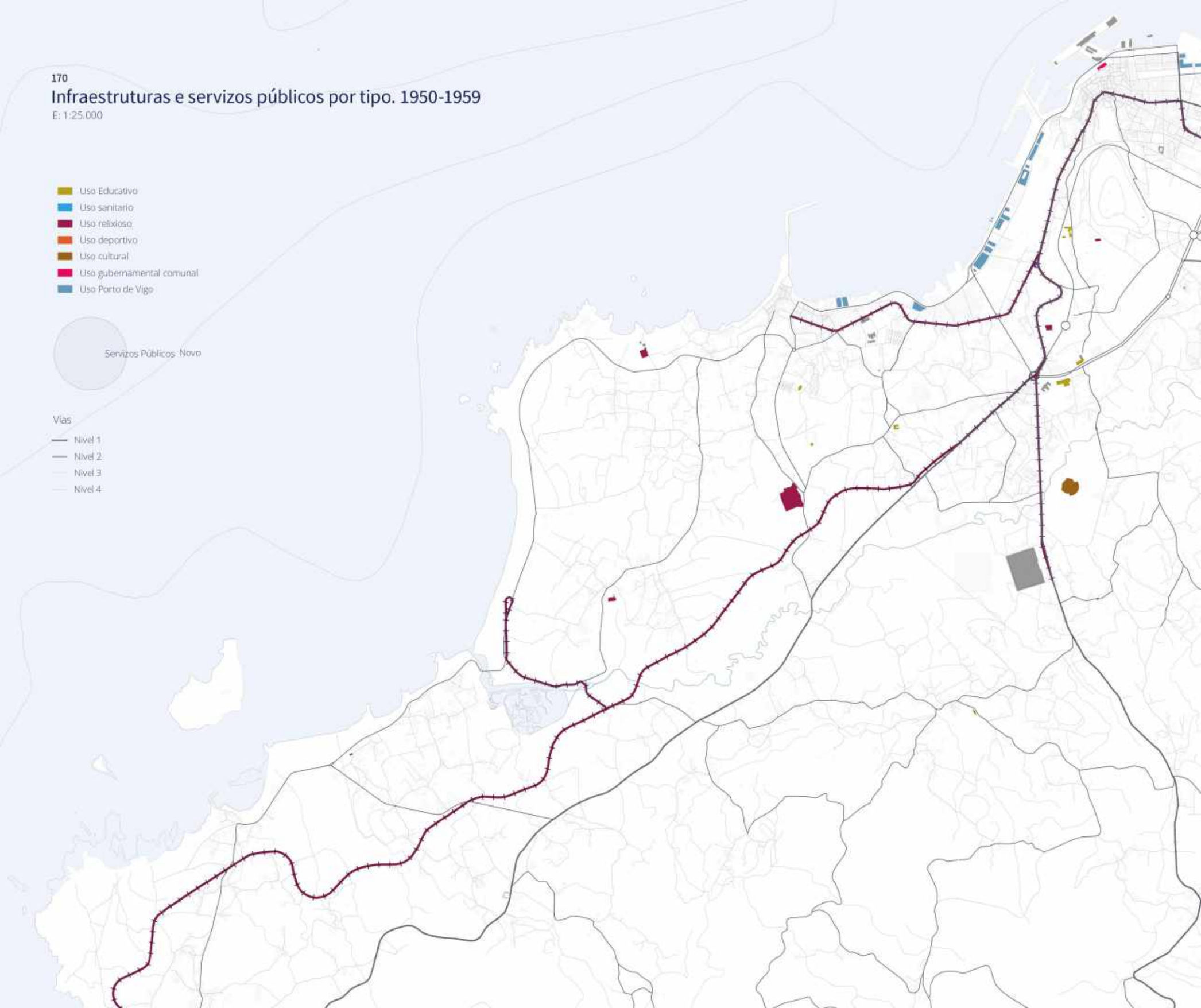
Infraestruturas e uso industrial. 1970-1979

E: 1:25.000



Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1950-1959

E: 1:25.000



4.4.

1960

1969

4.4.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

LIBERALIZACIÓN E DESARROLLISMO

Transformacións económicas

Plans e polos de desenvolvemento

PXOU: en proceso.

Lei de bases de Réxime local de 1945

Cambio nas políticas de vivenda.
Polígono de Coia.

A industria do turismo

4.4.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

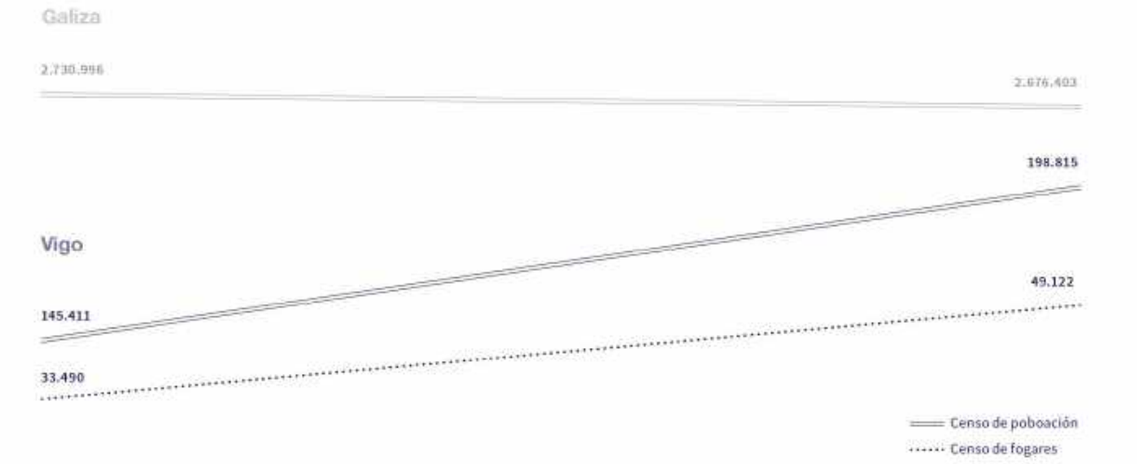
Infraestrururas

Uos

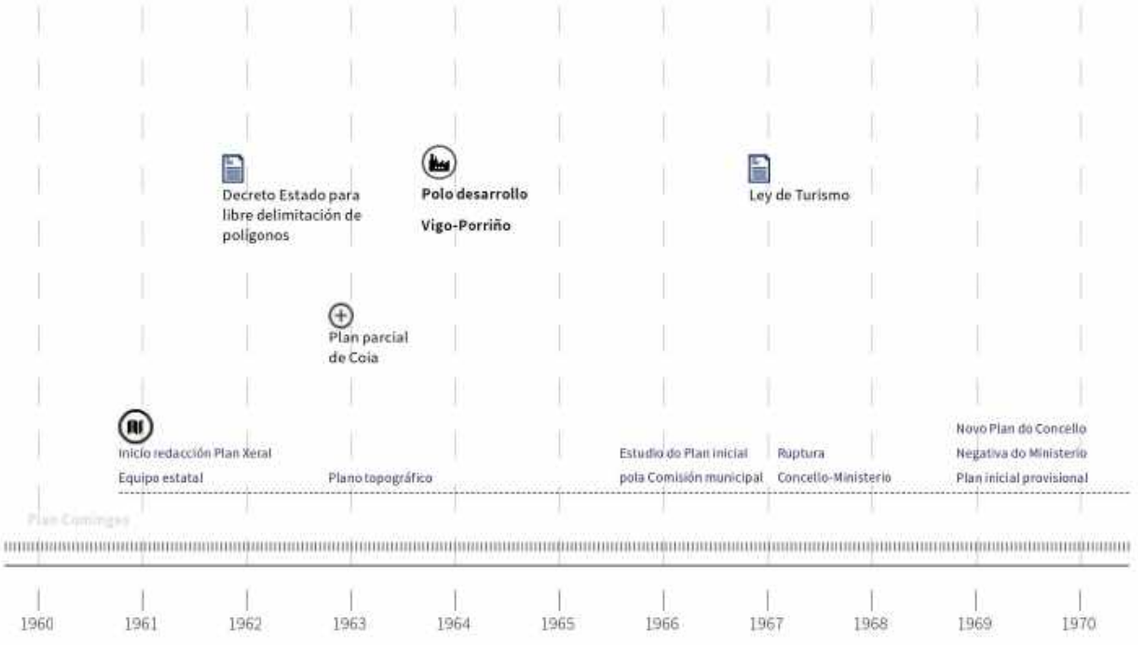
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



1960-1969

Liberalización e desarrollismo

Transformación económica. Apertura aos mercados internacionais.

A finais dos anos 50 prodúcese un cambio na dirección política do Réxime que afianza unha nova filosofía económica liberal e que culmina co Plan de Estabilización en 1959, pondo fin ao período de autarquía. Este xiro vai ser o preámbulo da eclosión do Desenvolvemento que se produce na década dos sesenta e que se caracteriza polo desenvolvemento industrial e de servizos en detrimento do sector agrícola. Favorecido pola coxuntura internacional no capitalismo occidental, iníciase un ciclo de forte crecemento económico que se vai soster ate 1974.

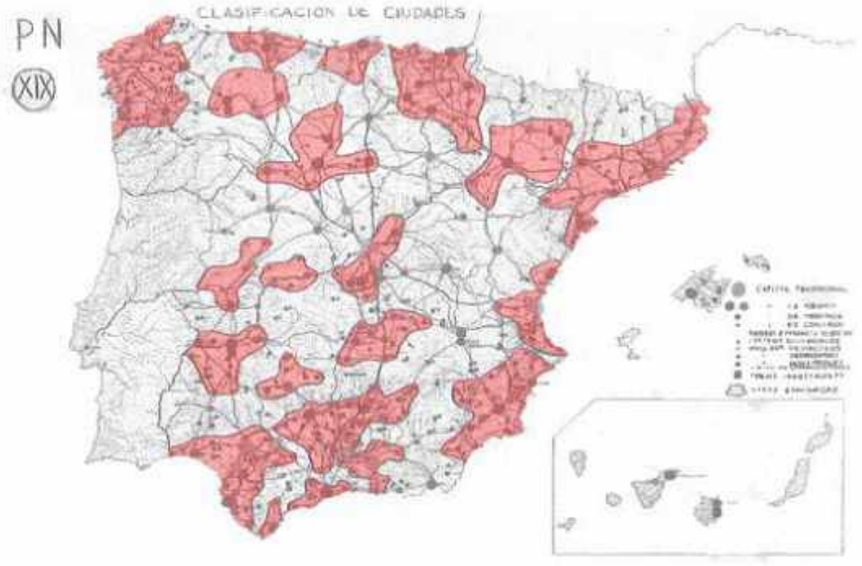
O debate entre o equilibrio rexional e a eficiencia do modelo capitalista

O cambio de rumbo das directrices políticas do Réxime tamén tivo unha forte incidencia no ámbito da planificación, especialmente sobre os mecanismos de equilibrio rexional que debían ordenar o proceso de crecemento. Durante os anos cincuenta a forte emigración vai inaugurar unha serie de debates sobre a necesidade dunha política de requilibrio territorial que frenase a sangría demográfica daquelas rexións máis deprimidas. Chegando incluso a constituírse nesa altura unhas serie de Planes Provinciales de Urbanismo co obxetivo de articular unha estrutura do estado, que direccionada dende o poder central puxese en marcha unha política de unificación e homoxeneización (Terán, 1978). Mais a mudanza do rumbo político vai traducirse en 1960 no relevo dentro do Ministerio de vivenda, que pasa a ser ocupado por José María Martínez y Sánchez Arjona, máis favorable á política liberalizadora. Asúmese nese momento unha posición aliñada coas directrices recomendadas polo Banco

171

Áreas económicas sinaladas nos estudos previos para a elaboración dunha estratexia de ocupación do territorio e nova distribución da poboación.

Fonte: Elaboración propia sobre Estudios para el Plan Nacional de Urbanismo. En Terán, 1978.



Mundial, que nun informe sinala:

> "La solución general de los problemas originados por el desequilibrio de desarrollo regional, de la renta y de la ocupación, se encuentra únicamente en una política de estímulo del crecimineto global de la economía nacional. Una tasa elevada del crecimiento, reforzada por medidas que coadyuven a la libre movilidad de hombres y capitales, constituye el medio más eficaz para elevar los niveles de vida y para desterrar las privaciones de la pobreza rural. Algunas medidas que parecen más directas tienden a ser costosas y pueden traer como consecuencia la disminución de la tasa a que pueden crecer globalmente la producción y la renta (...) El Gobierno ha señalado que su objetivo principal estriba en lograr la tasa de crecimiento máxima para la economía nacional, y que el desarrollo regional debe ser estimulado únicamente cuando no se interfiera con aquel objetivo" (*Resumen del Informe del Banco Mundial sobre España*. Servicio Informativo Español. Madrid, 1963., citado por Terán p.397)

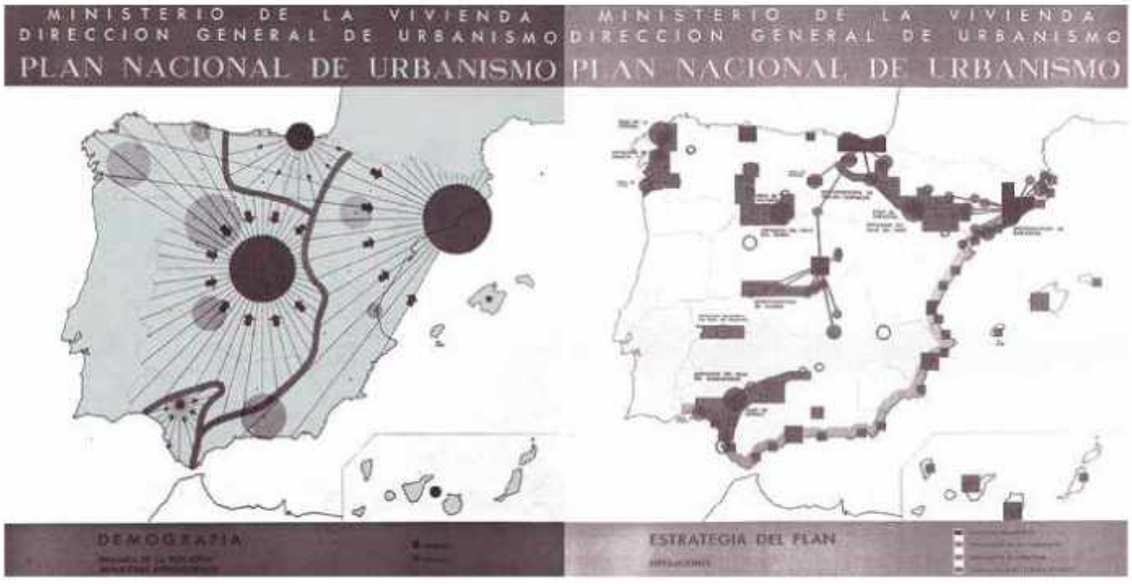
Abandónase, por tanto, calquera mecanismo de reequilibrio territorial en aras de estimular e favorecer o desenvolvemento capitalista, a pesar de que continúa a envolver en certa retórica de equidade territorial. Obsérvase unha redución e simplificación das áreas a desenvolver entre estudos iniciais do Plan (fig.171) e a estratexia aprobada finalmente (fig.172) e que no caso galego significa unha reducción da área económica ao eixo urbano atlántico. Entre unha proposta e a outra é cando se produce definitivamente o xiro político cara unha maior liberalización e que vai deixar, ademáis, nunha posición secundaria a aquelas voces que demandaban unha política máis equilibrada, como a do urbanista Bidagor (*01).

Estas decisións van acelerar o proceso de crecemento e expansión capitalista que afon-

*01

"El único procedimiento práctico para influír en las corrientes de distribución de población será realizar una adecuada política económica, que oriente las inversiones hacia los fines más convenientes y hacia las localizaciones que puedan interesar desde el punto de vista nacional." "Cuando oímos que el crecimiento de Madrid, de Barcelona o de cualquiera de las otras ciudades españolas debe ser detenido, debemos saber que eso significa la industrialización de Galicia, la elevación de nivel de vida de Castilla, o la colonización a fondo de Extremadura y Andalucía, y que no se puede pensar en impedir el crecimiento de la población gozando, sin embargo, de los incrementos de riqueza. ¡Eso sí que sería el máximo desequilibrio nacional! En esta forma tendríamos un pequeño grupo de capitales con alto nivel de vida, en medio de una España empobrecida y hambrienta.

Fonte: Bidagor, Pedro. "Hacia un plan nacional de urbanismo. Su necesidad, significación y posibilidades". Boletín de la Dirección General de Arquitectura, 1952, en Terán 1978, p. 255.



172

Plan Nacional de urbanismo aprobado en 1962.

Fonte: Plan Nacional de Urbanismo. En Terán, 1978.

da nun crecemento dual, no que unhas áreas medran, mentras outras fican dependentes (Souto, 1990). A través dun número limitado de emprazamentos industriais vaise proceder ao baleirado do rural e á urbanización da súa poboación, namentras o espazo rural transfórmase no epicentro das políticas extractivistas das materias primas (Lois e Pino, 2015). No caso galego vai supor a aceleración dun proceso de desprazamento da poboación cara o litoral especialmente entorno aos centros urbanos de Coruña-Ferrol e Vigo. No caso concreto do ámbito deste estudo, é importante sinalar que se ben a cidade se vai converter nun polo de atracción no marco galego, parte dunha posición periférica respecto das metrópoles capitalistas, o que sen dúbida contribuirá a aceleración dunha serie de mecanismos de incentivos fiscais e de cesións do público que perseguían a entrada rápida de capitais.

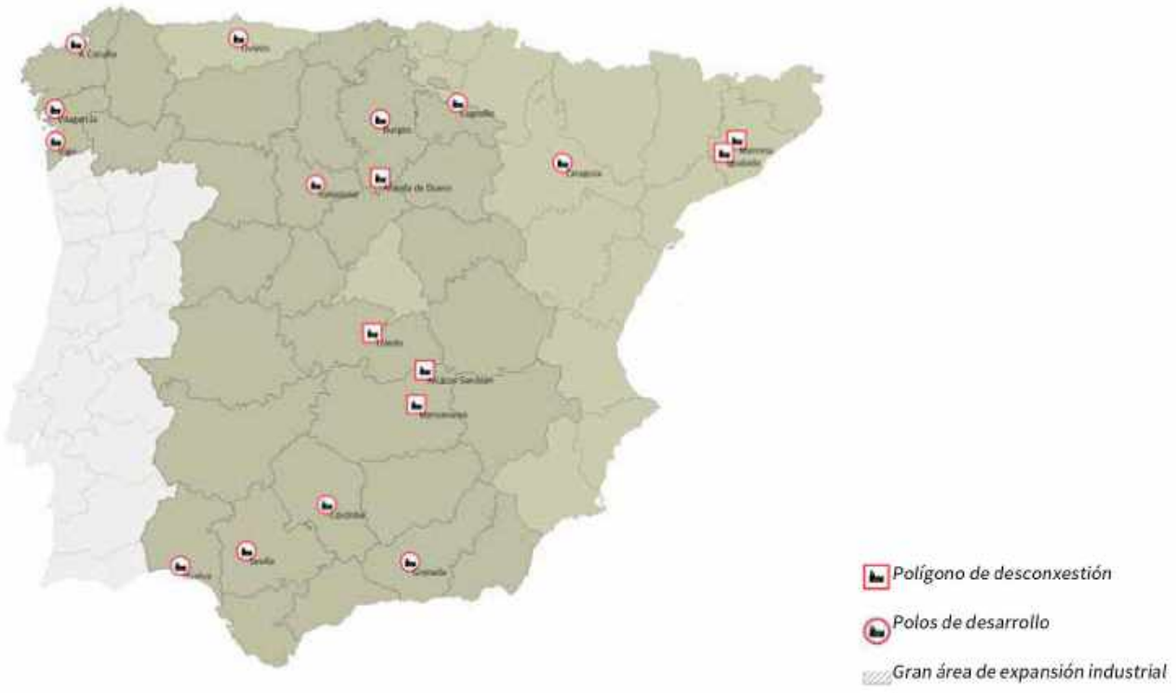
237

A planificación como consecuencia dos instrumentos económicos. Plans de desenvolvemento e Polo de desarrollo.

O proxecto ideolóxico e económico "desarrollista" canalízase a través dos Planes de Desarrollo, que son concebidos esclusivamente como instrumento da política económica, non supeditada ás esixencias da planificación urbanística. Priorízase, por tanto o obxetivo do máximo crecemento do produto interior bruto, sobre calquera ordenación ou planificación xa sexa na escala rexional, comarcal ou municipal.

Os Planes de Desarrollo van xordir a imitación do modelo de concentración-difusión francés (Fernández e Miras, 2008). Buscan impulsar e dirixir a localización espacial dunha industria base que fose capaz de exercer unha influencia progresiva sobre o seu entorno, creando o binomio industria-rexión. O primeiro Plan (1964-1967), concéntrase na creación de polos de promoción e os polos de desarrollo industrial,

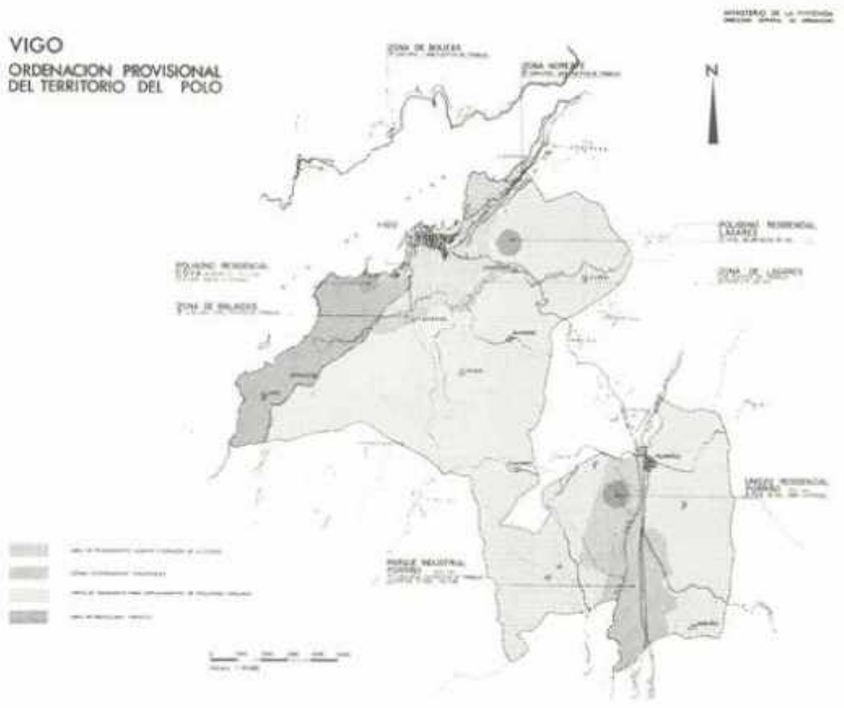
173
Enclaves de promoción industrial
Fonte: Elaboración propia.



localizándoos naquelas cidades que tiveran unha actividade industrial de partida. De aí que a pesar de que, como se comentaba antes, a cidade xogaba un rol periférico, o feito de contar con certo desenvolvemento industrial, sumado á presencia de Zona Franca e o acceso aos recursos naturais, van ser condicionantes chave para que a cidade sexa escollida para o emprazamento dun dos sete primeiros Polos de desarrollo industrial.

Os polos de desenvolvemento galegos situados primeiro en Vigo e A Coruña, e despois tamén en Vilagarcía, van ir reforzando o eixo litoral, fronte outras opcións que defendían centrar a atención nas provincias menos desarrolladas, é decir, Lugo e Ourense. Como se pode observar, foron concebidos máis como un instrumento de política de integración nacional que como instrumento de política de desarrollo rexional.

As normas aprobadas para o desarrollo do Polo Vigo-Porriño que se limitaban á zonificación, van contar coa vantaxe de que en Vigo o Plan Xeral aínda estivese en tramitación, de aí que lle permitise organizar os usos do solo ao servicio das necesidades dos usos industrias impoñéndose de forma máis doada sobre a planificación municipal. A imposición dos usos do solo vai orientarse en catro tipos: área do planeamento vixente, áreas de tolerancia industrial, área de protección turística, e área integramente industrial. É decir que exceptuando as zonas de planeamento vixente, o resto regúlase atendendo ao grao de intesidade industrial e o tipo de industria, ben turística ou ben fabril. Facilitou o cambio de paradigma previo no que o modelo de industria é o que fai cidade ó de cidade que planifica o uso industrial. A pesar destas



174

Proxecto do Polo de desarrollo Vigo- Porriño

Fonte: Seoane, 2013. p.202.

facilidades, o Polo non vai desenvolver as infraestruturas necesarias para o asentamento da industria, limitándose a políticas de incentivo fiscal. Este feito vai ser determinante para entender a nula incidencia do Polo nos procesos industriais rexionais.

239

Todo este conxunto de iniciativas públicas de estímulo á localización industrial deron uns resultados moi limitados. Segundo Beiras (1995) o fracaso verifícase no feito de que a suma de todos os postos de traballo creados non chegan á metade do volume de emigración. E é que a cifra dos empregos que se proxectaban crear, quedaron reducidos á metade na realidade. A pesar do fracaso do Polo a cidade experimentou un crecemento importante, que se explican pola combinación de tres dinámicas de entrada de capitais. Primeiro que as avantaxes fiscais e económicas permitiron a entrada de empresas estranxeiras, coa consecuente entradas de divisas. O resultado deste proceso foi unha maior dependencia e un desartellamento industrial especialmente nos casos da automocion e o naval, cuxos insumos procedentes de Galicia son inferiores ao 20%. Segundo, o fracaso do polo e a limitada diversificación industrial van provocar que o capital privado sea investido nos sectores tradicionais, producíndose unha capitalizaión das empresas pesqueiras e a consolidación do empresariado agrupado ao redor da pesca, fundamentalmente da industria do frío e estaleiros. E por último, ante a falta de proxectos industriais, comerciais e financieiros para canalizalo aforro, vaise propiciar a inversión en bens inmobiliarios (Souto, 1990). Sinala Martinez (Rubén e Pino) que a consigna de volta á terra impulsada polo Réxime, asumiuse dentro das normativas urbanísticas, que se flexibilizan ao máximo co fin de favorecer a través da especulación inmobilaria a captación de aforros provintes da emigración.

A conclusión principal é que as transformacións principais van ser consecuencia non tanto do impacto do Polo senón resultado das facilidades ás empresas estranxeiras, o fortalecemento e a concentración na industria pesqueira e un proceso de especulación inmobiliaria que vai atraer os aforros da emigración. De aí que non se desenvolvese a idea inicial de converter Porriño nunha cidade satélite de Vigo e que, pola contra, a ocupación industrial se oriente novamente cara as proximidades da urbe, especialmente nas marxes do río Lagares.

PXOU: en proceso.

En 1961 vai iniciarse a tramitación para o Plan Xeral da cidade concluíndo en xaneiro de 1971. Os contidos e obxetivos do Plan finalmente aprobado son descritos no seguinte capítulo, pero estima importante avaliar a incidencia que tivo este período de dez anos para a orientación do proceso de crecemento urbano. Cómpre recordar que esta etapa vai ser a cuarta e última dende a aprobación do Plan Cominges, caracterizada pola esixencia do Ministerio de Vivenda para que de unha vez por todas, a Corporación aprobase un Plano para o conxunto do Municipio e rematase coa política de Plans Parciais.

A tramitación iníciase cunha primeira fase de Información que se marca como obxeto de estudo o conxunto da comarca. A incorporación dunha escala supramunicipal, que ate o momento só se expresara no plan frustrado de Palacios, supuxo unha oportunidade para o deseño cunha visión de conxunto do proceso de urbanización. Sen embargo tras unha reunión dos alcaldes dos diferentes municipios comarcais non fructificou ningún acordo conxunto.

Para a elaboración do proxecto do Plan, vai ser directamente o Ministerio de Vivenda quen encargue ao arquitecto Gaspar Blein (Xefe se servizos de urbanismo do concello de Madrid) a súa redacción. No primeiro avance do Plan en 1965 xa comezan a intuírse as visións contrapostas entre a equipa redactora e a Corporación municipal. Se ben ese borrador recibe o aval da corporación vanse producir numerosas alegacións dos concelleiros, onde se perciben diferentes posicións sobre todo ao respecto da instalación de industria no Lagares. Sendo algúns proclives ao afastamento destas industrias, mentras outros van defender directamente "ceder o maior número posible de terreos en favor das industrias" (Pereiro, 1981, p. 165)

Un ano despois prodúcese a entrega definitiva do proxecto de Plan Xeral ao Concello e pasa á fase de estudo por parte da Comisión Munipal de Urbanismo. Esta vai introducir unha serie de modificacións que consistían nun aumento da previsión da poboación (100.000 habitantes máis no centro urbano) que xustificaban a esixencia de reducir nun 75% as zonas verdes proxectadas. Neste momento comeza un duro enfrontamento entre o Concello e equipo redactor, que se nega a admitir esas modificacións ás que tacha de seren o resultado de "convenencias privadas". O Concello vai defender que deben pasar a considerarse como solo urbano aquelas áreas da periferia nas que se estaba a dar o crecemento urbano de facto, así como unha adaptación e rebaixa das esixencias de construcción en solo rural co fin de adaptar a normativa a unha realidade minifundista.

A posición do grupo redactor inicial e a da Corporación van ser irreconciliables, de forma que finalmente o Concello toma a vía de rachar co grupo redactor e asume a redacción completa do Plan. En 1969 a Corporación aproba unha nova proposta de Plan en liña coas propostas presentadas previamente para a flexibilización da especulación inmobiliaria cun proxecto pensado e adaptado ás demandas e intereses das elites da cidade. O Ministerio, pola súa parte, mantense na defensa do plan incial e denega a aprobación do Plan Xeral presentado polo Concello. No escrito de recusación do Ministerio a posta en vigor do Plan inicial presentado polo Ministerio, de forma provisoria como Norma Complementaria e Subsidiaria do planeamento, ata que o Concello presente unha proposta adaptada aos principios do Lei do Solo (Pereiro, 1981).

O Concello non ten máis opción que realizar un novo proxecto, pero que na realidade vai diferir moi pouco do que presentaran anteriormente. Sen embargo, sorprendentemente, desta volta si vai ser aceptado polo organismo estatal; situación que se entende a raíz dos cambios que se produciron dentro do propio Ministerio de Vivenda (coa perda de poder do equipo incial dentro deste) e dunha serie de presións políticas que se foron xestando na cidade que acabaron forzando a aprobación do Plan. O clima no que se aproba o Plan é o dunha ruptura total entre a elite económica e política da cidade e o interese público, que se ilustra no feito de que parte da corporación municipal rematase procesada por delito de cohecho por recibir cartos para a recalificación de solos, (ABC http://hemeroteca.abcdesevilla.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/sevilla/abc.sevilla/1973/03/22/061.html), ou que sete entidades da cidade(entre elas o Colexio Oficial de Arquitectos) contrarios á degradación do interese público solicitasen un informe a un equipo de técnicos urbanistas de Barcelona que terminará nun debate mediático e o enxuizamento do Plan General.

As principais conclusións que se extraen de todo este proceso tortuoso da aprobación son tres. Primeiro permite comprobar que a xénese do primeiro Plan Xeral da cidade, vai continuar asentado sobre dinámicas de renta urbana e de explotación industrial, deixando á marxe calquera función pública do espazo. Segundo, que o proceso de maior crecemento se producise sen Plan contribuiu ao descontrol do crecemento urbano, pero ademáis acelerou o proceso, pois experiméntase un elevado pico da construcción previa a aprobación (*02). É decir que a previsión de aprobación do PXOU estimulou a promotores e construtores a apurarse na edificación. Terceiro, a preponderancia dos intereses das elites locais, van crear unha barreira impermeable a calquera avance no campo do planeamento, tanto na escala comarcal como a estatal.

*02

Dos 1000 edificios rematados, destinados a residencia, en 1970 cae a menos de 300 no ano seguinte, ano da aprobación do PXOM. Souto(1990)

Cambio nas políticas de vivenda. Polígono de Coia

Como consecuencia da política liberal, limítanse as inversións públicas non produtivas, eliminando as asignacións orzamentarias para a política de vivenda. Esa posición refórzase co relevo nos órganos de dirección do Ministerio de Vivenda, que van entablar unha relación máis directa entre a Dirección General de Urbanismo e o Ministerio de Trabajo e iso vai repercutir no enfoque respecto da política social de vivenda.

Os novos obxectivos van pasar a ser a articulación entre o desenvolvemento urbanístico e o económico, de aí que a planificación se integre e confunda cos plans nacionais de desenvolvemento. O resultado destas transformacións é a mudanza da política de barriadas por unha nova, centrada en regular o mercado do solo e adaptalo ás necesidades de man de obra. En lugar de encargarse directamente da construción da vivenda social vai centrarse na política de adquisición e preparación do solo a urbanizar, empregando para iso a política de plan parcial, en contra do que se propugnaba na Ley do solo de 1956. Mediante Decreto o Goberno vaille levantar o veto aos Plans parciais de forma excepcional para aqueles que sean impulsados dende a administración central.
O decreto acompáñase dunha serie de medidas que van reforzar e privilexiar o papel do Estado, como por exemplo, capacitar que os Plans Parciais queden exentos de cumplir coa ordenación municipal, ou otorgar unha serie de facilidades para a expropiación de terreos. De tal forma que en Vigo vaise dar o paradoxo de que mentras o Ministerio paraliza os Plans parciais e esixe un aprobación do Plan Xeral para a totalidade do municipio, vai ser o propio Ministerio quen impulse en 1963 o Plan Parcial de Coia (fig.177) (fig.178).

Esta modificaicón da normativa responde a un crecente desencontro entre a administración central e as administracións locais que se pretende resolver dende a imposición das directrices que se marquen dende o Ministerio. As declaracións que facía Bidagor no Congreso Nacional de Urbanismo en 1959, dan boa conta desta confrontación:

"Vamos a hacer todo lo que esté a nuestro alcance para que la movilización urbanística de las Corporaciones Locales sea una realidad,... Sin embargo, si la acción municipal no responde adecuadamente al menos a los objetivos indispensables, trataremos de acudir a remediar sus defectos y probaremos si nuestra acción es más eficaz." Terán P. 390 de Primer Congreso Nacional de Urbanismo, Barcelona, 1959. Publicación de la Secretaría General Técnica del Ministerio de la Vivienda, Madrid 1962.

Efectivamente, o Ministerio vai deseñar directamente dende Madrid o plan parcial de Coia, mentras se redactaba o Plan Xeral da cidade. De aí que se sucedan unha serie de normativas municipais e estatais que colisionan entre si (*03), dando lugar

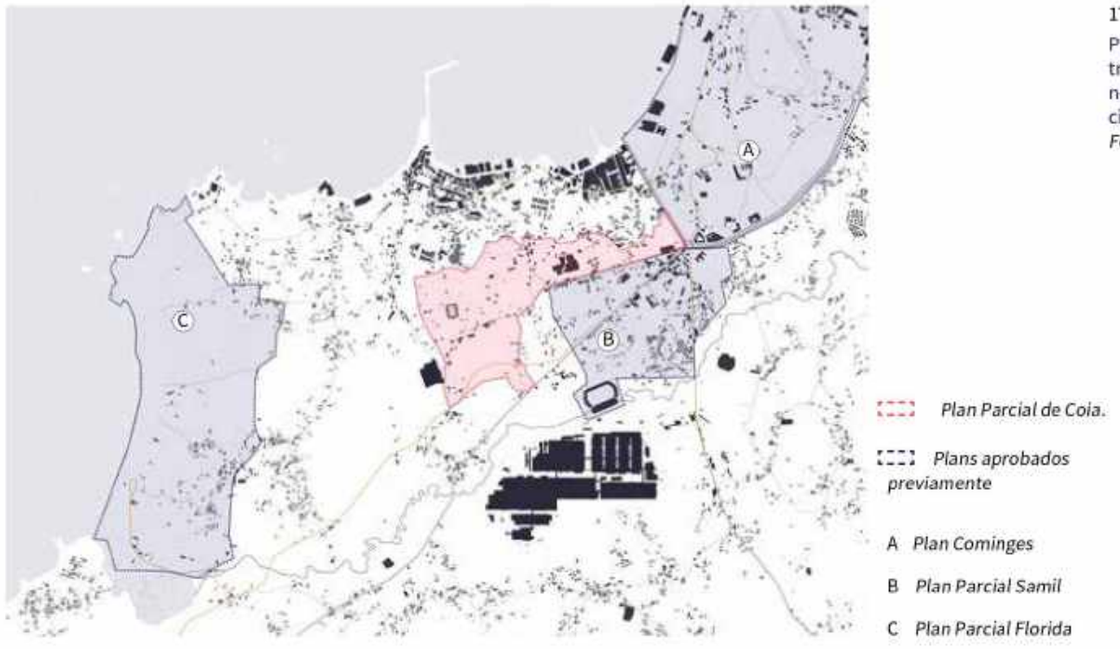
*03
Van coexistir tres normativas diferentes e contrarias entre si. Por un lado o Plan Parcial de 1963, por outro o PXOU de 1971. Por último as fichas de características das parcelas elaboradas meses despois polo Ministerio.

175
Fotografía do Polígono de Coia
Fonte: https://www.pinterest.de/pin/656470083157679993/



176
Fotografía polígono de Coia.
Fonte: https://vigohistoria.files.wordpress.com/2016/02/coia-construcci-c3b3n-del-polc3adgono-1.jpg





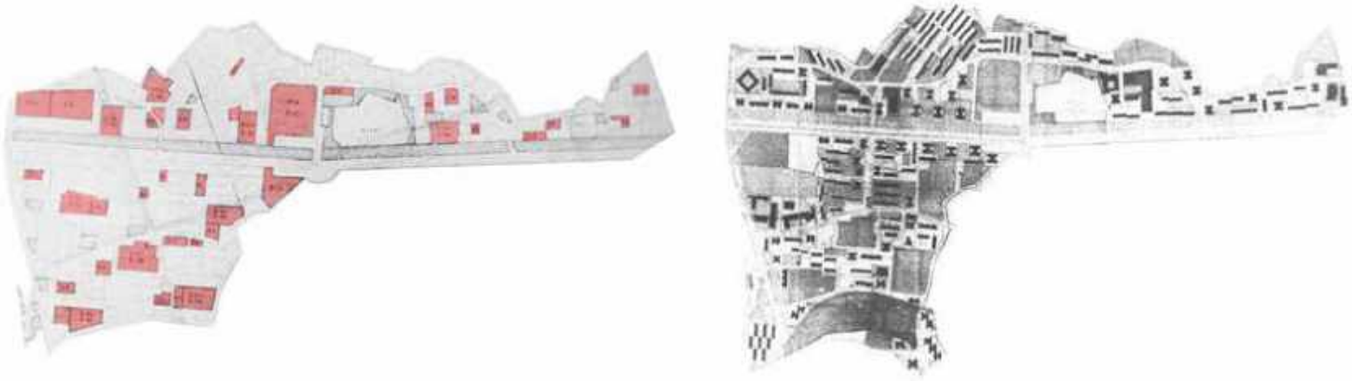
177
Plans vixentes e reconstrucción do plano urbano no momento da aprobación.
Fonte: Elaboración propia.

a un descontrol absoluto que foi aproveitado para que de facto fosen os intereses inmobiliarios os que van readaptar a normativa. O Plan inicial vai sufrir notables modificacións que perseguían a obtención do maior rédito inmobiliario, e que vai contar coa complicidade do Ministerio de vivenda. Así, zonas de vivenda unifamiliar van ser colmatadas con vivendas de seis alturas, parcelas verdes van ser construídas con torres de ate 12 alturas ou zonas de protección de viais van ser sustituídas por equipamentos. Todo isto incumplindo, ademais, a propia Ley del Suelo.

O obxetivo do Plan non se limitaba a resolver o problema de vivenda senón que o propio Ministerio convertíase nunha ferramenta para a creación de chan urbanizable que logo era cedido ao capital privado. No caso vigués foron os propietarios dos principais medios de produción (Vulcano, Citröen ou Álvarez) e a Caixa de Aforros (através da Constructora Benéfico Popular), os encargados da urbanización, reforzando o seu poder local (Souto, 1990).

O emprezamento escollido vai determinar fondamente o crecemento urbano da cidade a oeste. Primeiro, pola súa linealidade, que buscaba establecer unha conexión entre o centro urbano e as praias, xa que vai xerar unha serie de franxas suburbanas que quedan comprimidas na cara norte coa urbanización costeira de Bouzas e a sur co río Lagares. Segundo, porque o espazo se delimita na zona externa e periférica ao Plan Cominges, cando aínda este seguía lonxe de urbanizarse en toda a súa zona oeste, como pode observarse na fig. 177, é decir, que na altura non xorde como unha continuidade do espazo urbano senón como un novo centro nas aforas.

178



Plan Parcial de Coia de 1963 coas dotacións previstas (esq).

Plano de remodelación do Polígono de Coia, que redefine o Plan adaptándose á realidade construída, realizado en 1975 (der).

Fonte: Elaboración propia sobre Plan Parcial de Coia. (Pereiro, 1981)

Para entender os motivos desta decisión é preciso voltar á lexislación en vigor, pois estipulaba a non obrigatoriedade de pagar as plusvalías en solo rústico. A cidade que seguía sen contar cun Plan Xeral seguía definindo as aforas do Plan Cominges como solo rústico, a pesar de que era unha zona de crecemento suburbano. De aí que esta fose unha zona moi rentable para a execución do polígono, por un lado situábase nunha zona de futura expansión e polo tanto de relativa centralidade urbana e ao tempo beneficiabase duns custos de expropiación moi baixos. Así a cidade extendeuse fora dos límites do Plan Cominges, na procura de maiores plusvalías do solo. O resultado deste negocio tan rentable (no que o prezo de expropiación supuña menos da metade respecto ao custe de urbanización) foi, en palabras de Pereiro (1981), un espolio aos seus propietarios, cuns prezos mínimos e máximos simbólicos. A forte contestación dos veciños non conseguiu evitar que os prezos medios das expropiacións fosen incluso insuficientes para a adquisición dun piso no polígono. Unha situación que se revela máis grave ao analizar as datas de construcción daquelas vivendas que foron expropiadas, pois foran en boa parte construída 10-20 anos antes do Plan Parcial, co custe que iso supuxo para as familias.

Todo isto xerou un caldo de cultivo para as protestas veciñais, primeiro con motivo das expropiacións e segundo por parte dos veciños que comezaron a residir no polígono ante a falta de dotacións e servizos básicos. O conflicto trasladouse tamén entre a administración local e a estatal, en liña co que se viña dando entorno ao Plan Xeral.

A industria do turismo.

O Réxime convierte a industria turística nun sector estratéxico do desenvolvemento, especialmente vinculado ao sector inmobiliario. Aínda que en Galiza o impacto foi moito menor ca noutras zonas do Estado, houbo algunhas tentativas de incentivar o sector. Precisamente o litoral vigués vai ser escollido como un dos tres centros de Interés Turístico Nacional que se declararon en Galiza. En concreto, na Xunqueira do Vao tratouse de impulsar unha grande zona hoteleira que comprendía unhas 6 Ha de terreo (Pereiro, 1981). Sen embargo, toda esta operación resultou en fracaso fronte a forte oposición local.



180
Fotografías do Hotel Samil tras a súa inauguración.
Fonte: Riadevigo.net

Pola contra, si sairá adiante a construcción dun hotel na praia de Samil, tras a subasta de terreos públicos, que se inaugura en 1968 coa presenza de Fraga Iribarne, entonces Ministro de Información y Turismo e que conta incluso coa bendición do vicario da diócesis. Esta política de ensalzamento por parte do Réxime da construcción vinculada ao turismo inaugura unha etapa de grandes construccións de infraestructuras no litoral.

A outra proposta turística, plantexada por parte da Xunta do Porto de Vigo, que neste caso si sae adiante a pesar da oposición do Colexio de Arquitectos, centrábase no ámbito da praia de Samil. O proxecto consistía na construcción dun muro sobre a praia sobre o que asentaba o novo paseo marítimo. Tamén tivo como obxetivo a creación dalgúns equipamentos asociados e a subasta de terreos para a construcción dun hotel.



6 PARO DE VIGO — VIERNES, 30 - VIII - 1968 — VIGO

PRESENCIA DEL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO EN LA PROVINCIA

El Círculo Mercantil de Vigo le rindió un homenaje: Medalla de Oro y nombramiento de Presidente de Honor

En nuestra ciudad presidió el acto de inauguración del «Gran Hotel Samil-Playa»

179
Noticia sobre a inauguración do Hotel Samil coa presenza do Ministro e do párroco.
Fonte: Hemeroteca Faro de Vigo

Nova superficie ocupada

67,93 Ha

+36,21%

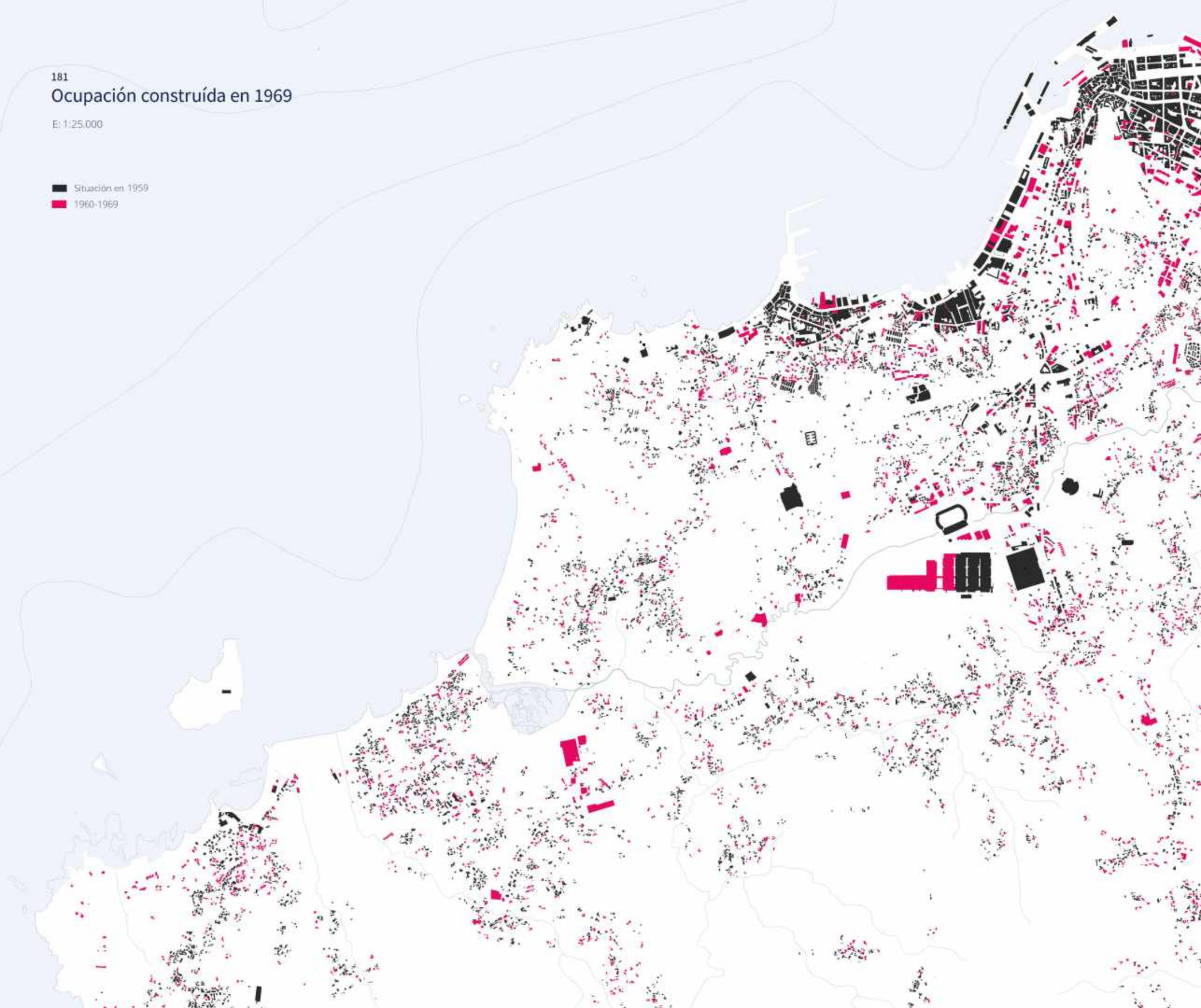
Por usos

- **43,87 Ha** Residencial
  +34,47%
- **16,27 Ha** Industrial
  +76,04%
- **5,75 Ha** Servizos Públicos
  +21,38%

181

Ocupación construída en 1969

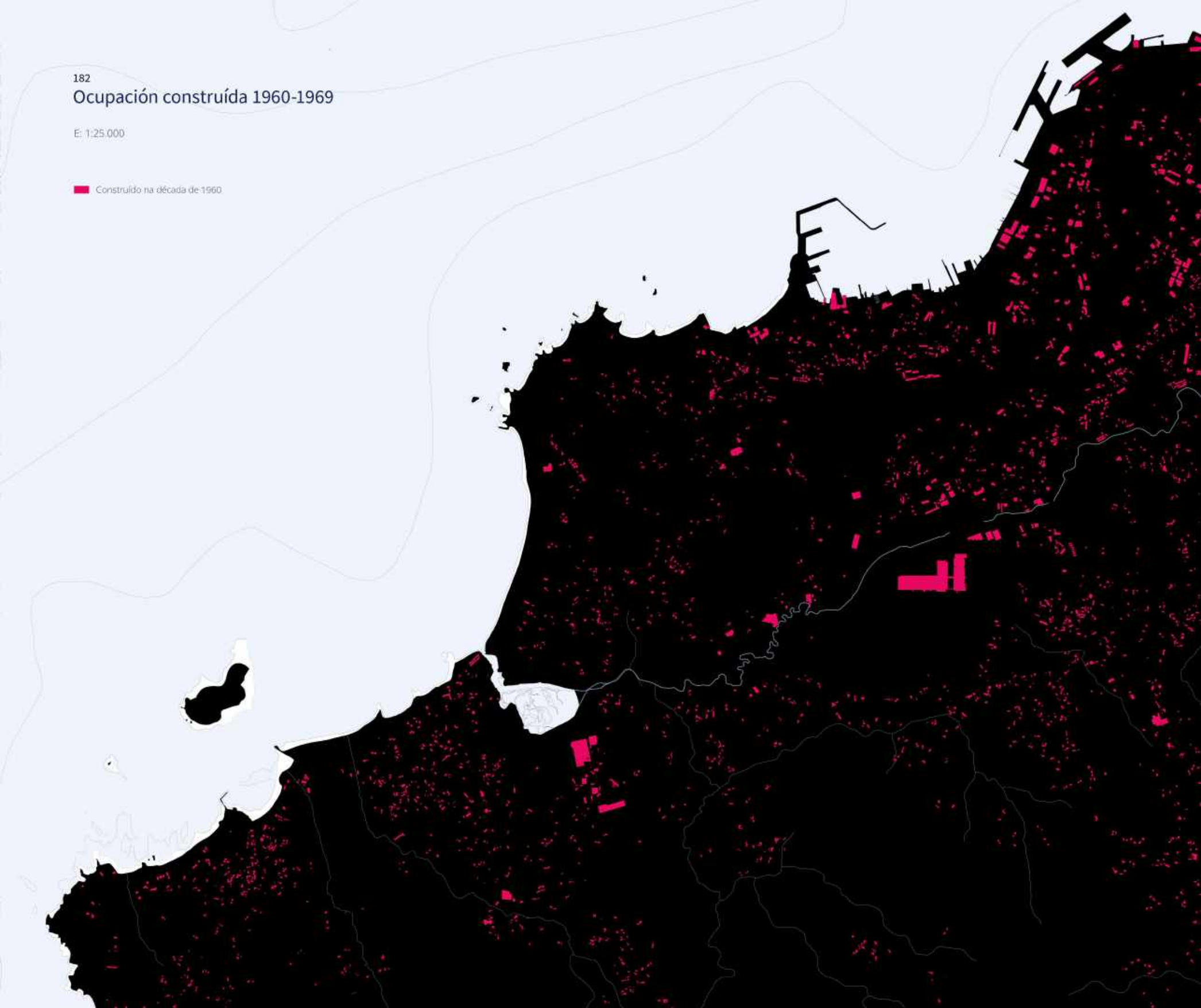
E: 1:25.000



Ocupación construída 1960-1969

E: 1:25.000

Construído na década de 1960



Ocupación

A superficie ocupada vai incrementarse nun 36 % ao longo deste período. A nova ocupación distribúese pola práctica totalidade da área. As excepcións son o tramo central do río Lagares, onde se implanta a Zona Franca; a área entre Navia e Coia, onde se conserva o uso agrícola dos terreos; e o espazo entre Alcabre e Navia, onde ademais dos usos agrícolas tamén hai un aproveitamento forestal das parcelas como sucede na franxa do Vao, entre os ríos e mais nas zonas da liña de montes a sur.

Nestas áreas continúa sen producirse unha ocupación significativa mais xa se detectan cambios no patrón de ocupación. Se na década anterior a presión da ocupación se concentraba cara ás zonas litorais ou centrais, nesta década desprázase cara a cotas elevadas dos montes do sur, nas liñas de transición entre o uso forestal e o residencial e agrícola.

Nas parroquias que lindan coa liña de montes a tendencia até agora era a concentrarse sobre a centralidade funcional da parroquia e nas proximidades das vías de comunicación máis importantes. Ese patrón vai continuar operando, pero agora de xeito complementario aparece un novo patrón de ocupación máis descentralizado e menos dependente destes factores.

A dinámica de ocupación litoral segue en aumento, tanto en termos cuantitativos nas áreas nas que xa se activara este patrón, como pola progresiva colonización da ocupación residencial sobre espazos reservados até entón a usos agrícolas. Un bo exemplo é a zona de Cabo Estai, na parroquia de Oia, que até a altura fora unha área sen ocupación ningunha.

Outra diferenza importante a respecto da década anterior é que se matiza o grande desequilibrio que existía entre a densidade de ocupación dentro e fóra da área do Plan Cominges. Dúas décadas despois da aprobación do Plan é que comeza a incrementarse significativamente o número de novas edificacións, tanto nas zonas de ensanche reticular no lado leste coma na ocupación lineal do lado oeste. Unha vez consolidado o núcleo central da cidade, é dicir, o centro histórico e o seu ensanche a leste, comeza o crecemento sobre o que até o momento seguía mantendo trazos de periferia.

O lado leste da Gran Vía rexistra un crecemento importante na zona máis elevada e próxima á praza de España, que o dota dunha certa continuidade no ritmo de ocupación, aínda que con tramas diferentes, coa zona da Gran Vía que está na outra ladeira nunha posición céntrica. No lado oeste a nova ocupación distribúese linealmente dende o centro histórico cara á área comprendida entre o nó das Travesas e o litoral. Así, as zonas exteriores e as interiores ao Plan manteñen unha densidade de ocupación máis igualada que na etapa anterior. Con todo, a ocupación en toda a zona exterior é extremadamente elevada se a comparamos co desenvolvemento que se produciu noutras cidades en contextos similares.

Unha década despois da planificación da zona da Florida, pode comprobarse que a realidade dista moito do planificado. A nova ocupación mantén dous patróns activos en simultáneo: un crecemento suburbano sobre o núcleo de asentamento tradicional e o seu viario, e un crecemento lineal sobre as novas infraestruturas. Esta complementariedade prodúcese tamén a nivel viario, e así a trama preexistente permite os desprazamentos transversais entre as vías principais debido a que o desenvolvemento da retícula planificada se limitou á infraestrutura de maior escala.

O Plan para a Ordenación da praia de Samil tan só vai desenvolver un pequeno sector delimitado como cidade xardín. Neste sector edifícase sen que exista unha urbanización previa e érguese unha peza illada de gran volume destinada a usos turísticos. O resto da área continúa mantendo unha ocupación non planificada mediante vivendas unifamiliares que se sitúan no entorno dos núcleos preexistentes, de forma illada sobre os terreos agrícolas ou sobre o borde da estrada litoral.

O desenvolvemento do Plan Parcial de Coia nesta década vai consistir na expropiación e urbanización das infraestruturas viarias. O desenvolvemento do plan nunha única fase conxunta vai facer con que ao longo de toda a década esta zona opere como un grande baleiro dentro da trama ocupada. A forte presión de nova ocupación de baixa densidade que xa se viña producindo en toda a zona de Coia e Bouzas, a súa falta de planificación, sumado agora á enorme superficie que ocupa o novo Plan Parcial, provocarán aínda unha maior concentración de nova ocupación sobre os seus bordes.

A morfoloxía lineal da planta do Plan reforza unha dinámica de franxas paralelas de ocupación: litoral portuario-centro histórico de Bozuas, ocupación de baixa densidade do Rocío-Chouzo, plan parcial, ocupación de baixa densidade de Figueirido, tecido mixto na Florida. A todo isto hai que sumarlle na zona sur o impacto da liña do tranvía e da estrada a Baiona e o río Lagares. Esta compresión nas distintas áreas morfolóxicas fai con que nas zonas próximas ao plan se produza ao longo da década a inflexión das tramas informais nos bordes do Plan.

A forma en planta do Plan non vai procurar dotar dunha orde o conxunto da zona, senón que xorde como un fragmento aillado. Así mesmo a súa disposición lineal e o seu contorno, máis estreito no nó das Travesas e máis largo no extremo contrario, parece ser o resultado da combinación de dous factores: a adaptación aos límites co Plan da Florida e a procura por ocupar as zonas con menor densidade de vivenda, adaptando o seu contorno e evitando os núcleos máis densamente ocupados pero sen resolver a relación entre ambos.



Plans complementarios Cominges. Etapa





Proxecto Ordenacion Urbana da praia de Samil 1948

183 (esq)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Florida.
Fonte: Elaboración propia.

184 (ctr)
Plan Parcial de Florida.
Fonte: SIOTUBA.

185 (der)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Samil.
Fonte: Elaboración propia.



Plan Parcial Coia





186 (esq)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Coia.
Fonte: Elaboración propia.

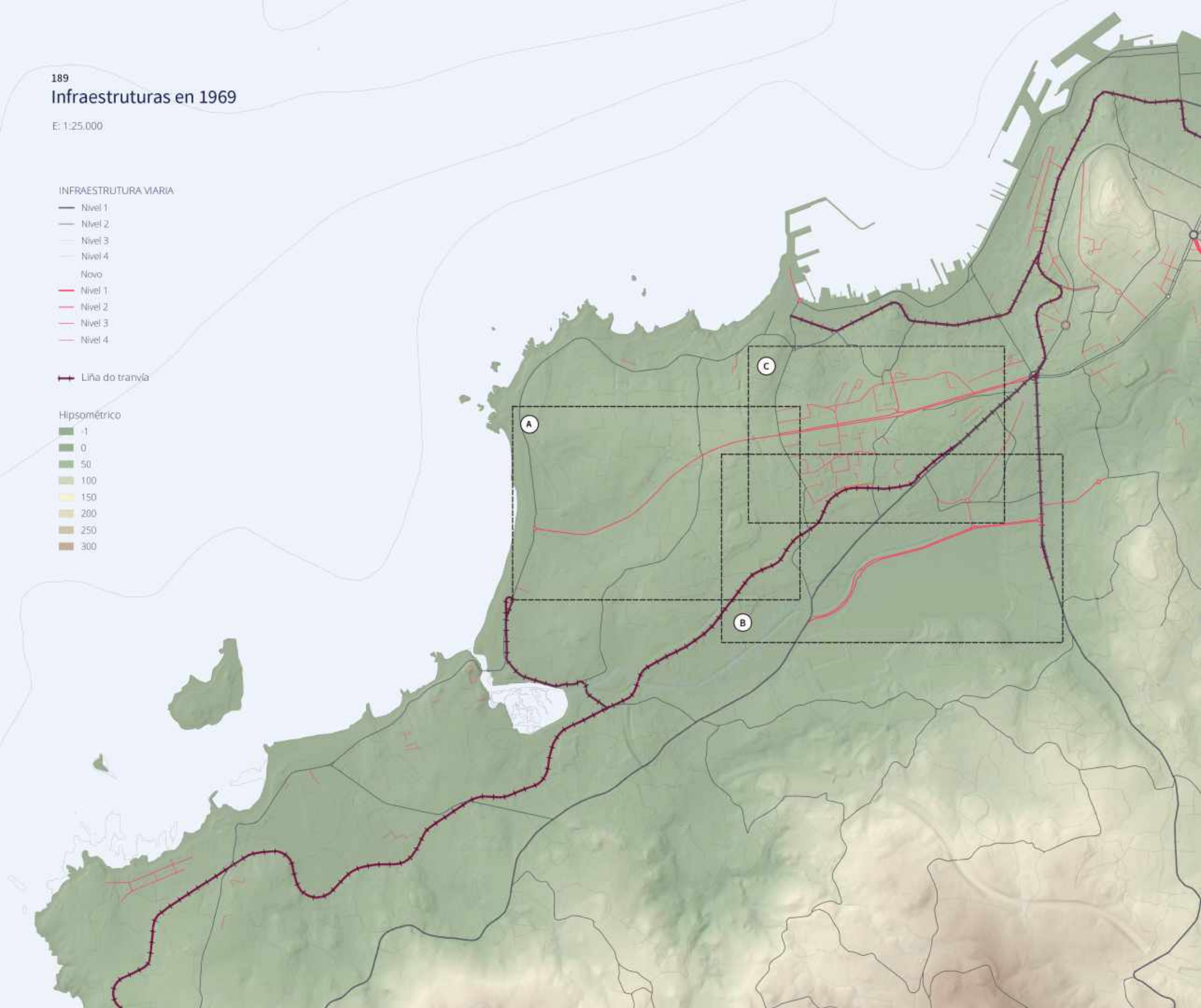
187 (ctr)
Plan Parcial de Florida.
Fonte: SIOTUBA.

188 (der)
Plan Parcial de Samil.
Fonte: SIOTUBA.

189

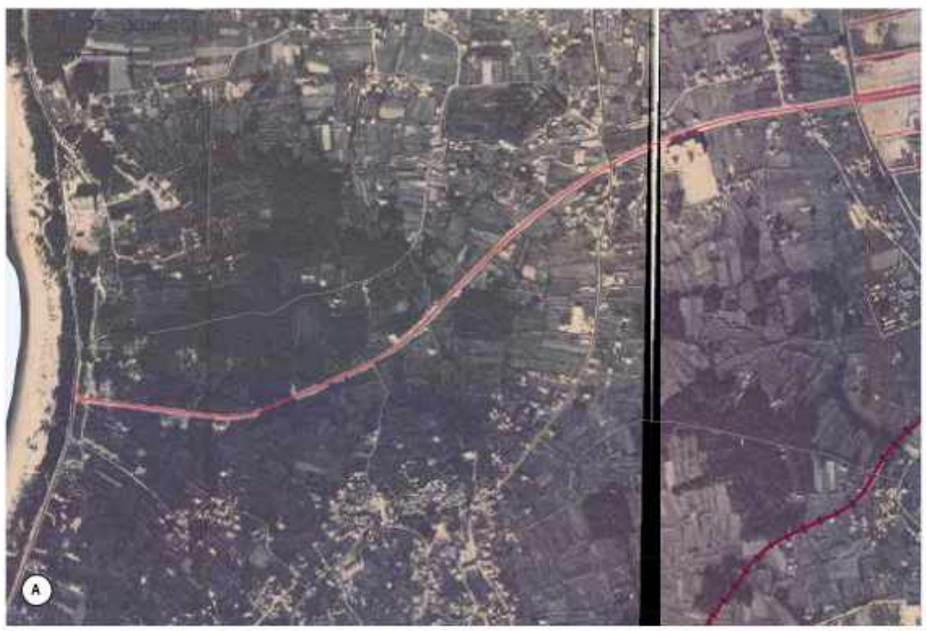
Infraestruturas en 1969

E: 1:25.000




B


0 75 150 m
Río Lagares en 1969
Curso modificado
Eliminado
Mantén curso orixinal


A


C

Infraestruturas

O crecemento urbano na área do Plan Cominges tamén implicou o desenvolvemento dunha maior rede viaria no seu interior, reticulada na zona leste e lineal no zona oeste. A progresiva consolidación da trama na zona interna vai redefinir o papel que cumpre o tramo da estrada Vigo-Baiona no interior urbano, xa que pasa a desempeñar un rol de mobilidade interna e xa non só de ruta e conexión do centro coa periferia.

Tamén o cinto da Gran Vía pasa de ser unha infraestrutura nunha zona afastada do centro urbano a consituírse como borde e lugar de intercambio entre a mobilidade interna ao núcleo urbano e as rutas periféricas. E do nó de Praza de España constrúese unha nova estrada dirección Ourense, que xunto co nó das Travesas e a estrada a Pontevedra marcan os 3 principais nodos de acceso ao núcleo urbano. É nesta altura que se consolida definitivamente o cambio do modelo en que as infraestruturas relacionan o centro urbano e as periferias.

Atrás quedan as rutas entre núcleos que partían dende o centro histórico; agora vanse consolidar os nós do cinto viario como espazos de entrada á trama urbana, de mediación entre as infraestruturas de primeiro nivel e as tramas urbanas, así como de distribución a través do cinto viario do crecente tráfico do vehículo privado. É a consolidación dun proceso de reescalamento do feito urbano e da adaptación do modelo viario á transformación nos medios de mobilidade. Por todo isto, neste punto procédese á redefinición da xerarquía establecida, na que se mantén o criterio topolóxico e forma,l pero adáptase á nova escala. Así, nas estradas de primeiro nivel que serven para a conexión entre núcleos, os tramos internos ao cinto urbano que pasan a constituír un trazado de mobilidade interna á área cambian ao segundo nivel.

Seguindo o novo eixo impulsado no Plan Parcial dáselle continuidade a unha nova ruta a Samil, que había permitir a conexión directa entre o nó das Travesas e o areal. Trázase para iso o primeiro tramo sobre as trazas dos camiños preexistentes pola cota máis elevada, na liña de delimitación de bacías, e o segundo tramo descende até a cota do nivel do mar sobre as trazas da valgada á beira dunha fina liña de auga.

A nova infraestrutura vai rachar a continuidade da maioría das vías transversais preexistentes, xa que non resolve a súa continuidade. Primeiro os accesos polos extremos da duna, despois a vía que bordea a costa e agora o acceso directo ao medio da praia, van proporcionar un grande nivel de accesibilidade e interrelación entre o centro urbano e a praia. Son, tamén, a demostración do cambio cultural e do crecente interese polos usos recreativos e turísticos desta paraxe, e van contribuír conxuntamente a crear unha infraestrutura de mobilidade que bordea as parroquias de Navia e Alcabre.

A trama viaria do Plan Parcial de Coia consta dun eixo leste-oeste principal, que no seu trazado leste reproduce de forma máis lineal o trazado preexistente. Na metade deste eixo situábase o antigo cruce de camiños, e nese mesmo punto vaise definir agora un novo cruce transversal co eixo. Dende ese punto a norte trázase unha nova ruta que reproduce as trazas da ruta preexistente dunha forma máis lineal e menos topográfica; pola contra, cara a sur reutilízase parte do trazado dos camiños preexistentes, situando nun lado da vía os bloques en altura do polígono e deixando no outro a vivenda unifamiliar de baixa densidade. Tamén na sector nordeste existe unha relación entre a nova vía e o camiño preexistente, mais neste caso consiste na reprodución en pararelo do trazado preexistente, de forma que entre as dúas vías créase unha franxa interior onde conviven bloques en barra con vivendas unifamiliares de baixa densidade.

A infraestrutura viaria do Plan Parcial de Coia tamén se caracteriza por establecer un cinto viario no seu perímetro que axuda á distribución dos fluxos internos, pero ao que lle falta resolver unha maior articulación co viario preexistente. Tal é así que aqueles puntos onde os viais previos se cruzan con ese borde fican sen unha resolución especifica. Outro efecto deste efecto de borde é que provoca unha ruptura aínda maior entre os tecidos preexistente a norte e a sur. As marcadas linealidades leste-oeste e centro-litoral contrastan coa falta de articulación norte-sur. Por último, outra función desta vía consiste en ser como borde, en termos de paisaxe urbana, por veces a única transción entre tramas moi dispares.

Do mesmo xeito que na ocupación viamos un impacto do Plan Parcial de Coia na ocupación nas zonas exteriores inmediatas, a nivel de infraestruturas tamén introduce alteracións. Os camiños de máis pequeno nivel, conformado por pequenos carreiros, van ensancharse e coller máis protagonismo na estruturación das tramas. Os camiños que máis se reforzan son aqueles que permiten o fluxo transversal entre a estrada a Baiona e o Plan Parcial, ou entre este e a franxa litoral de Bouzas.

Como consecunecia da instalación da fábrica de Citröen na zona do Lagares elabórase un novo trazado que une as estrada de Baiona e a de Vincios coa fábrica. O trazado da vía realízase en paralelo ao curso fluvial do Lagares, que nese tramo se canaliza e modifica para darlle un trazado máis lineal en sintonía coa nova infraestrutura viaria.

Seguindo co Plan da Florida, engádese unha nova ruta radial dende o nó das Travesas até o estadio de Balaídos e a nova fábrica de Citröen. Esta ruta, xunto co novo eixo Travesas-Samil, van reforzar a estrutura radial e a posición nodal das Travesas.

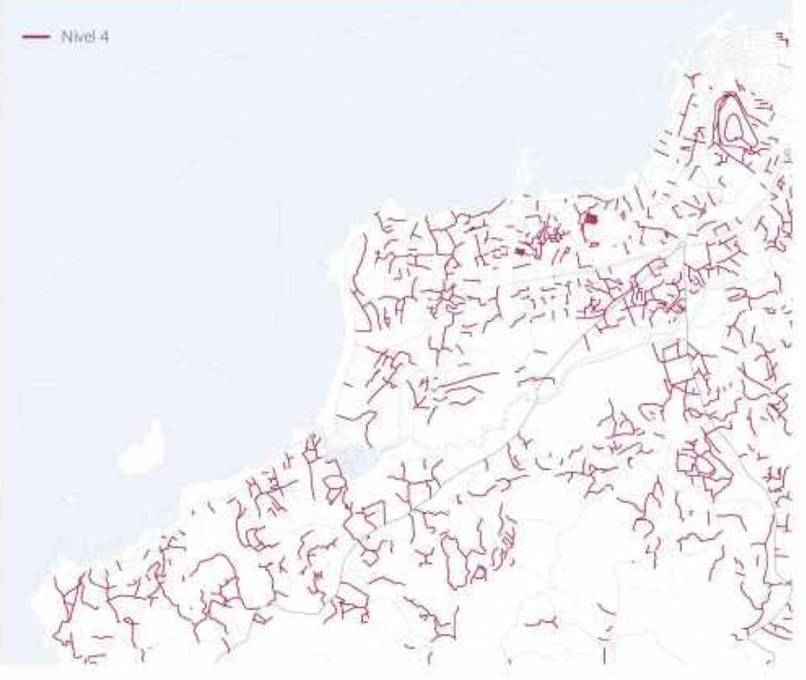
Para rematar, destaca a creación dun novo entramada reticular na zona de Canido, destinado a vertebrar a nova ocupación litoral.

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1969



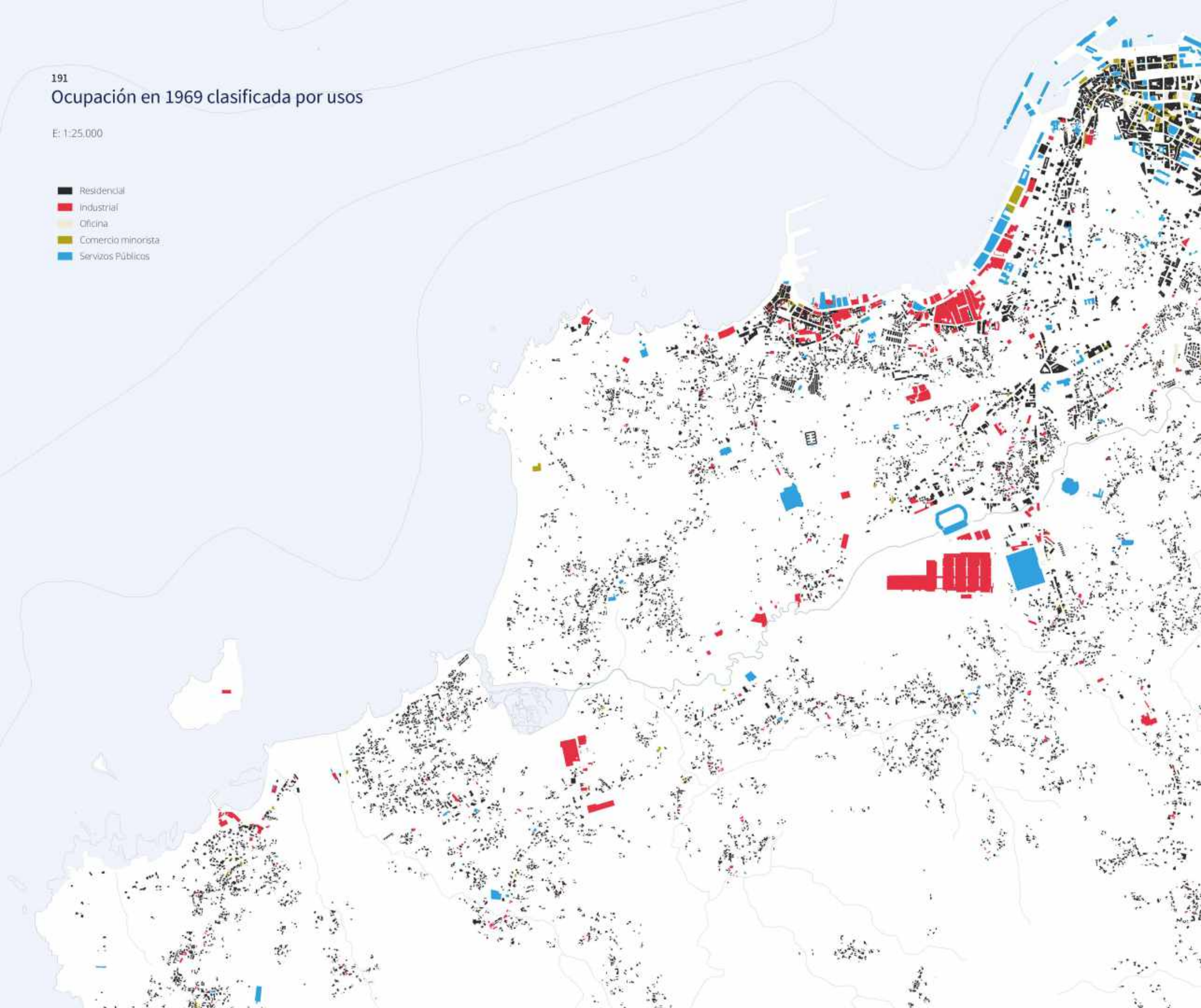






Ocupación en 1969 clasificada por usos

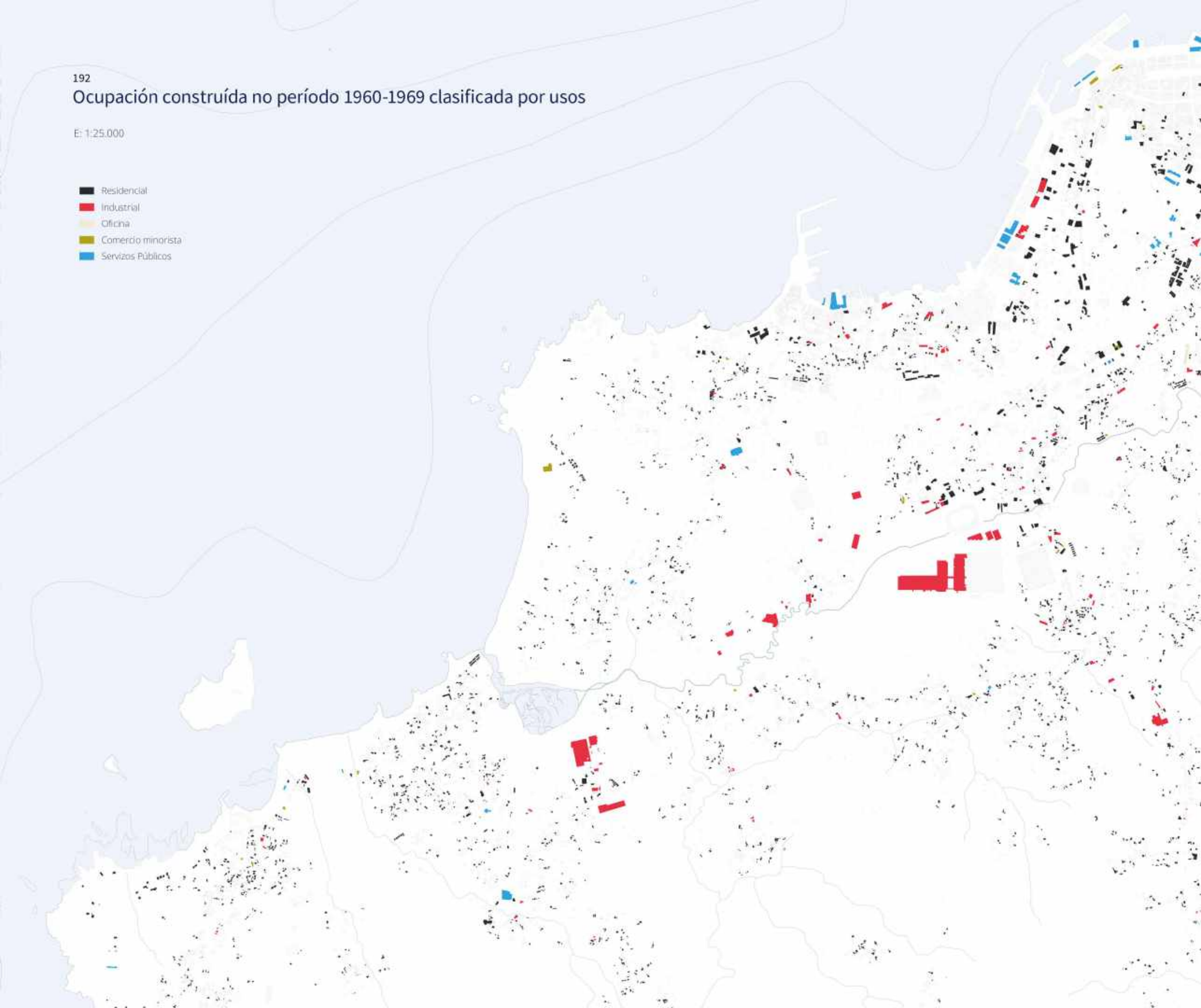
E: 1:25.000



192

Ocupación construída no período 1960-1969 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

Dentro da área planificada por Cominges fican claramente diferenciadas as zonas por usos: a franxa litoral oeste resérvase para a actividade portuaria e industrial; a zona central combina usos residenciais, de oficina, comerciais e de servizose, e reservan os usos portuarios que xeneran un menor impacto; nas zonas de extensión que bordean o monte Castro o uso principal é o residencial, mais tamén existen algúns servizos.

Porén, fóra da área planificada esta separación entre o corredor litoral e industrial Bouzas-Vigo e o espazo residencial é máis difusa canto máis perto se está ao núcleo de Bouzas. A pesar de a actividade industrial se concentrar na zona litoral, van ir proliferando industrias e pequenos talleres mesturados cos usos residenciais. En xeral, en toda a primeira periferia de Bouzas e Coia existirá unha importante mestura e proximidade entre estes dous usos e unha menor presenza de equipamentos, en comparación co interior planificado.

Na segunda franxa periférica tamén se complementan o uso residencial e o industrial, pero non de forma homoxénea polo territorio. A nova estratexia de polarización lineal, localizando a industria nas zonas próximas ao río e nas estradas principais, vai posibilitar a distinción entre zonas residenciais e zonas de polarización industrial con maior ou menor mestura de ocupación residencial. Outra diferenza entre a primeira periferia e a segunda é unha menor presenza de servizos públicos, para alén dos equipamentos relixiosos.

As críticas a este modelo de periferia comezan a aumentar entre as elites locais e os planificadores, que defenden unha maior sectorialización das funcións urbanas. O proceso de mudanza vaise dar de forma progresiva nas seguintes décadas, mais é nesta altura cando se chega a un punto de inflexión.

Industrial

A actividade portuaria segue a consolidarse na franxa litoral, aínda que hai que destacar a desaparición da conserveira que existía a oeste do núcleo de Bouzas. A concentración empresarial vai dando lugar a unha concentración funcional industrial no eixo Bouzas-Vigo e á progresiva desaparición das pequenas empresas que puntuaban o litoral vigués. O peche desta fábrica e a súa reconversión en vivenda de luxo é un dos primeiros síntomas deste proceso. A zona oeste de Bouzas comeza así a perder peso industrial, que claramente bascula cara leste.

Despois da implantación de Citröen ao lado do Lagares segue o xurdimento de novas naves e almacéns nas parcelas enclavadas na beira do río. Son os primeiros indicios dun cambio de patrón no asentamento industrial. En décadas anteriores, excepto na franxa litoral, a industria interior da primeira periferia Coia-Bouzas asentárase no medio do espazo residencial. As Ordenanzas da Edificación de 1956 manteron unha alta tolerancia industrial para as zonas residenciais 4, 6 e 8, permitindo que seguisen proliferando nova industria nestas zonas. Mais de forma complementaria vai consolidándose un novo patrón de polarización lineal da industria, mediante a súa localización na beira do río Lagares e a través das estradas nacionais, destacando a aparición das fábrica de porcelana para hostelería MOAHSA, do Grupo Álvarez.

No entorno de Canido continúa aumentando o número de industrias que seguen un patrón máis semellante ao da primeira periferia Coia-Bouzas. Mais neste caso o feito de este enclave se converter nunha zona residencial destinada á burguesía local vai dar como resultado que se exprese o conflicto entre usos e a petición dunha maior zonficación e separación entre eles.

Residencial

Distínguense tres ocupacións diferenciadas segundo o tamaño das pezas construídas: a zona interior, onde practicamente todas as pezas son de gran tamaño e ocupan a parcela mediante bloques en altura; a primeira periferia, onde se mestura vivenda unifamiliar con bloques en altura; a segunda periferia, en que a ocupación é maioritariamente de vivenda unifamiliar.

Dentro deste último espazo, e segundo a densidade da nova ocupación residencial, apréciase un maior grao de ocupación nas parroquias litorais de Oia e Coruxo e, en menor medida, en Navia, en contraposición coas parroquias interiores e Alcabre. A nova ocupación ten tamén trazos distintos en cada parroquia que responden ao tipo de asentamento preexistente. En Oia tende a situarse nos bordes dos asentamentos preexistentes baixo unha forma de nebulosa; en Coruxo ten unha estrutura máis reticular e homoxénea en todo o territorio; en Navia a estrutura radial do núcleo segue condicionando a dinámica de ocupación, aínda que con bordes máis dispersos. Estas dinámicas preexistentes combínanse cunha tendencia a ocupar a primeira liña de costa.

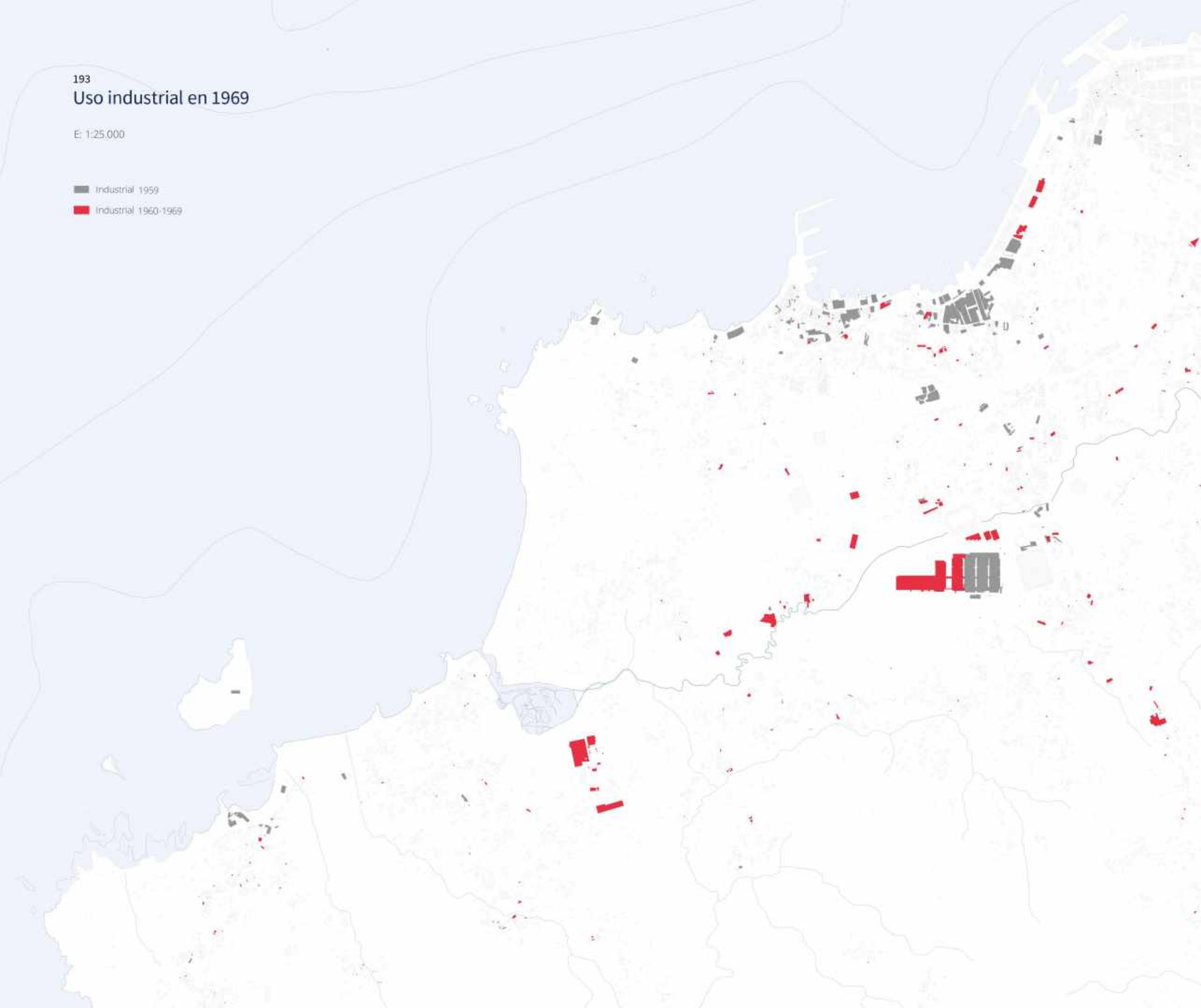
Servizos Públicos

A localización e o número dos servizos públicos reforza a distinción destes tres espazos. No interior do Plan Cominges existe unha maior presenza de equipamentos públicos, especialmente educativos. Na primeira periferia constrúense tres centros educativos, un público no nó das Travesas e outros dous privados, un na estrada a Samil e outro no borde do centro urbano de Bouzas. A análise conxunta dos novos servizos públicos e dos preexistentes permite observar un patrón de localización no borde desta área.

Na segunda periferia os equipamentos seguen sendo escasos. Continúa a dinámica previa de construción de cemiterios cos de Navia e Coruxo, mais tamén xorden outras novas: a nivel educativo ponse en marcha un novo colexio privado en Coruxo e por primeira vez créanse equipamentos de lecer e deportivos na zona do Vao e de Cabo Estai.

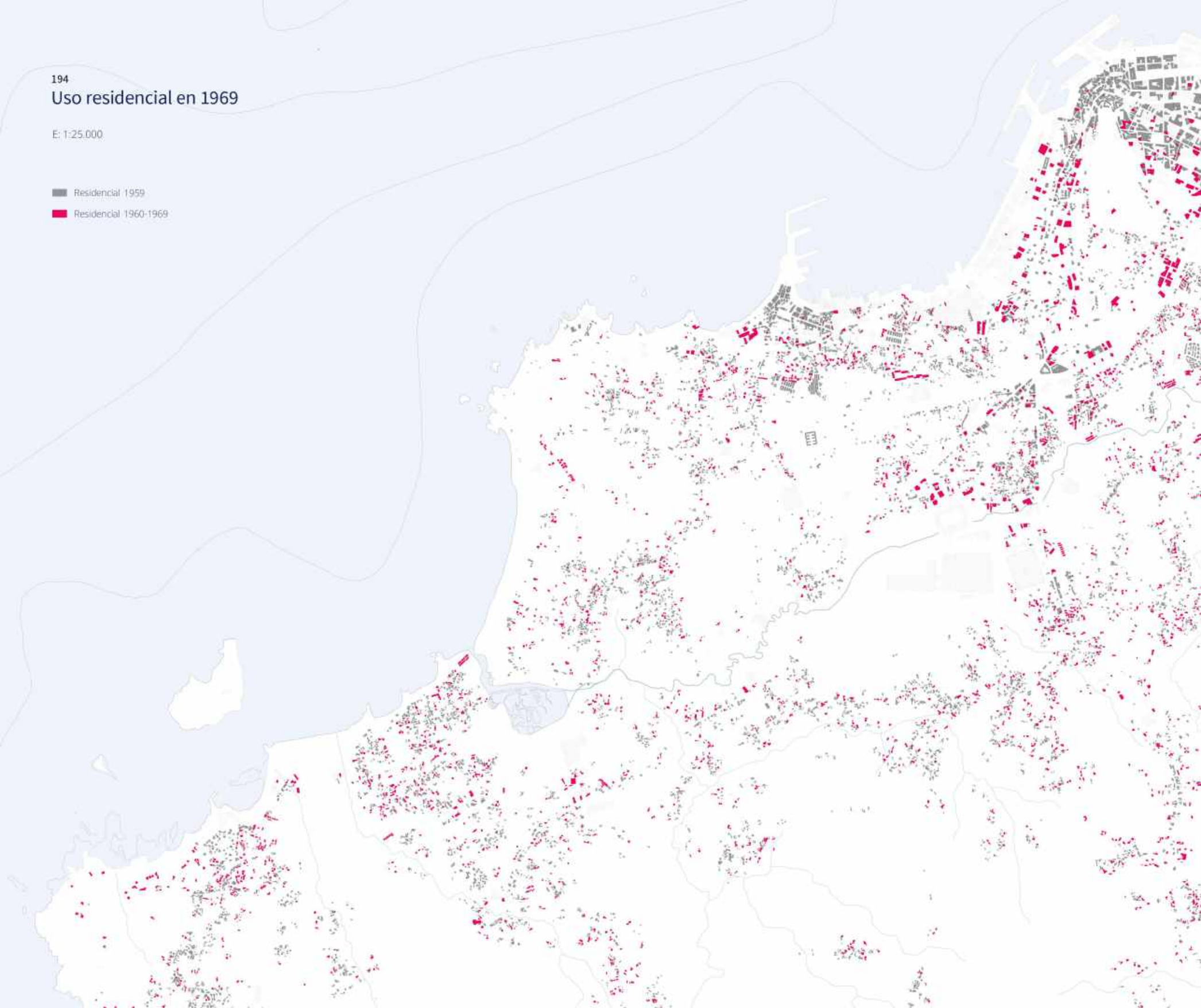
Uso industrial en 1969

E: 1:25.000



Uso residencial en 1969

E: 1:25.000

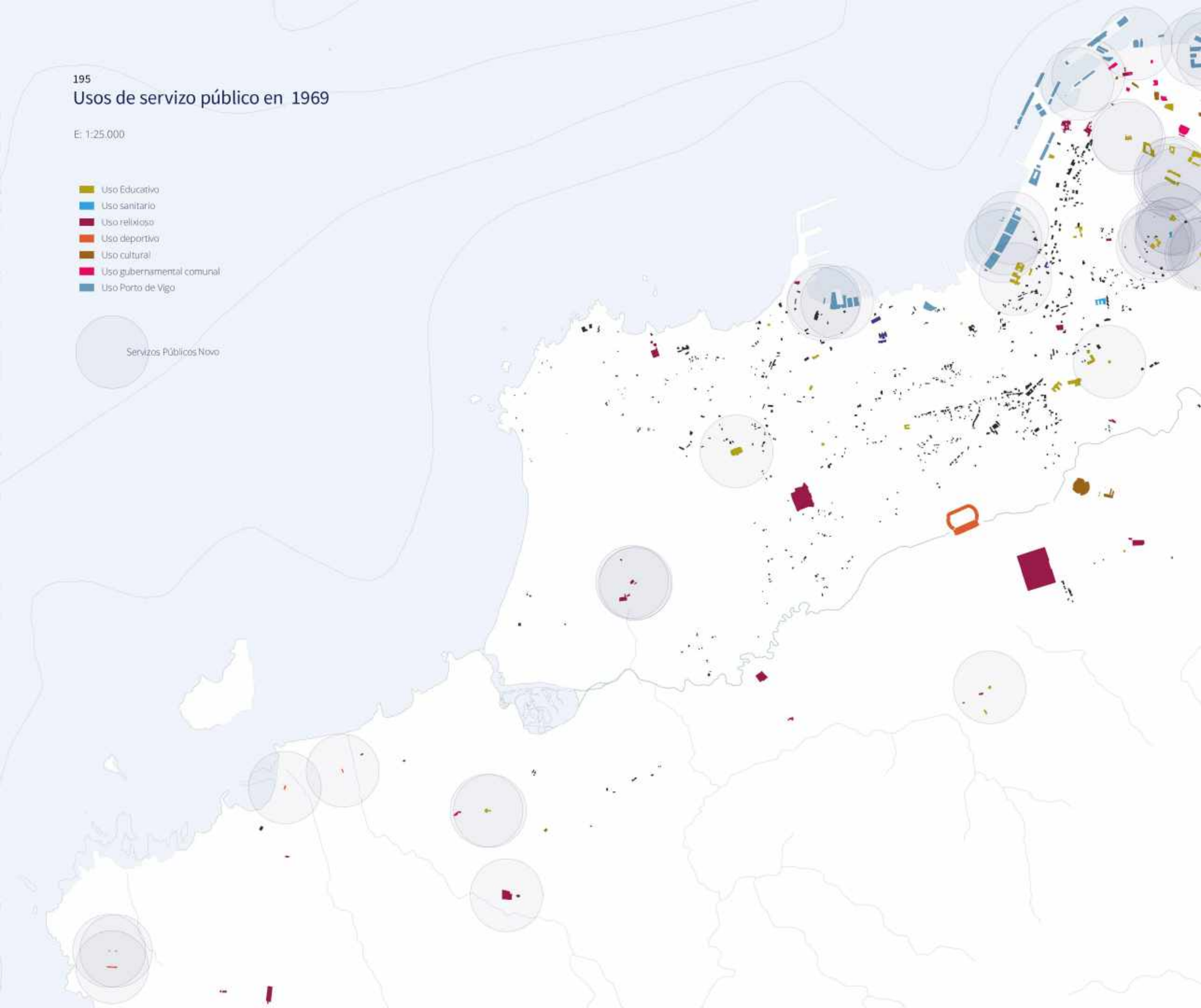


Usos de servizo público en 1969

E: 1:25.000

- Uso Educativo
- Uso sanitario
- Uso relixioso
- Uso deportivo
- Uso cultural
- Uso gubernamental comunal
- Uso Porto de Vigo

Servizos Públicos Novo



Ocupación e infraestrutura

As dúas novas vías de comunicación que parten do nó das Travesas cara ao suroeste, sumadas ás dúas preexistentes, proporcionan unha maior dinámica radial a toda esta zona. A ocupación en filamentos ao longo das vías viña producindo a creación dun borde que no seu interior contiña a trama rural preexistente e a creación de novos capilares suburbanos. Os espazos interiores, que nesta altura seguían densificándose, van ficar cada vez máis comprimidos entre as novas vías.

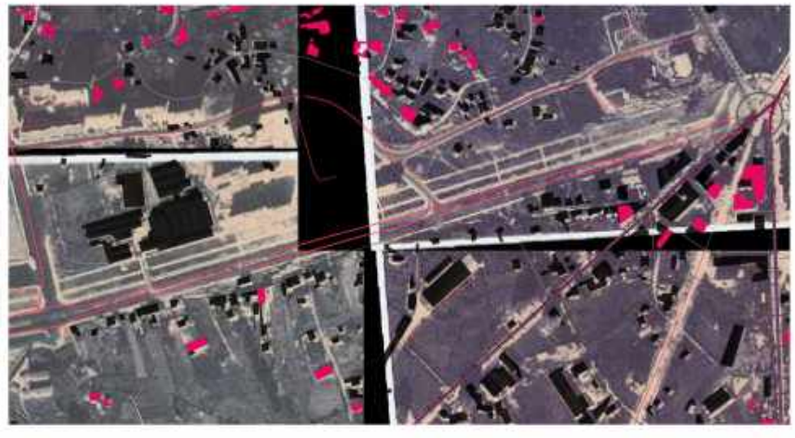
A nova edificación non se produce sobre unha dirección de crecemento lineal centro-periferia, senón que van ser máis ocupadas as zonas próximas ao estadio de Balaídos do que a zona central. Repítese neste caso a dinámica que se dera no nó das Travesas, en que primeiro son ocupados os extremos e os nós da vía e posteriormente vaise construíndo nas zonas intermedias. A densificación das vías radiais e a ausencia de construción de vías transversais vai facer con que a trama preexistente opere de forma conxunta co novo trazado, en vez de se limitar a organizar os espazos interiores.

A nova estrada que conecta o nó das Travesas coa praia de Samil establece diferentes relacións coa ocupación. O primeiro tramo caracterízase por manter a trama preexistente na marxe sur da vía, e na marxe norte a nova trama do Plan Parcial. A nova vía vai así estar pensada en conxunto coa nova ocupación na marxe norte, mentres que non se ten en conta a resolución da nova infraestrutura coa trama na marxe sur. Tal é así que a nova vía vai discorrer a escasos metros e en paralelo á antiga vía principal. A diferenza entre o trazado lineal de unha e o trazado curvilíneo de outra vai procar a creación de espazos intersticiais e puntos de contacto entre os viais que fican sen resolver. Esta falta de coherencia entre ambas tramas debía resolverse segundo a planificación aprobada do Plan Parcial da Florida, que establecía a creación dunha trama nova que faría tábula rasa sobre o preexistente e conectaría o fragmento do Plan Parcial de Coia con esta área. Mais, como se verá máis adiante, pasarán décadas até que se resolva o encontro entre ambas tramas.

No segundo tramo a vía discorre como eixo central do Plan Parcial, que se analizará no capítulo seguinte coa construción da edificación. Por último, o terceiro tramo atravesa o gran espazo baleiro que ficaba entre Alcabre e Navia, e isto vai contribuír á súa división en dous espazos e á súa progresiva ocupación, na altura só expresada nalgunha ocupación illada.

Outra zona cun amplo espazo baleiro é a que se situaba na marxe norte do Lagares e que conformaba un semicírculo. Este espazo fora primeiro interrompido coa construción do Cemiterio e agora a nova peza do Plan Parcial de Coia, vai crear definitivamente unha ruptura entre o espazo oeste cara a Navia e un espazo baleiro, cada vez máis reducido, entre o polígono e o río Lagares. Así vai modificándose a caracterización deste espazo: pasa de ser un espazo baleiro estruturante que condiciona a ocupación a ser un espazo fragmentado que se constitúe como negativo da ocupación e das infraestruturas.

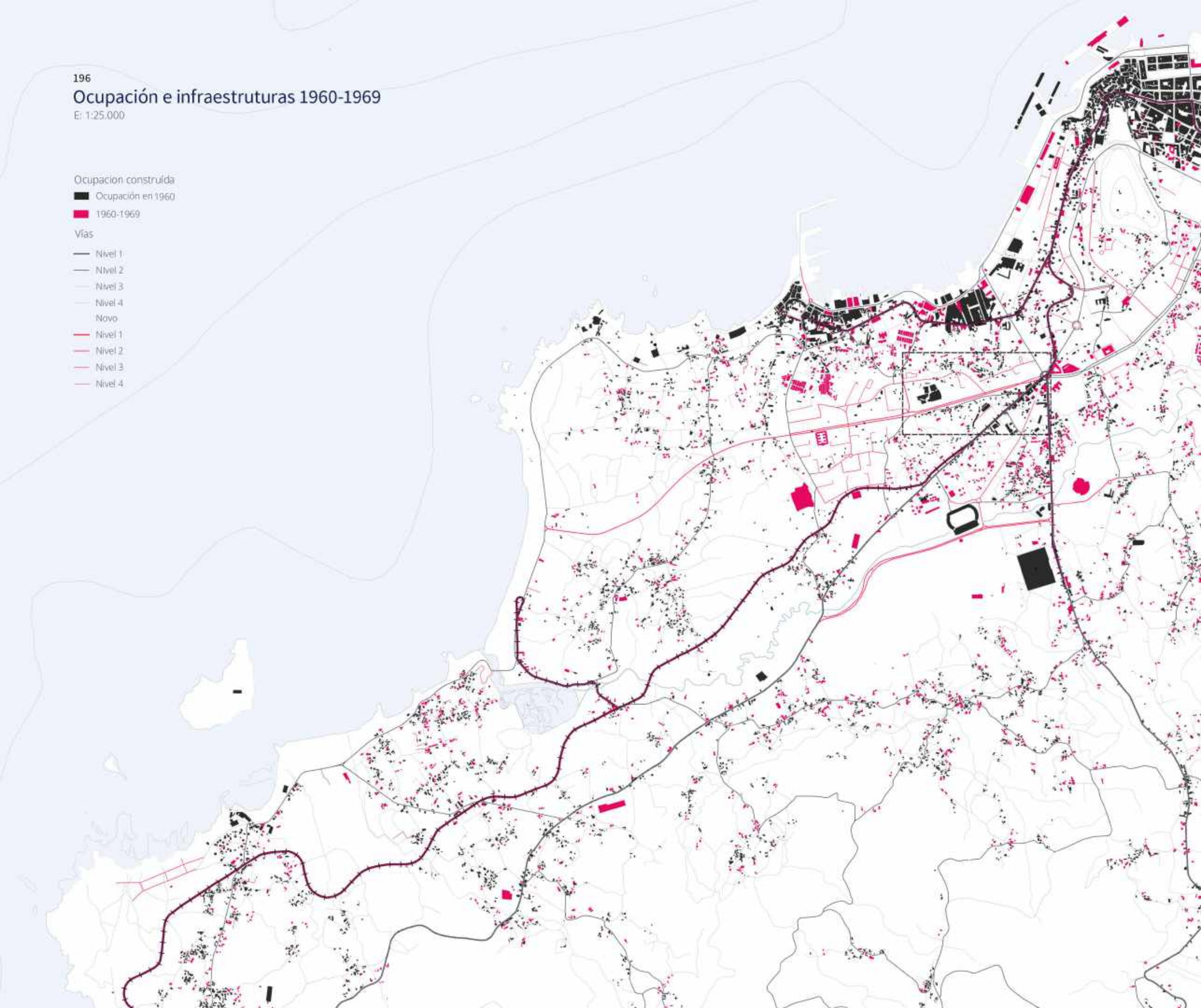
Se até agora a dinámica de ocupación litoral consistira nunha ocupación individual das parcelas ao longo das vías preexistentes ou da estrada litoral, a partir de agora vai supor a creación dunha trama reticular na zona de Canido que permita a urbanización, parcelación e edificación dunha trama ordenada e planificada. Esta trama esténdese en paralelo á costa cara ao enclave natural de Cabo Estai e eríxese como un lugar privilexiado para a construción de vivendas de luxo para as elites. Trátase dunha situación excepcional, pois a dinámica xeral na periferia continúa a ser a promoción individual e construción de vivenda unifamiliar a partir do tecido existente.





Ocupación e infraestruturas 1960-1969

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

Uso industrial

O desprazamento da nova ocupación industrial cara á zona exterior da primeira periferia tamén se traduce nun novo modo de relación entre esta e as infraestruturas. As dúas estratexias de localización das naves industriais de maior tamaño consistían en procurar a proximidade coas rutas Vigo-Baiona e Vigo-Tui ou ubicarse á beira do Río Lagares.

No primeiro caso, técese pouco a pouco un corredor industrial na estrada Vigo-Baiona, dende o enclave onde se bifurcan a estrada e o tranvía até a zona de Coruxo. No segundo, o emprazamento á beira do Río Lagares non xorde asociado ás infraestruturas pero atópanse ubicados todos eles próximos a este corredor viario. En conxunto, van conformar un corredor que non se reduce ao borde da estrada, senón que comprende toda a franxa entre a infraestrutura viaria e a tranviaria. Pola contra, na estrada a Tui a industria é moito máis puntual e de menor tamaño, pero mantén unha maior relación de dependencia coas infraestruturas.

Estas dúas dinámicas articúlanse grazas á nova infraestrutura pensada para lle proporcionar unha mellor conexión viaria a Citröen. Así, a combinación da infraestrutura viaria de maior impacto e estes tres elementos de forma conxunta van articular un arco industrial que contribúe a dividir os espazos residenciais de Matamá, Coruxo, Navia e Coia.

Uso residencial

Neste período existe unha menor tendencia a ocupar as marxes das estradas principais e, pola contra, prodúcese unha maior ocupación das parcelas sobre as vías de niveis 3 e 4.

Servizos Públicos

Destaca a creación de novos equipamentos educativos na zona da segunda periferia. En tódolos casos procuran unha ubicación estratéxica a respecto das infraestruturas. No caso de Alcabre o novo centro conéctase coa nova arteria Vigo-Samil, e próxima ao cruce entre a vía que une Alcabre e Navia e o cruce entre Bouzas e Coia, o que lle outorga un alto nivel de accesibilidade dende todas as parroquias próximas. No caso de Coruxo o novo centro sitúase no cruce da estrada co tranvía.

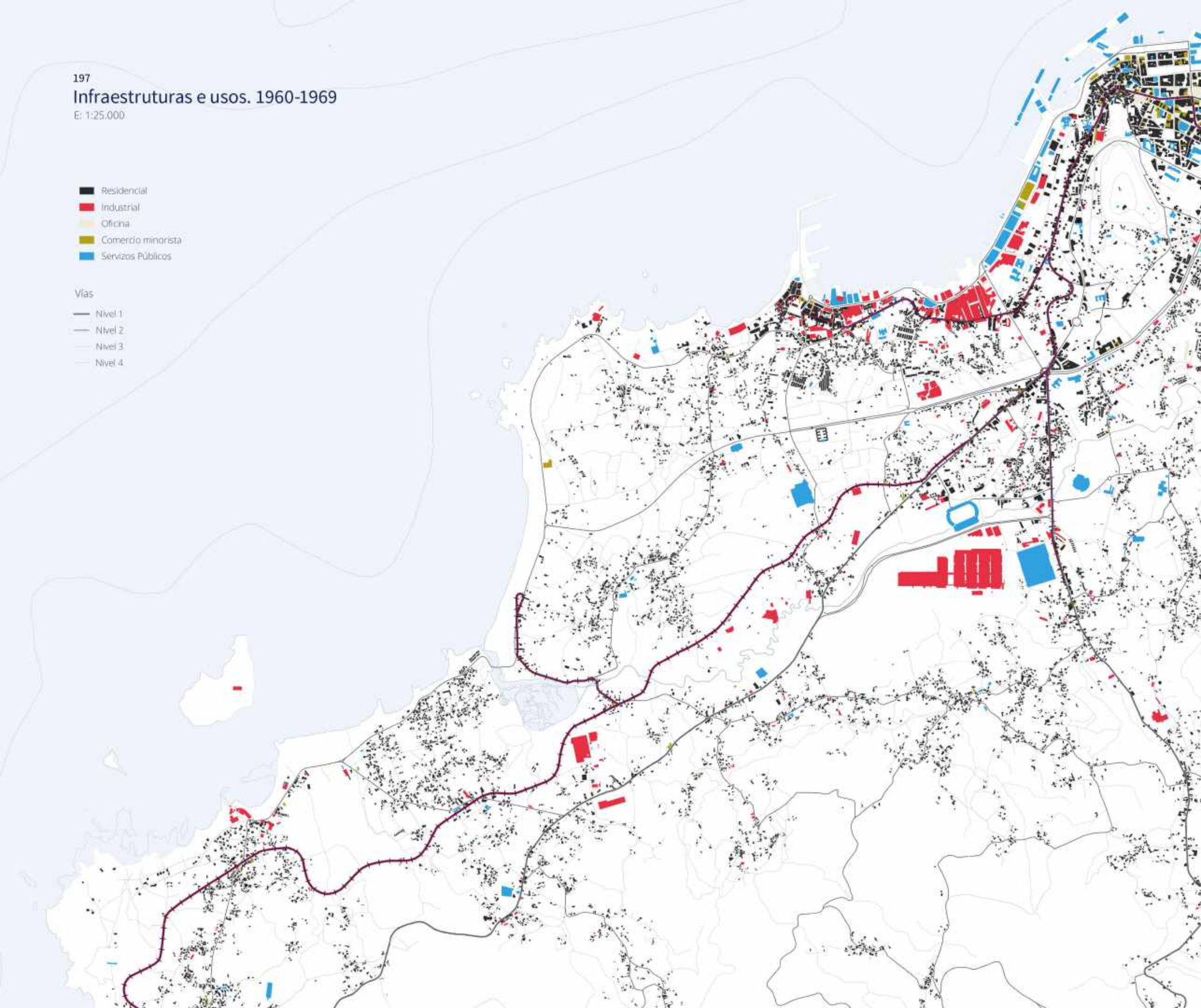
Nos equipamentos relixiosos destaca a nova capela do Vao, que se empraza no cruce de vías entre a estrada ao Vao e a vía litoral, perto das novas instalacións do campo de fútbol de Coruxo. Desta forma vaise configurando un novo nó viario e de equipamentos neste enclavee. Pola contra, o outro novo campo de fútbol ubicado en cabo Estai sitúase nun enclave desprazado das principais rutas.

Tamén en Matamá, no entorno da igrexa parroquial, vanse consolidando distintos equipamentos educativos que proporcinan unha maior centralidade ao núcleo.

197

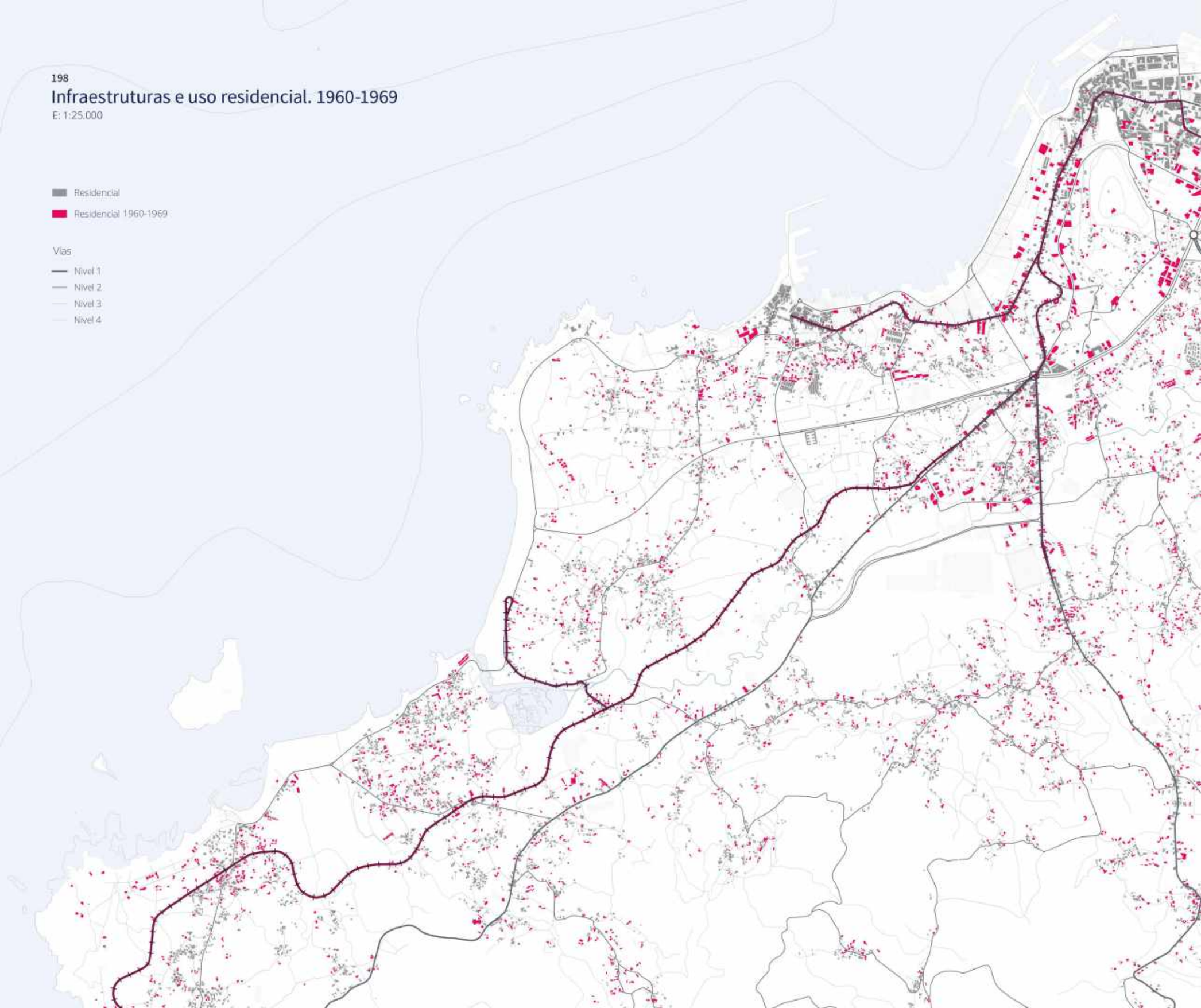
Infraestruturas e usos. 1960-1969

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 1960-1969

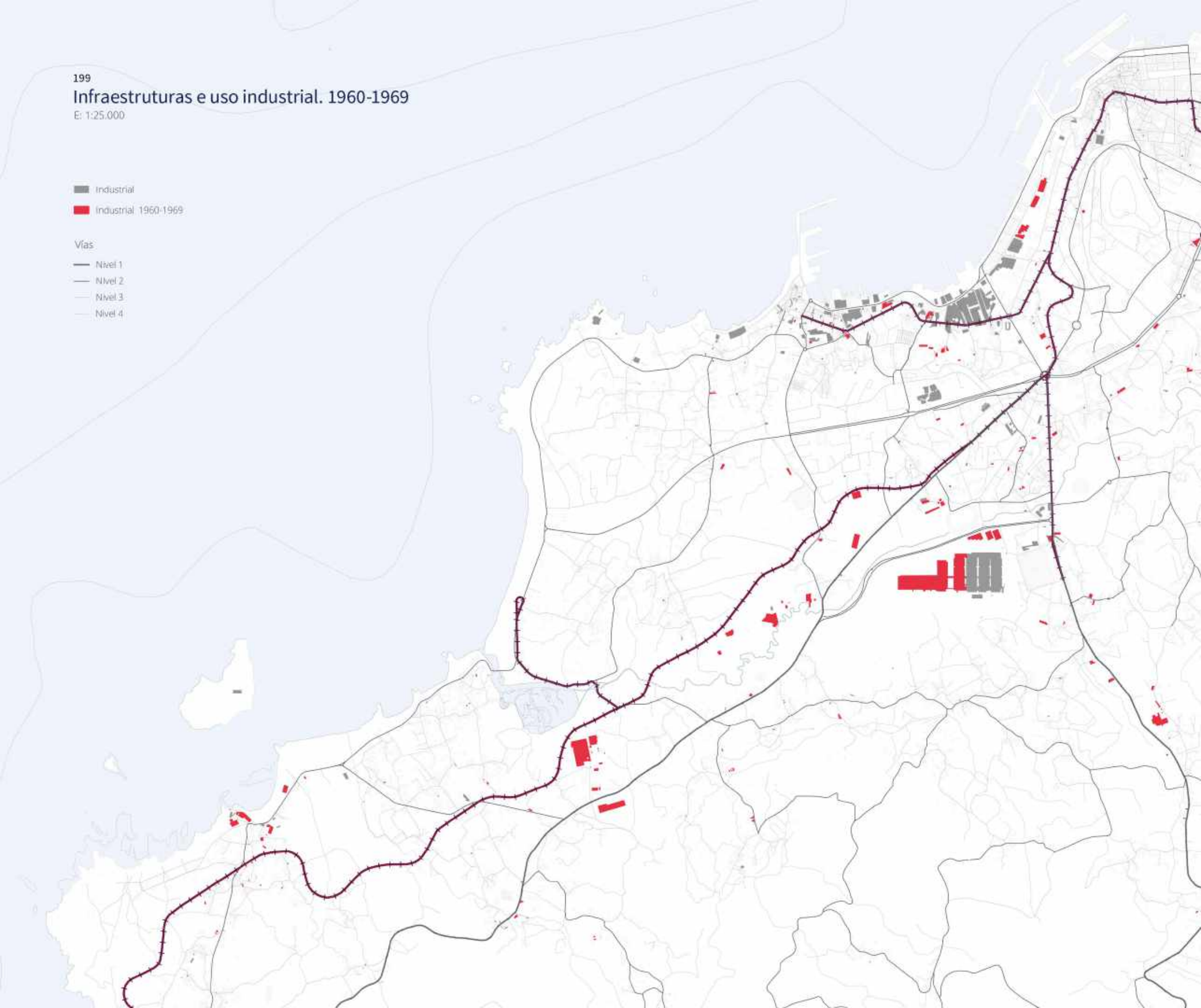
E: 1:25.000



199

Infraestruturas e uso industrial. 1960-1969

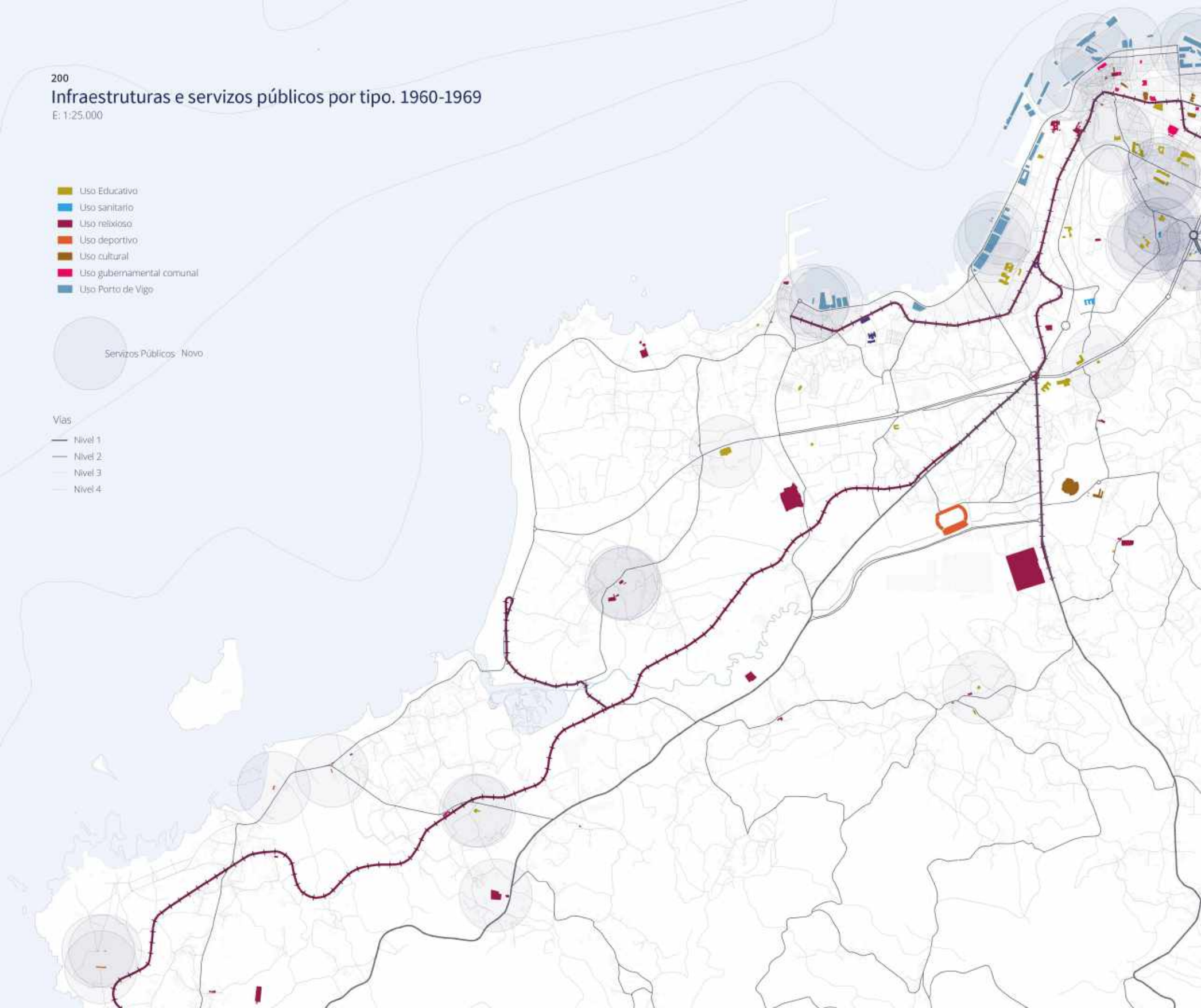
E: 1:25.000



200

Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1960-1969

E: 1:25.000



4.5.

1970

1979

4.5.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

EXPECTATIVAS FRUSTRADAS

Contextualización

Políticas estatais

PXOU de 1971

A gobernanza dos plans parciais

4.5.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

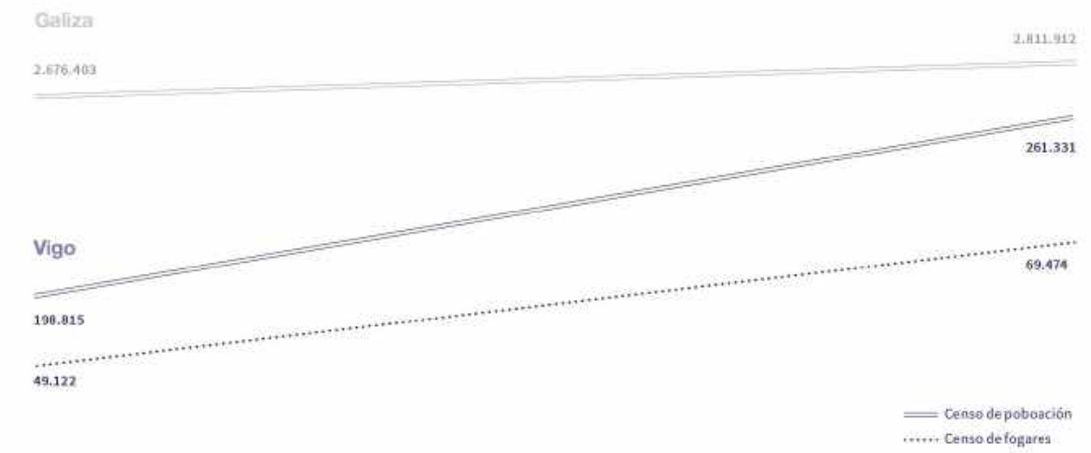
Infraestrururas

Uos

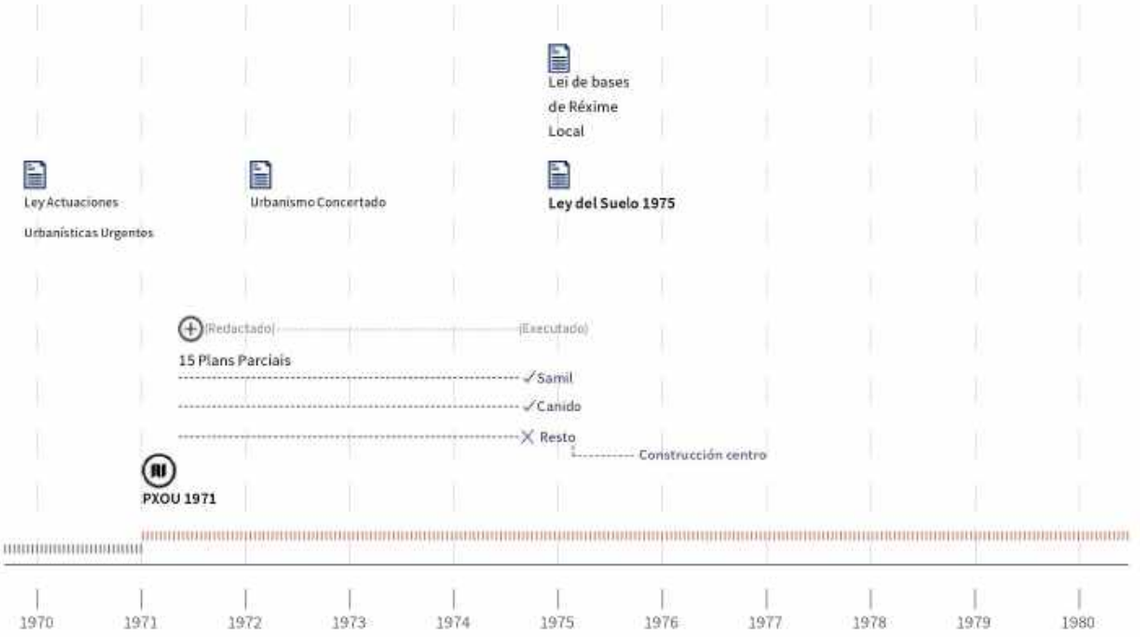
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



1970-1979

Expectativas frustradas

Contextualización

Este período vai estar marcado pola inflexión que se produce nos anos 1974-1975 tanto no ámbito político coma no económico. Por un lado, a crise económica do petróleo vai ter fortes consecuencias na economía española, que se encauza cunha elevada inflación e unha forte recesión na inversión e o emprego. Esta crise dos sistemas de regulación financeiros e monetarios vai coincidir, por outra banda, coa crise política do Réxime franquista, a morte do ditador e a mudanza cara ao réxime democrático. Este último producíase como consecuencia dun proceso acumulativo na sociedade de impugnación ao réxime totalitario, se ben non se vai traducir nunha ruptura completa coas elites dirixentes previas, senón nunha transición política. Feito que ten tamén as súas implicacións no proceso de renovación ideolóxica e das elites dirixentes dos organismos de planificación.

Estes cambios prodúcense baixo o telón de fondo, a nivel mundial, dun xiro progresivo cara ao modelo neoliberal: unha nova orde política e económica cada vez máis centrada na desregulación, a privatización e o abandono do Estado de dotacións sociais (Harvey, 2007).

No ámbito local a política económica vai continuar inmersa nunha dinámica de concentración de capitais, tanto a nivel empresarial como dos sectores produtivos. Os investimentos que se realizaran na década anterior permitíronlle ao sector da pesca en altura consolidarse como enclave estratéxico pesqueiro ao nivel do Estado.

A renovación da frota que se fora dando nos últimos anos, co reemprazo da artesanal pola de altura, supuxo nesta altura que a frota local chegase a representar dous terzos da total galega e máis dun terzo da frota pesada estatal (Souto, 1981). Deste xeito, Vigo convértese na gran porta de entrada da pesca de altura no conxunto do Estado, o que favorece a consolidación dunha elite económica con fortes relacións co conxunto do Estado.

Estas mudanzas impactan no tecido empresarial e provocan movementos en dous sentidos ben diferentes. Por un lado, as empresas da pesca en altura, especialmente Pescanova, van multiplicar enormemente o seu capital; por outro lado, as empresas de carácter familiar que non contaban con respaldo financeiro van ir desaparecendo ou transformándose; por exemplo, na industria conserveira só unhas poucas fábricas van sobrevivir ao proceso de concentración de capitais ou, incluso, empresas importantes do sector naval como o caso de Barreras ou Álvarez na cerámica van rematar absorvidas polo INI (Souto, 1981). Isto supón o fin da hexemonía do grupo de empresarios que xurdiran no primeiro cuarto de século e que agora son reemprazados por aquelas empresas que comezan a capitalizarse con investimento estranxeiro, agás algunhas excepcións de empresas familiares que conseguiron sobrevivir grazas á diversificación, como é o caso de Freire (Souto, 1990).

Estas transformación nas elites dirixentes e a perda de diversidade empresarial, levaron a unhas serie de mudanzas no proceso de urbanización. O peche paulatino de fábricas na zona periurbana vai pór fin á orde imposta baixo o Plan Cominges no que o periurbano se compuña da mestura dos usos industriais e dos residencias. Ábrese a porta a un novo esquema de zonificación que vai segregar os usos, condensando a industria principalmente na franxa litoral, zona Franca e as marxes do río Lagares, e na que as parroquias da periferia inmediata van reducirse a un uso exclusivamente residencial.

Política estatal en favor da gobernanza do capital privado.

> "¿En qué línea tratamos de movernos? Pues hacia una situación en la que se ponga al particular en condiciones de fabricar suelo urbano como obtiene piritas o como se fabrica kilovatios. Materia prima hay, quinientos y pico mil kilómetros cuadrados. Lo que yo creo que faltan son unas reglas de juego que permitan hacerlo." (Mortes, V, 1971, entrevista na revista Actualidad Económica, Madrid en Terán, p. 536)

As palabras do Ministro Mortes a inicio da década exemplifican a consolidación dunha nova "filosofía" urbanística para a mercantilización do chan. Anteriormente, a creación de solo urbano e as operacións urbanísiticas baseábanse no aumento da poboación e nunha demanda real de vivenda (independentemente de que as previsións que se facían da espectativa de crecemento demográfico fosen máis ou menos realistas). En contraste, as novas políticas, cada vez máis liberais, levan a desligar a produción do solo urbano da súa demanda real e este pasa a concebirse como "mate-

ria prima" explotable. O ministro sinala que a conversión en solo urbano de amplas zonas era a única fórmula para lograr o abaratamento dos prezos da vivenda, convertendo así o solo e a vivenda cada vez máis nun produto asociado ao seu valor de cambio e desligado do seu valor de uso. Este novo discurso para a lexitimación da política de renda urbana vai ter un impacto considerable que perdurará en lexislacións posteriores.

Neste contexto político apróbanse unha serie de medidas que complementan esta estratexia e que teñen como obxectivo outorgarlle un maior peso ao capital privado na gobernanza da cidade. Así, en 1970 apróbase o Decreto Ley sobre Actuaciones Urbanísticas Urgentes, que busca permitir determinadas actuacións de forma coxuntural, é dicir, maior permisividade das "regras de xogo". Inmediatamente concaténase esta lei coa creación en 1972 da figura do Urbanismo Concertado, para dar máis peso á iniciativa privada nas decisións urbanísticas. (Coord. Moya, 2011).

Ley del Suelo de 1975

As modificacións mencionadas nas liñas anteirores van sentar as bases para a nova Ley del Suelo, que conclúe coa súa aprobación en 1975. En canto á cultura urbanísitca, a nova lei supón unha ruptura coa visión da Ley del Suelo de 1956, xa que abandona a visión "orgánica" de tipo evolucionista influenciado polo organicismo de Geddes, e impón unha visión máis probabilista mediante o uso do "planeamento aberto". A lei vai supor a consagración da idea do polígono como o nexo que vai relacionar un planeamento aberto e a forma arquitectónica moderna (Vilagrasa, 1991).

A lei introduce certas novidades en canto á xestión urbana. Entre elas destaca a introdución dalgunhas novas figuras de planeamento, xunto cunha nova xerarquía que establece unha maior relación e dependencia entre elas. Os tipos do solo van sufrir algunhas modificacións, de forma que o "rústico" pasa a denominarse "non urbanizable" (cuestión fortemente criticada polo carácter residual e negativo co que se van connotar estos espazos). Mentras, o solo de Reserva Urbana pasa a denominarser "urbanizable" e divídese en dúas clases: Programado e non Programado. Esta tipificación e a súa normativa tivo moi mal encaixe coa realidade territorial galega, cunha casuística diferenciada de asentamentos dispersos. A lei veu agravar os problemas xa existentes, especialmente no que ten a ver coa ordenación das periferias urbanas (Pereiro, 1981).

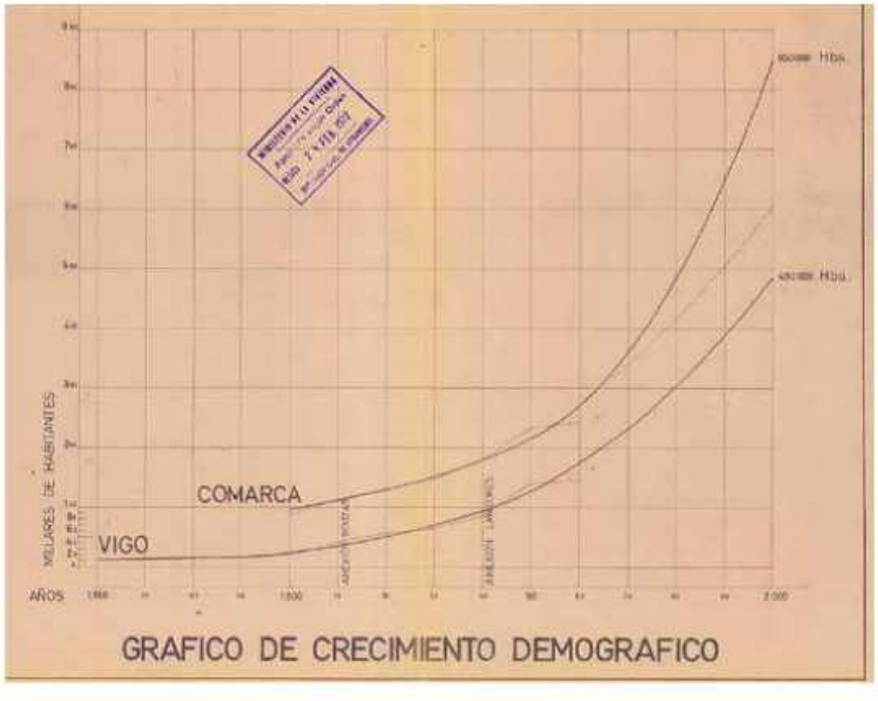
Se ben na normativa estatal aprobada nos anos previos se observa unha cesión da gobernanza da cidade ao capital privado, a Ley del Suelo vai combinar a política de mercantilización do solo xunto coa imposición dalgunhas contraprestacións en favor do público. En concreto, asociado á nova clasificación do solo urbano non programado, créase a figura do Aproveitamento Medio do Solo Urbanizable, que vai blindar os propietarios do solo co dereito do aproveitamento urbanístico fixo, e que ademais permite prever os Sistemas Xerais con cargo aos excedentes de aproveitamento dalgúns Plans Parciais e a cesión do 10% dese aproveitamento ao Concello (Candela, C. en Coord. Moya, 2011).

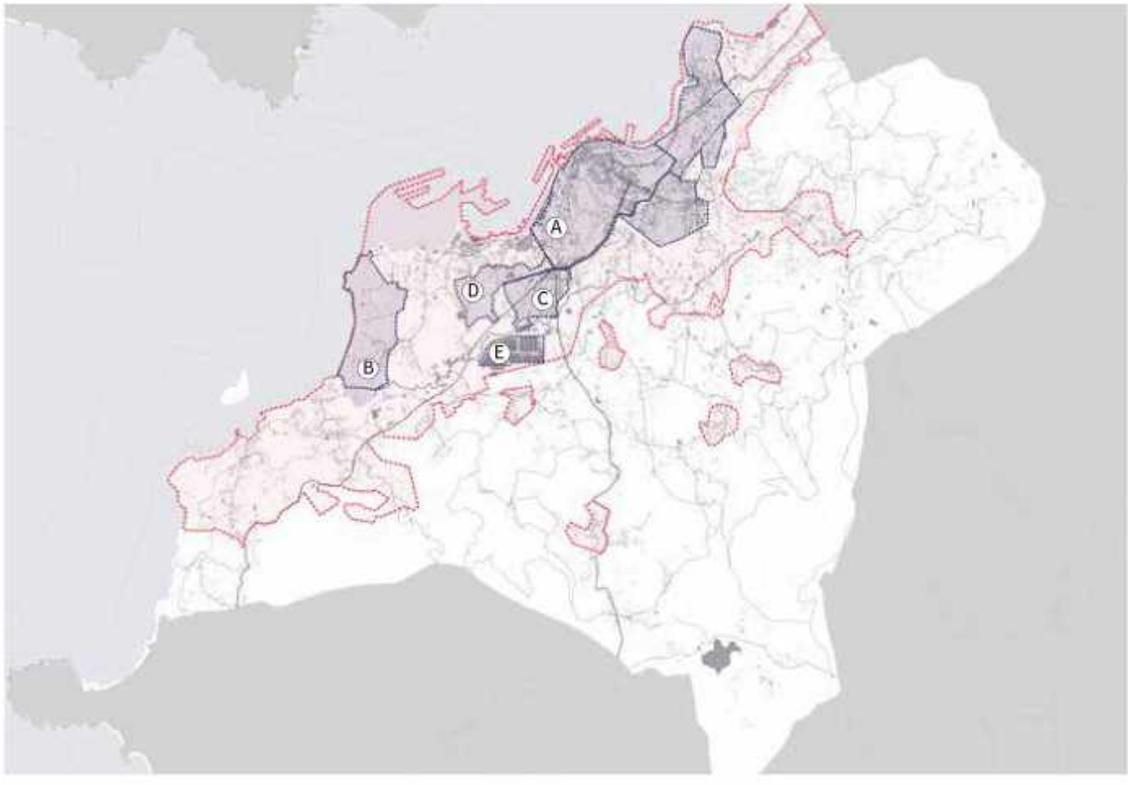
A lei vai estar condicionada polo feito de ser planificada aínda coa mentalidade que se desprendía das declaracións do ministro (cuase de horizonte de crecemento infinito), pero que se aproba e entra en vigor no inicio da crise económica. Así, moitos dos presupostos sobre os que asenta ao respecto da ordenación do crecemento van quedar totalmente desaxustados coa realidade e, ao mesmo tempo, tampouco vai ser capaz de dar resposta aos procesos de xestión do solo xa consolidado.

Esta nova esixencia da cesión do 10% da superficie para patrimonio municipal vai ter un forte impacto na proposta de Plan Xeral de Vigo aprobada en 1971 xa que as posibilidades do seu desenvolvemento recaían en boa medida na elaboración de Plans Parciais e no momento da aprobación da Ley só dous destes foran completados quedando o resto todo pendentes de aprobación. Existían, pois, unha serie de expectativas por parte do capital privado, creadas ao redor das operacións de plans parciais, que se ven frustradas ao disminuír a rendibilidade prevista. Isto é, os plans iniciais do Plan Xeral van trastocarse dobremente: pola normativa estatal e pola crise económica. Para alén destes, hai outros factores locais que explicaremos máis adiante (flexibilidade para construción en solo non urbanizable, bloqueo dos Plans Parciais,...), que foron condicionando, no seu conxunto, a inviabilidade do Plan Xeral e a deriva cara unha urbanización alternativa de densificación do espazo residencial consolidado e a unha maior dispersión no periurbano (Souto, 1990).

Dentro do campo do urbanismo español comeza a xurdir cada vez máis conciencia da falta de rumbo da planificación e unha visión crítica das consecuencias do boom da construción. En parte como consecuencia da introdución, dentro do ámbito

201
Previsión de crecemento demográfico do PXOU 1971
Fonte: Inventario SIOTUGA.





202

Delimitación de solo de Reserva Urbano PXOU 1971 e planeamento aprobado anteriormente.

Fonte: Elaboración propia a partir de Plano de Normas Urbanísticas do Plan Xeral de 1971, Arquivo Municipal de Vigo.

Delimitación Solo de Reserva urbana.

Plans aprobados previamente na zona oeste:

A *Plan Cominges (e os seus plans de aliñacións)*

B *Plan Parcial Samil*

C *Plan Parcial Florida*

D *Plan Parcial Coia*

E *Zona Franca*

cultural e académico, das contribucións teóricas da escola estructuralista-marxista francesa e as elaboracións italianas paralelas que estudan a urbanización capitalista e os seus problemas (Terán, 1978). Así, as críticas á normativa e ao propio papel da planificación van abrirse paso rápidamente.

PXOU de 1971

O primeiro plan xeral da cidade inscríbese na segunda xeira de plans xerais das grandes urbes. Pola súa condición tardía esta primeira planificación enfrontábase a unha serie de tensións e dinámicas xa constituídas no período *desarrollista*. Porén, o Plan non vai atender ou reconducir esta situación de partida, senón que vai centrarse no sostemento da mesma dinámica especulativa. O primeiro que destaca do Plan é a proxección demográfica tan abultada, que vai respaldar e xustificar a expansión do solo urbanizable. En segundo lugar, se ben parte dun marco teórico marcadamente funcionalista, no seu desarrollo irá quedando reducido á suma dos intereses das forzas vivas da cidade.

Usos do solo

Como se sinala anteriormente, no momento da aprobación do Plan existían unha serie de Plans Parcias xa aprobados previamente. Na zona oeste da cidade estaban aprobados o Plan Parcial da Florida, o Proxecto de Ordenación Urbana da praia de Samil e o Plan Parcial de Coia, que se atopaban en niveis moi diferentes de urbanización, incluso o primeiro destes nin sequera iniciara a execución (fig.202). A relación que propón o novo Plan Xeral respecto desta situación é a de asumir e integrar a planificación preexistente. Pérdese, así, unha oportunidade para reformular o proxecto destas zonas e adaptalas a unha nova estratexia de conxunto e óptase, pola contra, por integrar este planeamento pasando a calificar estas zonas como solo urbano e incorporando as súas determinacións viarias (Pereiro, 1981). O propósito que se perseguía con esta decisión era o de liberar as propiedas das esixencias establecidas na Ley del Suelo para os plans parciais. Deste xeito, podemos observar como amplos sectores sen urbanizar pasaron a ser directamente urbanos.

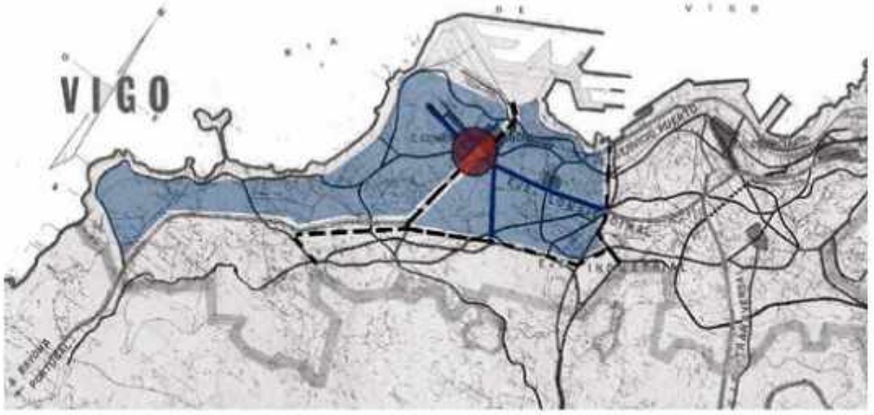
A proxección demográfica visiblemente abultada, como se sinalará na posterior revisión do Plan en 1985 (*04), vai servir para xustificar a conversión dunha extensa zona en solo de Reserva urbana. As case 3000 Ha exténdense baixo a idea de conducir linealmente a cidade de forma paralela á costa, dende Teis ate Canido, superando con moito os límites previos dos espazos que foran planificados na fase previa (fig.204). A forma de xestión desta bolsa de solo, en liña coas reformas aplicadas na normativa estatal, debía realizarse mediante a redacción dos correspondentes polígonos en que se subdividía. Namentras esto non se producía, todas as licenzas de edificación quedaban paralizadas.

A combinación destes tres factores: a extensa área definida, a paralización das licenzas e a dependencia da capacidade e interese que tivera o capital privado para sacar adiante os distintos plans parciais; levou o plan a se converter nunha operación de alto risco con dous posibles resultados. Se se mantiña a dinámica dos anos anteriores de forte crecemento económico e de chegada masiva da emigración e do rural, a operación podería converterse nun negocio altamente rendible para as empresas que

*04

"Lo que más llama la atención es que se preparaba un esquema de ciudad con capacidad para el triple de los habitantes existentes en el momento de la redacción del Plan"

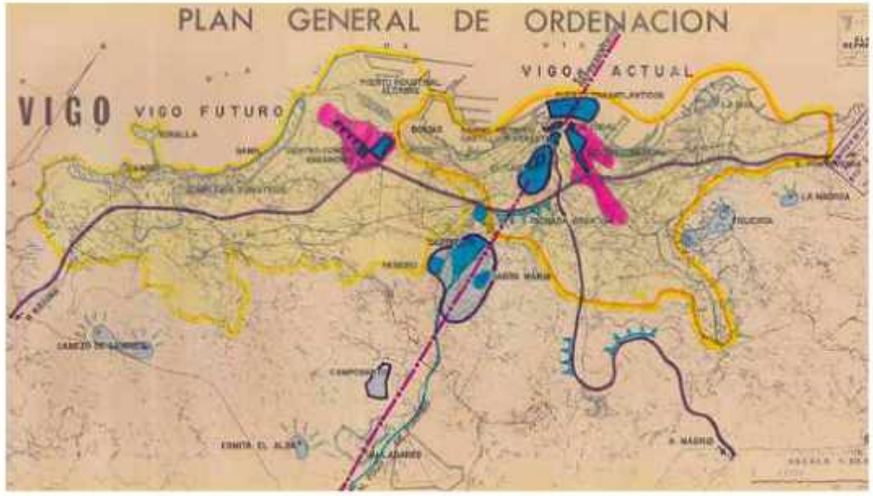
1985, ARDIPLAN + CINAM Española, Informe da Revisión y adaptación del Plan General de Ordenación de Vigo. Española, n p.55



203

Límite entre distritos e nodo.Plan General de Ordenación de Vigo, 1971.

Fonte: Elaboración propia sobre Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. Inventario SIOTUGA.



204

Plano de Elementos representativos. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971.

Fonte: Inventario SIOTU-GA.



205

Plano de Desarrollo industrial. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971.

Fonte: Inventario SIOTU-GA.



206

Plano de Unidades urbanas. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971.

Fonte: Inventario SIOTU-GA.

Perante esta situación, a administración vai facer a "vista gorda" como único medio para rebaixar o problema. Sendo ilegais tanto a construción en solo urbanizable como rústico, este último vai ofrecer máis garantías en tanto non recae sobre el a posibilidade de expropiación para a construción dun novo polígono. Este límite desproporcionado para as opcións reais de crecemento motivou a construción dispersa nas parroquias máis periféricas, a parálise nas zonas dun hipotético crecemento e a verticalización da construción nas zonas centrais.

Estrutura urbana

A proposta parte dunha comprensión dual da cidade, como a cidade vella e a cidade nova, que se expresa en termos do "Vigo actual" e o "Vigo futuro" (fig.204), o que nos dá unha idea da pretensión da escala na que se previa non só unha simple extensión, senón a construción dun novo centro urbano. A cidade pasaría a organizarse de forma bicéfala cun renovado centro na zona comercial no entorno do ensanche moderno e un novo centro na zona de Alcabre. O primeiro pretendía ampliar o espazo de influencia da centralidade da cidade existente, mediante a construción dun novo edificio do Concello sobre o Castelo de San Sebastián xunto a unha nova "plaza mayor moderna". O novo emprazamento, nunha cota máis elevada, pretendía representar a "ascensión" do Centro Oficial da cidade para dominar a Gran Vía e o Polígono de Coia. Por outra banda, o novo centro é concibido como unha nova Gran Zona Comercial de Ensanche con edificios en altura que debían marcar o novo *skyline* da cidade impactando na imaxe que proxectaba a cidade sobre diferentes puntos da ría, e que por outra parte debía conxugarse coa silueta e composición da zona residencial de luxo de Samil. Así, a cidade pasaba a ter un centro administrativo e comercial e outro novo centro asociado ao turismo (Blein, 1970).

Vigo ordénase baixo dous eixos principais: por un lado o eixo lonxitudinal paralelo á costa, que conecta as saídas cara Baiona e Pontevedra; por outro lado un eixo transversal que parte do centro "vello" e que se apoia na Avenida de Madrid. A unión de ambos eixos faríase sobre a Praza de España convertida nun nodo principal. A vía principal que debe recoller o tráfico superponse en parte sobre o trazado preexistente e atravesa zonas residenciais, de aí que se poña en cuestión a eficacia funcional da mesma (Pereiro, 1981).





207 (esq)
Fotografía aérea de Bouzas a principios dos anos 70. Recollido da memoria do Plan Xeral de 1971.
Fonte: SIOTUGA

208 (der)
Ortofoto do vóo interministerial 1973-1986.
Fonte: IGN

A zona oeste vai contar cun novo nodo que vai reordenar todo ese espazo a partir de dous eixos, transversal e lonxitudinal, que van operar en diferentes sentidos. O eixo lonxitudinal, que se apoia na parte a sur sobre a vía lonxitudinal e na parte norte na vía que conecta o porto e Zona Franca, serve para dividir en dous esta área oeste. A división é administrativa, pois serve de límite entre os distritos 4 e 5, mais tamén funcional, pois divide o polígono de Coia e a área dedicada á residencia da clase traballadora do distrito litoral, orientado este último ao turismo e á residencia de luxo. Así mesmo estas dúas áreas limitan a sur coa franxa industrial sobre o río.

Sectorialización e industria

Obsérvase un esquema tipicamente funcionalista de novas pautas de localización industrial e comercial, ensarillado a través do transporte rodado, as insfraestruturas e os equipamentos. Esta nova orde trata de pór fin á mestura de usos nas parroquias inmediatas ás cidades, agora reconvertidas en zonas preferentemente residenciais, buscando enclaves onde se concentren as industrias. O Plan Xeral vai independizar ambas funcións ao punto de establecer unha estrutura viaria exclusivamente industrial (fig.205) que viña a crear unha situación aínda máis confusa. Esta rede industrial, ao desentenderse doutros esquemas xerais, vai dar lugar a que o distrito 4 quede atravesado pola vía industrial que une Citröen e o porto, de forma que unha parte deste ficaba na práctica segregado.

O emprazamento das industrias vai ser máis ben o resultado improvisado dunha suma de factores do que unha resposta dende unha visión integral e sostible do territorio, pois a planificación inicial derivou nunha serie de solucións informais que acabaron por atopar acomodo legal. Cómpre recordar que no incio estaba pensado o seu emprazamento no entorno do Polo de Porriño, seguindo o esquema dos polos que situaba a industria o máis afastado posible do centro urbano. O fracaso do polo, previamente comentado, derivou nunha dinámica na que as empresas buscaban emprazamentos alternativos máis próximos ao centro urbano pero, ao mesmo tempo, o suficientemente afastados para que o prezo do solo fose o máis barato posible. De aí que se fosen implantando algunhas industrias no entorno de parroquias como Valadares ou Puxeiros, que sería regulado posteriormente mediante unha serie de modificacións ao final do proceso de elaboración do planeamento. A isto hai que sumarlle a consolidación da industria no entorno do río lagares, de Zona Franca e do porto, cuxa gobernanza, por parte da Xunta de Obras do Porto de Vigo, vai ser cada vez máis autónoma e independente respecto dos intereses da cidade.

O recheo portuario

A forte indsutrialización provoca a demanda, por parte do tecido empresarial, dun aumento do chan portuario. Tal posición foi especialmente promovida pola fábrica de Citröen, que xera un considerable aumento do tráfico portuario *roll-on roll-off*. Sumarase a esta a reclamación do sector da pesca en altura dun aumento da superficie do solo portuario comercial. O Plan Xeral recolle esa proposta e contempla o recheo portuario de toda a fachada norte de Bouzas e Alcabre (fig.205), reciclando así a proposta inicial de Zona Franca que nunca se chegara a realizar. A continuidade do porto cara ao oeste

supuña dous grandes conflitos por un lado, continuaba aprofundando na desconexión entre porto e ferrocarril; por outro lado supuña un conclicto coas espectativas turísticas do litoral. Finalmente, as dimensións do recheo superaban de novo a capacidade real e económica dos axentes implicados, co que finalmente modificouse a porposta en 1974 co fin de reducir o seu tamaño, pasando a ocupar exclusivamente a vila de Bouzas. Aínda así, o recheo tivo un enorme impacto, tanto na paisaxe da vila, que perdeu a súa singularidade como cabo e rachou coa imaxe arquitectónica do conxunto histórico, canto no aspecto ecolóxico, pois provocou problemas de contaminación (Souto, 1990).

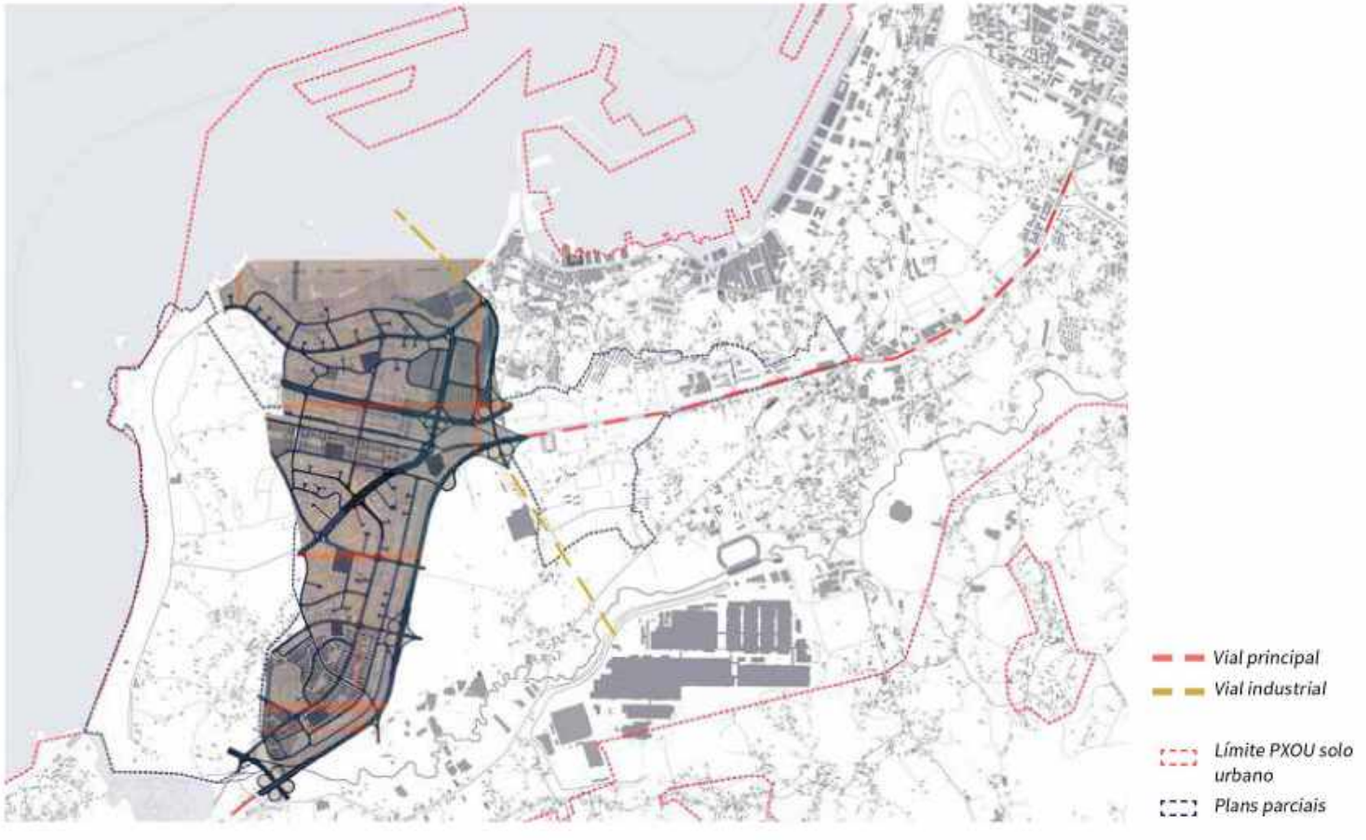
División administrativa e espazo público

O Plan Xeral reproduce o esquema de división administrativa establecido para o Plan Nacional da vivenda de 1961, cunha xerarquía fundada no número de habitantes. Así, o establece as categorías de núcleo residencial, unidade de barrio e distrito (Pereiro, 1981). Este tipo de esquema está baseado nas propostas do IX Congreso Internacional de Arquitectura Moderna. É dicir, a proposta xorde como transposición dunha tipificación universalista dende a perspectiva española, que se aplica directamente sobre a realidade territorial galega e deixa de lado calquera análise sobre a estrutura administrativa preexistente. Desta forma reinterprétanse as formas de relación socioespaciais facendo tábula rasa coa estrutura parroquial, dos lugares e dos barrios máis recentes.

209

Plan parcial de ordenación XI-A(1975) sobre plano do construído en 1972.

Fonte: Elaboración propia con "Plano de estructura urbana" do PPPOU XI-A. SIOTUGA.



A nova distribución consistía en cinco distritos que contiñan á súa vez catro ou cinco barrios, cada un co seu centro comercial (fig.206). Mais a súa incidencia real vai ser moi escasa xa que, como sinalamos, non se correspondía coas relacións sociais preexistentes nin se impulsou ningún tipo de medida esóxena que interviñese co fin de transformalas. Alén diso, as delimitacións de plans parciais aprobadas, cunha distribución non coincidente co esquema admnistrativo proposto, contribuíron aínda máis á confusión sobre as unidades espaciais e os seus límites.

Cada un dos distritos conta cunha estrutura de zona verde, mais na realidade tan só funcionaron as tres que xa existían: o parque de Castrelos e os montes do Castro e da Guía. Estes tres elementos teñen a condición de situarse nunha posición excéntrica, xa sexa pola súa posición marxinal en planta (Castrelos, A Guía), xa sexa pola cota á que se sitúan (Castro, A Guía). Deste xeito, toda a zona oeste vai contar tan só co parque de Castrelos, situado a máis de dous kilómetros de distancia doutras zonas do distrito 4, e sen a dotación prevista o distrito 5.

Modificacións posteriores

Sete meses despois de aprobado o Plan Xeral, a Corporación vai realizarlle unha serie de modificacións (*05) coas que se pretendía, entre outras cousas, flexibilizar a edificación no solo rústico. As medidas consistiron en rebaixar a parcela mínima esixida a efectos edificables, deixando este requirimento apenas para a súa aplicación a efectos agrícolas. Isto veu potenciar aínda máis a construción de vivendas unifamiliares, que se multiplicaron por seis, tan só seis anos despois da aprobación da medida. As novas normas tamén van permitir non computar as plantas baixas das vivendas dentro do volume máximo admitido, o que potenciou a picaresca da construción de baixos lóbregos que remataban converténdose posteriormente en vivenda e, consecuentemente, aumentábase na práctica o volume edificable.

*05

Introducidas no documento de Reglas de aplicación de las normas urbanísticas del Plan General de Ordenación.

En 1974 vanse realizar unha serie de propostas de modificación do sistema viario a raíz da elaboración do Plan Parcial do sector XI-A (fig.209), que se estendía dende o litoral de Alcabre até o río Lagares. Como xa se viu anteriormente, no Plan Xeral propúñase un funcionamento dual dos sistemas viarios, desligando o industrial como un sistema autónomo. O equipo redactor vai detectar unha elevada carga de tráfico na rede principal, pois segundo o Plan Xeral proposto debía recoller a corrente turística dende Francia, así como a rexional e a provincial, ao tempo que unía os dous novos centro que se proxectaban e nos que se condensaría o tráfico, tanto do polígono de Coia coma do novo polígono nese sector. Por outra banda, o informe tamén sinala o incerto futuro no que se atopaba o proxecto do gran porto Bouzas-Alcabre (Orbe, A. et al., 1975). Tendo en conta estas dúas cuestións, propoñen que, no caso de o porto realizarse, manter os dous sistemas, o residencial-turísitico e o industrial, o máis independentes posible, reducindo a súa interconexión. No caso de que o porto finalmente non se realizase, propoñen a conexión de ambos sistemas mediante cuadrifolio, de forma que a vía industrial funcionase finalmente para comunicar o polígono de Coia e do novo sector coa praia de Bouzas, así como de complemento da rede principal.

Esta vai ser, por tanto, a primeira concreción que se fará sobre dúas cuestión chave na conformación da forma urbana actual. Por un lado, a conexión industrial porto-Citröen, que ao non materializarse o porto de Alcabre quedou en *stand-by*, pero cuxa idea e trazado volverá recuperarse nos anos '90, coa diferenza de que o viario xa non vai "desembocar" na superficie portuaria senón que o vai facer unha ponte sobre a praia que conecte co recheo de Bouzas. Por outro lado, a formalización do límite norte-sur mediante unhas novas infraestruturas viarias, nas que toda a atención se centra sobre os aspectos relativos ao tráfico rodado, sen mención ningunha aos peóns. Era un eixo pensado para marcar a liña base do desenvolvemento urbano paralelo á ría, en liña co imaxinario que acompaña o Plan Xeral da construción da nova cidade. Con isto ponse de relevo que, a pesar de que a maior parte dos plans parciais, incluído este e o propio PXOU, non pasaron do papel, como se explica a continuación, si existen algunhas orientacións estratéxicas derivadas desta planificación que van condicionar decisións posteriores.

A gobernanza dos Plans Parciais e fracaso do PXOU

Trala aprobación do Plan Xeral, a súa execución viña dada mediante a figura do Plan parcial, de forma que o éxito ou o fracaso de ambos estaban relacionados. O baixo cumprimento dos plans parciais son un indicador claro do fracaso e da inviabilidade do PXOU. Para atopar as respostas a este problema hai que centrarse principalmente en dous aspectos, por un lado a falta de interese da administración pública por lograr solucións cualificadas e, por outro, o feito de deixar esta recaer toda a iniciativa no capital privado.

O Concello vai tomar algunhas das decisións que contribuiron á situación final. Primeiro a de convocar un Concurso Nacional para a elaboración dos quince plans parciais e tres desenvolvementos de polígono, é dicir, a cuarta parte do término municipal, un volumen imposible de xerir. Isto xerou unha situación que o propio arquitecto municipal define como "una especie de historia kafkiana, cuya trama era la tramitación administrativa de unos planes parciales con la seguridad de que iban a servir para guardarlos en un cajón".

En segundo lugar o Concello vai optar pola elaboración deses plans parciais mediante un Concurso Nacional que só perseguía o prezo máis baixo e que foron feitos por estudos de fóra de Galiza sen coñecemento do lugar previo nin estudo de campo. O resultado foron unhas propostas que non achegaban solucións á realidade concreta.

En terceiro lugar a administración vai facer deixación de funcións e cederá toda a iniciativa ao capital privado. O Concello vaise desentender da dotación de servizos urbanísticos, sen os que os propietarios do solo non podían construír, quedando estes a expensas do interese por urbanizar do promotor privado.

O resultado de todo isto foi un aumento da construción ilegal, ante o que a Administración vai deixar facer, normalizándose no Concello as sentenzas de demolición que logo nunca se cumprían. Como conclusión pode dicirse que o capital privado vai marcar os ritmos e decidir os espazos de urbanización durante toda a década, da que

só sairá adiante algunha pequena urbanización dos plans parciais no litoral (Coruxo-Canido e Samil). De aí que o modelo de crecemento clásico do centro á periferia vai esboroarse na zona oeste da cidade. Invértense as lóxicas de crecemento, mais tamén a dos axentes urbanizadores, coa consolidación dunha posición subalterna da administración pública á hora de orientar o proceso urbanizador. Isto último fica perfectamente ilustrado no episodio que relata Pereiro, cando ante a falta de desenvolvemento do Plan de Samil, e tras numerosos informes técnicos, a administración decide flexibibilizar a capacidade de construción na reserva de solo urbano. Inmediatamente, os promotores do Plan de Samil, que tiñan naquel momento o monopolio do solo en fase de urbanización, conseguen botar embaixo a medida pola vía xudicial, continuando coa situación de parálise.

Nova superficie ocupada

92,23 Ha

+36,09%

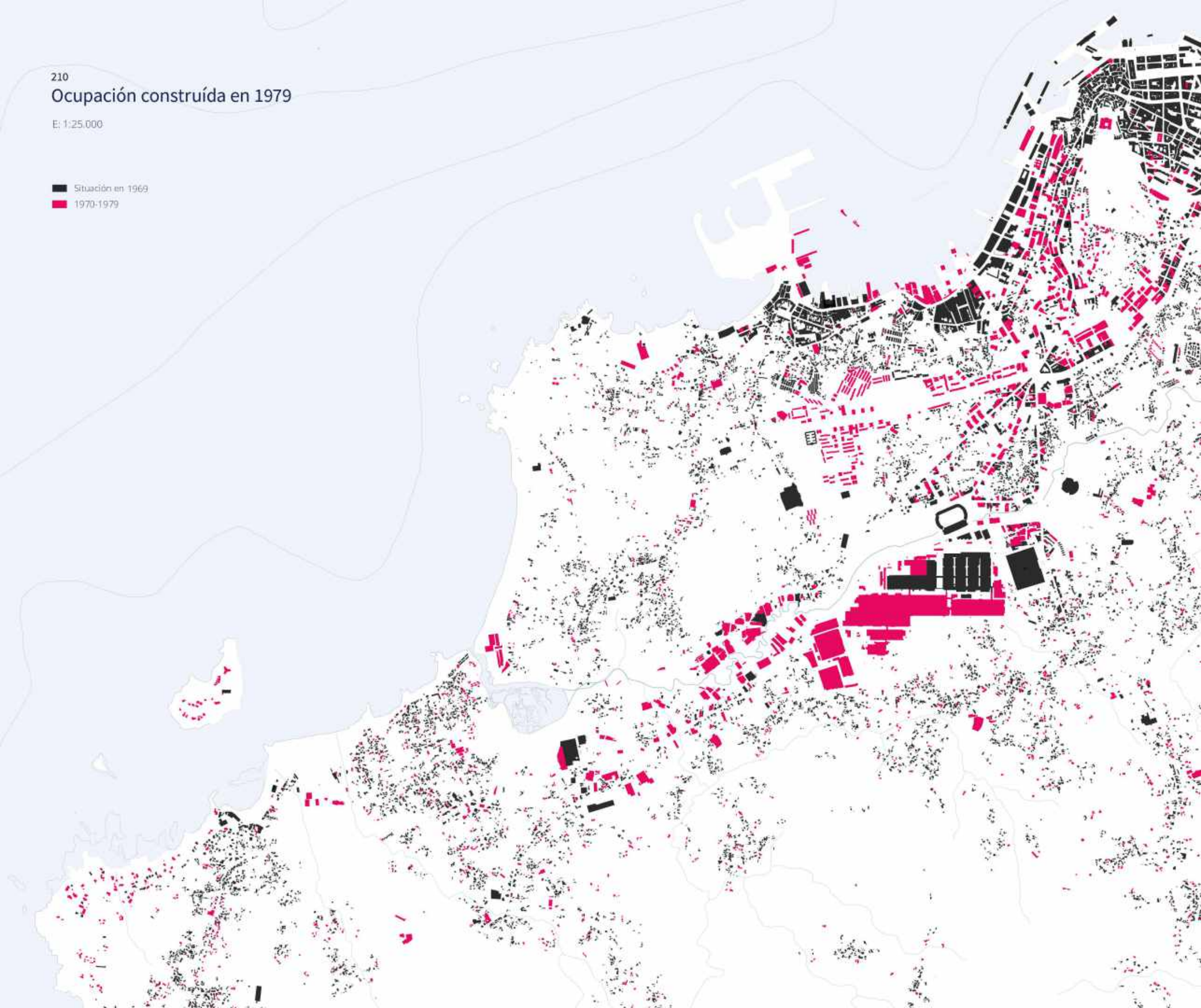
Por usos

- **53,10 Ha** Residencial
  +31,03%
- **28,59 Ha** Industrial
  +75,92%
- **8,20 Ha** Servizos Públicos
  +25,10%

210

Ocupación construída en 1979

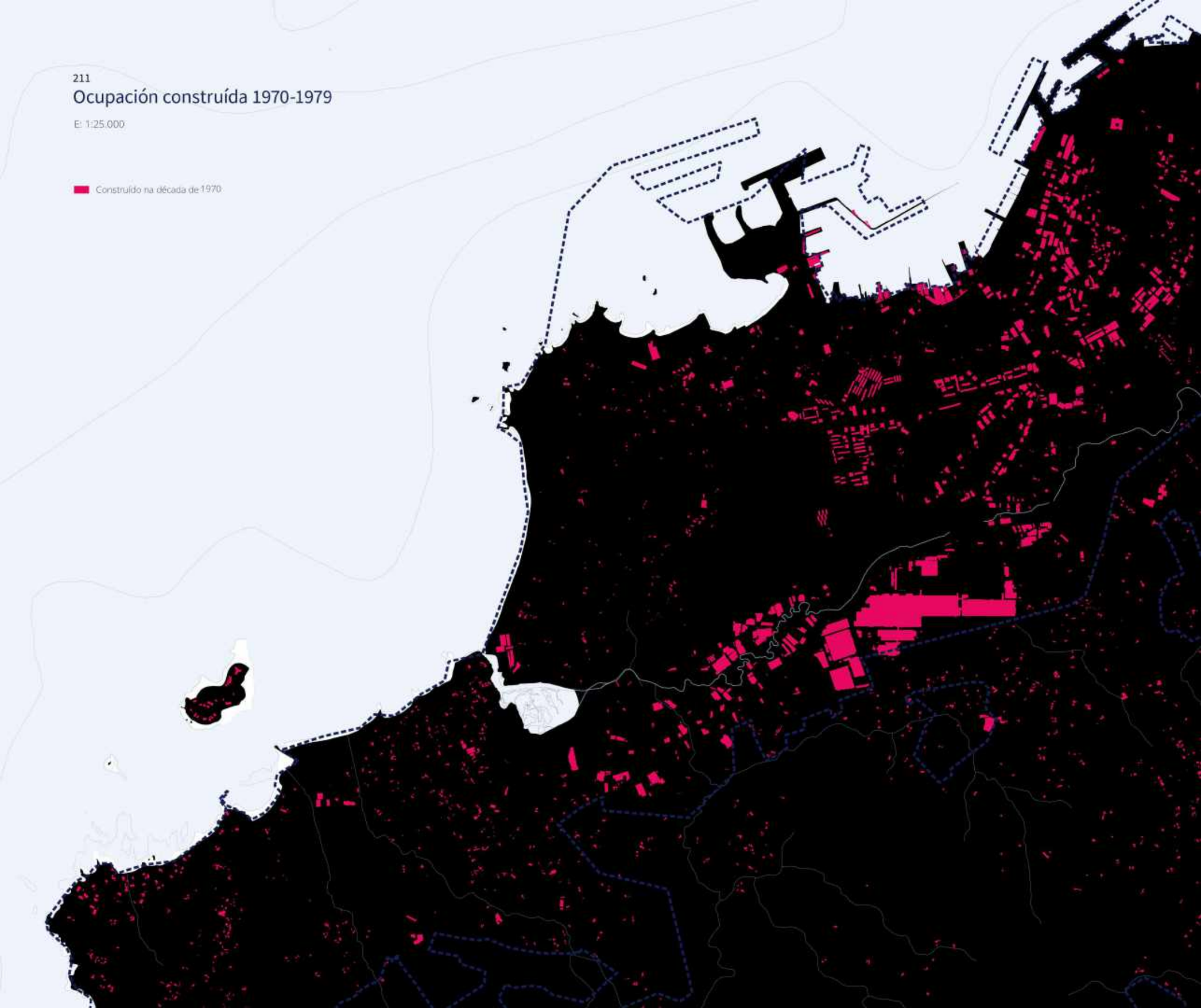
E: 1:25.000



211

Ocupación construída 1970-1979

E: 1:25.000



Ocupación

O solo ocupado nesta década acada as 92 Ha de superficie. Polo tamaño e disposición das pezas dinstínguense, a grosso modo, 3 patróns diferenciados: trama de bloque en altura, polarización industrial e vivenda unifamiliar dispersa.

Nesta década consolídase a transformación tipolóxica, que se viña xestando dende anos atrás, coa normalización do bloque de vivendas en altura. Este cambio vai ligado a un proceso acelerado de colmatación e densificación das tramas construídas, mediante a nova construción ou mediante a substitución da edificación preexistente. A transformación da edificación preexistente vai afectar tanto ao centro urbano como ás zonas de extensión máis recentes, xa que a transformación da tipoloxía, a súa alta rendibilidade económica e a permisividade normativa axiña deixan obsoletas as antigas.

Dentro da área de estudo atópanse tres formas de agrupación diferenciadas: en medianeira e formando filamentos no caso das zonas de extensión, e en bloque aillado no caso do Plan Parcial de Coia. En conxunto vai resultar un maior contraste entre os bloques e as tramas de vivenda unifamiliar de baixa densidade.

Con todo, esta verticalización e concentración do número de vivendas non vai producir unha trama compacta e cun límite ben definido, con excepción do Plan Parcial de Coia. Na zona de extensión na ladeira oeste do Castro a nova ocupación continúa a ser resultado de promocións individuais que se organizan en filamentos ao longo das infraestruturas, dando lugar a bolsas de trama de vivenda unifamiliar entre os mesmos.

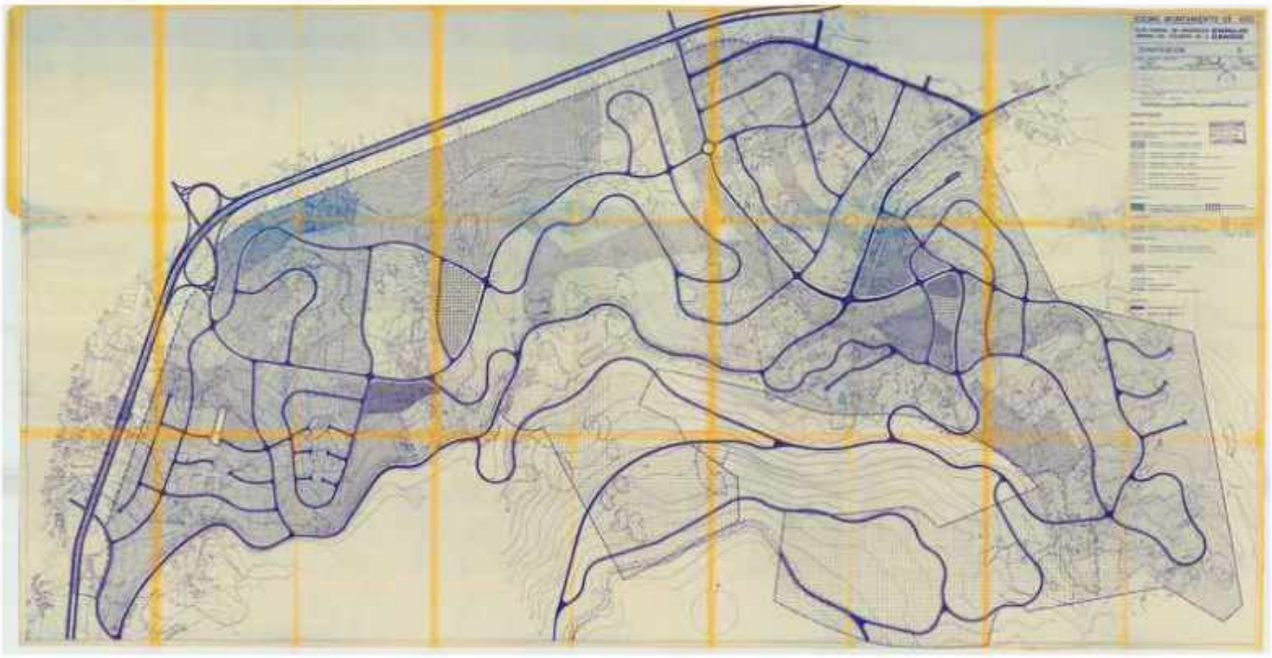
Como consecuencia da transformación da tipoloxía edificada vaise producir un engrosamento dos filamentos, así como unha maior verticalización, tanto en novas construcións como en transformacións do edificado preexistente. Esta mesma situación tamén se repite nas zona da Florida, mais neste caso a menor densidade das novas vías provoca uns espazos intersticiais maiores.

A pesar da aprobación do PXOM a inicios da década, a súa traslación á ocupación real que se produce neste período é máis ben escasa. Existe un desfase temporal entre as actuacións previstas e a súa execución, o que provoca que nesta altura se vaian concretando actuacións proxectadas unha década antes, como é o caso do Plan Parcial de Coia ou a compactación da zona central. Outras actuacións como Plan Parcial da Florida van ser readaptadas ao novo PXOM, pero lograrán un escaso desenvolvemento.

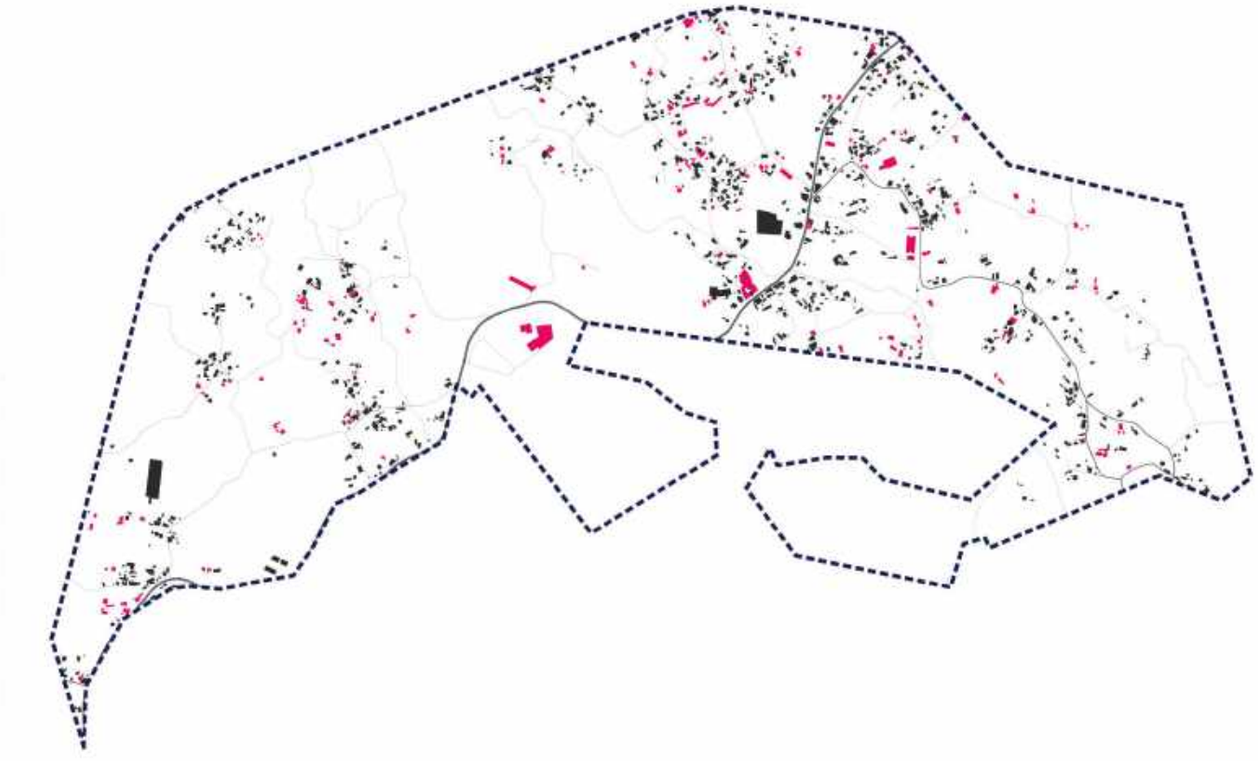
As novas actuacións previstas no PXOM en forma de plans parciais serán o Plan Parcial de Coruxo-Canido norte, o Polígono de Samil, o Polígono de Castrelos-Costa e a modificación Coia-Alcabre. Porén, ningún deles vai ser implementado. A comparación entre a proposta dos plans parciais e a dinámica real do territorio permite comprender outras cuestións importantes que se suman ás explicadas anteriormente: verificar a falta de comprensión ou consideración da realidade territorial sobre a que se proxectaba e a aspiración dunha ocupación continua e máis intensiva do territorio nestas zonas periféricas que non se corresponde coas capacidades reais.

Así, ao tomar como mostra o Plan Parcial de Coruxo (fig.212) e comparalo coa dinámica real (fig.213) envidénciase que non contemplaba a realidade dos asentamentos existentes nin da rede viaria, e formulaba unha proposta cunha lóxica completamente exnovo no que as zonas residenciais se estendían por toda a área, mesturando zonas de bloques aillados, vivenda social, cidade xardín, cidade parque e cidade bosque. Mentres na realidade aínda se conservaba unha certa dinámica de algomeración sobre os núcleos preexistentes, na proposta tendíase a unha proposta homoxénea.

O mesmo sucede no resto de plans analizados en que a súa imposibilidade de execución vai derivar nunha continuidade dos patróns de ocupación previos. Igualmente, nas zonas que fican fóra do novo límite de solo de reserva urbana mantense a dinámica de ocupación de vivenda unifamiliar de baixa densidade.



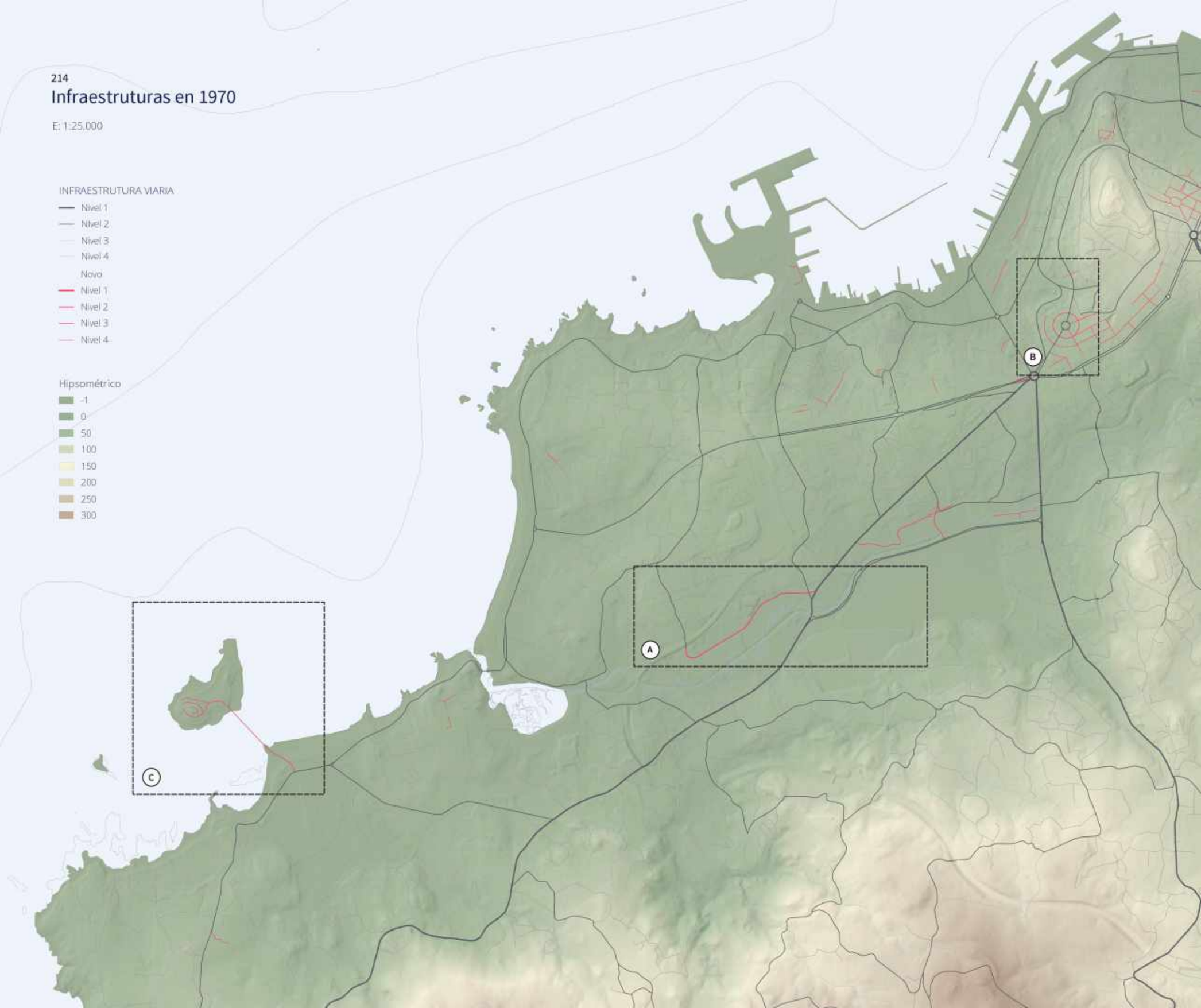
212
Plan Parcial Coruxo-Canido.
Fonte: SIOTUGA



213
Evolución da ocupación na área delimitada polo Plan PArcial Coruxo-Canido entre os anos 1970-1979.
Fonte: Elaboración propia.

Infraestruturas en 1970

E: 1:25.000



215 (arriba)
Detalle A sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975.
Fonte: IGN.

216 (arriba)
Detalle B sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975.
Fonte: IGN.

217 (abaixo)
PXOM, 1971. Sistema viario.
Fonte: SIOTUGA.

218 (abaixo)
Detalle C sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975.
Fonte: IGN.









Infraestrutura

O principal cambio no sistema de infraestruturas é a desparición en 1969 do tranvía. Nos anos anteriores producírase unha progresiva introdución do autobús como alternativa ao transporte público. A desaparición da rede de tranvía, que tiña un trazado segregado dende a estación da Ramallosa en Florida, supuxo a converxencia dos fluxos do transporte público sobre a principal estrada viaria, xa de seu cun alto fluxo de transporte de persoas e de mercadorías.

O modelo de zonificación que se procura co novo PXOM reflíctese nas infraestruturas na segregación funcional dos eixos portuarios e industriais dos restantes usos. No caso dos eixos portuarios xa se viña dando de facto unha separación, grazas á construción da nova estrada litoral nas décadas anteriores. Porén, no que respecta á industria interior, o rápido cambio do modelo mixto de usos na zona de Coia cara ao novo modelo en que, de forma informal, se foi compoñendo un tecido especialidado na beira do río Lagares e da estrada a Baiona, fixo con que os seus accesos e os fluxos que xeraban se resolvesen de forma deficitaria.

No PXOM preténdese resolver mediante unha vía especializada a comunicación de toda a industria interior que comprendía a zona de Coruxo, Citröen e chegaba, seguindo o curso do río, até unha outra zona industrial que se emprazaba no seu tramo máis alto (fig.217). Este eixo lonxitudinal complementábase cun outro transversal que unía o nó de Comesaña co futuro porto de Alcabre. O trazado do eixo lonxitudinal compúñase de partes que debían executarse de novo e outras que reutilizaban infraestruturas existentes.

Segundo esta proposta viaria do PXOM, no nó de Comesaña a vía industrial reutilizaría parte do trazado da actual estrada a Baiona, mentres que a vía convencional para a canalización dos demais usos se realizaría mediante a construcción dunha nova infraestrutura. Desta forma, mentres non se realiza ese novo trazado a estrada de Baiona vai continuar a concentrar, na práctica, todo tipo de usos e un crecente volume de tráfico.

Mentres tanto, a industria que se asenta no borde do río Lagares vai realizar o seu acceso a través do camiño do Caramuxo (fig.215), que vai ser remodelado para permitir unha maior capacidade circulatoria. Este camiño únese á estrada de Baiona nun punto próximo, pero non coincidente, ao lugar onde se conecta a vía de acceso a Citröen. Xa que logo, nesta zona vaise concentrar un elevado tráfico industrial que interfirirá cos outros usos.

No outro extremo, o camiño do Caramuxo vai conectarse coa parroquia de Navia, de maneira que se establece unha nova ruta entre Navia e o centro urbano. Se esta vía anteriormente servía para distrubuír a mobilidade no interior da parroquia, no nivel 3, agora pasa á categoría de nivel 2 ao permitir a mobilidade interparroquial.

Na zona do nó das Travesas a nova infraestrutura serve para resolver o encontro entre a trama lonxitudinal da zona oeste do Castro e a trama reticular da zona leste (fig.216). A través dun modelo de aneis concéntricos e vías radiais preténdese unir ambas, mais seguen quedando áreas intersticiais, especialmente no lado oeste onde se manteñen as tramas de vivenda unifamiliar.

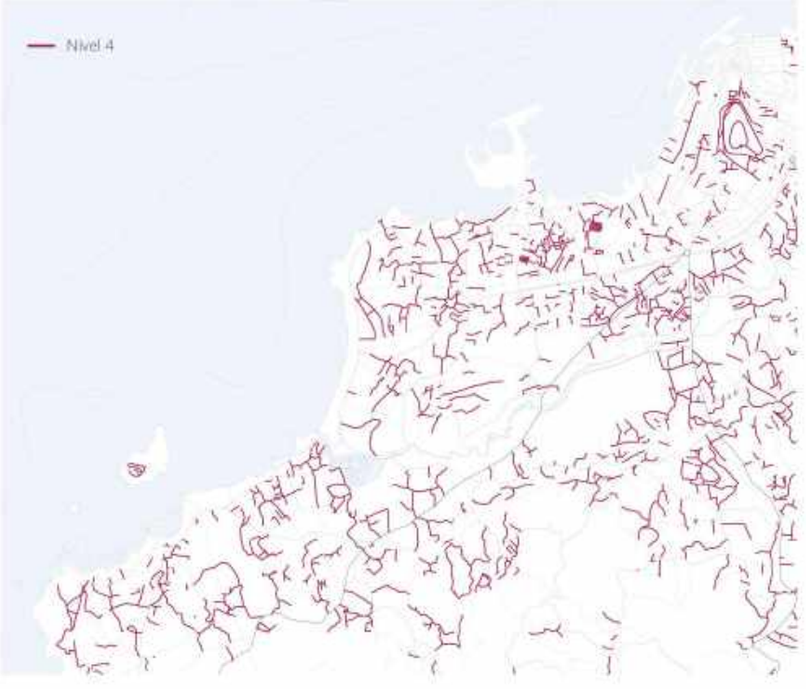
A dinámica litoral vai supor a construción dunha nova ponte de acceso á illa de Toralla que facilitará a súa ocupación e transformación nunha zona residencial de luxo (fig.218). Trátase dun caso excepcional, por canto serán as únicas vías públicas con acceso restrinxido.

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1979





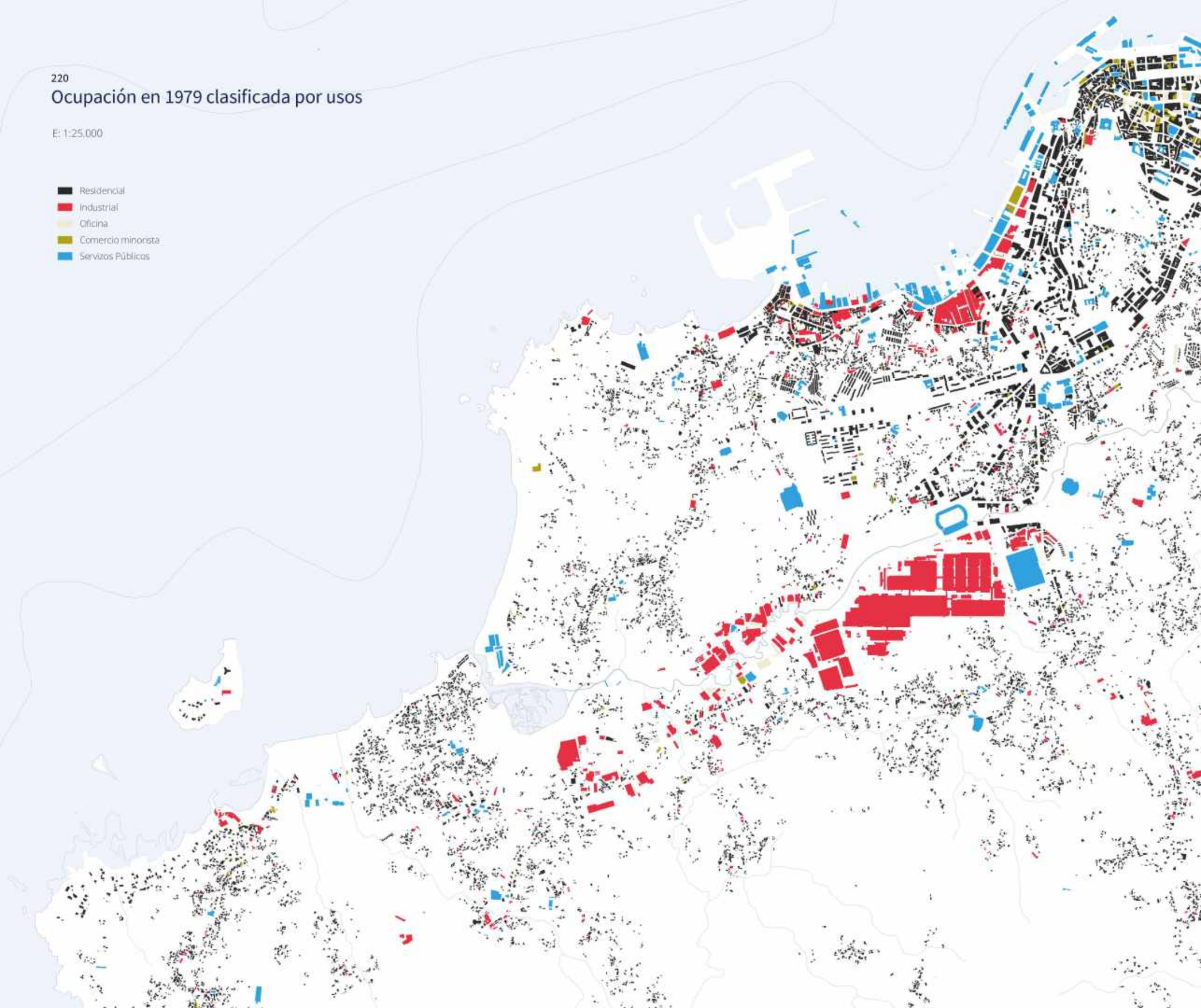




220

Ocupación en 1979 clasificada por usos

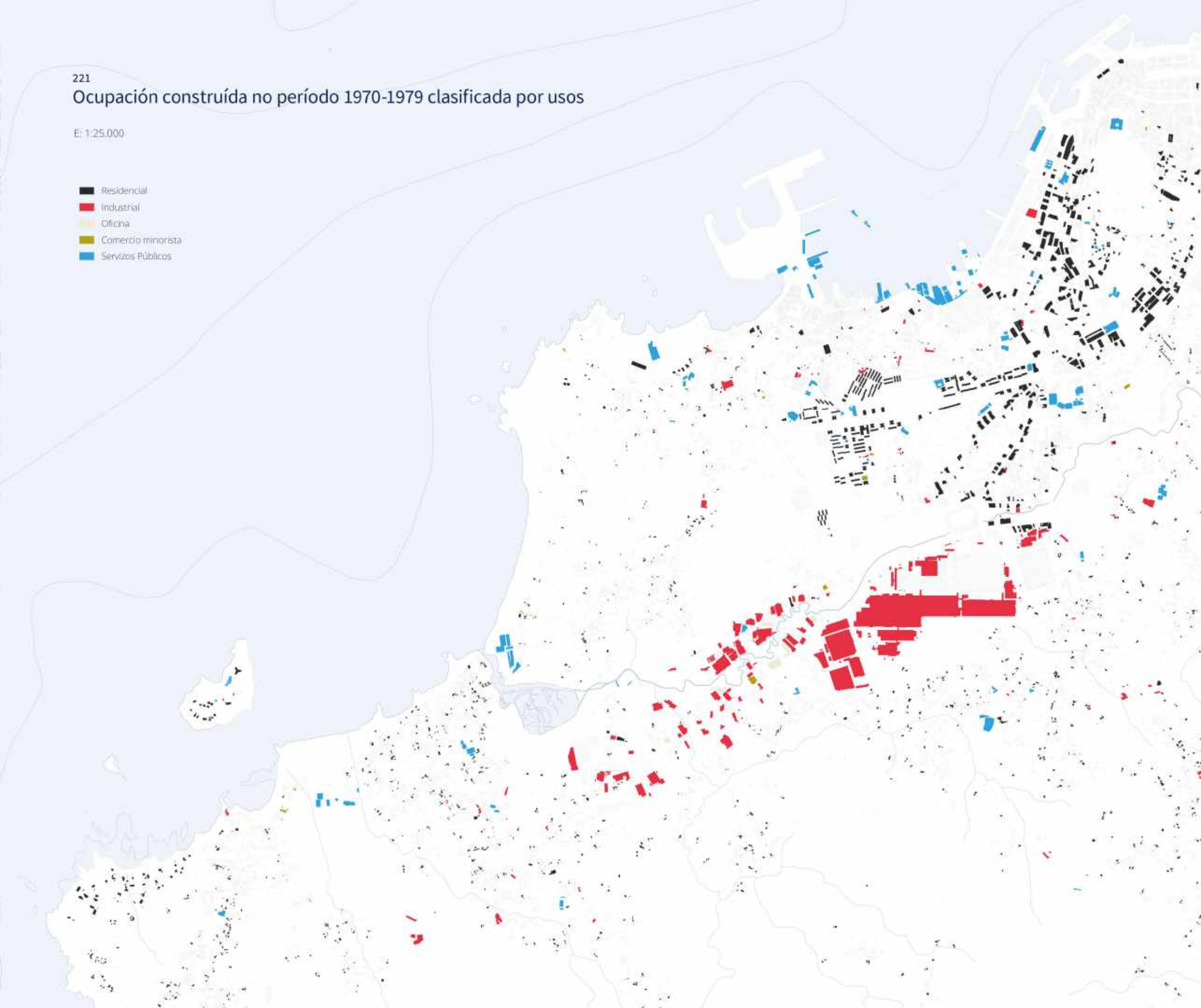
E: 1:25.000



221

Ocupación construída no período 1970-1979 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

Pode identificarse de forma clara a implementación dunha estratexia de segregación dos usos residenciais e de equipamentos, por un lado, e de usos industriais por outro. Esta relación entre usos residenciais e de servizos públicos é especialmente notoria nas zonas de extensión urbana, grazas ao importante aumento do número de equipamentos, que contrasta coa situación nas parroquias periféricas. Outra distinción no patrón de relación dos usos é a diferenza entre as áreas de extensión e o núcleo central: o primeiro concíbese como barrio dormitorio e nel os usos comerciais e de oficinas son escasos, de xeito que estes usos seguen a concentrarse na centralidade urbana.

No resto da área de estudo os agregados residenciais cada vez máis amplos que se van conformando non se traducen na construción de equipamentos nun grao tan elevado como nas zonas de extensión urbana. Tampouco estes novos equipamentos se distribúen dunha forma tan homoxénea polo territorio, senón que tenden a concentrarse nas zonas litorais de Coruxo, Oia e Navia.

Industrial

A industria vaise situar no borde exterior do agregado urbano de Coia. O novo modelo de segregación de usos conforma tecidos exlusivamente produtivos mediante a polarización lineal de naves industriais ailladas ou pareadas na parcela. Con este novo patrón non se elimina de todo o modelo anterior no que os usos se mesturaban. Aínda pervive a industria en certas zonas de Coia e mesmo algunhas novas naves que se localizan con este patrón en parroquias periféricas ou nos bordes das zonas de extensión e de implantación de paquetes urbanos. Con todo, o cambio de tendencia é significativo, tanto cuantitativamente como pola diferenza de tamaño das naves nun caso e noutro.

Residencial

Destaca o proceso acelerado de colmatación e densificación das tramas de extensión ao longo das infraestruturas. Este proceso prodúcese mediante nova construción ou mediante a verticalización da edificación preexistente. Esta transformación afectaralle tanto ao centro urbano como ás zonas de extensión ao longo das vías. A transformación do tipoloxía construtiva, a súa alta rendibilidade económica e a permisividade da normativa axiña deixan obsoletas as antigas.

Así, na zona da Florida, onde o crecemento lineal ao longo da vía estaba pouco densificado, prodúcese unha mestura entre tipoloxías construtivas previas, tipoloxías novas e alteración das preexistentes. A alteración non afecta á parcelación nin á superficie construída, mais si á estrutura e á materialidade. Estas operacións producirán paisaxes urbanas heteroxéneas e de grandes contrastes. A excepción será o polígono de Coia e o medre reticulado na zona leste do Castro, onde existe unha homoxeneidade tipolóxica.

As demais zonas residenciais manteñen un patrón de vivenda unifamiliar de baixa densidade. No caso das vivendas de luxo entre Canido e Cabo Estai, o tipo edificatorio é distinto e del resulta un maior tamaño da parcela e da ocupación construída.

Servizos públicos

Durante o franquismo existe unha eiva importante de equipamentos en xeral, en especial daqueles de propiedade pública, moi agudizada nas zonas periféricas. Entre os escasos equipamentos que había a maioría eran propiedade da igrexa ou foran doados ou construídos coas remesas dos emigrantes. A mudanza sociopolítica ao longo dos anos 1970 vai normalizar no contexto estatal a necesidade dunha serie de dotacións mínimas por habitante, en liña co planeamento posterior á segunda guerra mundial que se viña impulsando no mundo occidental. As zonas de extensión urbana convértense así na localización preferente dos novos equipamentos.

Destaca a elevada presenza de novos centros educativos, cuestión moi reclamada na cidade polas carencias severas que existían na altura. Se con anterioridade os equipamentos relixiosos eran os que gozaban dunha maior implantación, a partir dos anos 1970 os equipamentos educativos convértense en equipamentos de agregación social e cada parroquia contará con un. Mais en Navia e Bouzas, onde na década anterior xa se construíran equipamentos educativos privados, non se van construír novos equipamentos públicos.

Na zona onde se situaba o antigo hospital militar vaise construír un novo hospital privado, dando continuidade ao tecido reticular. Esta relación de proximidade entre os dous centros hospitalarios xerará un importante fluxo de tráfico e de ruído que impactan cos usos residenciais da zona.

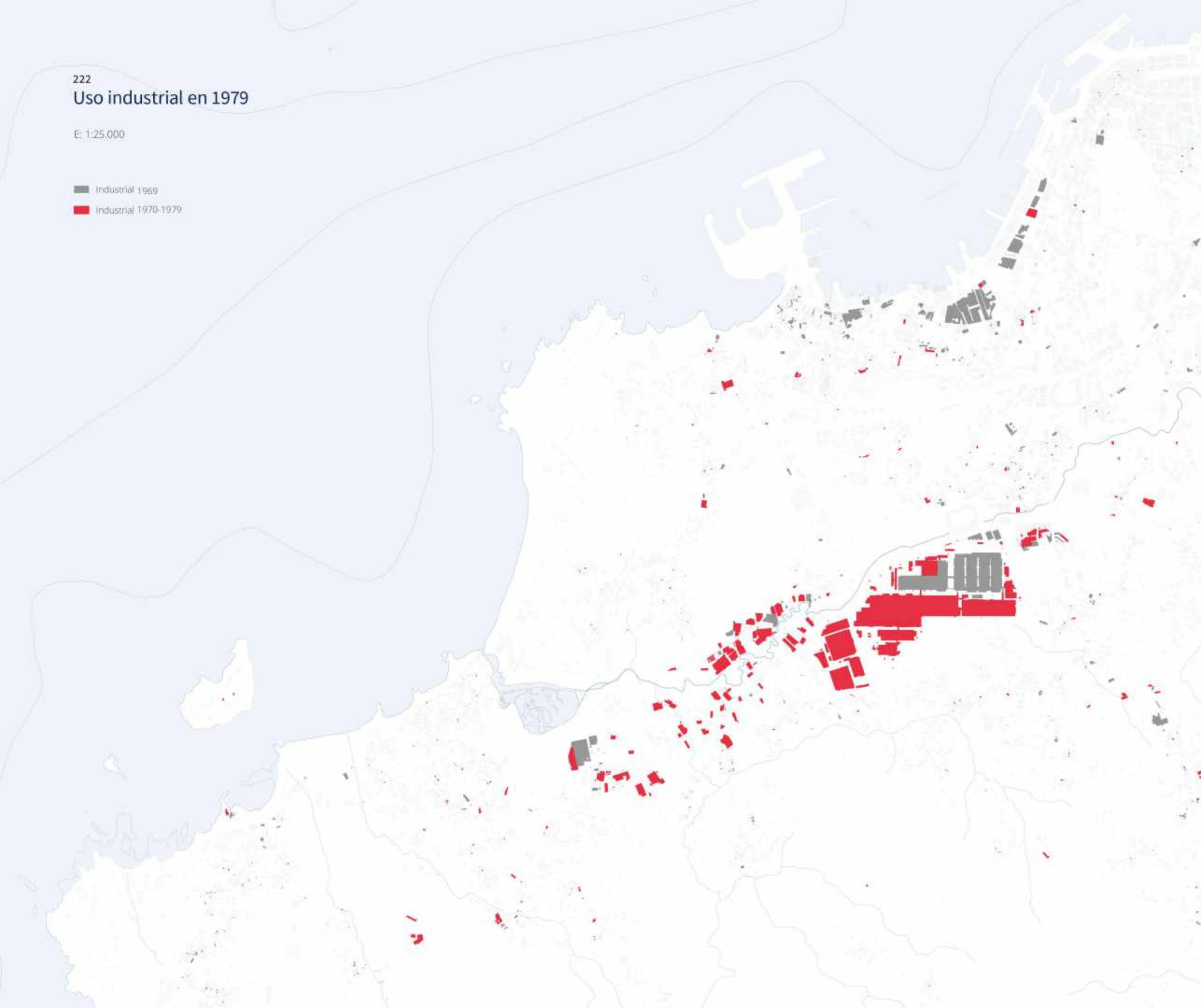
A distribución dos equipamentos deportivos localízase na proximidade do nó das Travesas, conformando xunto cos institutos educativos unha mazá só de equipamentos. A outra zona preferencial para a instalación das actividades deportivas é a zona litoral e, moi especialmente, as zonas de desembocadura dos ríos. Isto vai rachar o patrón de ocupación previo no que estes espazos se mantiñan libres, creando así un impacto importante sobre enclaves cun alto valor ecosistémico.

Xa no período tardofranquista vanse desenvolver ou renovar redes cívicas e veciñais que demandan espazos de socialización específicos. Así xorden os equipamentos veciñais como espazos de encontro e participación, no interior do polígono de Coia e na parroquia de Matamá.

En canto aos equipamentos relixiosos, tamén no polígono de Coia se van construír dúas igrexas novas e continúa ampliándose a rede de cemiterios parroquiais, neste caso en Matamá e Alcabre.

Uso industrial en 1979

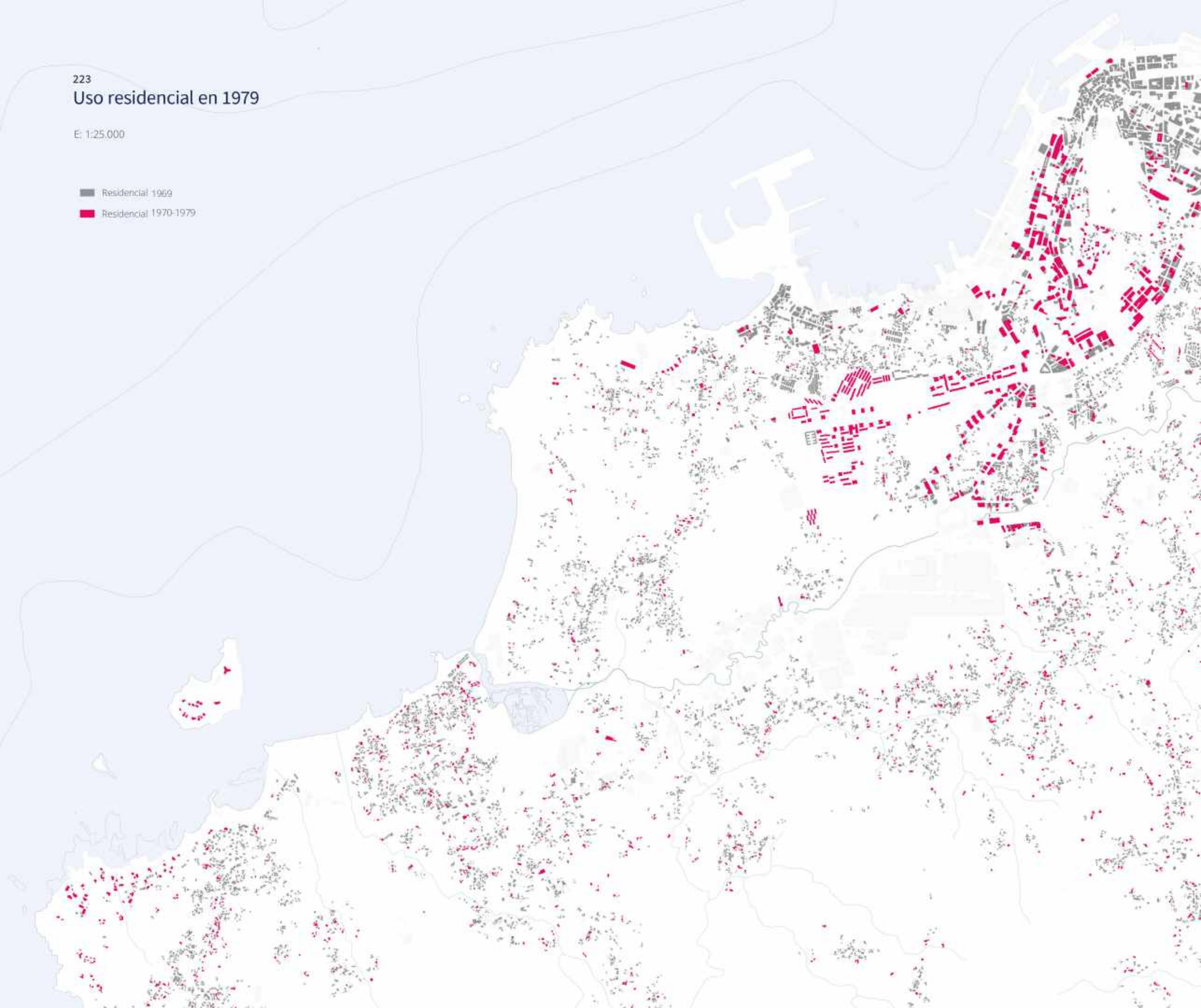
E: 1:25.000



223

Uso residencial en 1979

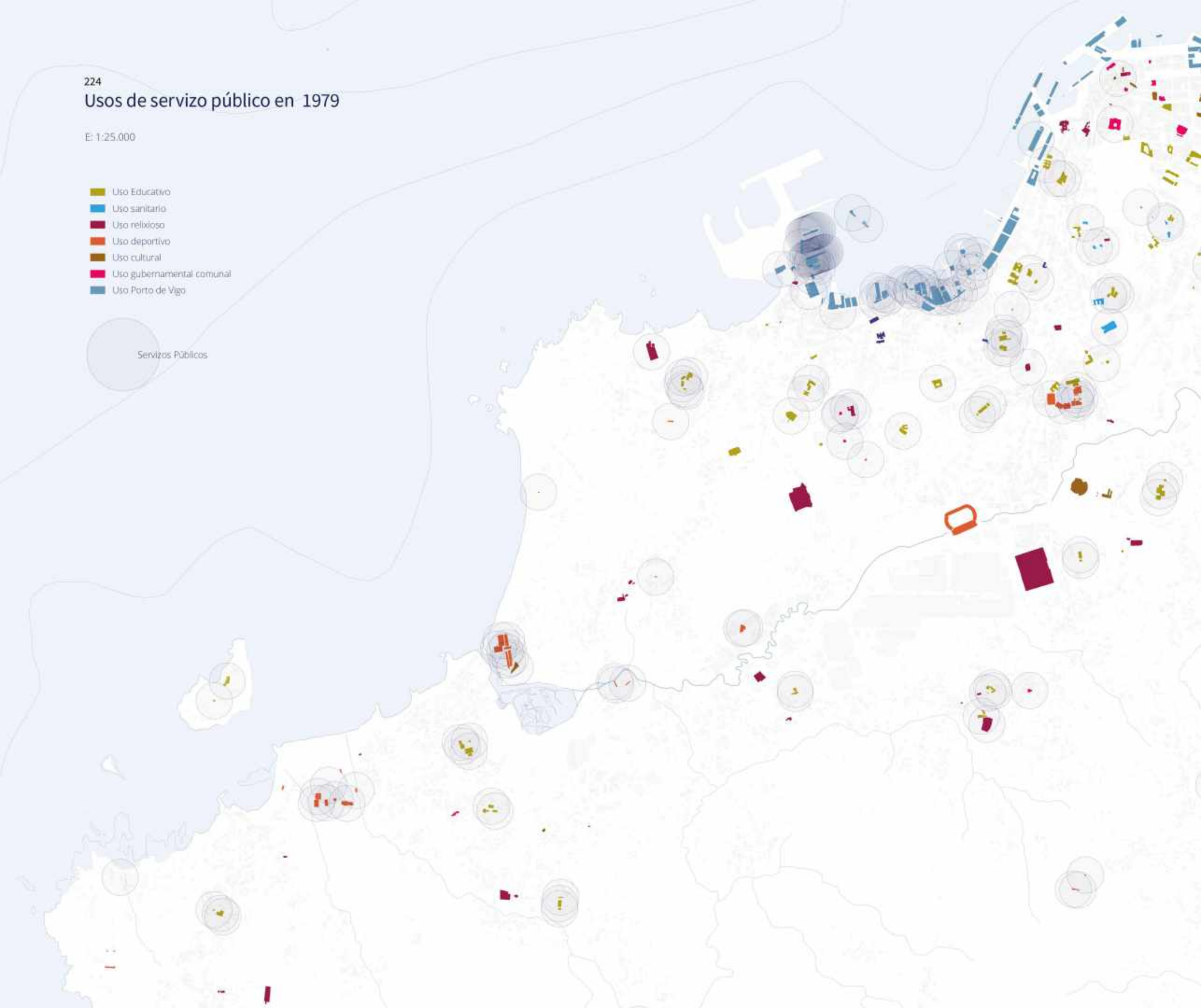
E: 1:25.000



224

Usos de servizo público en 1979

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura

A forte ocupación no interior do cinto da Gran Vía consolida definitivamente toda esta zona como parte do agregado urbano central.

A primeira periferia conformada polas parroquias de Coia e Bouzas ten características de usos suburbanos, pero conformárase a partir da estrutura do parcelario rural e da súa rede de camiños, apenas con algunha excepción de pequenas ramificacións viarias urbanas, pasa a ser subsumida na práctica como zona urbana. A actuación do Plan Parcial de Coia, como eixo central, a vía Vigo-Bouzas na zona septentrional e a extensión en filamentos de alta densidade na zona de Florida actúan como cuñas urbanas que estruturan o conxunto da área. Así mesmo, as infraestruturas viarias van marcan o límite da área, coa ruta entre Bouzas e o cemiterio no lado oeste e a ruta de Citröen como borde na zona sur.

Seguindo este esquema, a nova ruta que une o estadio de Balaídos coa estrada de Baiona vai impulsar a posterior ocupación desta área, dando continuidade á ocupación entre o Plan Parcial de Coia e o río Lagares e procurando dar continuidade á infraestrutura que bordea o conxunto da área. Como se pode observar, as operacións que procuran compactar e densificar o interior da área non teñen unha direccionalidade centro-periferia, senón que se procuran as zonas con maior número de parcelas baleiras. Así, zonas de baixa densidade fican formando parte da estrutura xeral, ben sexa como zonas intersticiais ou ben como interior dos filamentos.

Por tanto, esta primeira coroa periférica de Coia e Bouzas está composta por tramas moi diversas nas que é posible distinguir fragmentos diferenciados. Pero se se analiza o conxunto da área dende unha escala máis ampla, esta opera de forma conxunta como unha trama agregada ao núcleo urbano pola súa composición funcional, pola posición respecto da estrutura xeral da cidade e pola estrutura interna que vertebra as distintas partes a través das infraestruturas.

En canto á periferia, a nova ocupación industrial de Citröen xunto coa que se vai desenvolver sobre a estrada a Baiona van producir unha discontinunidade das tramas de ocupación ao longo da estrada interparroquial que une Matamá con Navia. Así, vaise fragmentando progresivamennte a dinámica de mobilidade tradicional que unia os centros das parroquias do Val do Lagares mediante unha rede interparroquial con forma de elipse en planta. Dáse paso a unha caracterización do territorio na que se distingue de forma máis clara unha dinámica litoral entre Oia, Coruxo, Navia e Alcabre e outra interior en Comesaña, Navia e Castrelos.

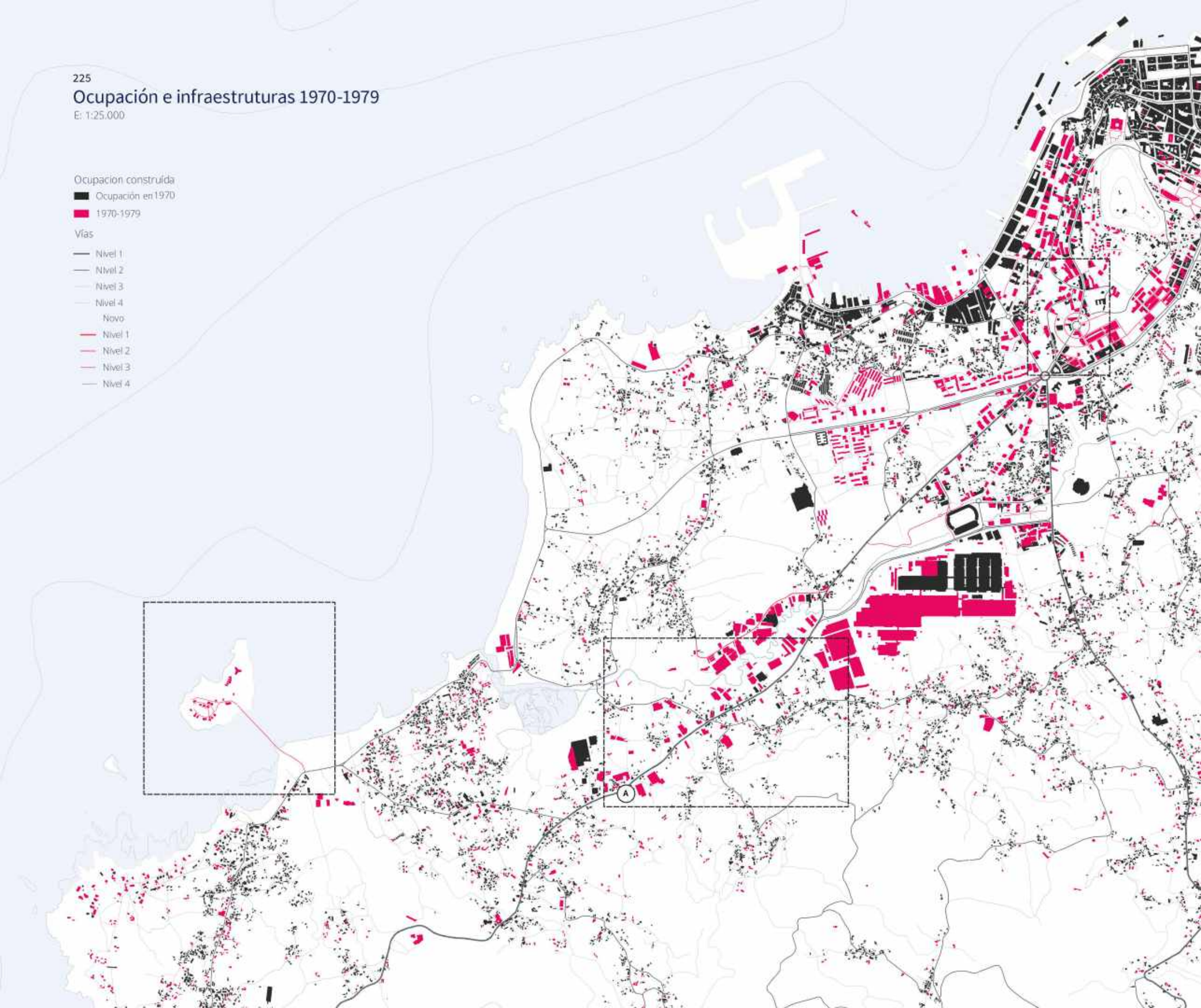
No tocante á relación entre ocupación e infraestrutura nunha escala inferior destacan os elementos novidosos que achega o Plan Parcial de Coia que, en liña co que preconizaba o Movemento Moderno, vai procurar unha segregación dos tráficos rodado e ponil. O deseño do eixo central da Avenida Castelao establece dúas franxas diferenciadas: a norte para o tránsito peonil e a sur para o tránsito do veículo rodado, cunha beirarrúa para o acceso a edificación. Na circulación interna o plan persegue segregar o tráfico peonil do viario, e para iso créase un anel na zona sur, subdividivo mediante tres rutas internas con vías en fondo de saco. Desta forma segrégase o tránsito peonil que circula entre o espazo baleiro entre bloques, do que é o tráfico rodado o que se realiza sobre o anel e as tres rutas internas, á vez que se permite o acceso rodado ás vivendas mediante a penetración dos fondos de saco. Na zona norte a estratexia consiste na articulación dunha ruta lonxitudinal, que funciona como parte do anel viario e que permite, mediante vías en bucle ou fondo de saco, o acceso rodado.



225

Ocupación e infraestruturas 1970-1979

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

Industrial

Como xa se viu, o principal elemento de nodalización lineal das naves industriais é o río Lagares. No tramo que fica a oeste da estrada a Baiona a empresa Citröen vai ampliar o seu número de naves, que comparten acceso pola estrada paralela ao río. No tramo a leste o asentamento informal das naves industriais levou a adaptar unha antiga vía para dar acceso, polo que agora vai converterse nun elemento de nodalización lineal dos usos industriais.

A estrada a Baiona vai actuar tamén como elemento de nodalización da industria, aínda que neste caso se entremestura cos usos residenciais. As vías secundarias próximas van converterse á súa vez en zonas de asentamento industrial. A proximidade entre a nodalización lineal do río e a da estrada e vías secundarias próximas configurann un gran espazo, maioritariamente industrial, entre o que fican bolsas de uso residencial que van padecer o impacto industrial.

Residencial

Na área de agregación da primeira periferia urbana a solución entre a infraestrutura e a ocupación é multiple. No interior da subtrama existe un tipo de resolución que proporciona unha certa coherencia interna. Así, os puntos máis conflictivos da relación entre a ocupación e a infraestrutura residen nas vías que dividen as distintas subtramas e nas vías perimetrais da área. Neses casos, as vías van presentar maior asimetría entre a ocupación dun e doutro lado, tanto polas funcións como polos tipos edificatorios, número de andares e alturas. A pesar diso non se aplica unha solución da infraestrutura acorde ás distintas realidades, senón que se tende a unha solución homoxénea.

Nas zonas de periferia cómpre destacar que o aumento dos fluxos do vehículo privado vai provocar un desequilibrio coa mobilidade peonil que na maioría dos casos non conta con zonas de tránsito específicas, o que provoca unha maior inseguridade nos desprazamentos. A infraestrutura viaria nestes espazos cumpre a función de mobilidade pero tamén constitúe, xunto co adro da igrexa ou o torreiro, o principal espazo público. A falta de dotación de solo público nas parroquias periféricas e o impacto do uso masivo do vehículo vai facer con que algunhas funcións que cumpría neste sentido a infraestrutura viaria sexan desprazadas cara a espazos abertos próximos.

Servizos públicos

Destaca a nodalización funcional no entorno das Travesas ao sumar un novo equipamento deportivo de gran tamaño. No caso do Plan Parcial de Coia os principais equipamentos ubícanse nas vías secundarias, mentres que o eixo da Avenida Castelao fica destinado principalmente a usos residenciais.

En xeral os equipamentos educativos adquiren unha función estruturante dentro do barrio e da parroquia, de aí que a súa localización non estea asociada a unha maior accesibilidade das rutas senón vinculada á estrutura interna e á dispoñibilidade de solo. Agás algunhas excepcións, non se vai resolver o acceso aos centros educativos con espazos libres asociados nin cun dimensionamento das beirarrúas acorde ao pico de fluxos que xeneran, e isto vai xerar conflitos entre a seguridaded e mobilidade co tránsito rodoviairio.

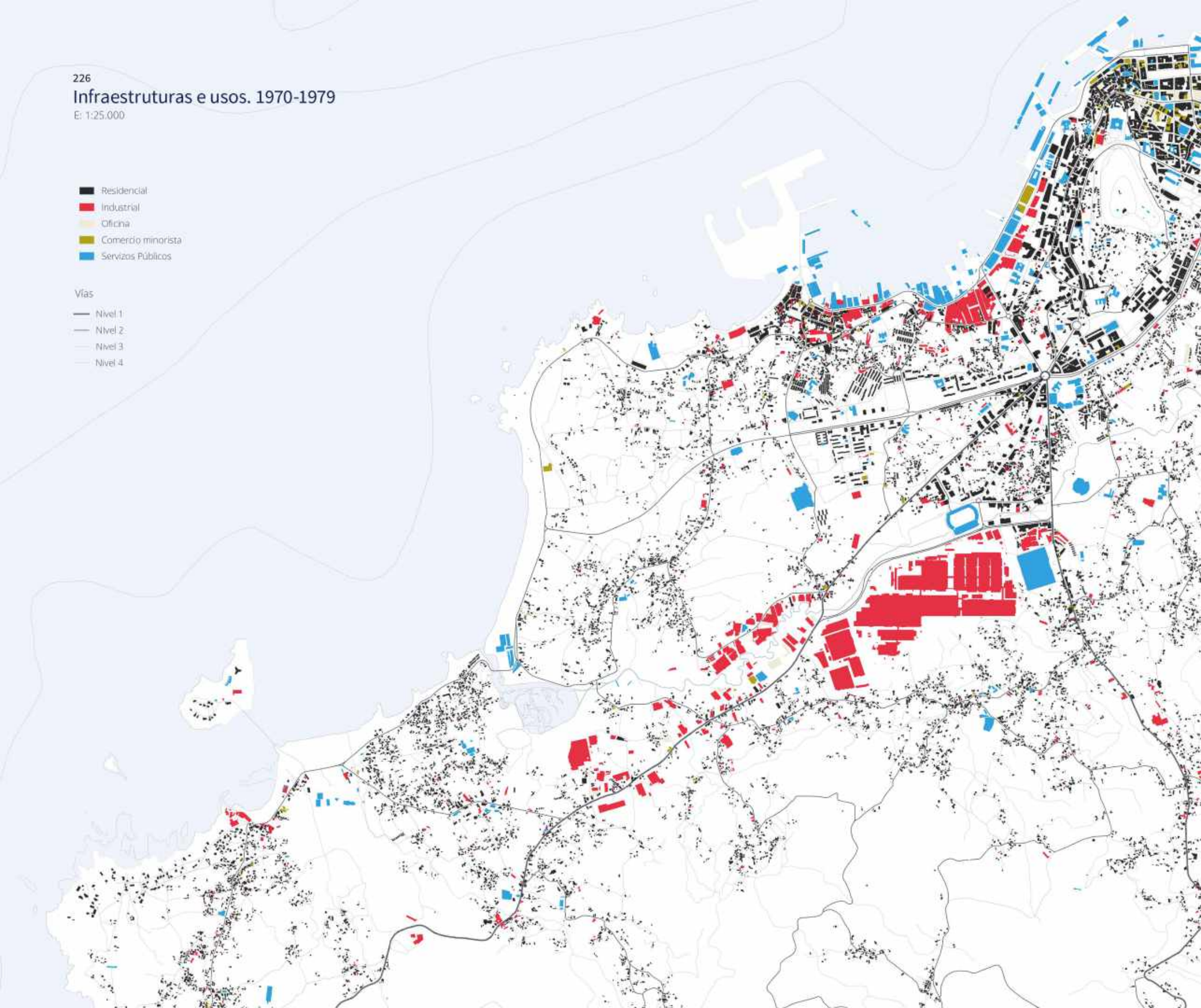
Os usos deportivos litorais e no Lagares ubícanse en zonas que permiten o uso extensivo do solo, pero ademais no caso dos campos de fútbol do Vao e de Samil localízanse tamén nas marxes da vía litoral. Son estes equipamentos, xunto co uso residencial e de lecer, os principais usos asociados desta vía.

No recheo de Bouzas simultáneamente amplíase a vía litoral asociada á ocupación do solo portuario. Esta vía, pensada para acoller o aumento do tráfico de mercadorías na zona, xera un importante impacto nos usos residenciais do centro histórico de Bouzas.

Os novos equipamentos adquirenn unha maior función estruturante. Seguindo o esquema funcional da cidade, agrúpanse en eixos que favorecen a accesibilidade e rendibilizan a rede de transporte público.

Infraestruturas e usos. 1970-1979

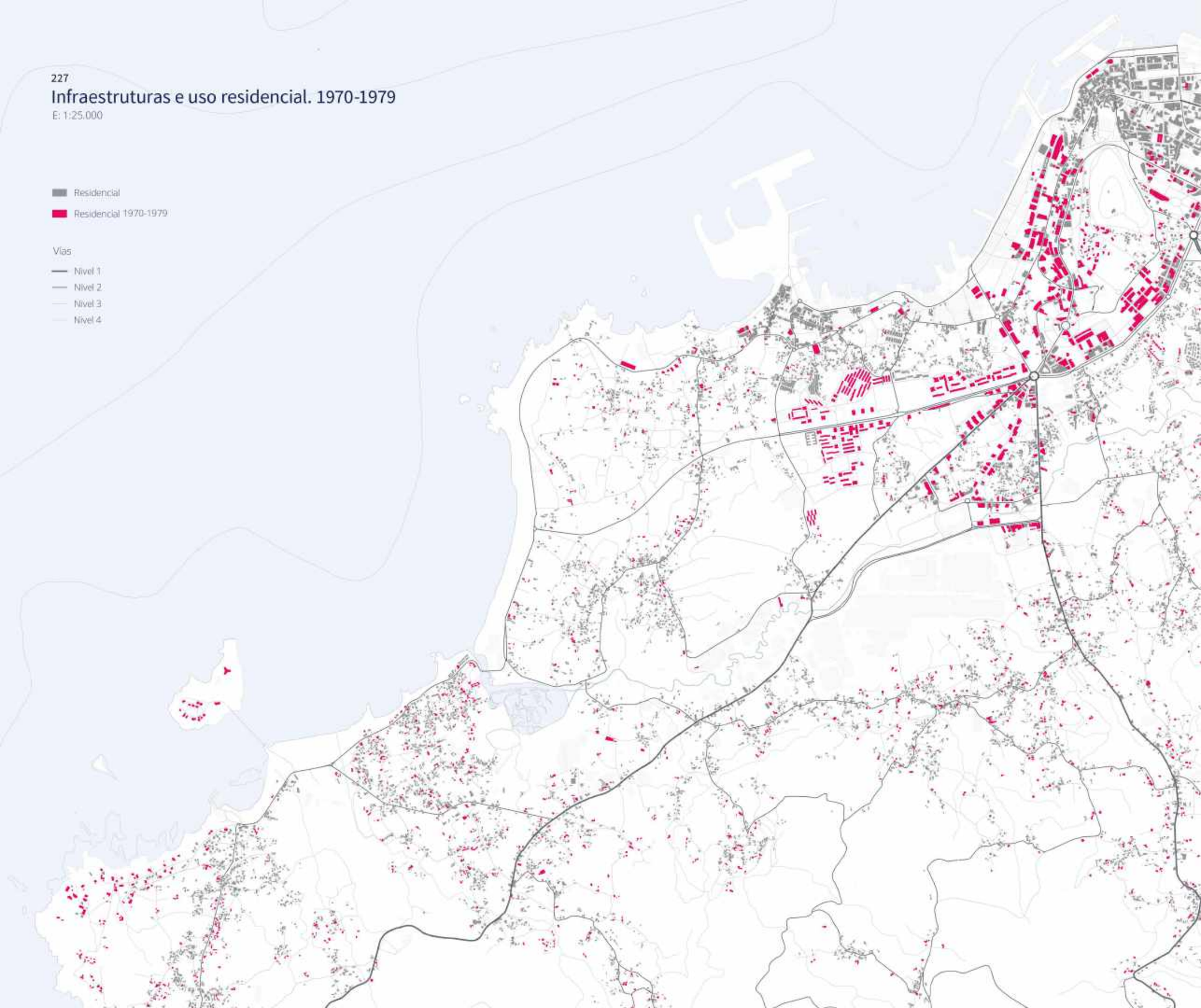
E: 1:25.000



227

Infraestruturas e uso residencial. 1970-1979

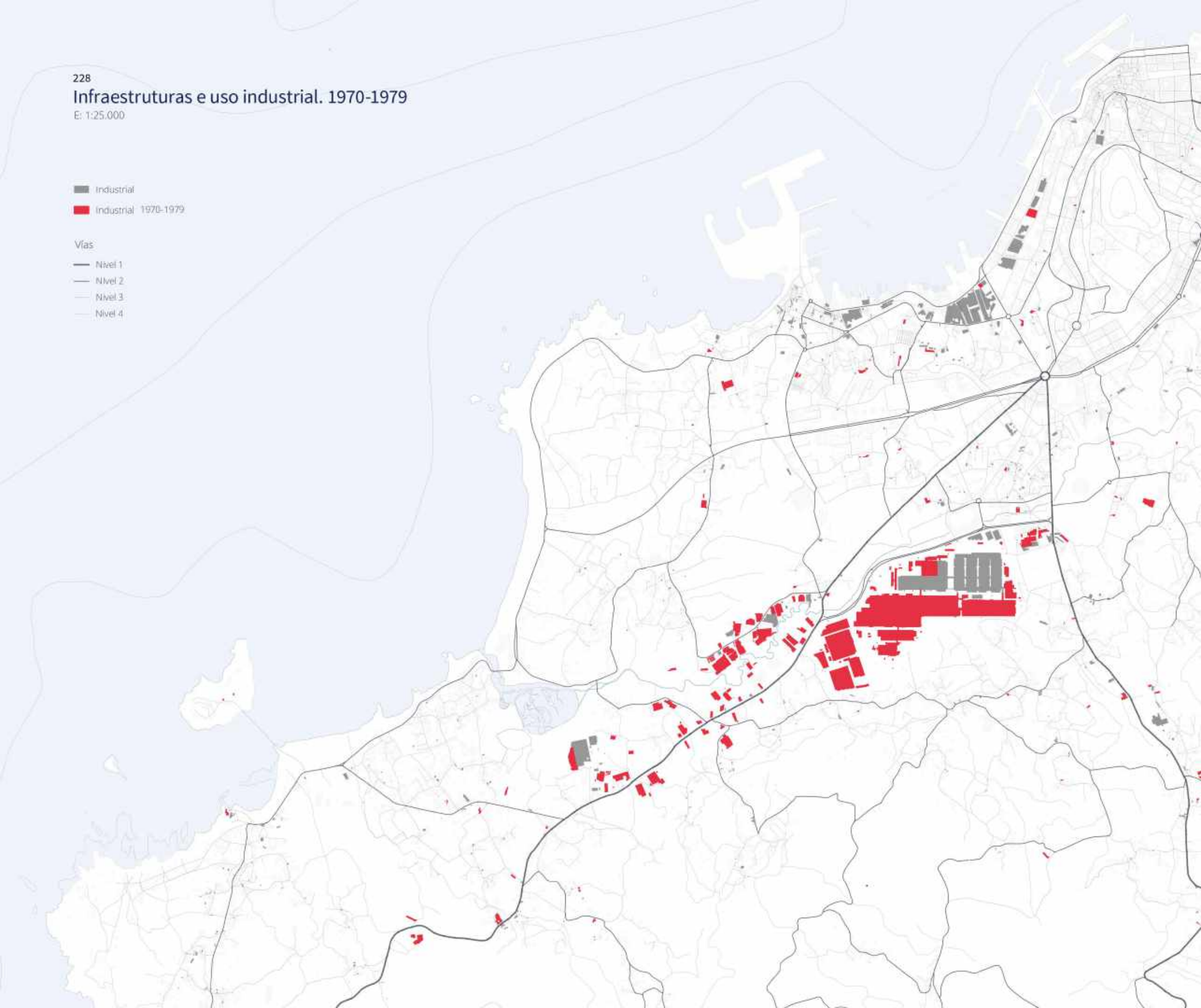
E: 1:25.000



228

Infraestruturas e uso industrial. 1970-1979

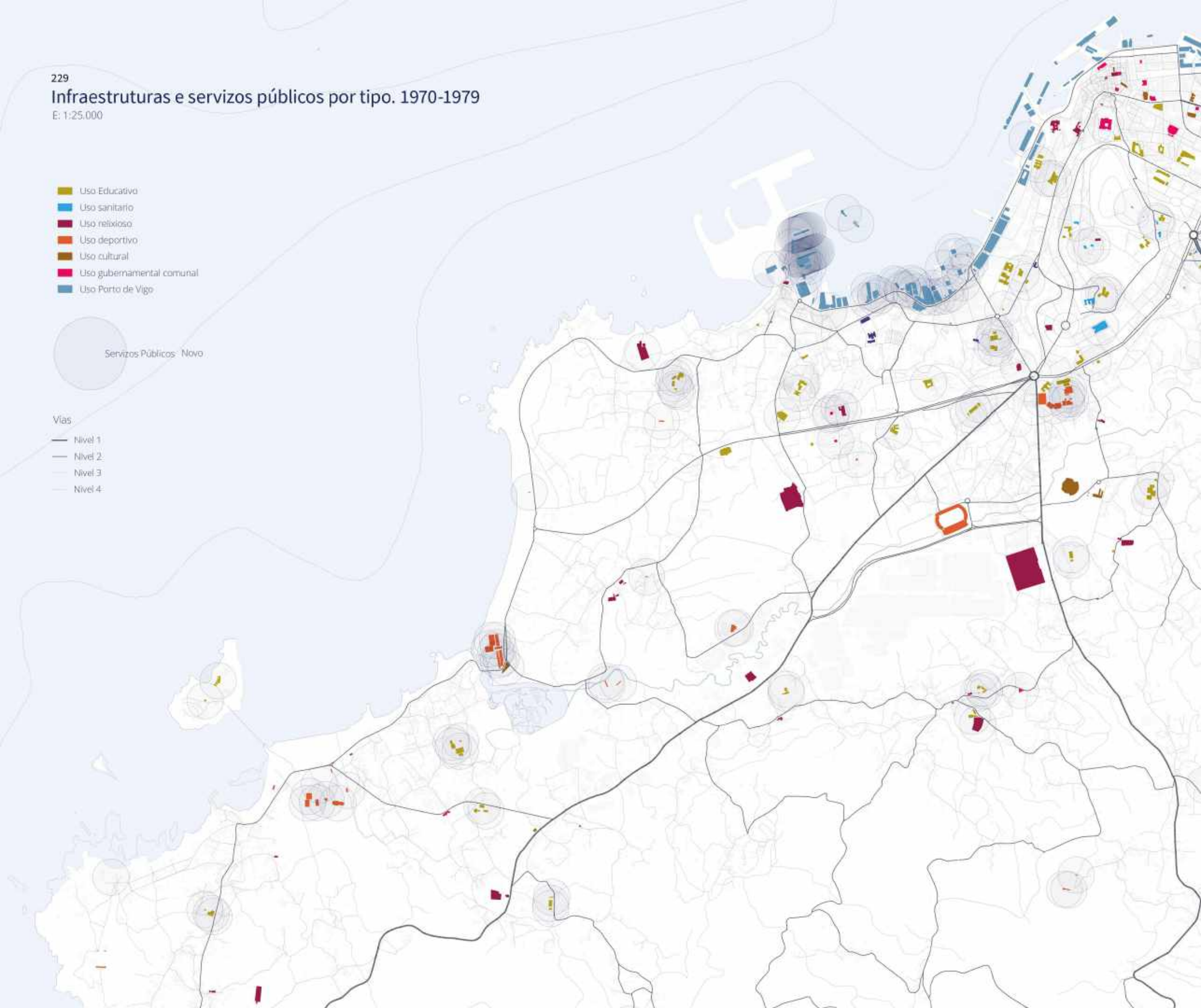
E: 1:25.000



229

Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1970-1979

E: 1:25.000



4.6.

1980

1989

4.6.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

REESTRUTURACIÓN ECONÓMICA E EMERXENCIA DA ESCALA GALEGA

Contextualización

Emerxencia da escala galega

Adaptación do PXOU á Ley del Suelo de 1975: o PXOU de 1988

4.6.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

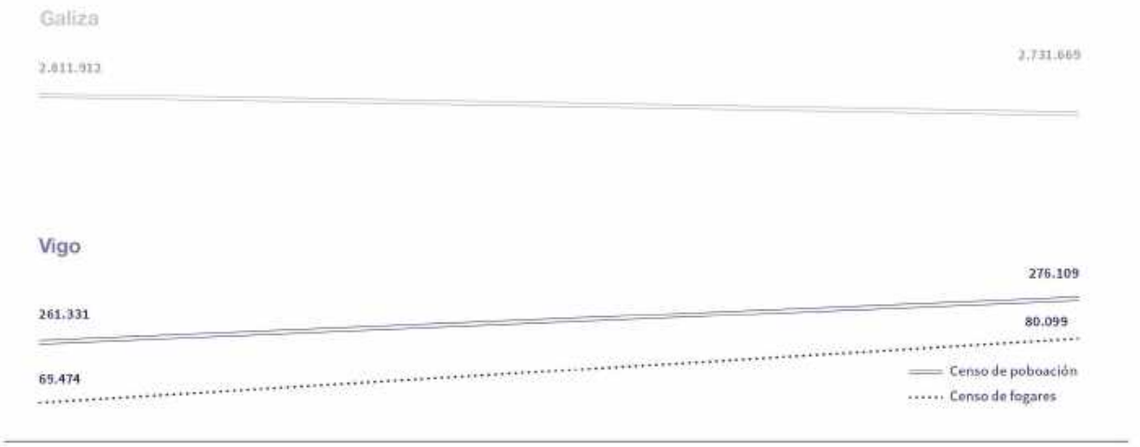
Infraestrururas

Uos

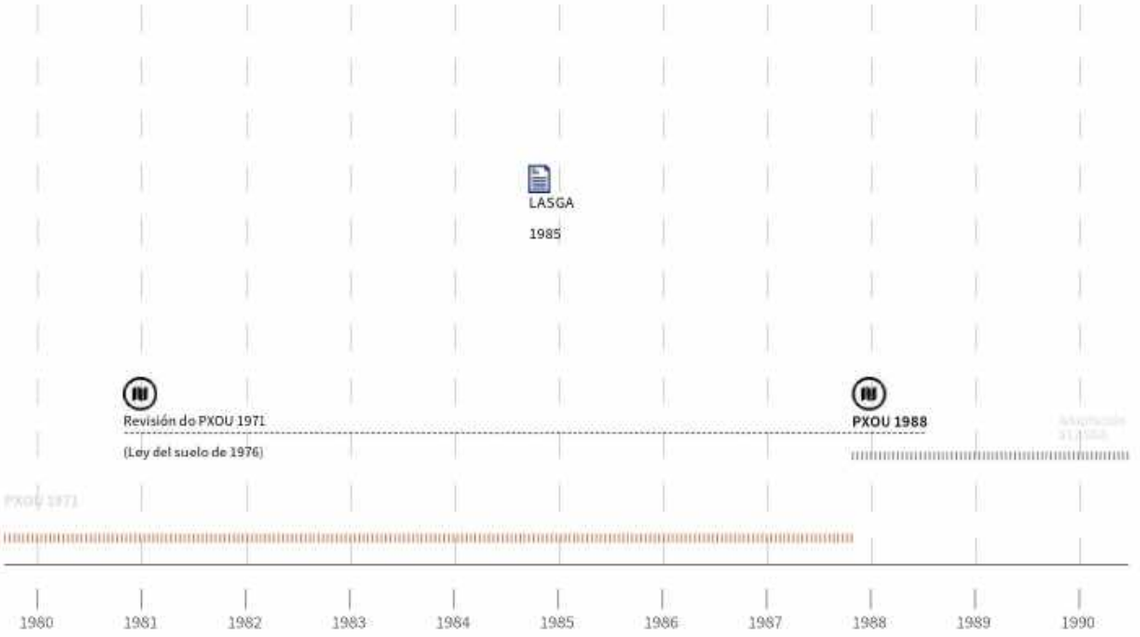
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



1980-1989

Reestruturación económica e emerxencia da escala galega

Contextualización

O período de Transición culmina coa aprobación da Constitución de 1978 e coa instauración da Monarquía parlamentaria. Nos anos posteriores levaranse adiante unha serie de reformas na arquitectura do Estado co fin de acoplar as diversas reivindicacións nacionais baixo o encaixe do Estado das Autonomías. Iniciarase ademais un período de converxencia con Europa que culmina en 1986 coa incorporación de España á Comunidade Económica Europea e á OTAN. Estamos, xa que logo, ante un período de axustes cara á constitución na década posterior da Unión Europea como espazo político. Isto último vai levar aparellada a esixencia da transformación de determinados sectores económicos, especialmente o gandeiro, o pesqueiro e o naval.

Á situación que se viña arrastrando como consecuencia da crise económica dos anos setenta sumábase agora a reconversión do sector naval, que afectou especialmente a Vigo e a súa área de influencia. Esta situación fica matizada sobre os datos demográficos da cidade, que seguen a deixar un saldo positivo, aínda que con porcentaxes menores, e cun maior envellecemento demográfico, en parte como consecuencia da emigración do rural ás cidades ante a inadaptación da agricultura e da gandeiría galegas á economía de mercado (González, J.M., López, A., 2003). Porén, os acontecementos políticos e sociais van dar claras mostras do proceso de reestruturación económica dende finais dos setenta co obxeto da converxencia europea. Durante esta etapa vanse suceder os paros e as mobilizacións masivas e a destrución de milleiros de postos de traballo (Mera, 2010). Esta situación acentúase co descenso da producción en Citröen, que no primeiro lustro reducirá en máis de mil traballadores a súa plantilla, e das súas empresas auxiliares abocadas, nalgúns casos, mesmo ao peche.

Esta etapa vai abrir fendas no espírito *desarollista* das décadas anteriores, que asentara na crenza dun crecemento ilimitado, ao oporse a unha realidade marcada pola inestabilidade laboral e a baixa produción industrial. Unha situación á que non é allea o sector da construción cunha notable destrución de emprego (Mera, 2010). Tampouco a outras importantes industrias como Metalúrgica, Corfi o Vidrios la Florida, que van botar o peche.

Emerxencia da escala galega.

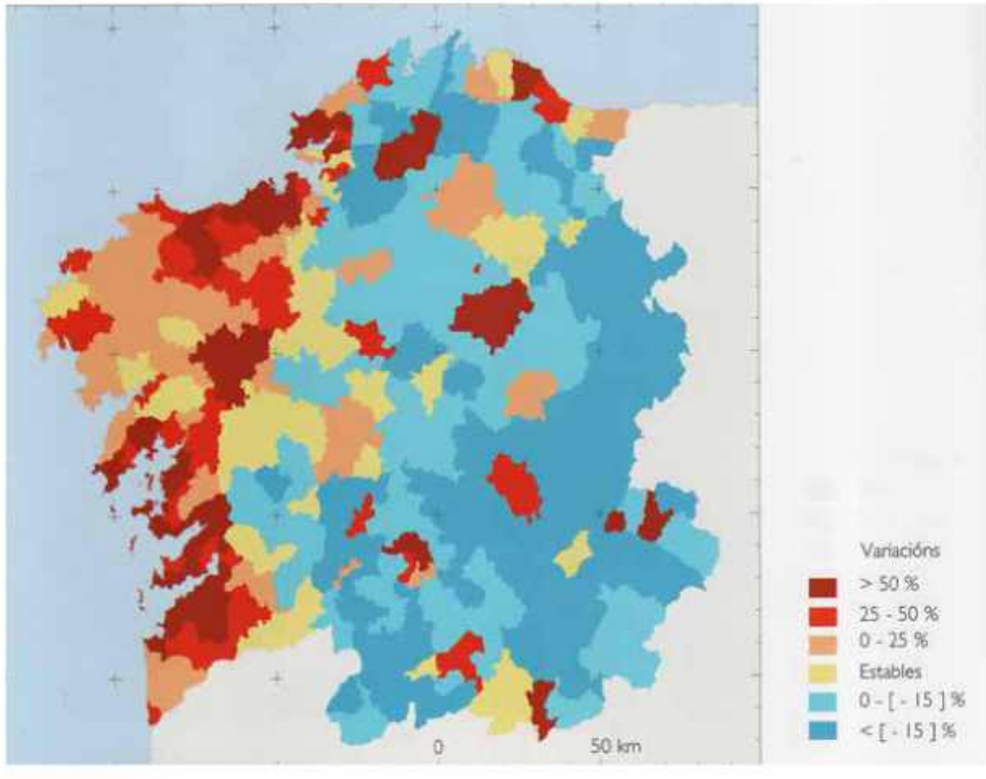
A LASGA

Como consecuencia do marco constitucional aprobado en 1978, prodúcese un reaxuste das escalas de gobernanza co reparto de competencias do Estado ás CCAA. Amparadas polo art. 148 da Constitución, as distintas CCAA van asumir competencias en materia de ordenación do territorio, urbanismo e vivenda, que se formalizan entre 1979 e 1983 a través dos Decretos de Transferencias do Estado ás CCAA. Resulta disto unha competencia compartida na que o Estado conserva as competencias básicas da regulación do dereito da propiedade, a planificación económica e medio ambiental, sobre as que as CCAA van dasenvolvendo paulatinamente outras novas. O grao de competencias que foron asumindo as distintas CCAA son diferentes en cada caso, así algunhas como Cataluña, Navarra, Asturias ou Baleares asumiron a ordenación territorial con competencia efectiva e produciron un paquete de normas amplio e variado que sustitúe a lexislación estatal (Coord. Moya, 2011). Mais no caso galego, e a pesar de estar amparada no art. 27.3 do Estatuto de Autonomía a competencia exclusiva, a nova Lei de 11/85 de Adecuación da Lei do Solo a Galicia (LASGA) asume o réxime xeral establecido pola Ley del Suelo estatal, limitándose a modificar ou desenvolver aqueles aspectos concretos da singularidade galega. (BOE num 257, 26, oct, 1985). Polo tanto, a descentralización do marco competencial no caso gelago sería máis limitada, pois só o faría como normativa urbanística complementaria, cunha lei de carácter parcial que non substituiu a normativa estatal no seu conxunto.

A LASGA vai recoñecer por vez primeira a existencia en Galiza do 50% de núcleos de poboación de todo o Estado e a necesidade de adecuar os instrumentos urbanísticos a esta realidade. Esta vontade de abordar os núcleos rurais, incluídos aqueles non urbanos, dende unha visión positiva territorial, non vai ficar exento de visión contraditorias, resultado de intereses sociais e individuais contrapostos. Así, a nova lei vai cambiar a categorización do espazo rural como "non urbanizable" tal e como se recollía nas leis do solo de 1956 e 1976, e vai permitir a súa revalorización ao posibilitar a conversión do solo non urbanizable en urbano, aínda que fose a través do planeamento secundario (plans especiais de mellora do medio) (Souto, 1993). Pero quizáis o efecto máis inmediato que vai ter na planificación viguesa é resultado de que o proceso de xestación e aprobación de dita lei e do Plan Xeral se producise ao mesmo tempo. O Plan Xeral, como se verá máis adiante, comezará a desenvolverse en 1981 e aprobarase en 1988, período no que entra en vigor a nova lexislación galega. O novo Plan Xeral vai ser aprobado sen atender os novos requirimentos da normativa galega, de xeito que ficou condicionado á necesidade da adaptación inmediata á LASGA.

En paralelo ao novo marco lexislativo emerxe nesta altura a estruturación e densificación da Galiza atlántica. Se en décadas anteriores a concentración demográfica se producía principalemente nos núcleos industriais, durante os anos 80 aparecen as primeiras formas urbanas propias da cidade difusa (González, 2015; Dalda, 2011). Sobre os procesos de algomeración urbana en Vigo e A Coruña, súmase agora un proceso de urbanización disperso ao longo de todo o arco atlántico comprendido entre estes dous sistemas urbanos (a decisión en 1981 de situar a capitalidade de Galicia en Santiago vai favorecer o apoio nodal desta rede). É este, por tanto, un punto de inflexión na conformación do carácter atlántico da concentración demográfica e do sistema urbano galego que se estende até a actualidade (fig.230).

Este proceso de litoralización da urbanización é o resultado dos desenvolvementos económicos e infraestruturais, máis do que dun proceso ordenado e controlado do territorio. Os marcos para intervir neste proceso, como o mapa Comarcal de Galiza (1977), carecían da perspectiva planificadora necesaria para a vertebración urbana do territorio (González, 2015). Esta situación tampouco se había resolver coa LAS-GA, xa que nin adopta ningunha posición normativa en relación cos ámbitos supramunicipais, nin introduce un nivel superior de planificación ao ámbito municipal (Dalda et al. 2006).



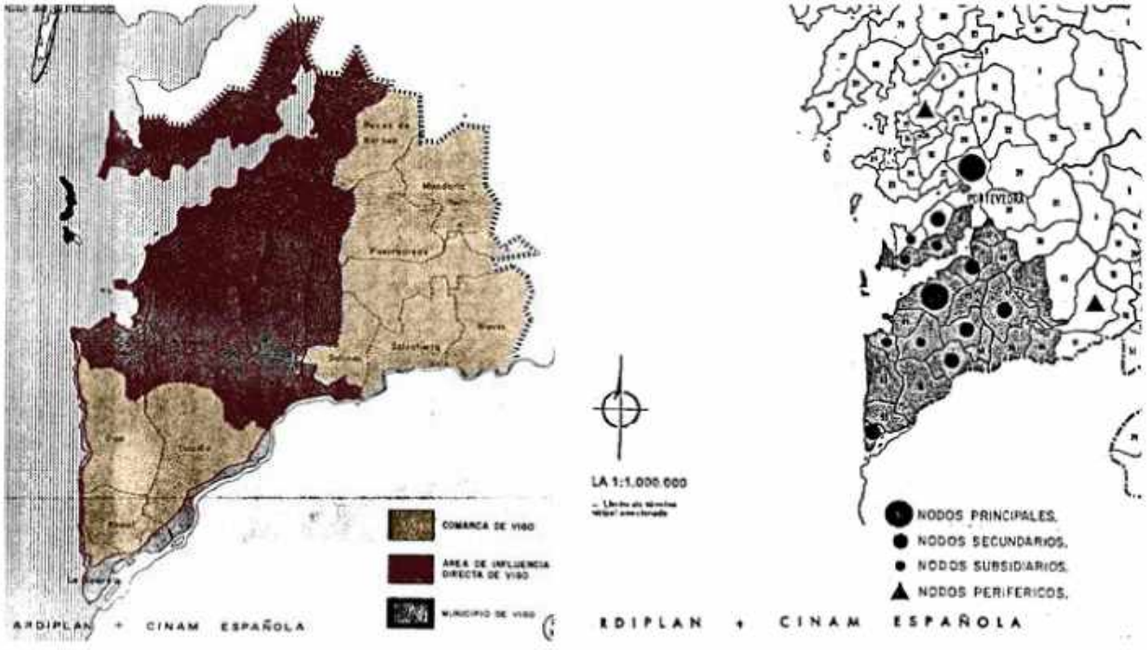
230
Dinámica demográfica do século XX.
Fonte: "Cidade difusa", de Dalda et al., 2006.

As novas infraestruturas viarias de alta velocidade teñen un rol importante na transformación do modelo. A autoestrada do Atlántico, que se comezara a construír en 1973 e que se vai executando por tramos até a década de 1980, transforma e cohesiona a rede urbana da Galiza atlántica (Pazos, 2015). Para a cidade de Vigo supuxo un fito nas súas relacións cara ao norte co conxunto do país, nomeadamente con Pontevedra e coa outra banda da ría. En concreto, a inauguración da Ponte de Rande en 1981 vai condensar e simbolizar o novo escenario: o xiro xeopolítico (das relacións con Ourense-Madrid cara a unha interrelación co arco atlántico), o fito infraestrutural (que se impón sobre o concepto de mobilidade e no que se deposita a confianza no desenvolvemento territorial, por veces sobrevalorado (Pazos, 2015)) e a transformación radical dos tempos de desprazamento ligada a unha nova mobilidade entre enclaves, que substitúen a linealidade da estrada.

O impacto destas infraestructuras na propia urbe é notable no caso vigués, pois vén agravar a contradición entre unha cidade que crecía a oeste (incluíndo o porto) e o reforzamento das principais conexións a leste, xa que á vía do ferrocarril habería que sumarlle agora a conexión da AP-9 (que, por outra banda, condicionaba e limitaba a urbanización a leste). De aí que no Plan Xeral de 1988 xa se incluíse unha proposta de construción de dous aneis viarios semicirculares que axudasen a reducir o tráfico no centro da cidade: un interior, que bordeaba a cidade consolidada; e un segundo con deseño de autovía, que servise para a difusión do tráfico da autoestrada e contribuíse na relación do sistema viario coa coroa de parroquias máis periféricas, substituíndo o seu modelo radial por un perimetral que atravesase e acumulase a mobilidade de todas estas.

231
Estructura da influencia de Vigo sobre a súa comarca segundo PXOU 1988.
Fonte: Elaboración propia sobre figura do PXOU 1988

232
Sistema de núcleos de poboación do entorno de Vigo.
Fonte: PXOU 1988



Adaptación do PXOU á Ley del suelo de 1975: o PXOU 1988

A aprobación da nova Ley del Suelo en 1975 vai forzar a revisión e adaptación do Plan Xeral de Ordenación á nova lexislación. A corporación municipal sainte das eleccións democráticas de 1979 (as primeiras despois do franquismo) vai encargar o axuste do Plan Xeral á normativa estatal. O novo Plan que xorde nun contexto de graves problemas de falta de estructura urbanística derivados do anterior plan, vai ter como reto resolver esta situación, iso si, dende unha postura posibilista. O proxecto, adxudicado á consultora Ardiplan CINAM Española cun equipo dirixido polo arquitecto urbanista José Antonio López Candeira, fica aprobado polo Concello en sesións plenarias en 1984 e 1985 e finalmente sancionado por Orde da Consellería de Ordenación do territorio e Obras Públicas (COTOP) da Xunta de Galicia en 1988, tras un proceso complexo e complicado, como xa viña sendo habitual no consistorio vigués (González, J.M. e López, A., 2003).

O novo Plan vai contar cunha fase previa de redacción na que se elabora unha análise da situación de partida. O dito informe presenta unha lectura crítica do resultado do Plan de 1972 e de algunas das decisións que condicionaron o desenvolvemento do mesmo. Neste sentido sinala a falta de execución dos seus Plans parciais debido, non só a un problema de xestión, senón á radical inadecuación entre os Plans Parciais e o solo subxacente, cuxas características de parcelación non foran tidas en conta. Tamén se ocupa da situación creada pola delimitación do solo urbano e da paralización de licenzas, para advertir das consecuencias negativas que estaban a provocar, entre elas, a destrucción irreparable do medio rural periurbano. Asemade, valora como aspecto positivo o feito de que a franxa intermedia suburbana ficase "conxelada", xa que cando menos, permitira a conservación do seu tecido urbano. O informe tamén incorpora unha lectura crítica da inexistencia de mecanismos de planificación supramunicipal. A pesar da imposibilidade de contar con mecanismos efectivos para orientar e coordinar a planificación entre os concellos a equipa redactora aproveita para elaborar un marco de comprensión territorial do hinterland da cidade, que segundo os autores estaría composto por un sistema binodal Vigo- Pontevedra que funcionaría como centro comercial e de servizos e como centro de traballo para unha serie de concellos vinculados a este (fig.231) (fig.232).

Obxecto do Plan

A redacción do Plan márcase como principal obxetivo rebaixar a presión urbanísitica creada nas décadas anteriores, especialmente no centro urbano e naqueles entornos cun alto valor paisaxístico e ambiental. A búsqueda de solución ao problema vai abrir unha disxuntiva para a equipa, entre un modelo de concentración sobre a Área Central e un modelo que combinase os crecementos suburbanos e periurbanos, sendo esta última a opción preferencial. Cómpre sinalar que o problema ao que se pretendía resolver foi, uha vez máis, sobredimensionado, pois esta decisión estaba baseada nunhas previsións de crecemento demográfico algo abultadas. E é que a pesar de que existe certo espíritu crítico sobre a filosofía desarrollista do anterior Plan e o seu sobredimensionamento do crecemento urbano, o certo é que o novo plan continúa a ser excesivamente optimista en relación coa situación económica do momento, que

xa facía prever unhas cifras de crecemento moito máis reducidas (González, J.M., López, A., 2003).

Para lograr o citado obxetivo, vai enfocarse en tres estratexias diferenciadas de crecemento no conxunto do municipio. Primeiro, a zona central debía orientarse baixo o criterio de desconcentración que responde a unha vontade de salvagarda do patrimonio (nun contexto de aumento de reflexión e conciencia sobre as penosas consecuencias da etapa do desarrollismo para o patrimonio arquitectónico vigués) e á falta zonas verdes e equipamentos, con taxas moi por debaixo do esixido na Lei do Solo. Segundo, nas zonas de crecemento inmediato da cidade se plantexa a reestructuración do tecido urbano, é decir, a reformulación dos Plans Parciais, co fin de viabilizar a súa urbanización. Para logralo elaboran un estudo das potencialidades do territorial para o desarrollo urbano que conclúe coa escolla da zona oeste como principal zona de crecemento urbano, en especial as parroquias de Alcabre, Navia, Comesaña e parte de Coruxo, sobre todo polas súas condicions clinométricas e a súa proximidade ao centro da cidade. Isto tradúcese en termos cuantitativos na proxección dun desarrollo de 9.100 vivendas e 33. 397 habitantes, na zona oeste fronte ás 3.700 vivendas e 13. 579 habitantes no resto do casco urbano. Terceiro, nos núcleos periféricos preexistentes estimular a expansión concentrada.

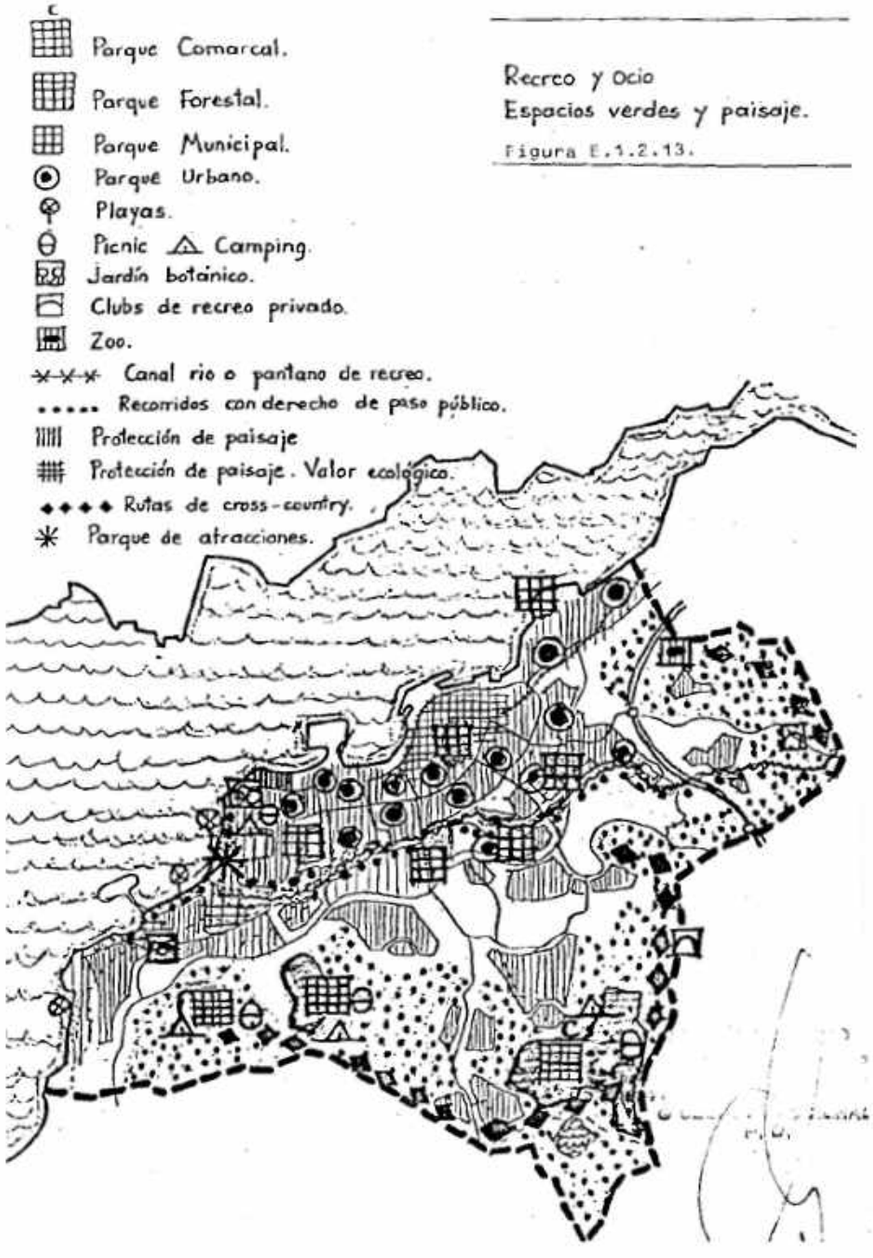
Infraestrutura, equipamentos e paisaxe

Os principais medios para desenvolver esta estratexia van ser de carácter infraestructural e dotacional. Así no centro propón a reserva de solo para equipamentos. Para as zonas de futuro crecemento obsérvase unha estratexia similar, cando se propón a localización de actividades no entorno da Florida e Samil como fórmula para impulsar o crecemento neste sector. E, por último, na periferia a mellora das infraestructuras e servizos básicos, especialmente os públicos que eran nos que se detectaba unha maior infradotación (40% da poboación sen auga potable, 75% sen rede de alcantarillado ou unha falta case absoluta de depuración de verquidos que estaban a provocar unha forte contaminación). Este enfoque marcadamente infraestructural e de servizos denota por un lado unha intencionalidade de conquerir unha maior igualdade no acceso aos mesmos independentemente do lugar de residencia, e por outro, o peso que se lle atribuía ás mesmas á hora de polarizar e reorientar o crecemento urbano. Pretende, polo tanto devolver ao campo da planificación as lóxicas de implantación en lugar de que quedasen definidas pola disponibilidade de solo.

Outro elemento significativo do novo Plan vai ser a preocupación e o tratamento pola paisaxe cultural e ambiental, mediante a elaboración dun mapa da imaxe da cidade (fig.235), seguindo os postulados de Lynch, e tamén da identificación de zonas de valor ambiental a preservar. Estas análises dos valores ecolóxicos e culturais vanse fundir e integrar despois en propostas de carácter funcionalista. Así, a franxa litoral Samil-Canido é protexida polo seu valor ecolóxico e como bordo da cidade, e se ofrece como eixo vertebral dunha liña de recreo activo. O Lagares como límite físico da expansión urbana, vai ser a liña que engarce varios espazos públicos e como lugar de tránsito dende o mar ao interior. Os montes municipais, deben ser protexidos das construcción agrícolas (por exemplo invernadoiros) que rompan coa súa imaxe tra-

dicional e son convertidos en lugares preferenciais para o uso lúdico de fin de semana para a urbe e comarca (fig.233). É unha atención prioritaria, que condiciona o espíritu xeral do Planeamento, de preservación da imaxe e da identidade do centro urbano.

Infraestructuras e paisaxe aparecen, por tanto, como conceptos chave que axudan a comprender mellor a base ideolóxica e cultural deste Planeamento, que vai situar como seus obxetivos prácticos: a reestructuración funcional do tecido urbano, a con-

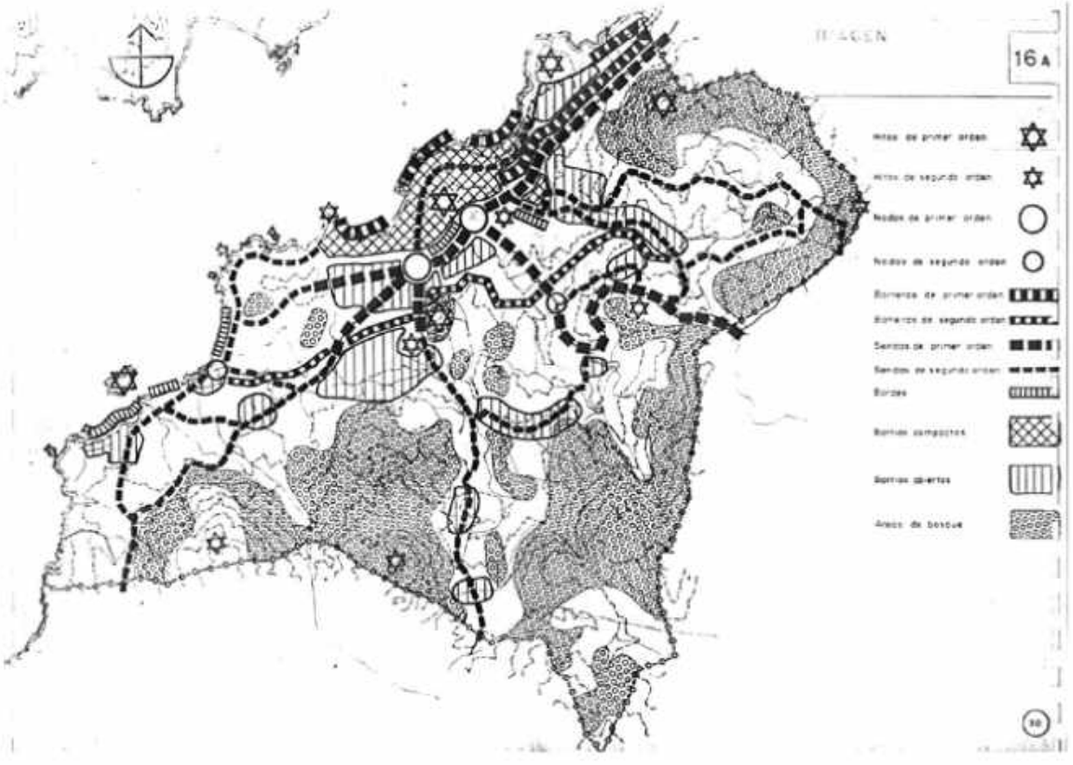


233
Plano de Recreo e ocio. Espazos verdes e paisaxe. PXOU 1988
Fonte: Figura do PXOU 1988

235

Plano da imaxe da cidade

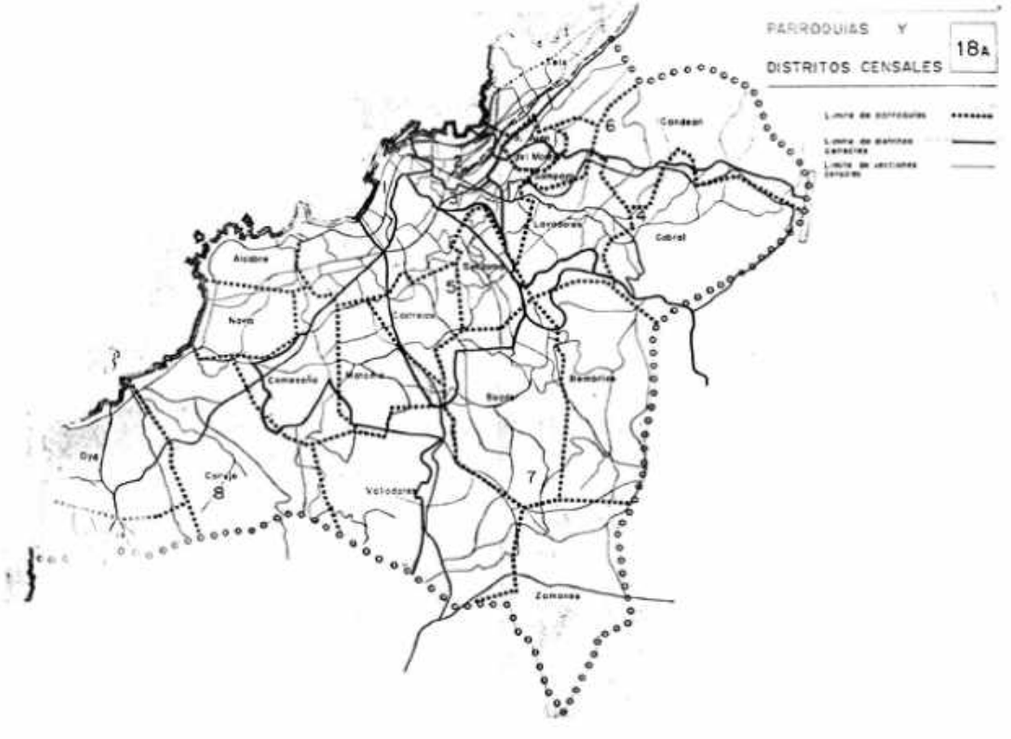
Fonte: Figura do PXOU 1988



234

Plano de Parroquias e distritos censais de PXOU 1988

Fonte: Figura do PXOU 1988



servación ambiental "na medida do posible", a dotación de elementos comunitarios e a reorganización do tráfico. Son ao mesmo tempo, o síntoma dos límites da capacidade de transformación das dinámicas urbanas ao pretender a convivencia dos diferentes intereses xerados sobre o solo. Pódese decir que o plan trata de buscar unha solución posibilista no marco dunha situación complexa herdada, que tiña como principal obxetivo paliar os efectos negativos das anteriores etapas, especialmente no centro.

Esta visión máis culturalistas ten un maior desenvolvemento analítico para o centro urbano en consonancia coa literatura existente arredor do valor patrimonial histórico dos centros urbanos. Porén, o enfoque sobre a periferia percíbese moito máis simple, nun momento en que os estudos sobre as relacións entre a periurbanización e as parroquias en Galiza comezaban a producirse. Así, cando o plan propón intervir para a preservación da imaxe do centro urbano faino con obxectivos claros, mais a idea central de creación dunha vida urbano-rural, resulta moito máis confusa e inconcreta sobre os pasos para o seu desenvolvemento. Xorde máis como un desexo, unha intuición ou unha procura de novos modelos, como parece indicar esta frase que lle recordaba dicir sobre o plan o arquitecto Salvador (2016) ao urbanista xefe López Candeira: "Traer a Vigo un trocito de Birmingham".

División administrativa

Con todas as limitacións que se acaban de comentar, tamén existe un avance na comprensión da complexa realidade parroquial galega e viguesa, cando menos no aspecto administrativo. O novo Plan vai ter unha especial atención en solventar a falta de incoherencia entre a realidade parroquial e o modelo de subdivisión en distritos e barrios derivada do plan anterior. Tamén para as zonas urbanizadas máis centrais vai tratar de solventar a distorsión que se producía ao segregar as unidades censais mediante as vías de comunicación, dando lugar á fragementación e a distorsión das unidades espaciais. Atendendo a esta condición diferenciada pola posición centro-periferia propón unha subdivisión baixo tres fórmulas. A área exterior é subdividada polos límites parroquiais, a área intermedia combina esa lóxica coa das seccións censais, e a cidade central é segregada exclusivamente en seccións censais (fig.234). Supérase así a visión desxerarquizada do anterior Plan, e a realidade urbana e demográfica permea e condiciona as lóxicas administrativas que á súa vez operan como base, por exemplo, para a distribución dos equipamentos.

Participación

En liña coa recuperación dos valores democráticos, a planificación destes anos comeza a incorporar técnicas de participación veciñal, máis as dificultades para que o poder político rache coas dinámicas de épocas anteriores, impide un maior avance neste sentido (Souto, 2015). Aínda que a nivel práctico, algúns dos fundamentos do que González (2015) denomina como "esquerda urbanística" (propia dos 80) tiveron unha aplicación limitada; estes van transformar o marco do debate público respecto dos temas centrais que propoñen: rehabilitación dos centros históricos, valoración positiva das zonas verdes e participación.

Nova superficie ocupada

86,18 Ha

+24,78%

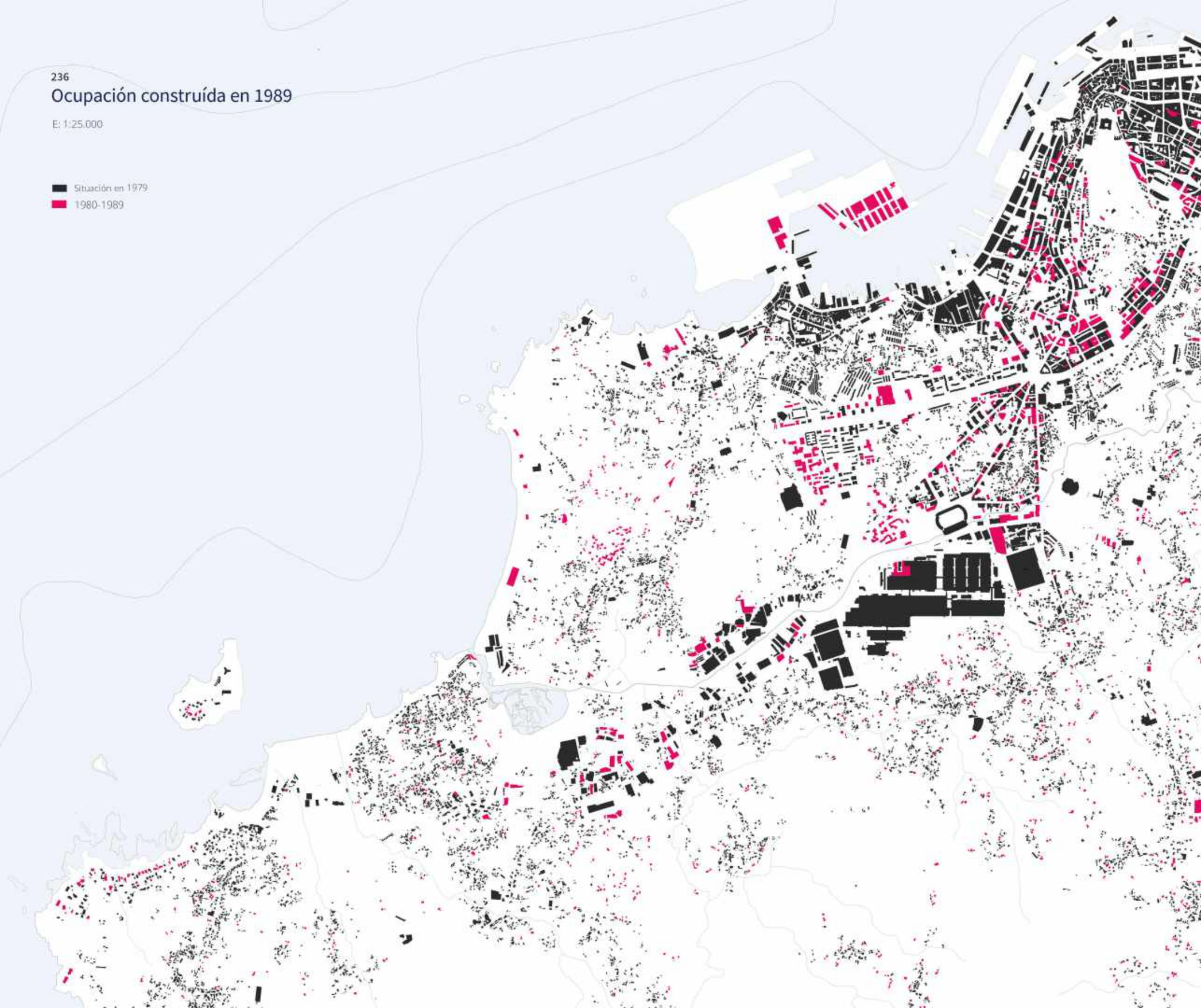
Por usos

- **32,69 Ha** Residencial
  +14,58%
- **31,56 Ha** Industrial
  +47,64%
- **17,22 Ha** Servizos Públicos
  +42,14%

Ocupación construída en 1989

E: 1:25.000

Situación en 1979
1980-1989

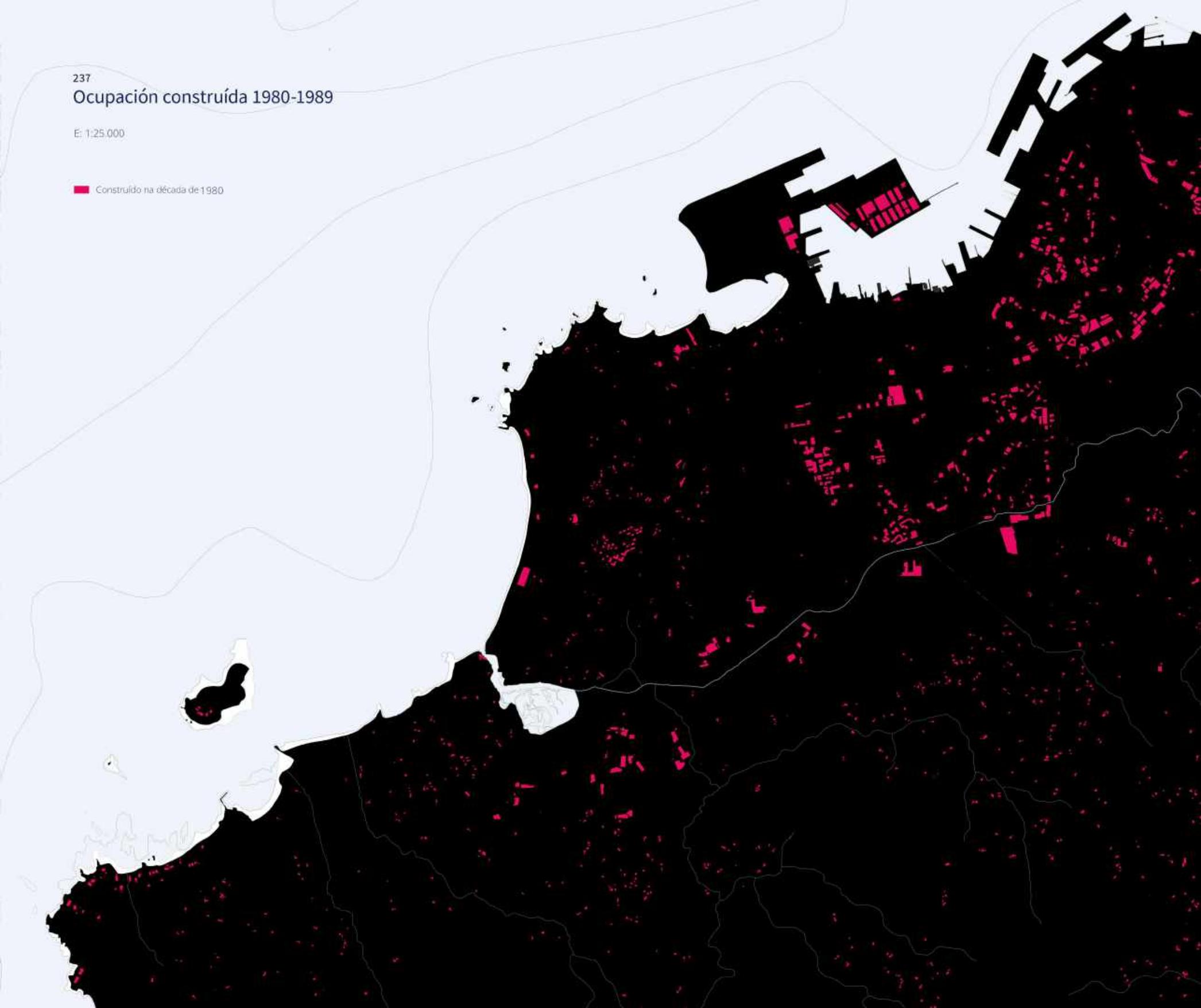


237

Ocupación construída 1980-1989

E: 1:25.000

Construído na década de 1980



Ocupación

Como consecuencia da crise económica prodúcese un retraimiento das novas construcións e unha inversión da tendencia edificatoria, na que a presión sobre a periferia decae. A diferencia de ocupación entre as zonas de vivenda multifamiliar en altura do núcleo urbano e as de vivenda unifamiliar da periferia agrándase, en favor das primeiras. Entre ambos espazos vaise configurando unha franxa onde non se rexistran novas ocupacións. Esta correspóndese coas zonas limítrofes ao agregado urbano de Coia e as súas bolsas interiores que anteriormente experimentaran un forte crecemento, principalmente de vivendas unifamiliares entre as décadas dos 1940 e 1960. Se nos anos 1970 o número de construccións unifamiliares descendera notablemente nestas zonas, a partir de entón as súas tramas fican conxeladas pendentes dunha nova onda de urbanización que extenda e consolide as tramas de vivenda en altura.

De forma similiar o centro histórico de Bouzas vai ficar fóra da presión urbanizadora de retorno aos centros urbanos, o que por outra parte vai salvar en maior medida o seu patrimonio arquitectónico. Esta perda de pulo de Bouzas está ligada coa transformación da estrutura empresarial pesqueira, a destrución de emprego no sector naval. Tamén a falta dunha ocupación litoral parecida á que se podía dar en Coruxo ou Oia está ligado a un previsible desenvolvemento portuario, que como vimos se concreta nunha versión máis reducida que a primeira. Aínda así cun impacto importante, suficiente como para xerar un conflicto entre os usos portuarios e industriais e os elementos de valor paisaxístico e ambiental que impulsan a ocupación residencial de baixa densidade litoral.

En cuanto ás zonas máis perifericas, o fracaso da política de grandes Plans Parciais da década anterior, vai dar paso a pequenas operacións de construcción de paquetes de vivienda unifamiliar e multifamiliar de promoción unitaria na zona próxima a Samil.

Por tanto prodúcese un período de transición no que conviven distintas dinámicas. Nas zona do núcleo urbano e o agregado de Coia combínase por unha banda as últimas fases de desenvolvemento do Plan Parcial de Coia e ampliase un novo sector na zona de Balaídos que continúa coa formulación do bloque de vivenda masiva mais o novo modelo de polígono é de impulso privado. Continúa a promoción individual de vivenda en altura consolidando filamentos de alta densidade na zona de Florida, a rúa Coruña e dalgúns tramos no interior do núcleo urbano. A tendecia á concentración da urbanización nas zonas centrais vai conlevar tamén unha maior verticalización deste tipo de promocións tanta nas novas construcións como de remodelación das preexistentes. E por último na zona da Gran Vía aumenta o número de bloques de máza na retícula xa planificada na década dos anos 1940.

Na periferia distínguense tres dinámicas: a ocupación de vivenda unifamiliar a partir da edificación sobre a parcelación e viario preexistente, a zona de Canido onde se produciu unha transformación do parcelario e a progresiva urbanización que vai extendendo pola zona de Cabo Home unha zona residencial de vivenda unifamiliar de luxo, e o sector da zona de Samil antes mencionado.

Esta baixa ocupación da periferia é necesario poñela en relación tamén coa transición cara unha maior cohesión da Galiza Atlántica e de Vigo coa súa área metropolitana, pois vai ter como consecuencia unha distribución da urbanización difusa cara unha segunda periferia metropolitana.

Este período de transición entre modelos tamén se reflexa no planificación. Como xa foi comentado procedeuse a reformular o anterior PXOU de 1972 que non foi aprobado até o ano 1988. Como se verá máis adiante, inmediatamente despois vaise someter a unha nova revisión. Este longo impás entre a evidencia do fracaso do planeamento e a procura dun novo, fai con que na práctica sexa o sector privado quen asuma a creación de vivenda especialmente volcado no centro urbano.





238 (esq)

Implantación de industria nas marxes do Río Lagares.

Fonte: Biblioteca Suárez Llanos

239 (der)

Vista do barrio de Coia cos estaleiros de Bouzas en primeiro termo, Citroën no centro e as parroquias interiores de Matamá e Valadares ao fondo.

Fonte: Biblioteca Suárez Llanos





240 (esq)

Vista de Balaídos co barrio de Coioa ao fondo e Citroën na marxe inferior dereita. 1982.

Fonte: Biblioteca Suárez Llanos

241 (der)

Vista de Citroën no val do Lagares coa cidade ao fondo. 1985.

Fonte: Biblioteca Suárez Llanos

Infraestrutura

Tralo desmantelamento do tranvía en 1968, vaise proxectar a reconversión do seu trazado nunha nova infraestrutura rodoviaria. Mais o proceso vai demorar máis dunha década, e non vai ser até o ano 1984 cando se inagure a nova estrada Vigo- Ramallosa.

A nova estrada vai ter o seu punto de inicio nunha vía secundaria que se realiza anos antes para a construcción dun novo sector de bloques de vivenda, adxacente ao Plan Parcial de Coia. Así, a vía perimetral do Plan Parcial de Coia é a divisoria entre dúas estratexias diferentes ao respecto da remodelación das vías do tranvía: Cara a oeste reutilízase o trazado para a nova estrada (B) e cara o centro, toda a zona que comprende o tramo en que o tranvía discurría independente á vía rodada procédese a unha remodelación das tramas co fin de dar continuidade ao polígono de vivendas cara o estadio de Balaídos (A). De forma que dende a vía que bordeaba o polígono de vivendas prolóngase unha nova vía até a rúa Florida. Isto vai transformar a configuración aillada e en paquete que tiña o Plan Parcial de Coia respecto da súa contorna, cando menos neste sector sur. Esta vía perimetral además de separar distintos tipos de trama, tiña un papel importante dende o punto de vista da estrutura urbana, xa que o tramo oeste con dirección norte-sur e a vía, sumado á vía que se extende até Bouzas operaban conxuntamente como delimitador do agregado urbano de Coia. Así que esta nova extensión a sur ten un resultado dobre: permite conectar transversalmente dende Bouzas até a Florida e ao mesmo tempo, marca dunha forma máis clara e extensa o límite do espazo que fica entre esta vía e o primeiro cinto da Gran Vía- Rúa Coruña.

A remodelación das tramas no interior deste espazo, como veremos máis adiante, vaise realizar de forma parcial e en en diferentes épocas, deixando sectores no seu interior coas tramas xa existentes de vivenda unifamiliar. Nesas zonas áinda é posible detectar as trazas da liña do tranvía, reconvertida en camiños, ao igual que nos límites do parque da Bouza. En cuanto á nova estrada a Ramallosa o seu trazado é totalmente coincidente co da liña tranviaria.

Estas modificacións na infraestrutura viara van transformar o punto de encontro entre a estrada e vía perimetral de Coia nun nó de conexión entre as rutas cara a periferia e os fluxos internos da área.

A operación de transformación urbana en paquete na zona de Samil vai reconfigurar o trazado preexistente mediante a creación dunha vía principal en bucle que ten nos sues puntos de inicio e comezo sobre a principal ruta de acceso a Samil e un subsistema de vías paralelas. Este modelo de trazado en bucle reforza a posición autónoma da nova trama respecto dos camiños preexistentes.

Por último no sector litoral de Oia cómpre destacar a creación de novas vías que se adentran na paraxe da zona de Cabo Home. Até este momento este espazo seguía a constituír un dos poucos enclaves litorais que se mantiñan sen ocupar. A función desta nova infraestrutura vai ser a de ampliar a zona de residencia unifamiliar ded luxo de Canido, mais agora cun trazado máis alonxado da costa que permite obter un maior tamaño da parcela litoral entre a liña de costa e a vía.

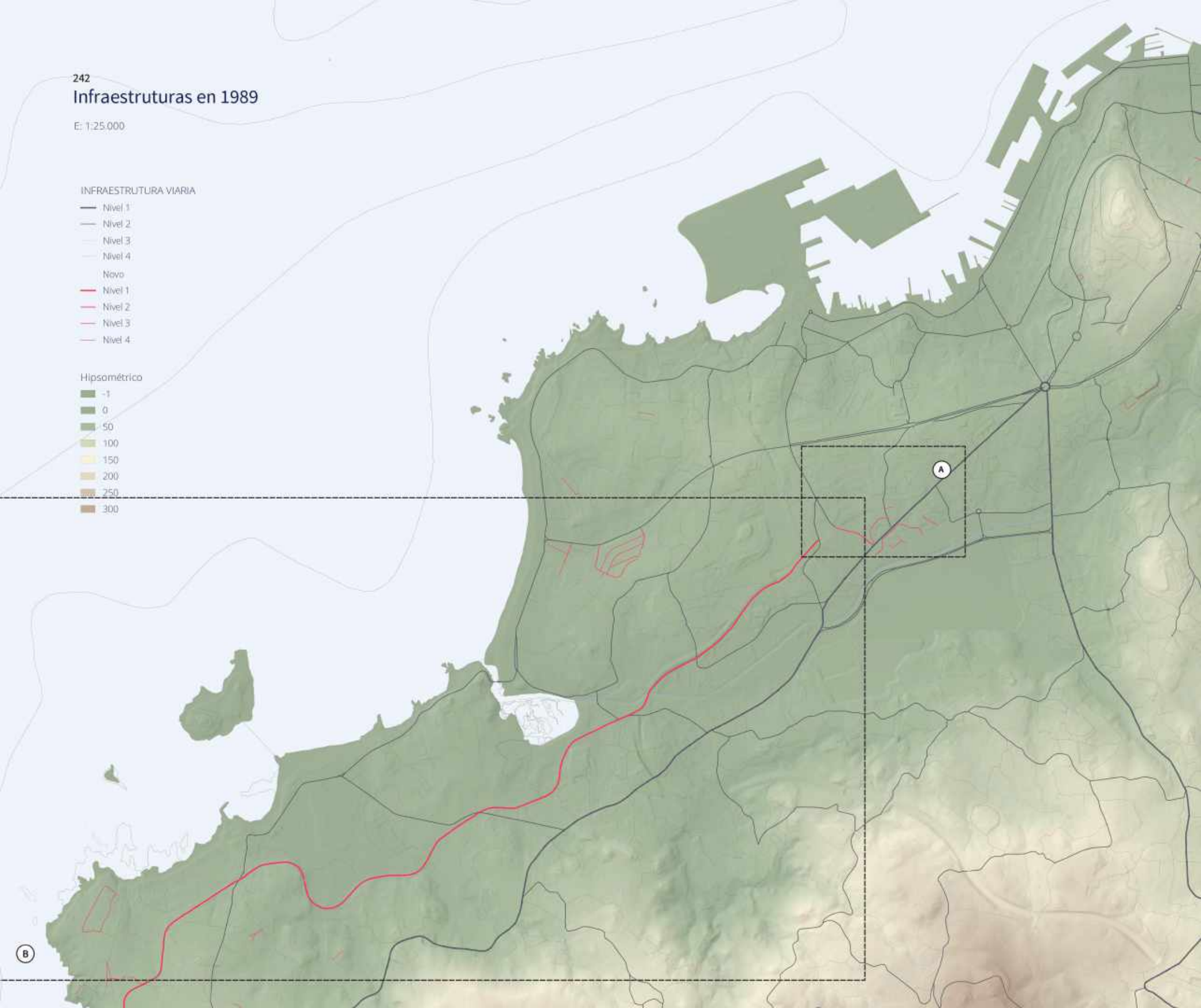




242

Infraestruturas en 1989

E: 1:25.000



Xerarquía da infraestrutura

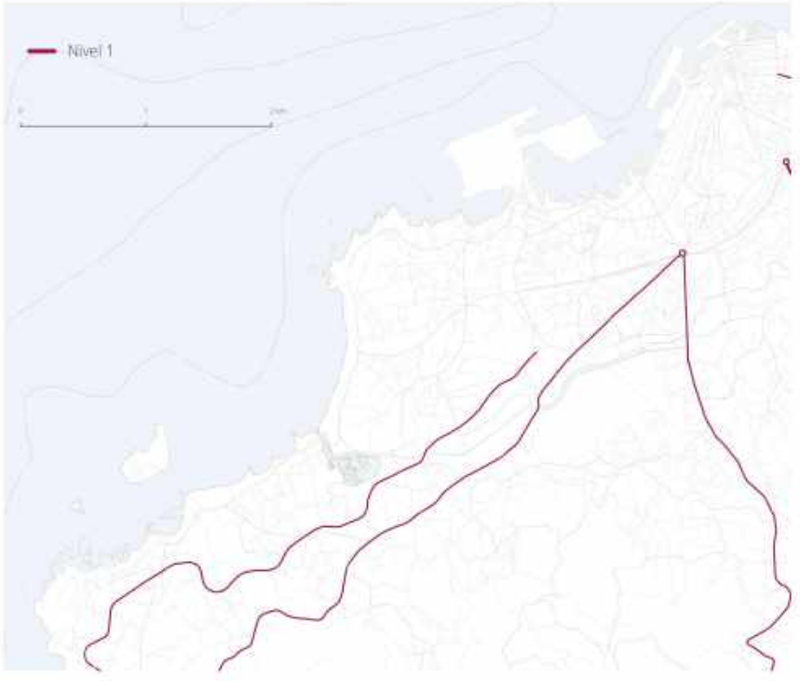
A nova estrada Vigo-Ramallosa pasa a constituír unha nova ruta de conexión cos concellos de Nigrán e Baiona. Esta duplicidade de rutas a distintos niveis vai axudar a distribuír o fluxo de persoas e mercadorias.

Nas vías de segundo nivel o único cambio significativo que se aprecia é a extensión da vía que une Bouzas e Coia hacia sur, até a estrada a Baiona.

En cuanto ás vías de nivel 3 e 4 destaca a mellora dalgunhas vías da periferia para adaptalas ao aumento do tránsito do veículo privado. Estas transformación nalgúns casos van afectar á xerarquía do viario. Esto é máis evidente no caso de Oia, onde se van ampliar estreitos camiños que servían de comunicación coas zonas agrícolas e que pasan de forma tanxencial ou próxima aos núcleos. Así estas vías pasan de nivel 4 a nivel 3. Ao mesmo tempo estas desplazan a outras rutas que pasan a ter unha función máis capilar, de conexión entre as estradas melloradas e o interior dos núcleos.

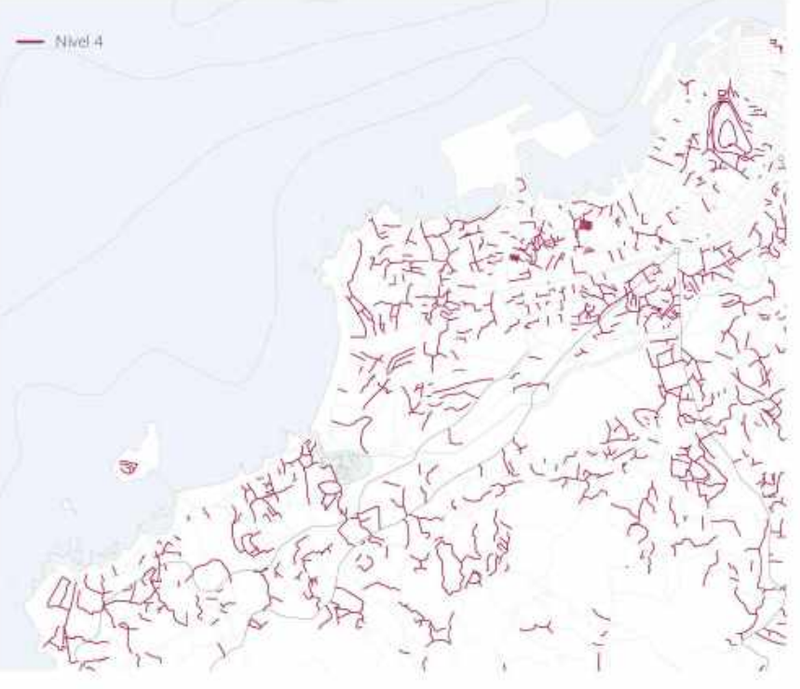
243

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1989





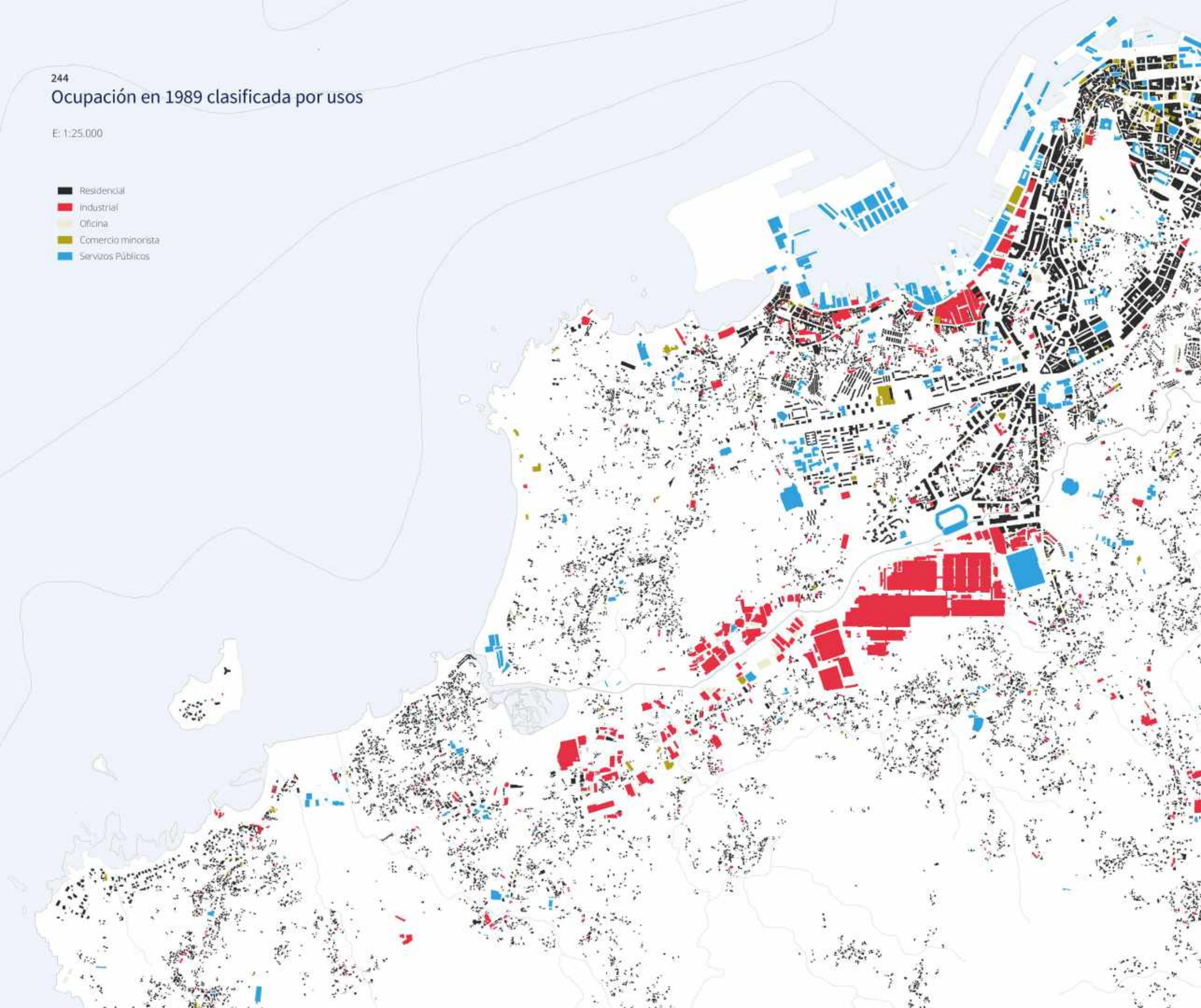




331

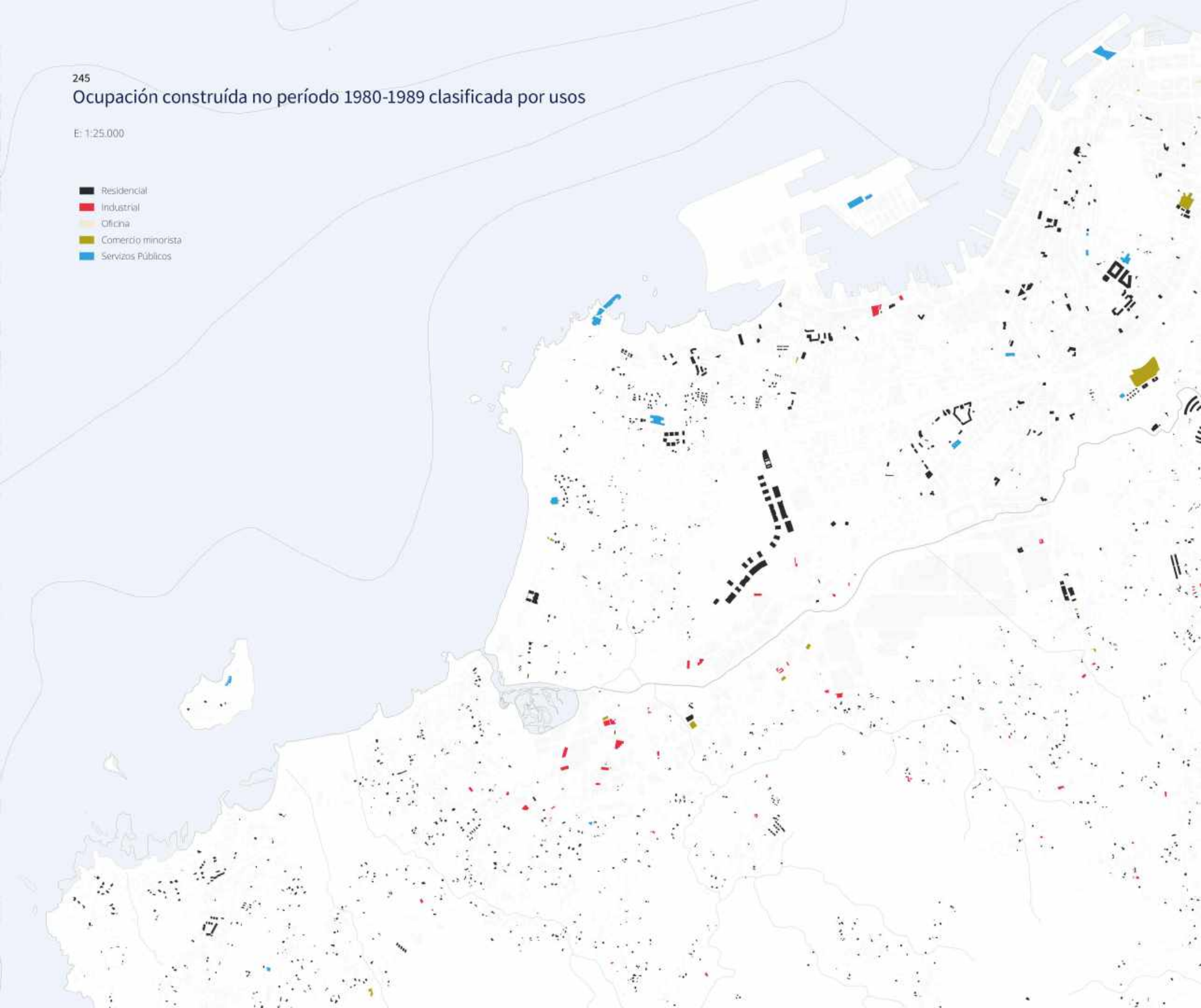
Ocupación en 1989 clasificada por usos

E: 1:25.000



Ocupación construída no período 1980-1989 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

O proceso de transformación do modelo económico cara unha maior terciarización fronte ao sector industrial, visualízase nun aumento dos usos comerciais e de oficinas. Estes vanse concentrar especialmente no centro urbán. Dende a década pasada o sector comercial viña experimentando un cambio do modelo empresarial coa proliferación das grandes superficies comerciais capitaneadas por grandes grupos empresariais. No caso vigués o primeiro gran contentor comercial abre as súas portas no ano 1975 na Gran Vía. Xa na década que nos ocupa vai inaugurarse o primeiro gran contentor comercial fóra do centro da cidade que se localiza no centro de Coia. Esta grande superficie, centrada no sector da alimentación, vai ter un impacto importante sobre a diveridade do tecido comercial da contorna. Grazas ao uso masivo do veículo estas superficies van ser capaces de captar clientes dunha grande área de influencia que sorpasa ao propio barrio. De feito, dentro do Plan Parcial de Coia os usos comerciais eran escasos en relación coa densidade residencial e concentrábanse en dous "centros comerciais", que consisten nun conglomerado de pequeno comercio en edificios de galerías interiores. Por iso antes da chegada das grandes superficies o comercia destas dúas galerías complementábase con pequenas tendas das zonas próximas. Van ser precisamente esas tendas das áreas próximas as primeiras que van comezar a pechar trala aparición do novo centro comercial ante a incapacidade de competir coa nova política agresiva de prezos que emprega. Así esta gran superficie comercial vai ir captando progresivamente un maior número de clientes que van dotar a ese enclave dun gran fluxo de movemento. Ao mesmo tempo prodúcese unha progresiva perda de mistura de usos nas bolsas de baixa densidade.

O novo edificio comercial vai retranquear a fachada da planta baixa de forma que crea un gran espazo baleiro cuberto equipado con bancos, que o convirte nun espazo de encontro da veciñanza. Isto vai reforzar a centralidade deste enclave, tanto polos movementos que xera como por dotarse dalgunhas atribucións propias do espazo público.

Outra mostra do cambio de tendencia cara unha maior terciarización é o hotel que se constrúe na mesma mazá xunto coa grande superficie. Este tipo de actividades estaban restrinxidas ao centro urbán e a zona de turismo litoral, pero as novas dinámicas de negocio -reunións, viaxes, ...- van impulsar un cambio no patrón de localización deste tipo de usos. Tamén outro impulso á incorporación de novos usos nesta área é a construción de edificios de oficinas, ligadas á adeministración pública, na zona próxima ao nó das Travesas.

A última fase do Plan Parcial de Coia conclúe coa construción da maior partes dos equipamentos, que se concentran sobre o borde perimetral: na zona oeste cun modelo de aglomeración no interior do Plan e na zona norte cunha organización lineal sobre o seu perímetro. Así o esquema de distribución de usos da zona combina a centralidade dos usos comerciais, os equipamentos nas zonas de borde e os usos residenciais preenchendo o espazo intermedio.
Outro dos cambios en cuanto á mistura de usos prodúcese no entorno da praia de Samil coas construcción dun paseo litoral con equipamentos recreativos, comerciais e turísticos. En 1970 aprobárase o *"Proxecto de reglamentación de usos, aproveitamententos e servizos da praia de Samil"* por parte da Dirección Xeral de Portos e sinais marítimas. Neste documento planificase a concrétase a construción dun muro de formigon que se eleva entre 4 e 5 metros sobre a praia e sobre o que se urbaniza en paralelo á costa unha franxa de 60 metros de ancho até a estrada. Ao longo deste espazo o proxecto prevée a construción dunha zona deportiva no tramo próximo á desembocadura do Lagares, numerosos restaurantes e vestiarios, catro zonas de aparcamento e varios xardíns de esparcemento que se van construír a partir dos anos 1980. Outros elementos como os recollidos para o sector norte, onde se planifica a construción de varios acuariums ou unha plataforma flotante con muelles, solarium e trampolíns, finalmente non son executados. Este tipo de plan encaixa na visión do ano en que foi pensado: a cultura do desarrollismo, o seu modelo turístico e a unha falta de atención sobre os efectos medioambientais deste tipo de intervencións. A pesar de ser executado máis dunha década despois pódese observar como a práctica totalidade do proxecto mantén a súa formulación orixinal.

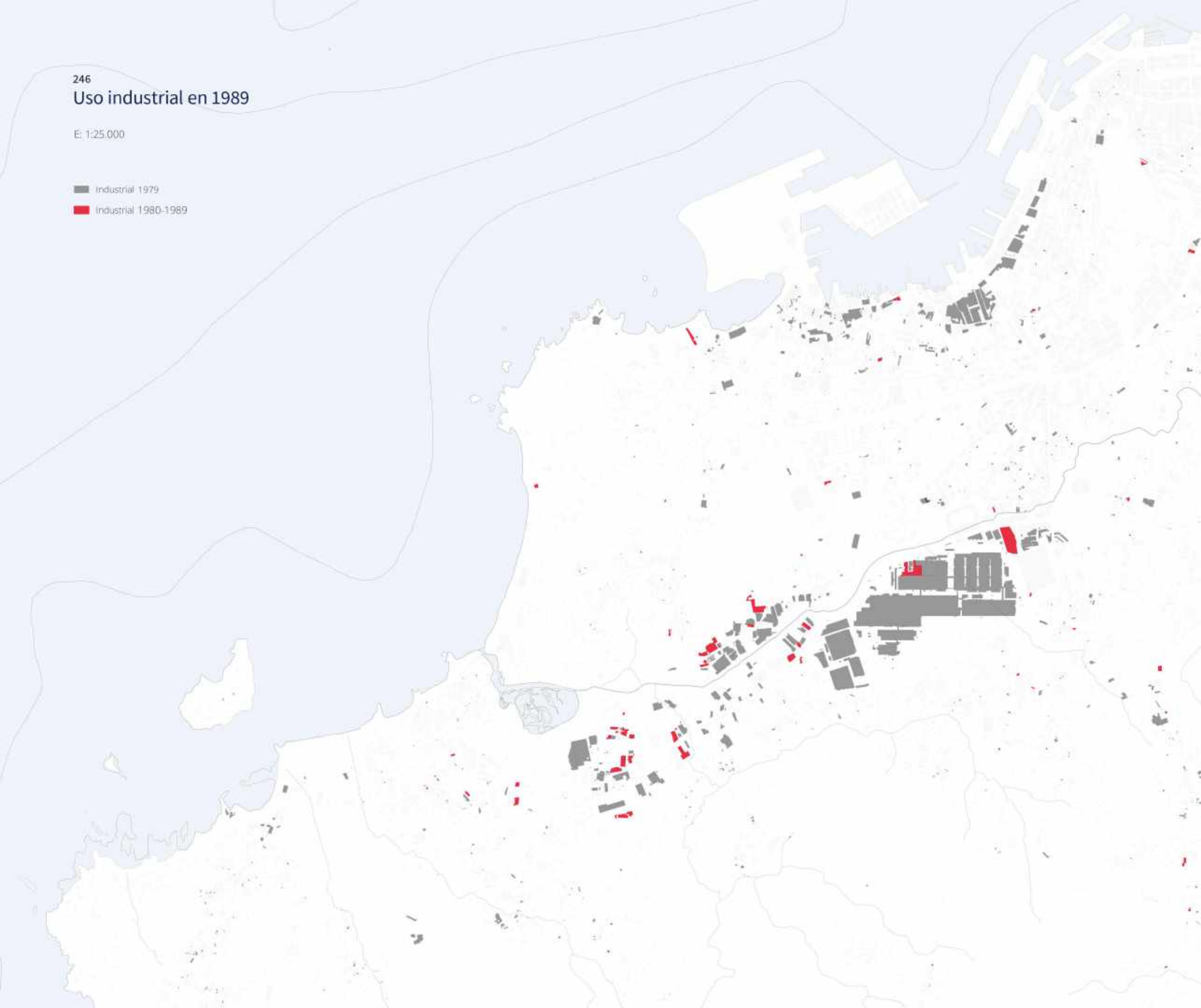
Nas restantes zonas a dinámica vai continuar os patróns preexistentes:
- polarización lineal da industria sobre a marxe do río Lagares e a estrada a Baiona.
- nas parroquias periféricas unha mistura de usos maioritariamente residenciais e un baixo grao de servizos públicos con predominio dos de tipo relixioso e educativo.

En cuanto ao patrón de distribución de novos servizos públicos por tipo, na zona de Coia, no aglomerado a oeste sitúanse numerosos centros educativos, todos públicos excepto un, un ambulatorio médico, e unha nova igrexa. No borde norte emprázase unha nova igrexa, un centro educativo e o edificio dos xulgados na zona máis próxima ao nó das Travesas. Este último sitúase a carón das oficinas do Ministerio de Facenda o que convirte esa zona nunha área de cenntralidade institucional cun elevado fluxo de movementos. Próximo ao estadio de Balaídos constrúese un novo centro educativo que vai dar servizo á nova expansión residencial nese sector.

Na zona periférica continúa o proceso de construción de equipamentos educativos públicos, un para cada parroquia, que opera como principal elemento agregador xunto cos equipamentos relixiosos. As únicas parroquias que continúan sen contar con este servizo público son Bouzas e Navia, que só contan con servizos educativos privados e que no caso de Navia vai sumar nesta década outro centro privado para a atención a persoas con diversidade funcional. Isto vai facer con que os equipamentos educativos de Coia non só presten este servizo aos veciños do barrio, senón que concentren usuarios destas outras dúas parroquias.

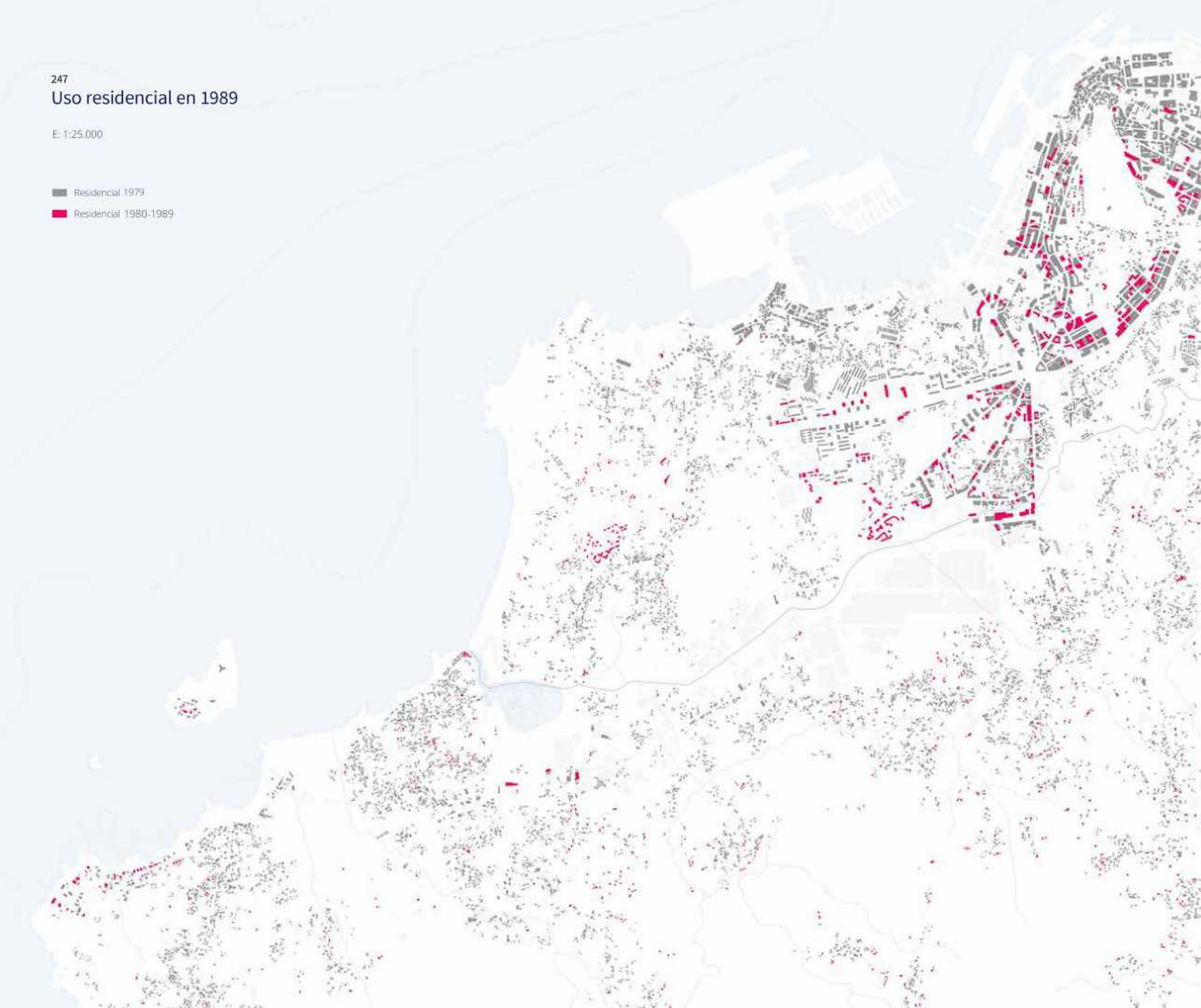
Uso industrial en 1989

E: 1:25.000



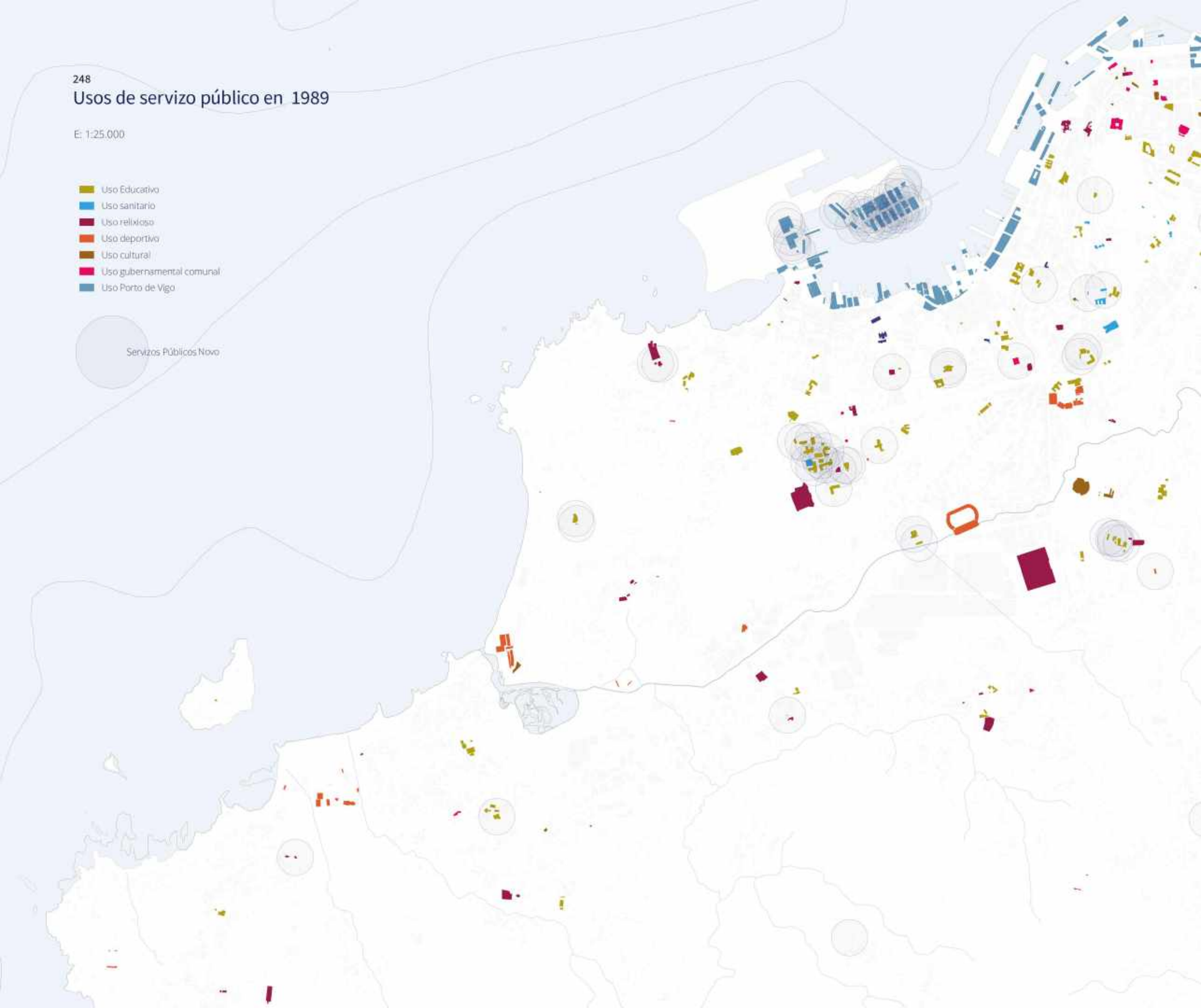
Uso residencial en 1989

E: 1:25.000



Usos de servizo público en 1989

E: 1:25.000



Ocupación e infraestrutura

A nova estrada a Ramallosa vai mellorar a integración das zonas litorais de Oia e Coruxo na infraestrutura viaria o que vai ter un impacto nunha maior presión urbanizadora nestas zonas que comeza a facerse patente na década dos 1990. Mentres que co tranvía a ocupación en relación con este tan só se concentraba perto dos apeaderos, agora a nova ruta rodoviaria vai actuar como un elemento de polarización lineal da nova ocupación nos bordes da infraestrutura.

Unha das características principais que se vai consolidando é a tendencia á construción da periferia por paquetes urbanos que van compondo progresivamente un mosaico de fragmentos urbanos. Cada un destes fragmentos responde a lóxicas propias e internas e produce unha introversión do modelo de relación infraestrutura e ocupación con patróns autónomos respecto das zonas colindantes. Na área de estudo atópanse dous tipos novos de fragmentos urbanos que se localizan no agregado urbano de Coia e na zona litoral.

O primeiro trátase do novo sector de bloques de vivenda colectiva de Balaídos, que recordemos se ubica nunha zona intersticial entre a rúa Florida e o río Lagares, mediante a que se procuraba extender a sur as tramas consolidadas do Plan Parcial de Coia. A resolución formal do proxecto procura unha composición interna que se organiza sobre si mesma, con dous accesos puntuais coas vías principais. O viario é o elemento fundamental que define a xerarquía interna das mazás compostas por bloques abertos ou semiabertos. Nun primeiro nivel atópase a vía perimetral que define o interior e o exterior da área e que distribúe o tráfico rodado e de persoas. Como se pode observar entre a vía perimetral e a rúa Florida, que é a arteria principal de acceso a este sector, non existe ningún acceso directo para o tráfico rodado. Ese espazo entre vías conforma unha franxa para o tránsito peonil e o aparcamento de coches. No caso da vía a sur a vía perimetral marca a división respecto do río Lagares cunha franxa con zona de aparcamento. Nun segundo nivel están os accesos rodados ao interior da zona en fondo de saco. No nivel inferior atópase un sistema de vías peonís que permiten a circulación entre bloques e que en ocasións teñen un carácter privado, que desnaturaliza o tránisto a través do espazo público e interfire na permeabilidade dos fluxos. Por tanto a distribución do viario e a localización das zonas de aparcamento van reforzar a autonomía do paquete urbano.

O segundo caso de fragmento urbano é o de Samil, mediante un desenvolvemento que combina o extensivo de vivenda de baixa densidade e bloques de enntre 4 e 7 alturas. Este segue o mesmo patrón de vía perimeral, esta vez si conectada directamente coa vía principal. Na medida en que este fragmentos urbano litoral está fortemente condicionada polo uso do veículo privado para acceder ás restantes funcións da cidade, unha mellor accesibilidade á xerarquía viaria principal xoga un papel relevante. A trama interna organízase a partir de franxas de unha ou dúas parcelas intercaladas con vías distribuidoras.

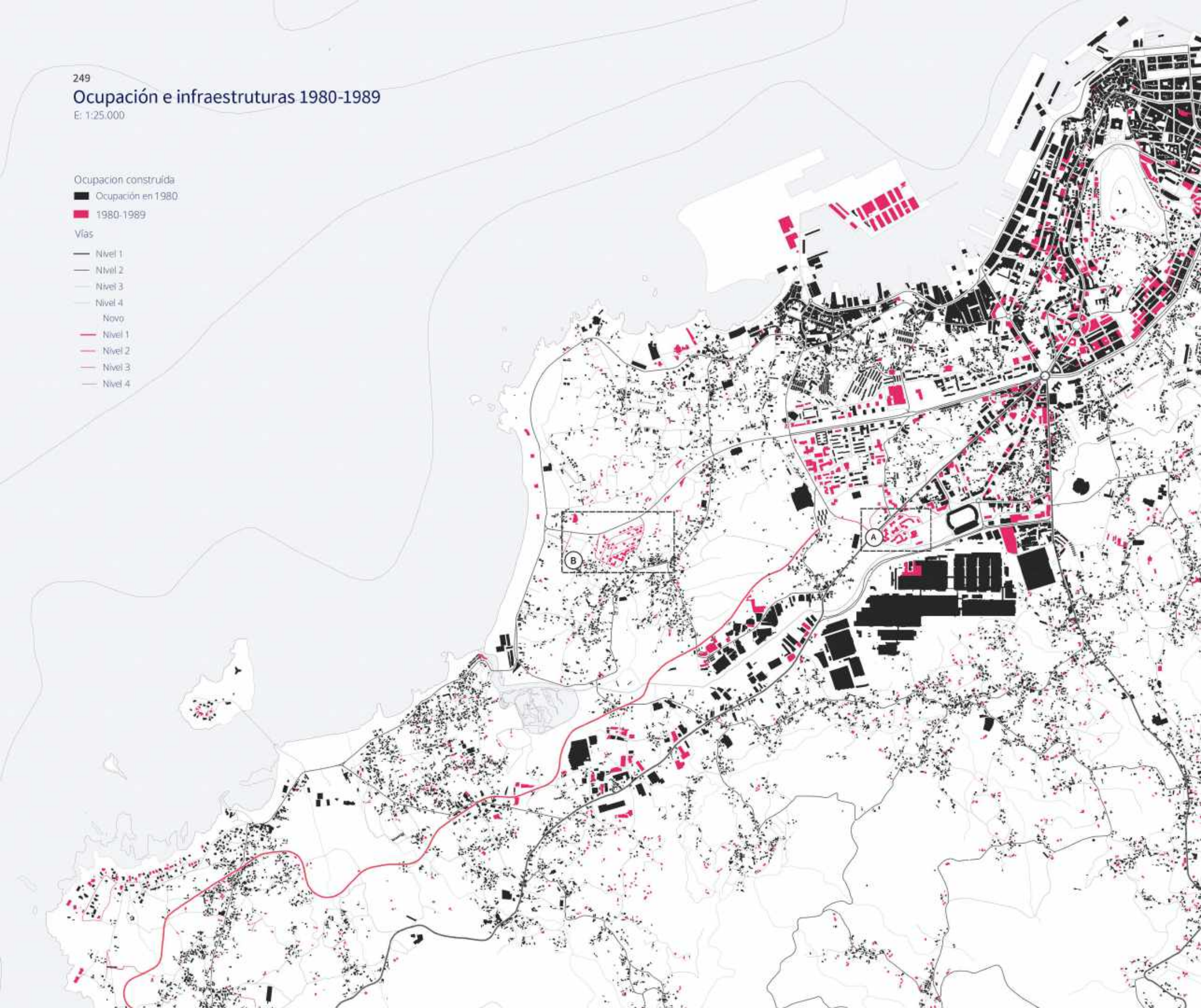






Ocupación e infraestruturas 1980-1989

E: 1:25.000



Infraestrutura e usos

250
Comparación do largo de vías en Canido (A, estrada vella a Baiona; B, nova estrada á Ramallosa; C, acceso a chalets no Cabo Estai).
Fonte: Vuelo de Costas 1989. IGN.

Dentro do agregado urbano de Coia-Bouzas a progresiva segregación de usos e infraestruturas dotan de estrutura ao conxunto urbano. Por un lado, no eixo este-oeste, a agrupación estratéxica de novos usos non residenciais dota ao eixo estruturante da Avenida Castelao de tres grandes áreas de centralidade. Primeiro, o nó das Travesas marcado polos equipamentos educativos vese reforzado coa localización de oficinas da Admininstración Pública. Segundo, na zona central e de cruzamento viario localízase o novo centro comercial. Terceiro, no borde oeste finalízase a construción do conglomerado de equipamentos. Por outra, o borde litoral norte e o borde fluvial sur condicionan as franxas de aglomeración industrial. En ambos casos prodúcese un estreita relación entre industria, medio e infraestrutura.

Industrial

Concretamente no corredor industrial do Lagares nesta década prodúcese un cambio no patrón de localización, pois as novas naves industriais xa non se localizan sobre parcelas colindantes co río, senón que pasan todas a localizarse preferentemennte ao longo da estrada a Baiona, na nova estrada a Ramallosa e no camiño do Caramuxo. Por tanto vai ser o elemento infraestrutural o que atrae e organiza este aglomerado empresarial. Con anterioridade xa se viña engrosando esta franxa industrial a través de vías secundarias. A partir desta altura, coa apertura da nova estrada a Ramallosa, que transcurre polo borde norte desta área, vai permitir o desenvolvemento lineal paralelo. A duplicidade de estradas, por tanto, vai supor un maior engrosamento deste eixo industiral e ao mesmo tempo vai axudar a defininr un perímetro de asentamento industrial, de forma que a infraestrutura pasa de ser só un elemento vertebrador a ser tamén un elemento delimitador. As vivendas que fican no interior desta área pasan de estar no modelo anterior detrás das zonas industriais respecto da estrada, a estar no interior mesmo da franxa industrial.

O proceso de "engrosamento" deste eixo industrial divídese en dous sectores con procesos de formación diferentes. Na zona norte prodúcese de forma máis ordenada e cunha maior segregación de usos industriais e residenciais ao longo do camiño do Caramuxo, grazas a que esta infraestrutura se constrúe na década de 1950 cun trazado máis lineal, a través de zonas agrícolas, para conectar cunha vía recta Navia co lugar de Ponte, onde a estrada cruzaba o río. Porén, na zona sur habia varios núcleos de asentamento e a nova ocupación industrial vai ocupar o espazo entre eles reutilizando o viario tradicional preexistente, o cal vai producir unha mestura de usos carente de planificación.

Residencial

Da relación entre a ocupación residencial e a infraestrutura destaca o demorado que resulta o proceso de consolidación de filamentos de alta densidade en Travesas-Lagares e a rúa Coruña, en que tras máis de catro décadas (dúas de verticalización) todavía fican moitas discontinuidades.



En canto á ocupación de baixa densidade a tendencia xeral é que a ocupación se desprace cada vez máis ás vías de menor nivel, especialmente as máis capilares, que son en moitos casos camiños sen asfaltar. A excepción a este patrón común é o conxunto de chalets no litoral de Canido en que se constrúen novas vías cun ancho de vía incluso superior ao da nova estrada e en todo caso desproporciado para o fluxo de veículos que soporta (fig.250).

Servizos Públicos

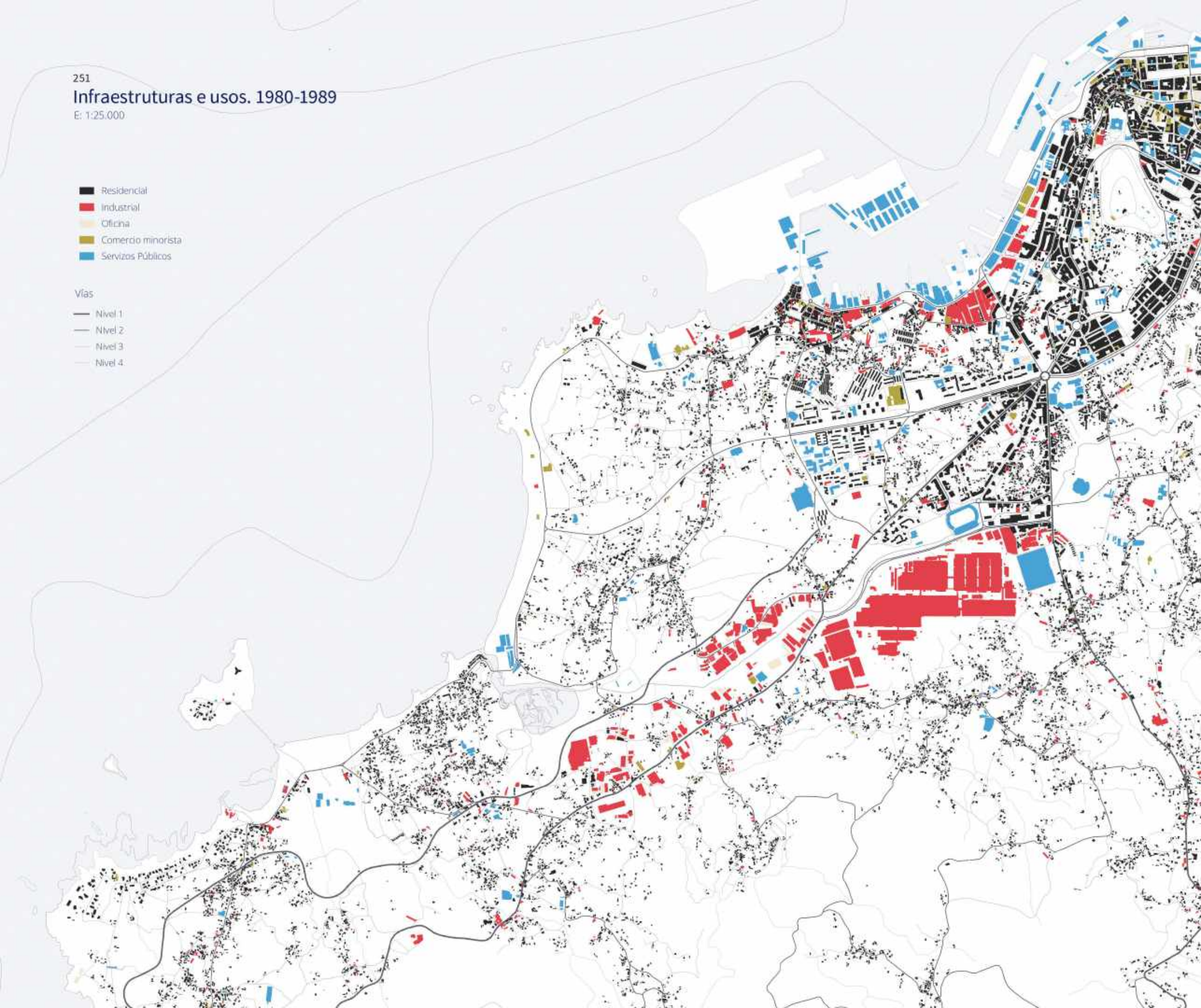
No caso de Matamá, Comesaña, Castrelos e Alcabre existe unha relación de proximidade entre o núcleo do asentamento, o cruce de vías ou a vía principal e a localización de equipamentos relixiosos e educativos. É dicir mantense o centro parroquial como centro de novos usos con accesos a través das principais vías interparroquiais. Porén no caso de Oia e Coruxo o desprazamento residencial cara o litoral vai deixar segregado o antigo centro parroquial cara o interior, mentres que os novos centros educativos se desprazan cara posicións intermedias, entre os antigos núcleos e o litoral. No caso de Oia localízase próximo á antiga estrada ao porto de Canido, e no caso de Coruxo no interior da zona residencial a través de vías de nivel 3.

Como xa se comentou, Navia é un caso excepcional xa que os novos equipamentos non responden á estrutura interna da parroquia, senón que uns responden aos usos turísticos litorais e outros, os equipamento educativos, polas súas características(centro de ensino básico e centro de educación especial, ambos privados) acollen usuarios de fóra. De aí que a súa posición sexa no eixo viario e non na proximidade do núcleo de poboación.

251

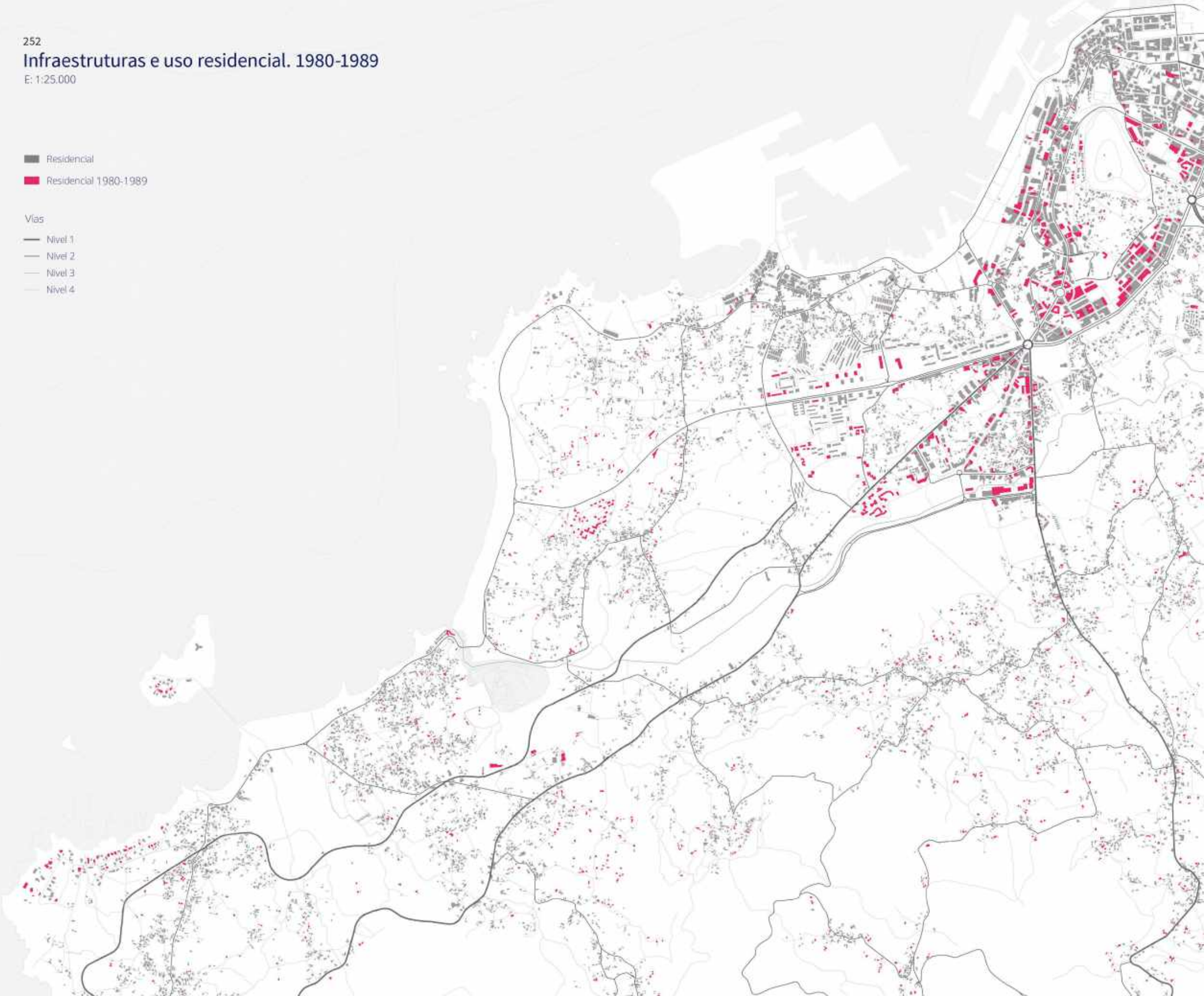
Infraestruturas e usos. 1980-1989

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 1980-1989

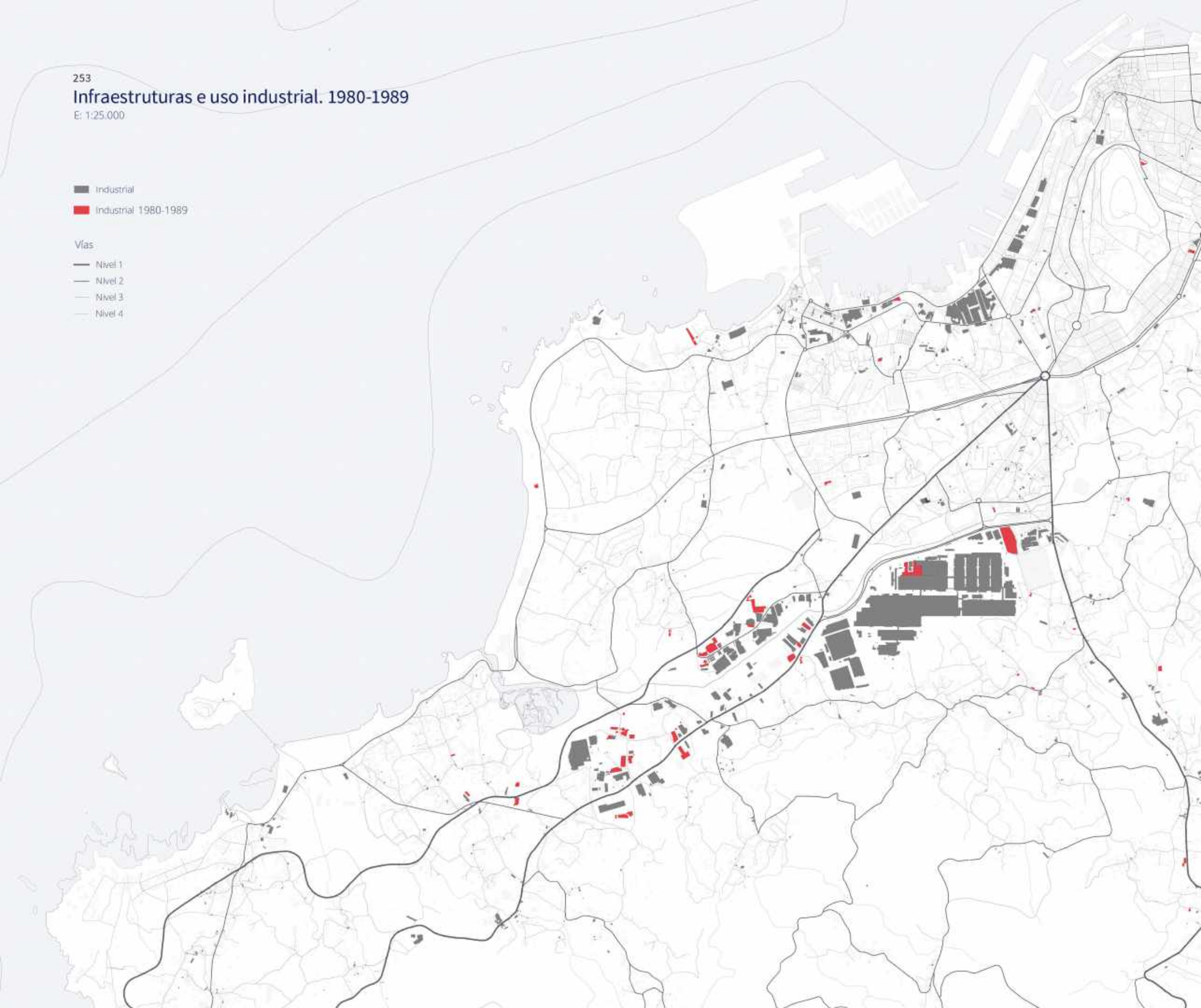
E: 1:25.000



253

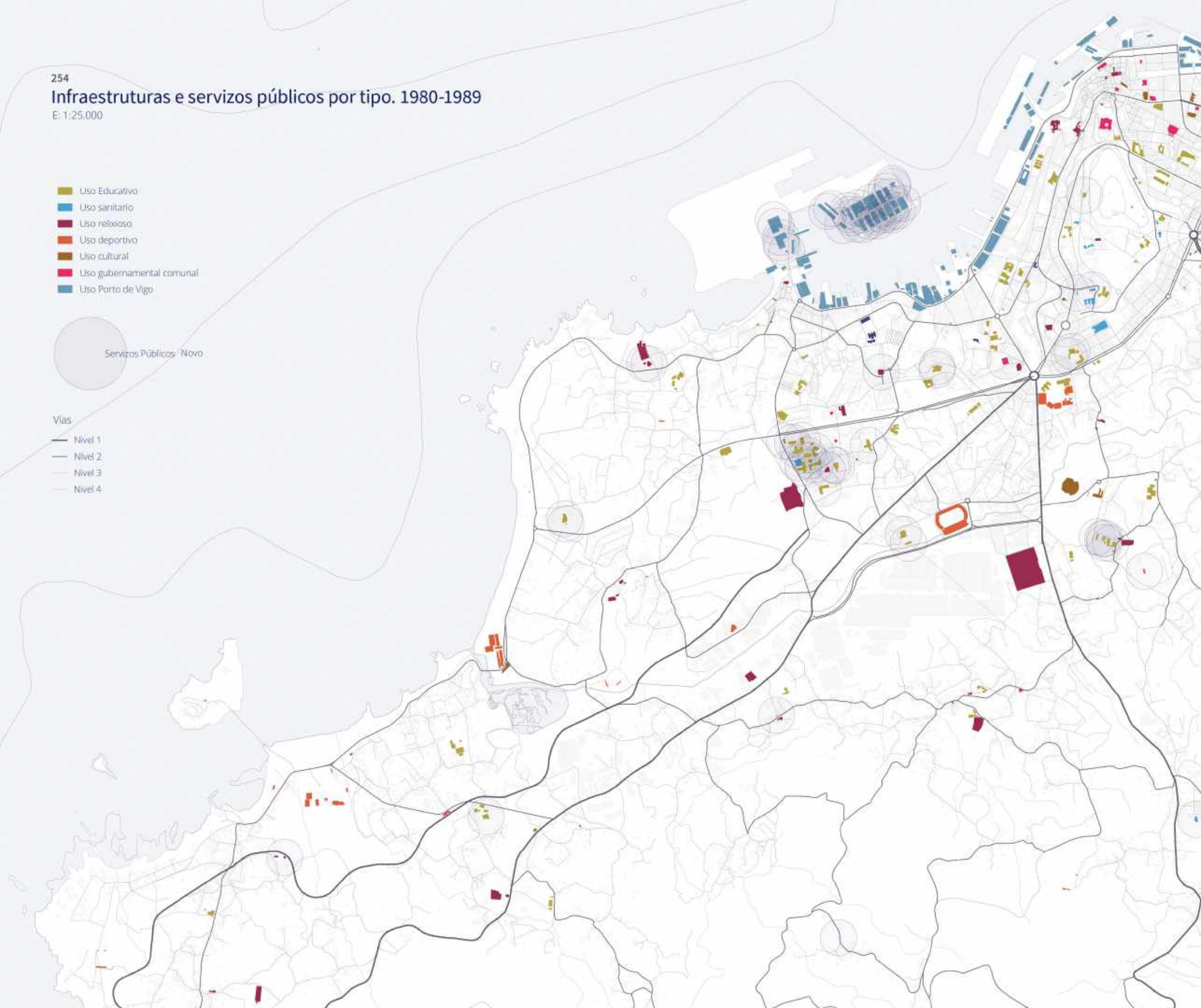
Infraestruturas e uso industrial. 1980-1989

E: 1:25.000



Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1980-1989

E: 1:25.000



4.7.

1990

1999

4.7.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

EURORREXIÓN E METROPOLITANIZACIÓN

Contextualización

PXOU de 1993

Sistema viario e estrutura periurbana

Vivenda. Urbanizacións e PAU de Navia

4.7.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

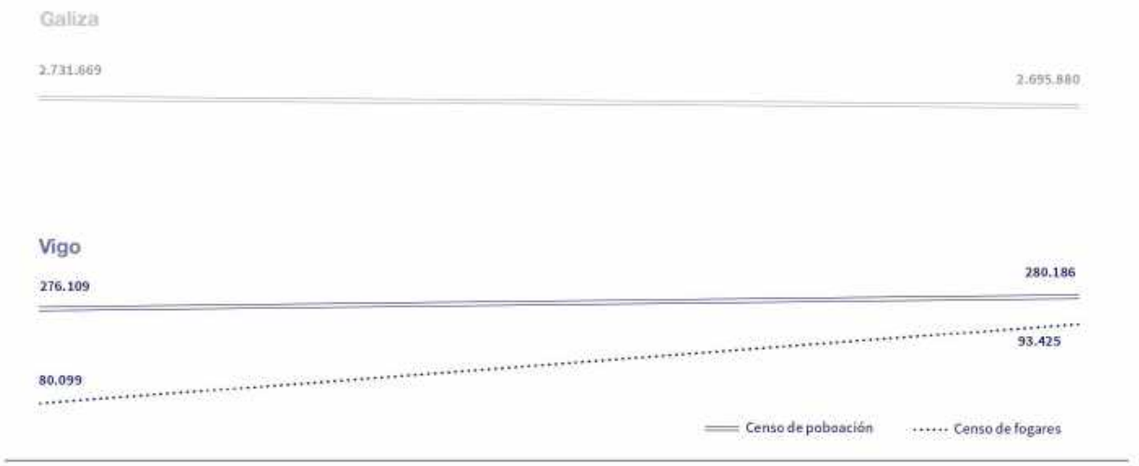
Infraestrururas

Usos

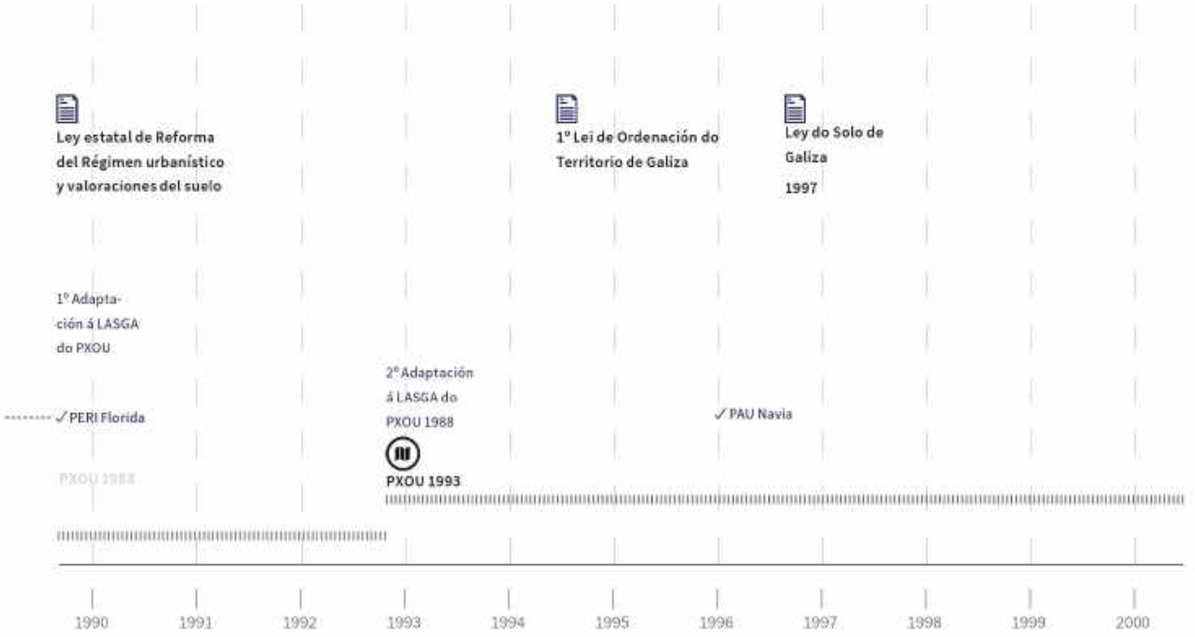
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



4.7.1 MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

1990-1999

Eurorrexión e metropolitanización

Contextualización

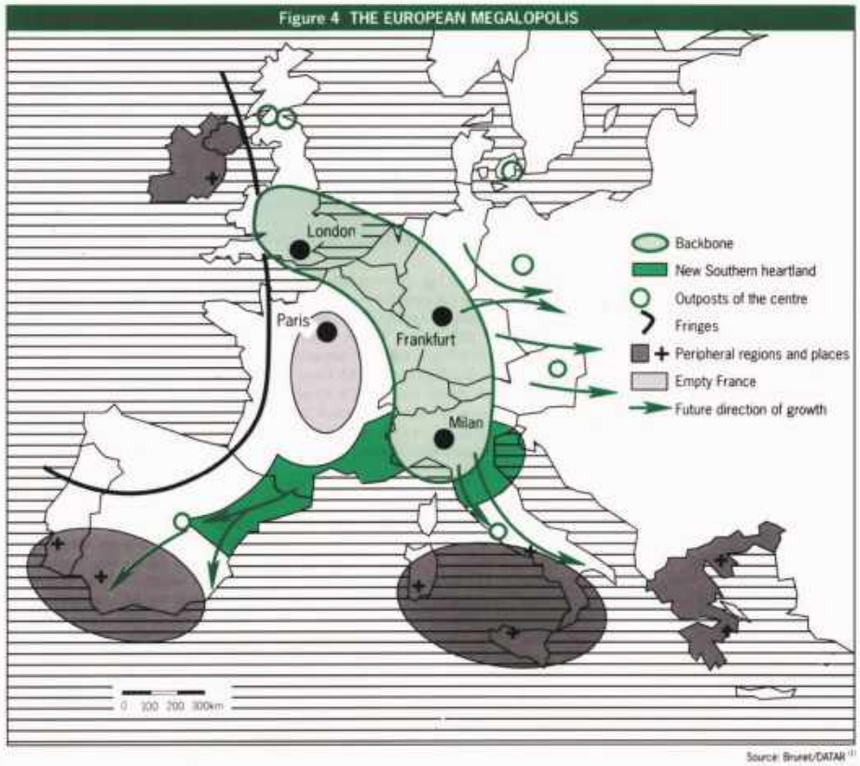
O inicio da década vai estar marcado pola consolidación do marco europeo a partir do Tratado de Maatricht en 1991 e o nacemento da Unión Europea, que vai establecer un marco neoliberal para a súa organización interna (Harvey, 2007). Alén do cheque negativo que vai supor o ingreso na CEE no sector pesqueiro e o naval, a posición periférica de Galiza respecto ao espazo europeo vai pasar factura tamén dentro da xeopolítica interna do Estado, que se salda cunha perda do peso demográfico e económico ao respecto do seu conxunto. Así, como consecuencia da reestructuración económica, vaise producindo unha progresiva homologación á economía capitalista baseada nun aumento da ocupación en servizos (Prada, A & Lago, S., 2009).

A integración no marco europeo común traer aparellado tamén unha maior relación entre Galiza e Portugal, a través da eurorrexión. De aí que comecen a desenvolverse perspectivas de ordenación do territorio conxuntas e un maior diálogo na cultura urbanística de ambos países. Intelectuais e algunhas institucións comezan a vogar pola creación dunha rede policéntrica, non só das cidades senón tamén tendo en conta o modelo de ocupación do territorio tradicional que ten unha base común (Souto, 2005). Mais esta cooperación tamén persegue entrar na política de competencia urbana que se inicia a partir das directrices europeas de ordenación do territorio (Rullan, 1999). De forma que a cooperación, a especialización funcional e a optimización de recursos xorden como estratexias necesarias para constituír un polo atlántico, e potenciar o seu papel portuario fronte ao forte crecemento dos portos centro europeos como Rotterdam (Leboreiro, 2005).

255

European Megalópolis, Brunet. BEN DIXSON, Transport in the nineties: The shaping of Europe, 1989. Lond., The Rl of Chartered Surveyors

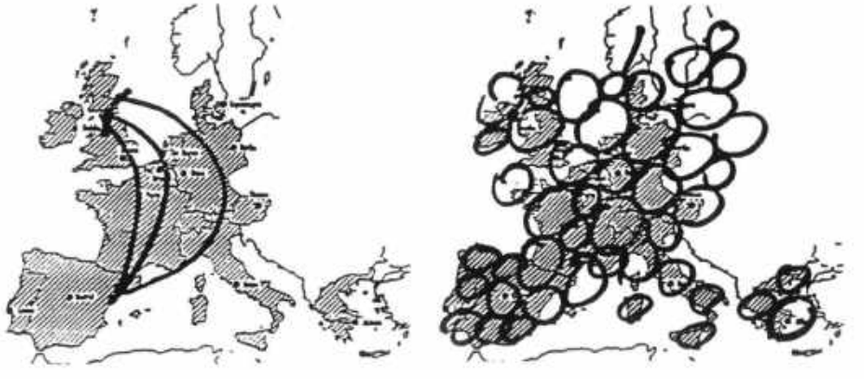
Fonte: Dalda (2009)



256

A Europa do racimo de uvas fronte á banana europea. BOSMA, K. & HELLINGA, H: (Eds.), Mastering the City: North-Europ. City Planning 1900-2000, 1997, Rotterdam, NAi

Fonte: Dalda (2009)



The European 'Bunch of Grapes' versus the European 'Banana'

O novo modelo territorial europeo presentado pola axencia francesa DATAR(1989) distingue un área central, coñecida como a "banana" europea que concentra no 20% do territorio o 50% do PIB e o 40% da poboación (fig.255). Fronte a esta visión aparecen outras propostas alternativas que perseguen un maior reequilibrio territorial, como o modelo de "racimo de uvas" de Kunzmann e Wegener(1991) que leva implícita unha estratexia policéntrica (fig.256). Estas ideas teñen gobernado algúns dos

principios de cohesión ou de entendemento común europeo, pero a preponderancia do primeiro ficou xa de forma máis patente a partir da crise de 2008, ao revelar unha posición subalterna das periferias, entonces denominadas PIIGS, ao respecto da Megalópolis Central Europea (Blackbone).

Como se pode ver os procesos de metropolitanización conlevaron unha reflexión sobre a necesidade de superar o marco estritamente municipal para planificar o territorio nunha escala máis ampla, tanto europea como rexional. No contexto estatal as competencias nesta materia recaían sobre as autonomías, de forma que o parlamento galego vai aprobar en 1995 a primeira Lei de Ordenación do Territorio de Galiza. Porén o desenvolvemento normativo da mesma vai ser escaso (Lois e Aldrey, 2010). No seu período de vixencia, até o 2021, non se desenvolveu ningún dos instrumentos previstos para a planificación de escala supramunicipal referido a espazos comarcais ou áreas metropolitanas. De aí que a gobernanza do fenómeno de crecente metropolitanización da Galiza atlántica se limite aos instrumentos de ordenación municipal. Se no caso vigués xa era patente o desfase temporal de 30 anos entre os crecementos periféricos e a aprobación do primeiro plan xeral para toda a superficie do municipio, agora hai que sumarlle o retraso, aínda sen resolver, entre a dinámica real de difusión da urbanización e a falta de instrumentos de planificación.

En termos económicos a década está marcada por un primeiro período de crise e o posterior crecemento contra o final da mesma, moi vinculado á construcción e á burbulla inmobiliaria. Durante os anos 1992-1993 prodúcese unha forte recesión da economía española que produce un forte aumento das taxas de paro. Esta situación de perda de pulo que se arrastra dende 1980 vai ralentizar o crecemento, se ben os inmigrantes procedentes do resto de Galiza e de retornadas van amortiguando os datos demográficos que sufren o maior estancamento do século en termos porcentuais. Ao mesmo tempo, súmase unha nova dinámica demográfica dupla, por un lado a cidade convírtse nunha fonte de emigración de xente nova cara os concellos da contorna, e por outro, ese mesemo movemento xera desprazamantos inversos de moitos veciños deses mesmos concellos cara as novas áreas residenciais do centro urbano, ao comprobar o aumento do prezo do solo no hinterland vigués (González, J.M., López, A., 2003). De aí que co inicio da burbulla se reactive a contrucción simultaneando o proceso de periurbanización e a creación de novos barrios.

PXOU de 1993

Proceso de elaboración

Os numerosos cambios tanto da lexislación galega coma a estatal van dar lugar a un momento de inestabilidade polas continuas revisións dos instrumentos de planificación municipal para a súa adaptación a estas. Tal e como se menciona previamente, o PXOU de 1988, que xurdira como necesidade de adaptación á Ley del Suelo estatal de 1976, vai ter un período de vixencia moi curto, xa que a súa aprobación ficara condicionada a unha inmediata revisión para a súa adaptación á LASGA. É por iso que en 1990 apróbase un novo "Proxecto de adaptación do PXOU de Vigo á Lei do solo de Galicia", primeiro en sesión plenaria en 1989 e ratificado definitivamente pola

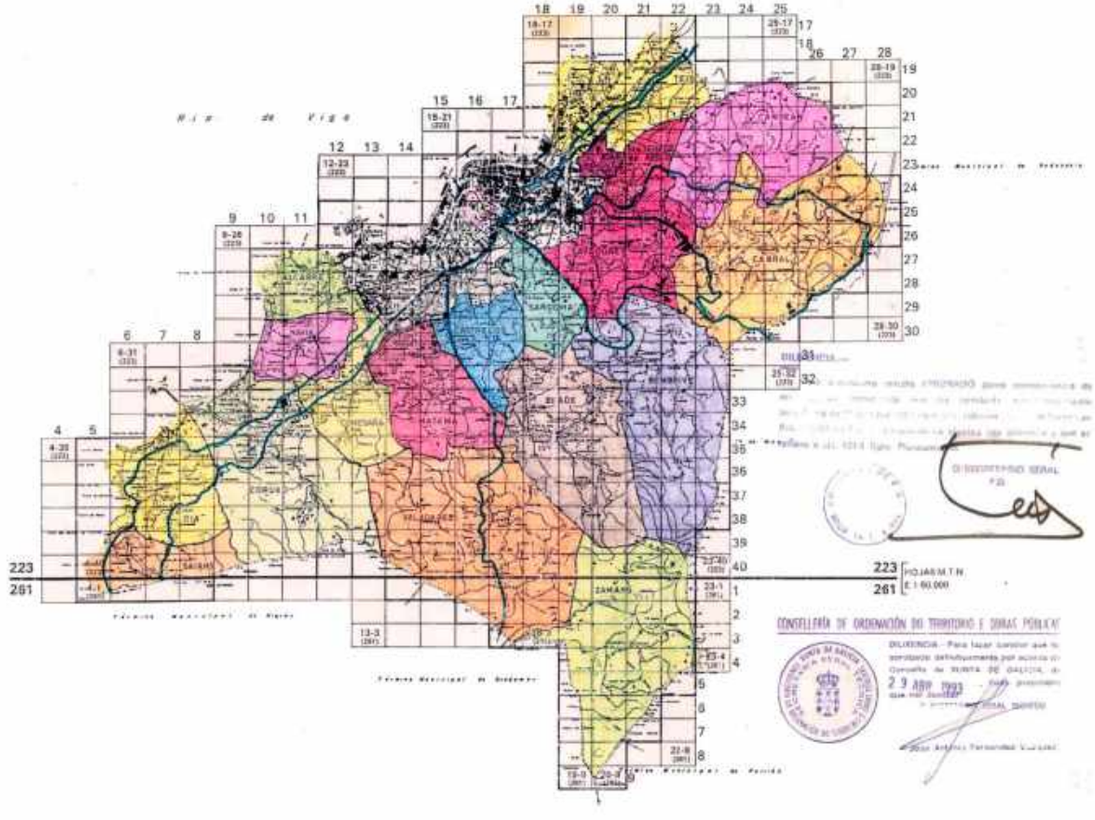
COTOP. Novamente a súa aprobación quedou condicionada a unha nova revisión sobre algúns aspectos como a costas ou á protección da paisaxe agraria tradicional. A esta situación precaria váiselle sumar a presentación de cuantiosos recursos de reposición, de forma que finalmente a COTOP opta por suspender definitivamente o PXOU de 1990 e proceder a un novo documento.

Despois deste intento frustrado iníciase un novo expediente de subsanación de deficiencias do PXOU de 1988 para a súa adaptación á LASGA, no que se incorpora un novo Estudo do Medio Rural e a delimitación dos núcleos acorde coa LAGSA. O novo encargo , que corre por conta dos Servicios Técnicos Municipais e T.A.U.L.A., é aprobado definitivamente en 1993 polo Consello da Xunta de Galicia (Leboreiro e Correia, 2005).

De forma posterior á súa aprobación, a lei complementouse con algunha modificación e en 1996 prodúcese unha tentativa de adaptación á nova Ley del Suelo estatal de 1990, pero que non consegue fructiferar. Polo tanto estamos ante un período marcada por unha grande actividade lexisladora que viu complicar a desorientación entre os axentes do mercado urbano, e agravar aínda máis a xa crónica indisciplina viguesa, ao que se lle suma un contexto político local de mudanzas.

257

Delimitación do Núcleo Central e das parroquias no PXOU 1993
Fonte: PXOU 1993



Posición de partida

O documento é redactado nun período de tempo moi breve, polo tanto sen un debate do modelo de cidade definido, co único obxetivo de cumprimento da LASGA. Isto ten dúas implicacións, por un lado vaise centrar no espazo das parroquias periféricas(xa que eran un aspecto central da lei), e por outro, a falta dun debate sobre aspectos de carácter xeral, polo que pérdese unha oportunidade para unha revisión sobre aqueles aspectos máis dubidosos do plan anterior, como eran as proxeccións demográficas aínda debedoras da vaga do desarrollismo. Se ben é certo que este novo instrumento vai traballar cunhas cifras de crecemento algo máis realistas, seguen sendo moi optimistas para o contexto de estancamento que se vivía, xa que propuñan para o horizonte do ano 2000 un incremento no número de vivendas do 32% respecto ao censo de 1991, e que se repartían nun 36,5 % máis na cidade e un 29,9% nas parroquias exteriores (González, J.M., López, A., 2003). Este reparto de cargas da presión urbanísitica entre o centro e as parroquias deixa entrever a aceptación e normalización do crecemento periurbano, aínda máis, se temos en conta que a baixa densidade do periurbano supuña unha extensión da ocupación moito maior ca a da cidade central.

Esta oficilialización da periurbanización conlevaba como contraparte unha maior intervención e control sobre o proceso que debía supor, por tanto, un avance en cuanto á vaguedade das propostas anteriores, que remataban por encaixar este fenómeno dentro dun crecemento de carácter informal. Segundo as memorias do Plan tratábase de loitar contra un urbanismo definido pola oferta e a demanda, que conciben a especulación do solo como algo inevitable, posicionándose en contra daquelas teorías para as que "a man invisible de Adam Smith é etérea e non o lugar de encontro de axentes concretos" (Subsanación de deficiencias en la adaptación de PGOU de Vigo de 1988 a la ley 11/85 de adaptación de la ley del suelo a Galicia, P. 27). O novo Plan enmárcase dentro dos principios de intervención e control das espectativas mercantís, mediante o establecemento de directrices sobre a localización e a unha estratexia para a protección de espazos e usos.

Esta intervención centrada na periferia tradúcese nunha aproximación dual do Plan no que se consideran dous espazos, por un lado o Núcleo Central e por outro o Ámbito exterior. Para o primeiro formúlase unha solución de continuidade co plan anterior, aínda que revisa os seus límites, xa que a división en distritos do Plan de 1988 era allea á realidade parroquial e provocaba a segregación das unidades parroquiais e un tratamento homoxéneo en áreas con características moi diferentes ás do núcleo urbano. Situación que tampouco se resolvía no Plan de 1990 xa que viña ampliar sobre as parroquias de Alcabre ou Navia, zonas con baixa densidade de urbanización e concentración e cun forte carácter parroquial periférico, a consideración de núcleo central. Para resolver estas eivas, o novo Plan deixa fóra do núcleo central todas as parroquis periféricas, coa excepción daquelas zonas que polo efecto de ruptura provocado por algunha insfraestructura se considerase que facían máis parte do Núcleo Central que da parroquia, como é caso dalgunhas áreas de Alcabre ou Castrelos.

A estratexia sobre as parroquias

Destaca no novo Plan unha análise máis profunda sobre o propio concepto de "rural" que comezaba a ser cuestionado como termo para definir o carácter das parroquias viguesas. As memorias do Plan profundizan para comprender o novo carácter destas zonas nas transformacións no emprego, dos usos do solo e do espazo social, para o que inclúe unha maior participación das asociacións veciñais. Apróximase así a unha visión máis complexa do territorio, que pretende fuxir das solucións homoxéneas dalgunhas culturas urbanísticas.

A análise certifica o aumento do emprego no sector secundario ou terciario, de forma que as actividades agrícolas son cada vez máis marxinais e o aproveitamento do monte desplazábase a cotas máis altas. Coa consecuente transformación destes solos cara a ocupación residencial e industrial e no que a falta de adecuación ao tecido sobre o que asentan estaba a acelerar a degradación do medio.

Ante esta situación o novo planeamento asume que existe unha transformación do valor do uso agrario, por un valor de cambio, que debe conlevar unha reclasificación do solo; pero ao mesmo tempo esixe establecer directrices sobre a localización e unha estratexia de protección de espazos e usos, é dicir, potenciar a organización parroquial co asentamento poboacional, ao punto de non desnaturalizalas. Para iso, procede, primeiro, a definir o medio rural e o sistema de núcleos (conforme á LASGA) como "núcleos urbanos, tradicionais, de recente formación e de nova creación-complementarios á estructura territorias. Para posteriormente, e sobre esta "radiografía", delimitar e establecer un réxime xurídico e o tratamento preciso do tipo de solo, que inclúe determinar as áreas do territorio que son obxeto dunha protección especial.

Valoración do desempeño do Plan

Unha das cuestións máis controvertidas dos Plans Xerais anteriores foi a súa inviabilidade e os efectos negativos, xa mencionados. Co obxetivo de evitar que esta situación se repita, o novo Plan di pretender apostar por propostas máis conectadas coas demandas veciñais e unha maior atención á economía e á capacidade financieira do Concellos e dos axentes privados, polo que se outorga maior atención e detalle ao estudo económico-financieiro e á adaptación das escalas do planeamento de desenvolvemento ás capacidades económicas e financieiras. É dicir, búscanse solucións máis realistas ou posibilistas, que deberan servir para canalizar mediante o planeamento a nova construcción (Souto, 2015) e que según Leboreiro & Correia (2005) así se comproba no numeroso planeamento de desenvolvemento secundario derivado deste Plan Xeral. Tamén cabe destacar que os instrumentos de xestión foron principalmente iniciativa privada, xa que a iniciativa pública tivo unha escasa incidencia.

A pesar desta idea manifesta de viabilizar o planemento mediante un número importante de planeamento de desenvolvemento, a execución real, como se verá máis adiante, vai quedar lonxe dos cálculos iniciais. A execución desigual e o feito de que non todas as figuras de planeamento tiveron o mesmo éxito nin impacto, permite comprender aquelas zonas e instrumentos nos que se concentra o interese público e

privado. En cuanto ao planeamento de maior impacto e cun carácter máis estructural resulta especialmente relevante, aquel relativo a algunhas pezas fundamentais na ordenación da cidade como o Plan Especial de Ordenación do Porto de Vigo, o Plan Especial de Rexeneración do río Lagares ou a protección do patrimonio co PEPRI de Bouzas. Pola contra as figuras que tiveron menor percorrido son os Plans Especiais de Reforma Interior, xa que a maioría quedaron sen realizar, igual que os Plans Especiais de Mellora do Medio, pois como se comenta anteriormente, a principal acción urbanizadora viu da man de axentes privados para os que as operacións que entrañaban maiores demolicións e indemnizacións supuñan maiores inversións e riscos, fronte a operacións de menor escala. Na mesma, a maioría dos plans de nova extensión da cidade (Plans Parciais e Programas de Actuación Urbanístico) non se desenvolveron, aínda que aquí cabe destacar o desenvolvemento do PAU de Navia pois é unha peza relevante para o conxunto da cidade e para a zona de estudo. En concreto na zona oeste e na zona máis próxima ao núcleo urbano, esta falta de desenvolvemento da planificación é preciso poñela en relación coa aprobación en 1990 (previa ao novo Plan Xeral) do PERI II FLorida B, pois vai pór ao longo desta década un elevado número de vivendas no mercado.

Á hora de facer unha evaluación do impacto do Planeamento, para Marián Leboreiro (Leboreiro & Correia, 2005) urbanista da equipa redactora, destaca a súa capacidade para crear unha certa cultura urbanística e maior conciencia social, tanto no que ten que ver do punto de vista legal, como de exercicio de demanda dos servizos e dotacións e protección do medio. Por tanto os elementos positivos do mesmo van recaer no incremento dos espazos libres e dotacións, a mellora da imaxe urbana e a creación dun incipiente patrimonio municipal.

Sistema viario e Estrutura periubana. Universidade-Parque loxístico- parque botánico.

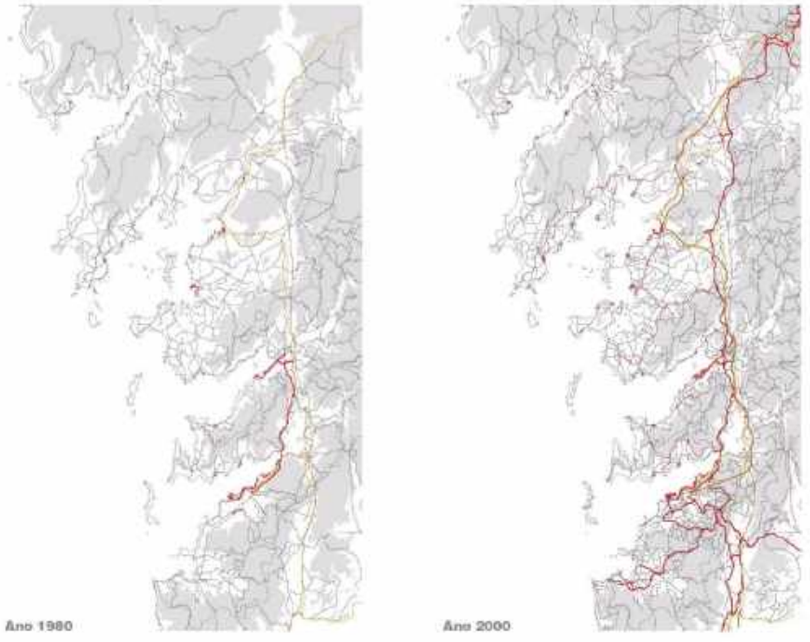
Primeiro cinturón

No Plan Xeral de 1972 o sistema viario industrial era concebido como un sistema viario independente da principal vía de tráfico urbano. Posteriormente na revisión de 1988 incorpórase a proposta da creación de dous aneis viarios que circunvalaban a cidade. Sen embargo a actuación definitiva, vai ser o resultado da combinación de proxectos de carácter estatal e municipais sen unha coherencia entre os seus trazados que vai xerar longos debates e conflictos como se desprenden das distintas memorias dos Plans Xerais. Na solución final subxacen as dúas ideas iniciais, pero non se articulan baixo un mesmo deseño, senón que algúns dos seus principios van reciclarse de forma simplificada. O resultado final é unha solución de mínimos, pola que se realizan os dous tramos máis prioritarios: a conexión de Citröen co porto de Bouzas e a circircunvalación de Castrelos co fin de descargar o tráfico do centro urbano e reforzar a conectividade de Citröen. É decir ten un marcado carácter industrial pero ao tempo integra o fluxo urbano, de forma que non funciona como unha vía industrial independente pero si como resultado da presión da mesma. Estos dous tramos completan o "anel" sobre vías de carácter urbano preexistentes, de forma que na

258

Transformación das redes de comunicación viaria e ferroviaria 1980-2000.

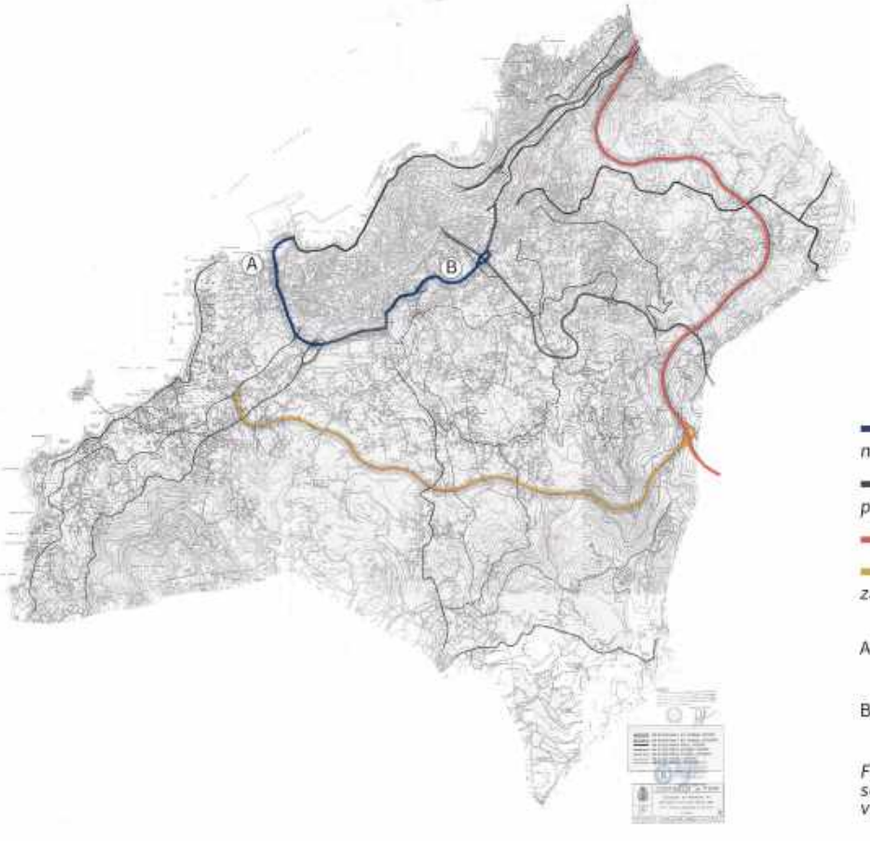
Fonte: Seoane, H. (2013) p. 215.



259

Plano da estructura viaria no PXOU de 1993.

Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de 1993.



1º cinturón. Tramo novo

1º cinturón. Tramo preexistente

2º cinturón. AP-9

2º cinturón. Bouzas-Puxeiros

A *Tramo Citröen- Bouzas*

B *Tramo Castrelos*

Fonte: Elaboración propia sobre Plano de estructura viaria PXOU 1993.

transición entre tramos existen claros "colos de botella" que impiden que realmente funcione como unha circunvalación. Este anel exterior complétase na zona litoral co túnel da Avenida Beiramar ao seu paso polo centro histórico, resultado do Convenio "Abrir Vigo al Mar" en 1994.

Segundo cinturón

Nun inicio, a apertura da AP-9 posiciona a Vigo como extremo do eixo atlántico, e polo tanto a súa penetración no centro urbano respondía a esta condición. Co obxetivo da prolongación da autopista cara o sur realízase o tramo Rande-Puxeiros, que circunvala a cidade polo noreste, e caracteriza á zona de Puxeiros como punto nodal das conexións co hinterland. Este tramo vai dar continuidade ao tráfico norte-sur do eixo atlántico evitando o seu paso polo interior da cidade. Dende o nodo de Puxeiros proxéctase en 1994 a VG-20 de Valadares a Navia que funciona como o cinturón oeste da cidade. A combinación destas dúas vías de alta capacidade vai funcionar no seu conxunto como un segundo cinturon que bordea a cidade e o seu espazo periurbano. Deste cinturón destaca a grande área que comprende no seu interior (5.000Ha) xa que discorre a un radio de ate 7 km do centro da cidade. A pesar diso, o seu trazado discurre por todas as parroquias interiores atravesando numerosos núcleos. Este feito produciu a preocupación e malestar de moitos veciños(258), que a pesar de non rechazar a mellora das comunicacións, percibían que a resposta debía partir de solucións máis racionais que contasen coa mellora do transporte público, a mellora das vías existentes ou directamente entendían que existían outras prioridades moito máis importantes como a carencia de equipamentos, alén do perxuizo que lles causaba nas conexións intraparroquiais ou na afectación á paisaxe e á calidade de vida. Situación que despois se viu confirmada, coa ruptura de parte do trazado tradicional ou a contaminación acústica derivada da VG-20 inicialmente calculada para una IMD de 9.000 vehículos/día, que en 2007 soporta en determinados días 23.000 vehículos/día (Alonso, 2015).

Tamén cabe destacar a creación da AG-57(1997-1999), unha autopista de carácter autonómico que discurre dende este cinturón (á altura de Valadares) con Baiona. Este novo vial que transcurre polo interior vai acoller parte dos fluxos que ate o momento se realizaban por estrada litoral, producindo desta forma unha maior integración do Baixo Miño e de todo o hinterland a suroeste da cidade.

Sobre este segundo cinturón irán implantándose grandes equipamentos sanitarios, culturais, educativos ou empresariais que favorecen o proceso de reescalamento da súa función dende a área metropolitana cara a rexión metropolitana. Destos destacan dentro do ámbito de estudo tres pezas que forman parte das grandes actuacións do PXOU 1993: O PAU da Universidade, o Parque tecnolóxico e loxístico de Valadares e o parque botánico Valadares-Zamáns. Este último non sairá adiante, pero foron concebidas no seu conxunto como un novo eixo norte-sur que debía acompañarse coa creación dun novo vial que unise as tres pezas, e que se irá desenvolvendo ao longo da década seguinte.

Vivenda. Urbanizacións e PAU de Navia.

O proceso de metropolitanización da área Vigo-Pontevedra, característico da cidade posindustrial, acelérase a partir da segunda metade da década, en relación co medre da burbulla inmobiliaria e cun modelo económico que xira cada vez máis en torno a actividades económicas vinculadas ao consumo do solo(construcción, turismo,...). Este proceso, que significa unha periurbanización nun radio de 20 kms da cidade (Lois et al., 1995), da lugar a novas formas urbanas, que non afectan só aos concellos limítrofes senón que reconfiguran tamén os espazos intermedios, entre a cidade central e estos. Na zona de estudo distinguimos principalmente tres procesos periurbanización litoral, periurbanización interior e o polígono de vivendas, candeseu cunha morfoloxía e tipoloxía diferenciada. Os tres procesos van guardar unha relación entre si á hora de producir unha clara segregación espacial do espazo metropolitano. A continuación analízase o proceso litoral e o polígono de vivendas pois son os que supoñen unha maior novidade respecto da etapa anterior en cuanto á forma urbana, ao ser a periurbanización interior máis continuadora das lóxicas previas, aínda que prosigue diversificando as solucións tipolóxicas (Costas et al.,1996).

Urbanización litoral

Para estudar este fenómeno é preciso primeiro situalo en relación coa transformación do propio sector inmobiliario pois repercute nos porcesos de urbanización. Ate este momento os promotores de vivenda eran principalmente empresas de carácter personal ou familiar, sen capacidade para transformar grandes áreas, de aí que a urbanización se concentrase en operacións de bloques de edificios na zona central que completaban a malla urbana ou ben nunha periurbanización con promocións principalmente individuais. Isto muda ao producirse unha serie de transformacións dentro da estructura empresarial, que pasa do promotor inmobiliario familiar a un perfil máis profesionalizado que ten especial interese na clasificación e preparación de solo, de aí que en 1993 se funde a asociación de promotores inmobiliarios (APROIN). Esta asociación empresarial vai ir gañando relevancia social, entre outros grazas á cooptación de cadros universitarios e de dentro da propia administración local, o que lles permite incidir sobre os debates urbanos. Principalmente persiguen unha rebaixa dos custes de urbanización e a adaptación dos instrumentos de planificación á escala das súa estructura empresarial, iniciando unha forte loita contra os PERI (Alonso, 2015).

A esta situación hai que sumarlle que o maior acceso ao vehículo privado e a mellora das infraestructuras, van transformando os valores previos sobre a centralidade e a periferia, onde esta última pasa a ser o lugar preferente, especialmente para as clases posindustriais. Tamén os cambios dentro do mercado financieiro, facilitando e promovendo o endebedamento vinculado aos productos inmobiliarios, van facer que se produza unha maior presión de demanda residencial descentralizada. A nova estructura empresarial vai absorver esta demanda e vai canalizala especialmente na zona litoral (ou con algún valor paisaxístico como o Lagares) o que lles garantía unha maior demanda e plusvalías. Estas novas promocións, á escala desta nova estructural empresarial, incrementan o tamaño das operación, introducindo para iso novos tipos edificatorios e as súas formas de agrupación. Así temos urbanizacións de vivendas

unifamiliares adosadas en condominio, urbanizacións en bloque lineal (tamén con espazos comúns privados) ou bloque en "H" con patio central.

Esta situación prodúcese nun período de tempo bastante curto, pois a situación cambia drásticamente para este grupo de empresarios aos poucos anos. Se ben nun inicio consiguen reforzarse coa incorporación de grandes empresas inmobiliarias de ámbito galego, xa a finais da década o "desembarco" das grandes empresas inmobiliarias de ámbito estatal van a entrar a competir na oferta de vivenda. Estas, que contan con maior capital financieiro van facerse cargo do desenvolvemento das figuras de planeamento de maior escala como son os PERI (Alonso, 2015). Mais esta situación tampouco dura moito tempo, xa que moitas destas grandes empresas vense afectadas coa crise económica e o pinchazo da burbulla inmobiliaria a partir de 2007. O resultado é un pico na construcción destas tipoloxías durante os anos 90, e algunhas réplicas destas en etapas posteriores pero limitadas a aquelas operacións máis exclusivas que se colocan no mercado como inmobles de luxo orientadas a unha clase social alta.

PAU de Navia

A nivel xeral, dentro do contexto español, durante os anos 90 decae a construcción de vivenda social, e a cultura urbanística da primeira etapa da democracia centrada na mellora e calidade dos barrios, vai deixando paso a un maior control da iniciativa privada da construcción da cidade que se concentra principalmente na vivenda libre (Moya, 2015). Nesa mesma liña a primeira revisión do PXOU de 1990 vai contar cun reducido parque de vivenda de protección oficial, mais a COTOP vai pedir un aumento das previsións de reserva do solo para este fin. De forma que na segunda revisión do PXOU de 1993 inclúese xa un Convenio entre o Concello e o Instituto Galego de Vivenda e Solo no que este último se compromentía á preparación de solo urbanizado dentro do ámbito delimitado no PXOU como PAU de Navia (fig.260).

Dentro desta operación o IGVS encargase de adquirir os terreos e de promover e xestionar a preparación de solo e redactar o Plan, co compromiso de ceder ao Concello os viais e os servizos que correspondían e o 15% do aproveitamento que debía destinarse á construcción de vivendas de protección oficial. Esta política de protección dos prezos vai facer con que este barrio se convirta no gran polo atractor para a poboación nova, fomentando ao tempo a compra da vivenda neste sector da poboación.

Igual que sucedera co Plan Parcial de Coia, as institucións públicas eran as encargadas de preparar o solo para despois proceder á urbanización, tanto por parte de entidades públicas como privadas, orientado principalmente á compra. Neste caso as Unidades Residencias que se ofertan son Vivenda de Promoción Oficial, tanto de promoción pública como privada e vivenda libre a prezo tasado, cun total de 5.000 vivendas en 76 Ha. O lugar escollido correspóndese coa franxa conformada por terreos principalmente de labradío, entre o polígono de Coia e o núcleo tradicional de Navia, e entre os viais do segundo cinturón e a Avenida Europa que una Coia co litoral. Ao igual que sucedera co polígono de Coia, este novo barrio vai prolongar aínda máis a cidade cara a oeste, a pesar de que existen aínda grandes zonas catalogadas para a reforma interior moito máis centricas. Mais isto hai que polo en relación, unha vez máis coas facilidades que presentaba o lugar para a proceso de expropiación e demolición, xa

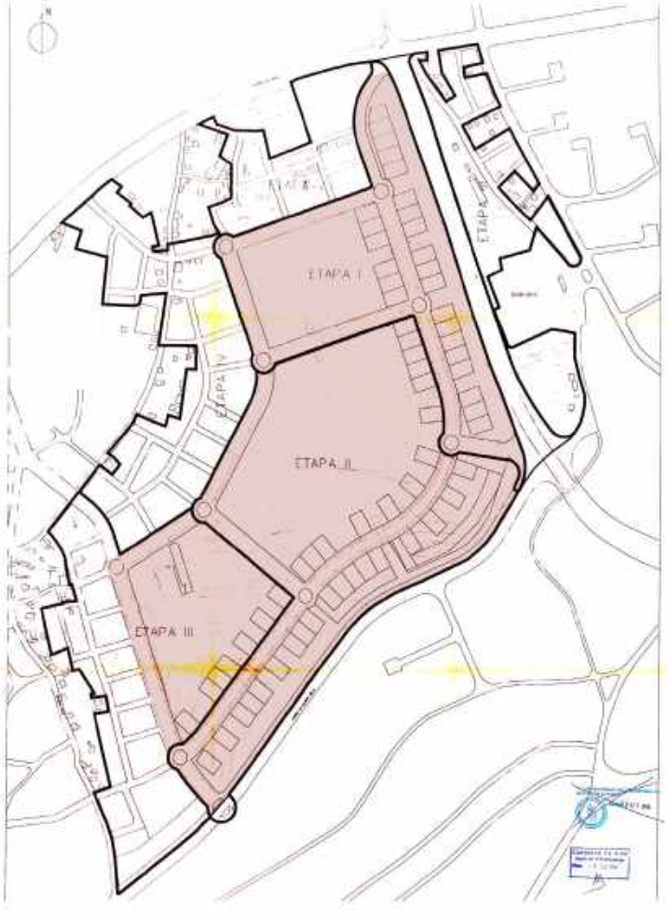
que dentro do perímetro delimitado só se localizan unhas 80 vivendas unifamiliares, optando, por tanto, por un criterio económico e non tanto urbanístico.

En 1996 apróbase o programa de actuación urbanística que establece seis etapas de actuación, e que enfoca as primeiras na construcción de bloques en altura e deixa para unha fase posterior equipamentos e nunha última a residencia de baixa densidade. Programando desta forma unha urbanización con criterios de mellor calidade urbana e arquitectónica contra o final, e que como é lóxico se relaciona con aspectos de carácter socioeconómico. En 2005 ocúpanse as primeiras vivendas dos bloques pertencentes á etapa I, en condición bastante precarias de urbanización. Durante a década seguinte, xa cun número importante de veciños, comezan a inagurarse algúns equipamentos básicos ao tempo que se completa a etapa II e parte da III. Finalizando, así, aqueles sectores que corresponden aos bloques en altura, e ficando pendentes todas aquelas zonas que se corresponden con vivenda de baixa densidade que ao mesmo tempo coincide cos bordes do polígono co seu entorno(a área construída é a que limita ás vías de alta capacidade). De forma que quince anos despois o barrio continúa operando como unha peza illada sen interconectividade co entorno o que xera un uso masivo do vehículo e grandes problemas de mobilidade.

260

Plan do PAU Navia

Fonte: Siotuga



360

Nova superficie ocupada

53,24 Ha

+12,27%

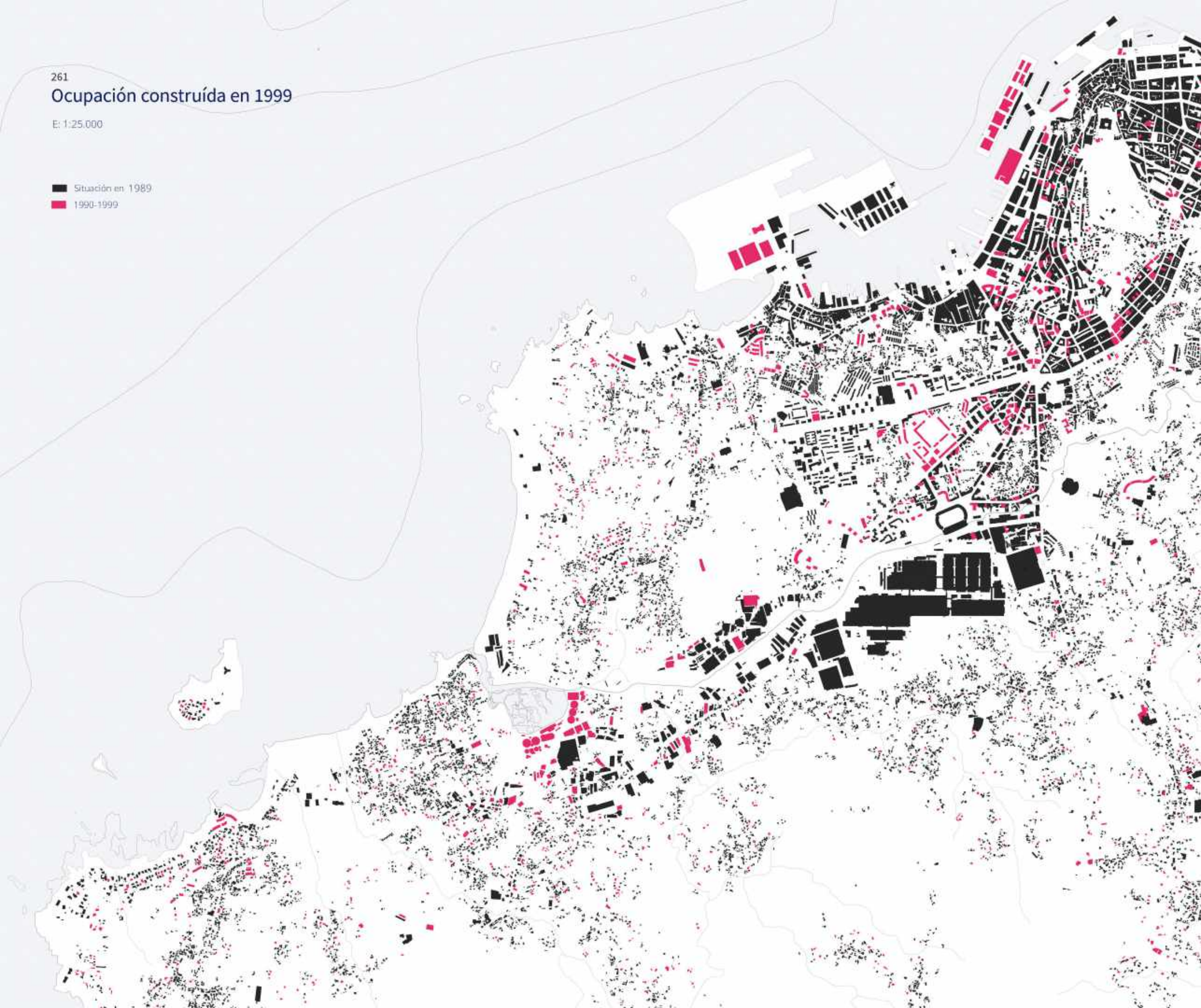
Por usos

- **32,58 Ha** Residencial
  +12,68%
- **6,82 Ha** Industrial
  +6,97%
- **11,75 Ha** Servizos Públicos
  +20,23%

261

Ocupación construída en 1999

E: 1:25.000



Ocupación construída 1990-1999

E: 1:25.000

Construído na década de 1990



Ocupación

Como xa se viu a gobernanza dos plans parciais do PXOM de 1971 resultaron na práctica totalidade nun fracaso que constribuiu a un proceso de urbanización á marxe do planificado, que se orientou en dous sentidos: unha volta ao centro urbán e a continuidade da extensión da ocupación de baixa densidade na periferia. No caso do novo PXOU de 1993 comparte co anterior o elevado número de sectores vinculados ao planeamento de desenvolvemento: 247 ámbitos de solo urbano para desenvolver con Plans Especiais de Reforma Interior, Estudo de Detalle, Plans Especiais de mellora das infraestruturas e dotacións e Plan Especial de protección, 42 sectores de solo urbanizable programado e 97 sectores en solo urbanizable non programado. Este elevado número de actuacións previstas vai funcionar como mecanismo de flexibilización das prioridades de actuación e nunha maior execución fragmentaria do desenvolvemento da cidade. A diferenza do período anterior, o forte aumento da construción que se vai producir a partir da metade da década dos 1990 vai conlevar un desenvolvemento dunha maior execución destes plans de desenvolvemennto (fig.263), aínda que lonxe das expectativas do plan. Como se pode observar a excepción do Plan de Navia e o da Florida os restantes teñen unha superficie de actuación reducida, un factor importante que condiciona a capacidade de desenvolvemento dos mesmos.

Na área exterior ao núcleo central e dentro da área deste estudo vanse aprobar definitivamente ou estar en execución durante esta década 12 instrumentos con clasificacións diversas. Dos cais vanse urbanizar neste período os PERI Florida B e Castro Castriño no agregado urbano de Coia e nas zonas litorais continúa a executarse o Polígono de Samil e realízase a Unidade de Actuación de Liñares.

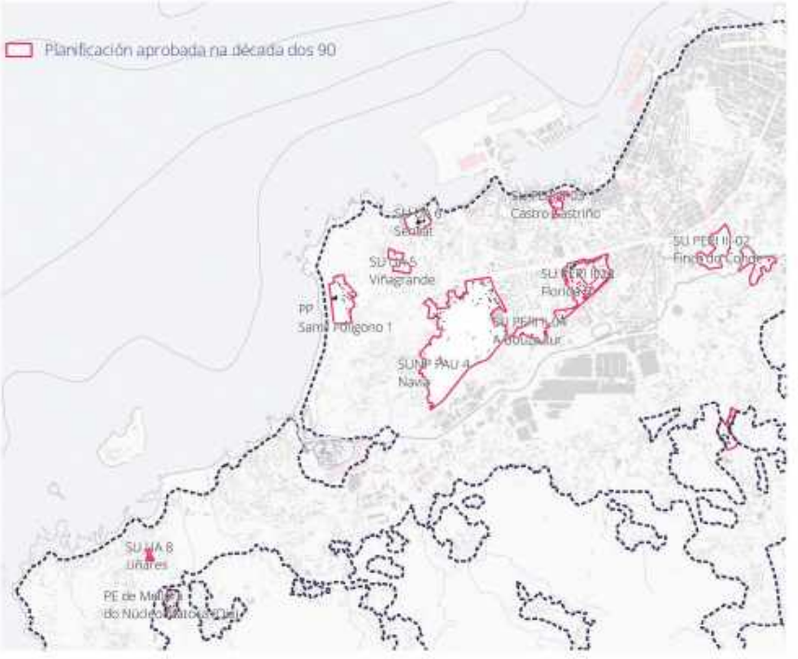
O PERI da Florida vai supoñer a intervención sobre o tecido de vivenda unifamiliar entre a Avenida Castelao e a Florida, mediante bloques de vivenda en altura. A área non ocupa a totalidade desta zona intersticial senón que comprende só o sector leste, de forma que vai ficar unha área de vivenda unifamiliar entre o Plan Parcial de Coia e esta nova actuación. Nese sentido a actuación debía resolver a relación con diferentes tramas: a norte co eixo principal do Plan Parcial de Coia, a sur coa rúa Florida con vivendas colectiva en medianeira, a leste o Plan Parcial da Florida e a oeste a trama de vivenda unifamiliar. Respecto das áreas con vivenda en altura existe unha certa continuidade a través dos eixos viarios, porén a relación coa área de vivenda unifamiliar vai resultar conflictiva coa construción dun filamento de alta dennsidade que vai contribuír a crear un patrón similar ao que se dá noutras zonnas intersticiais das Travesas e Florida.

Respecto do PERI Castro Castriño a actuación vai consistir en bloques de vivenda aillados que se localizan nos bordes do castro. Igual que no caso anterior a relación entre as tramas colindantes e o novo vai crear unha ruptura en cuanto ao ambiente urbano. Como xa se tratou anteriormente, este enclave actúa como rótula entra a ocupación de vivenda unifamiliar no centro da parcela que se extende dende Bouzas até o castro, a vivenda social na cota alta e as vivendas populares cunha relación máis orgánica coa topografía no sector leste. Os bloque en altura van supor unha ruptura respecto destes tres ambientes urbanos ao tempo que a relación coa topografía vai consistir no apantallamento do borde do castro, que por outra parte xa se comezara a producir con algunha actuación aillada na zona leste do mesmo.

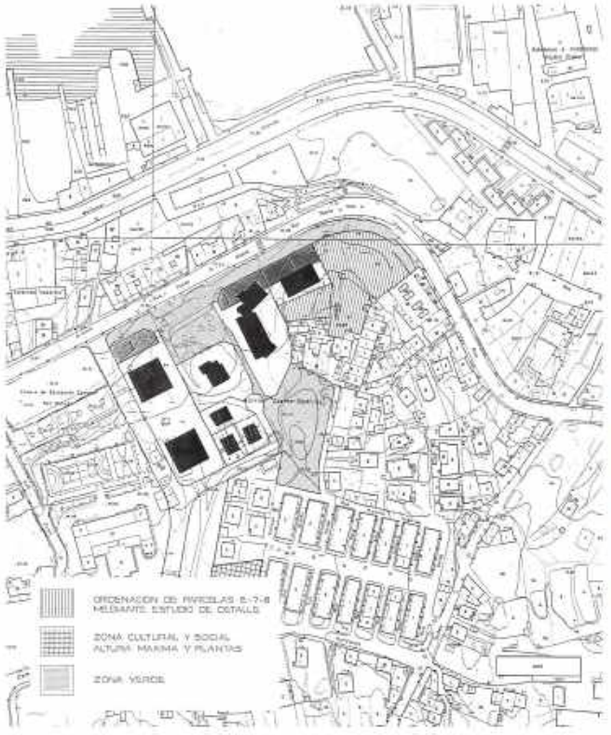
Nas proximidades deste PERI, a oeste, se atopa outro exemplo dun novo tipo de actuacións que van ser as promocións unitarias de urbanizacións de vivenda unifamiliar seriada que se organizan sobre unha rúa interior de acceso privado. Como se detalla máis adiante no punto sobre ocupación e infraestruturas, este tipo de actuacións van concentrarse próximas á estrada litoral na zona de Bouzas-Alcabre e en Canido.

Respecto da nova ocupación de baixa densidade periférica podemos distinguir tres dinámicas: a litoral cunha maior densidade de nova ocupación, a interior de menor densidade en Castrelos e Matamá con excepción do núcleo de Valadares e nas zonas de Solo Non Urbanizable onde se rexistran algunhas novas ocupacións en zonas próximas ao borde da delimitación.

Entre as zonas de alta densidade e baixa continúa a configurarse amplos espazos de nula nova ocupación que se corresponden coas áreas afectadas por Plans de desenvolvemento.



263
Instrumentos de ordenación aprobados na década de 1990











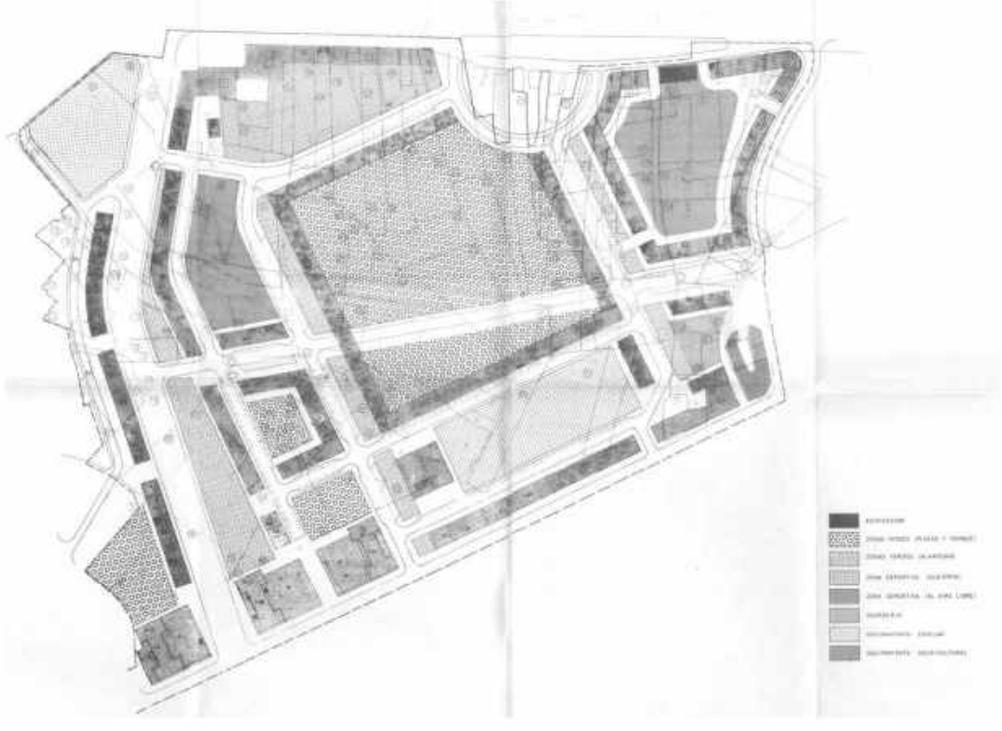
264 (esq)
SU PERI II-03 Castro Castriño
Fonte: Xerencia Municipal de Urbanismo

265 (1ª fila centro)
Nova ocupación nos 1990 no entorno de Castro Castriño.

266 (2ª fila centro)
Ortofoto do vóo Costas 1989-1991 do entorno de Castro Castriño.
Fonte: IGN

267 (1ª fila der)
Vista aérea actual do entorno do Castro Castriño
Fonte: Apple Maps

268 (2ª fila der)
Vista aérea actual do entorno do Castro Castriño
Fonte: Apple Maps







269 (esq)
PERI FLorida B
Fonte: Xerencia Municipal de Urbanismo

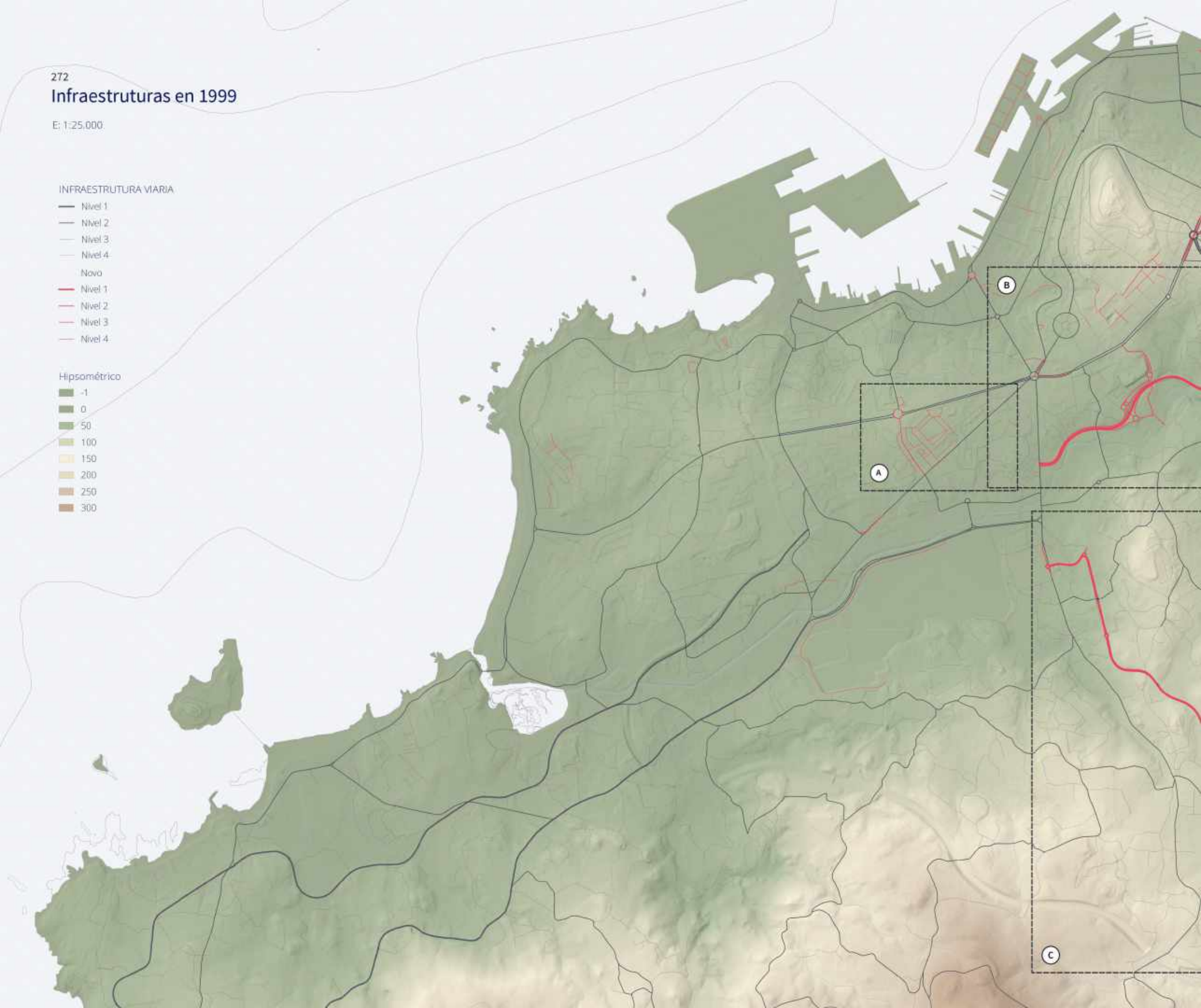
270 (3º fila esq)
Vista aérea actual do entorno do PERI FLorida B
Fonte: Apple Maps

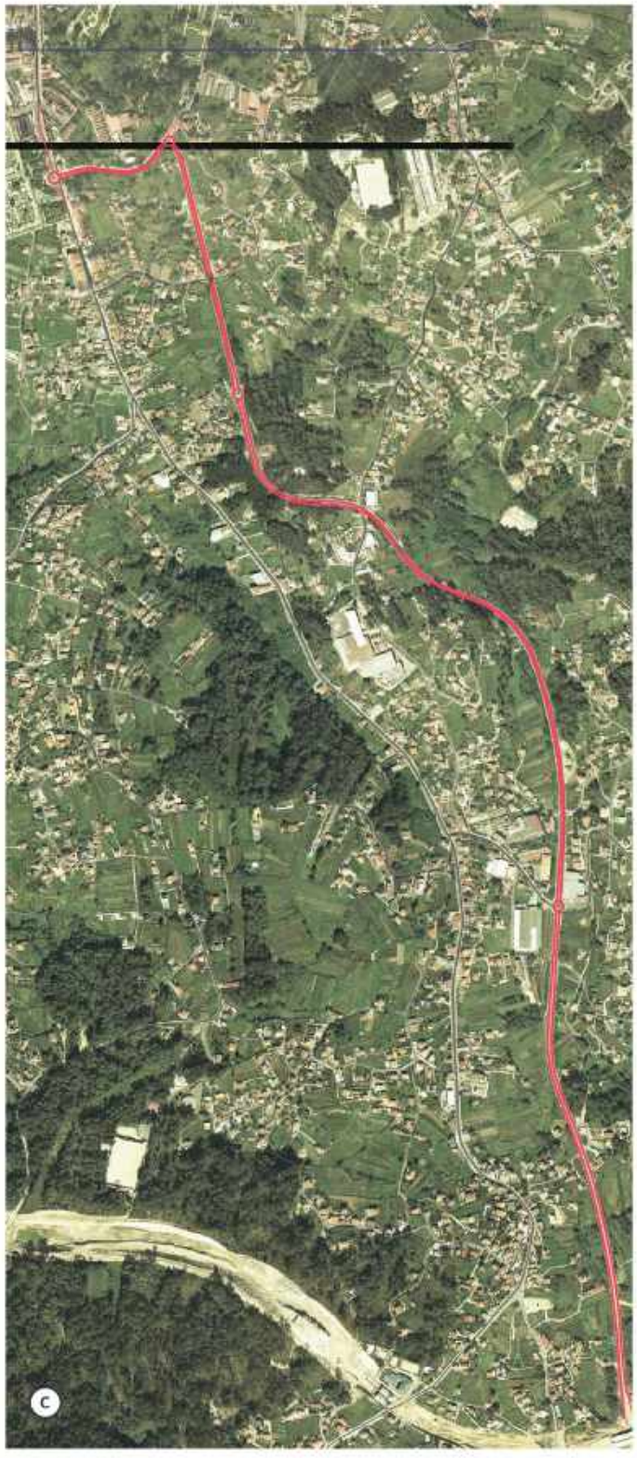
271 (4º fila esq)
Vista aérea actual do entorno do PERI FLorida B
Fonte: Apple Maps

272

Infraestruturas en 1999

E: 1:25.000




C


B


A

Infraestruturas

Dos dous novos cintos previstos no plano de infraestrutura viaria do novo PXOM, durante esta década vai concluírse un sector do primeiro cinto. Este vai comunicar o sector oeste e leste da cidade, nunha vía paralela ao cinto da Gran Via. Ao mesmo tempo a infraestrutura distribúe os fluxos da autopista que chegan da autopista na Avenida de Madrid, cara o oeste da cidade. Por tanto actúa tamén como un ramal de distribución dentro da cidade dos elevados fluxos da vía de alta capacidade. É por iso que dentro da xerarquía viaria vai pasar a ser categorizada de primeiro nivel. O seu trazado vai aproveitar a beira do río Lagares, onde aínda existían vastas parcelas con usos agrícolas e cunha ocupación baixa, de forma que discurre seguindo as curvas de nivel paralelo ao río.

A proximide co río vai transformar por completo o carácter desta zona delimitada pola Avenida de Castrelos, a Gran Vía e a Avenida de Madrid e o outeiro de Castrelos a sur que actúa como división entre os camiños de saída da cidade de Vigo e xa que logo dos eixos de crecemento oeste e leste da cidade. Até o momento ese crecemento lineal da cidade oeste leste, mantivera esta zona como unha área configurada por pequenos núcleos tradicionais, normalmente de vivenda unifamiliar, crecementos suburbanos na zona próxima aos bordes das estradas e algunhas tramas exentas de vivenda social ou vivenda unifamiliar seriada. Nese ambiente o río Lagares aparecía como elemento estruturante da zona. A nova infraestructura vai invertir esa orde e crear unha ruptura desta continuidade ao dividir a zona norte da infraestrutura da sur. En parte esa ruptura vén dada polo tipo de vía pensada para o fluxo rápido de veículos sen relación co entorno.

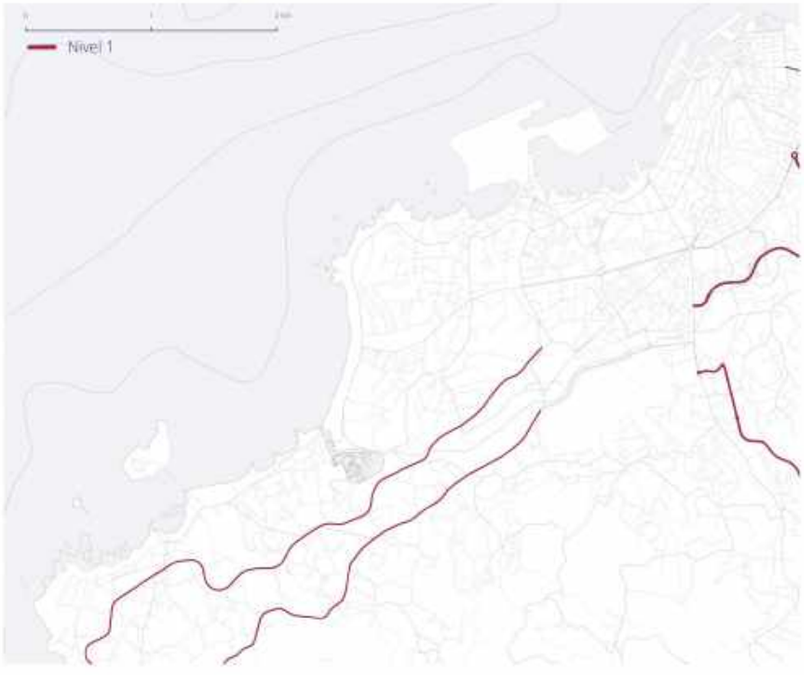
Outro punto conflictivo deste novo tramo é o encontro coa Avenida de Castrelos, cun tráfico máis lento e xa de por si saturado, á que chega de forma perpendicular sen solución infraestrutural, de forma que vai provocar un colo de botella na rede viaria.

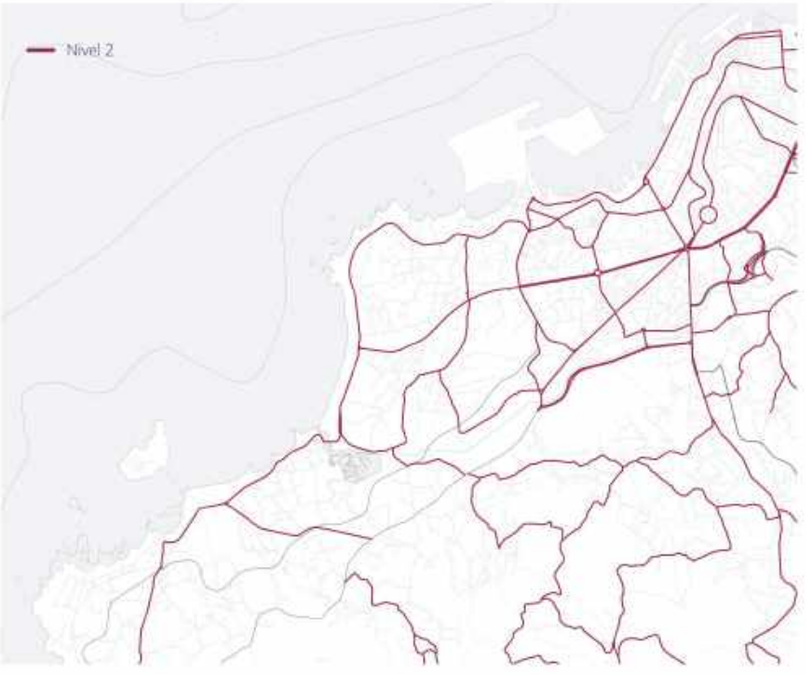
A outra grande infraestrutura que se pón en marcha é a unha nova vía a sur que transcorre de forma paralela á estrada a Vincios. Ao igual que a anterior esta nova vía está pensada para os deprazamentos de máis longa distancia de forma que se conecta coa infraestrutura preexistente de forma puntal e o tratamento dos seus bordes limita ou dificulta a parada e a relación coas parcelas colindantes. Esta nova infraestrutura responde á lóxica de metropolitanización pois sobre a mesma vanse articular dúas das grandes actuacións do PXOU 1993 de escala supramunicipal: o PAU da Universidade e o Parque tecnolóxico e loxístico de Valadares, e máis recentemente o novo hospital comarcal. Así a antiga estrada a Vincios vai pasar a cumplir un rol de canlización dos desprazamentos de proximidade entre os lugares da parroquia.

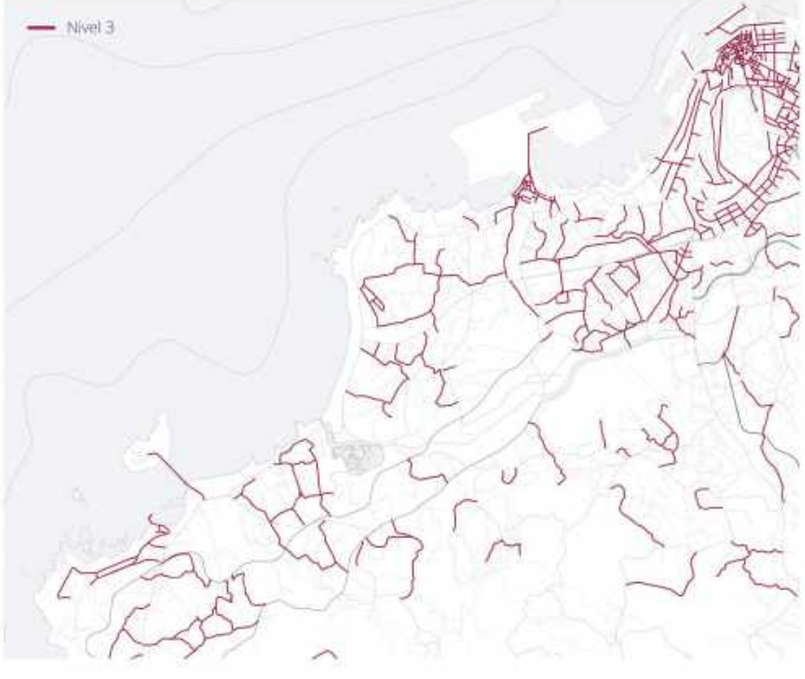
Un terceiro desenvolvemento rodoviario importante, neste caso de carácter interno urbano, é o desenvolvemento do PERI da Florida. Dende o nó central do Plan Parcial de Coia ábrese unha nova vía que comunica coa Florida e que dá continuidade á rúa de acceso ao estadio de Balaídos. Así as comunicacións transversais entre o eixo do Plan Parcial e Florida quee anteriormente se realizaban a partir dos antigos camiños, pasa por vez primeira a ter unha nova conexión con capacidade de acoller o fluxo de veículos da zona. En contraste con esta conexión, no sector leste do Plan o novo trazado desenvólvese de forma autocontida coa introdución dun grande espazo público interior en que a circulación viaria se realiza polo borde exterior. Por tanto o viario desta área están pensados para distribuír aqueles fluxos internos do novo sector que reforzan a composición dun paquete urbano autónomo.

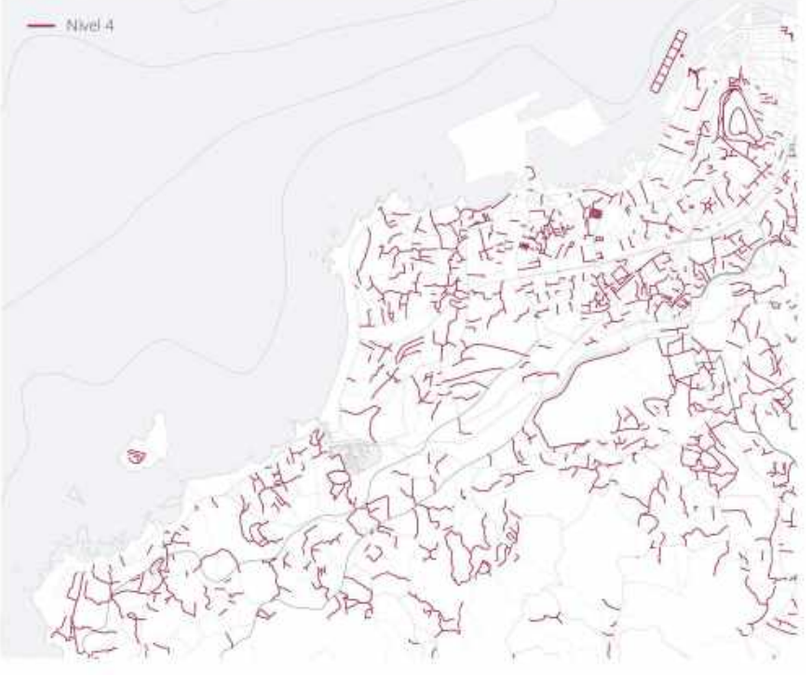
Xa por último, ábrense algúns novos viarios de menor importancia, relacionados cos asentamentos industriais no Lagares, na urbanización litoral de Samil e na promoción conxunta de urbanizacións de vivenda unifamiliar seriadas.

Infraestrutura segundo a xerarquía. 1999



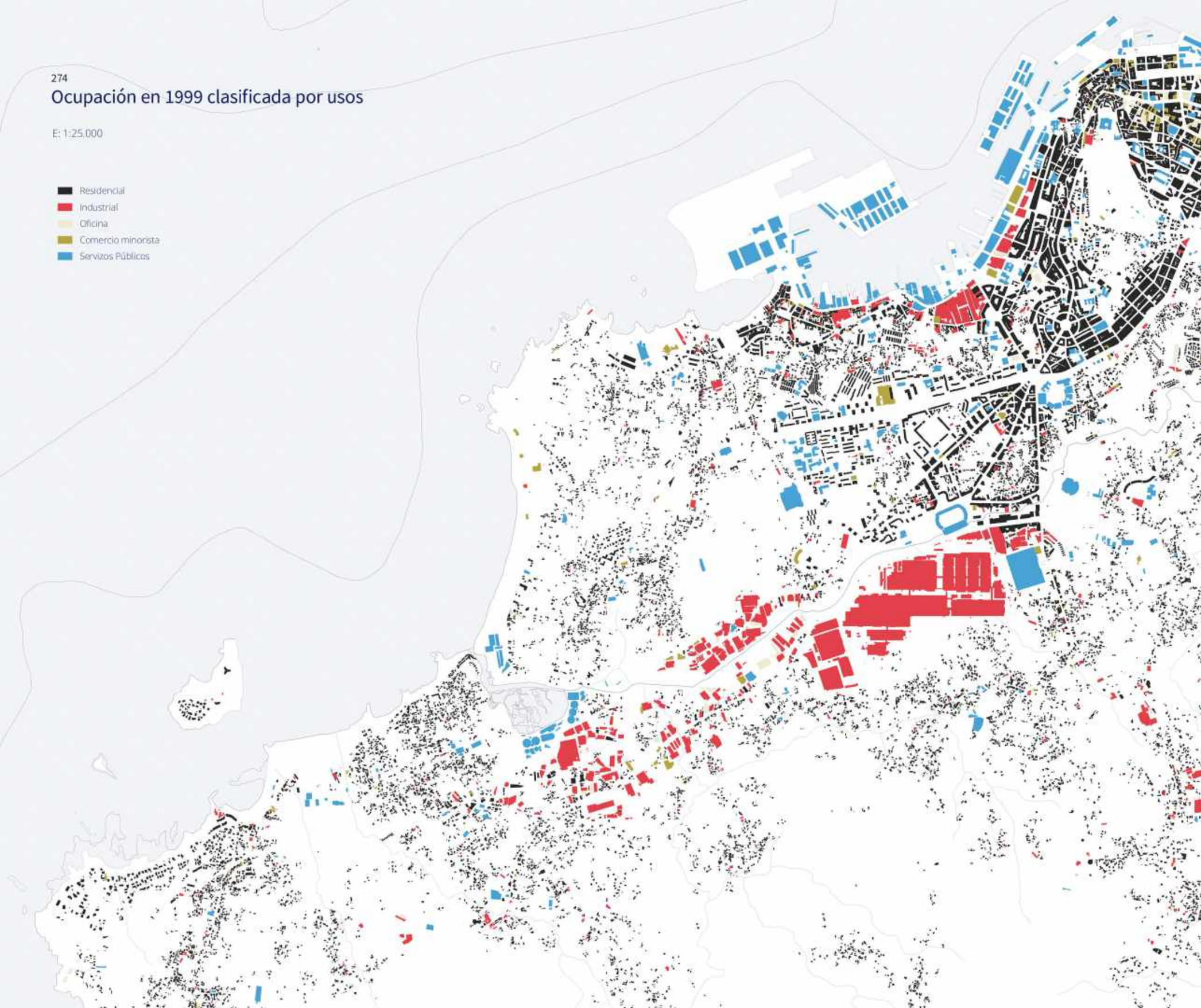






Ocupación en 1999 clasificada por usos

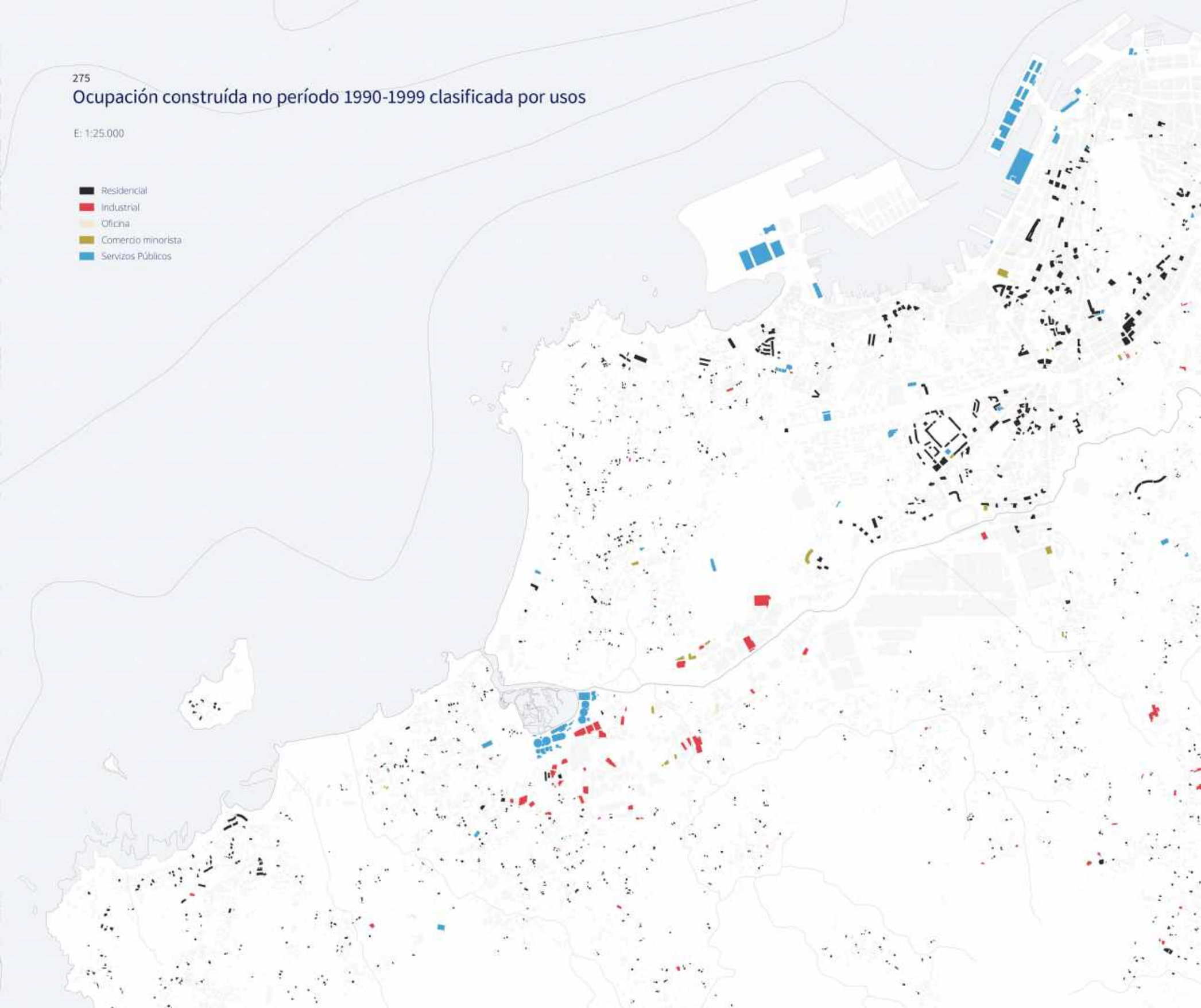
E: 1:25.000



275

Ocupación construída no período 1990-1999 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

O patrón de relación entre usos residenciais, industriais e de servizos públicos continua a manter os rasgos previos: aglomeración industrial lineal en Comesaña, unha alta concentración de servizos públicos na zona do Plan Parcial de Coia ou nas zonas próximas, e un uso predominantemente residencial nas restantes parroquias.

Residencial

Tal e como se mencionaba no punto relativo á ocupación, a fragmentación urbana é palpable tanto nas intervencións no centro urbán mediante os PERI, como as urbanizacións en paquete que proliferan nas zonas litorais. O plano da nova ocupación residencial revela tamén unha maior franxa onde non se rexistran novas ocupacións, entre a área de vivenda colectiva e máis compacta e a zona de residencia de baixa densidade. A continuidade do novo PERI da estratexia de establecer bolsas de reserva urbana para futuros desenvolvementos nas proximidades do agregado urbano, na práctica vai supor a diverxencia entre a cidade compacta e por paquetes e a cidade de baixa densidade.

Industrial

Destaca transformación de varias industrias por novas ocupacións residencias en Bouzas en Canido. Son naves conserveiras que ficaban no litoral e a fábrica de máquinas de coser que ocupaba o interior da zona de ensanche de Bouzas. As grandes parcelas nas que se localizaban van permitir promocións de maior alcance que as habituais e ao mesmo tempo máis simples que os PERI. En ambos casos procédese á demolición completa e nova edificación. A partir dos anos 1990 cando o crecente interese polas políticas de renovación urbana nos centros históricos, unido ao proceso de desmantelamento industrial, vai facer con que a zona de Bouzas, até entón nun proceso de paulatina degradación, recupere o foco de interese de promotores e constructoras para a súa reconversión nun espazo residencial revalorizado. Un proceso que non vai estar exento de contradicións coa política de expansión portuaria neste enclave.

Servizos públicos

Aquí cómpre subliñar a creación da depuradora de Vigo nas marismas do río Lagares como elemento fundamental do metabolismo da cidade. Mais a falta dunha rede de canalización separada de augas pluvuais e non pluviais vai facer con que a capacidade da depuradora se vexa comprometida nos momentos de maior pluviosidade. Polo que a construción vai supor un avance respecto da situación previa, mais vai requerir futuras ampliacións.

A única dotación no PERI de Florida nos primeiros anos vai consistir nunha nova igrexa.

En cuanto ao despregue de centros educativos nas parroquias das últimas décadas, nestes anos vaise realizar un novo instituto en Coruxo que complementa a oferta educativa de ensino básico. No caso excepcional de Navia, que como se sinalou carecía destes equipamentos, vaise construír un centro público de ensino básico aínda que segue carecendo de instituto.

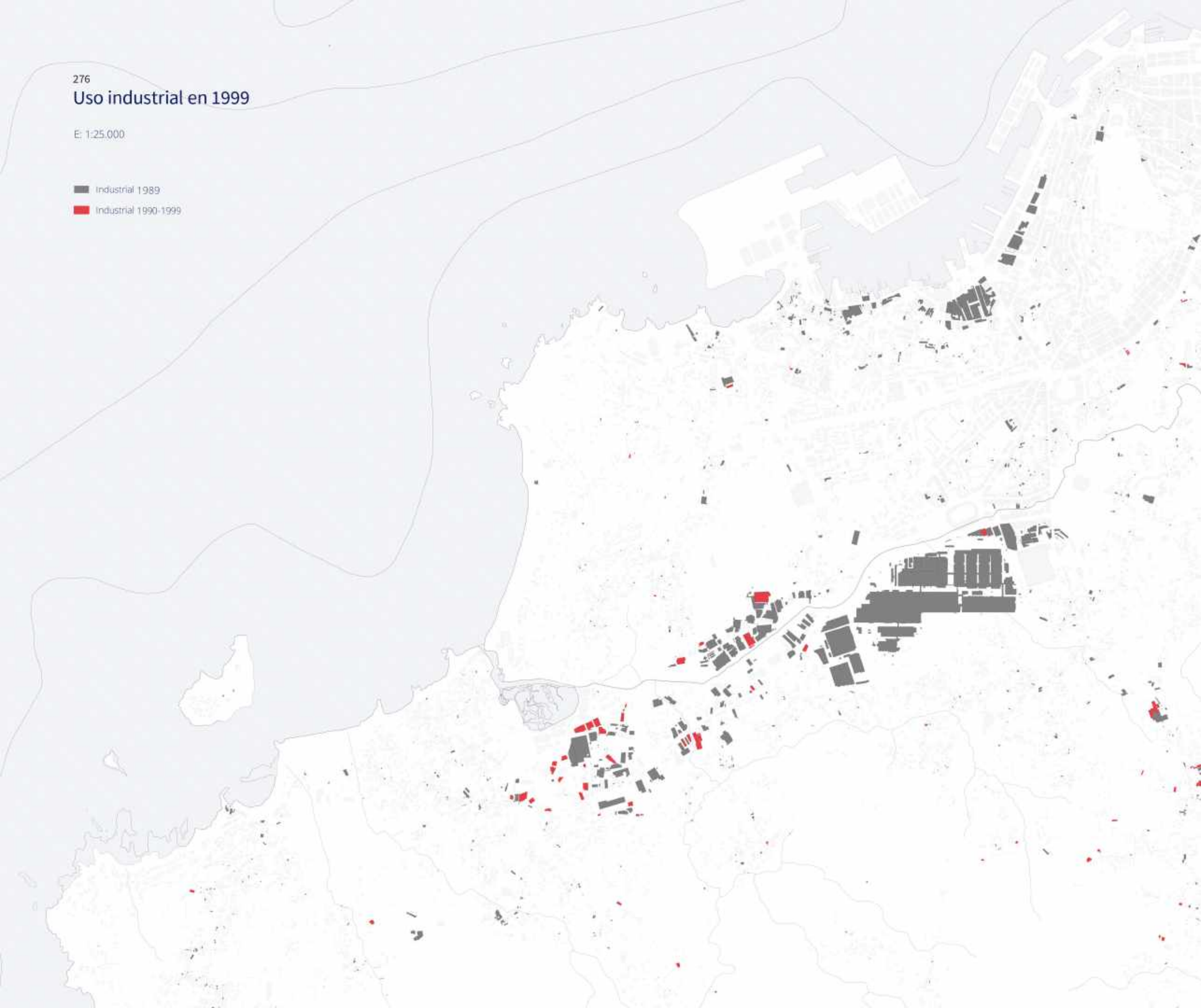
En cuanto aos equipamentos sanitarios prodúcese un cambio de patrón, pois se antes estes se limitaban aos hospitais no centro da cidade e o ambulatorio de Coia, nesta altura vaise descentralizar a atención coa creación de dous novos centros de saúde un en Coruxo e outro en Coia. Por tanto percíbese un despregue do público a través da educación e a sanidade. Non sucede o mesmo coa atención á dependencia pois os centros que existen son de carácter privado e como se pode observar localízanse todos en parcelas ubicadas no borde ou zonas intersticiais de Coia-Bouzas.

Por último destacar a creación de varios centros cívicos ou veciñais, que nesta altura van constituír un elemento de agregación comunitaria importante e que van gañando peso como espazo de participación pública. Nalgúns casos como o de Coia vai estar tamén vinculado ao factor de intervención e apoio social ante a situación de vulnerabilide de moitas familias no barrio.



Uso industrial en 1999

E: 1:25.000

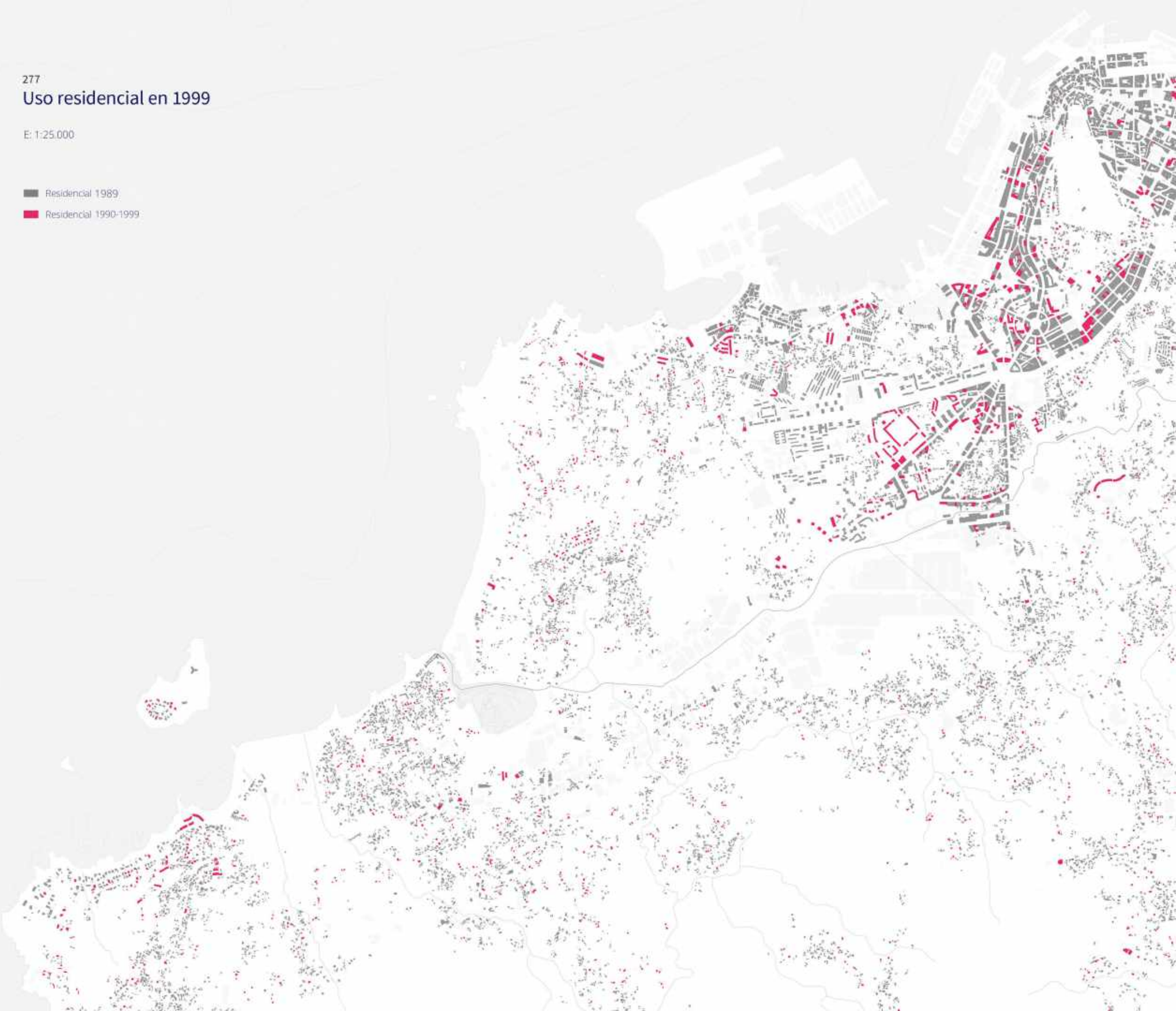


Uso residencial en 1999

E: 1:25.000

Residencial 1989

Residencial 1990-1999

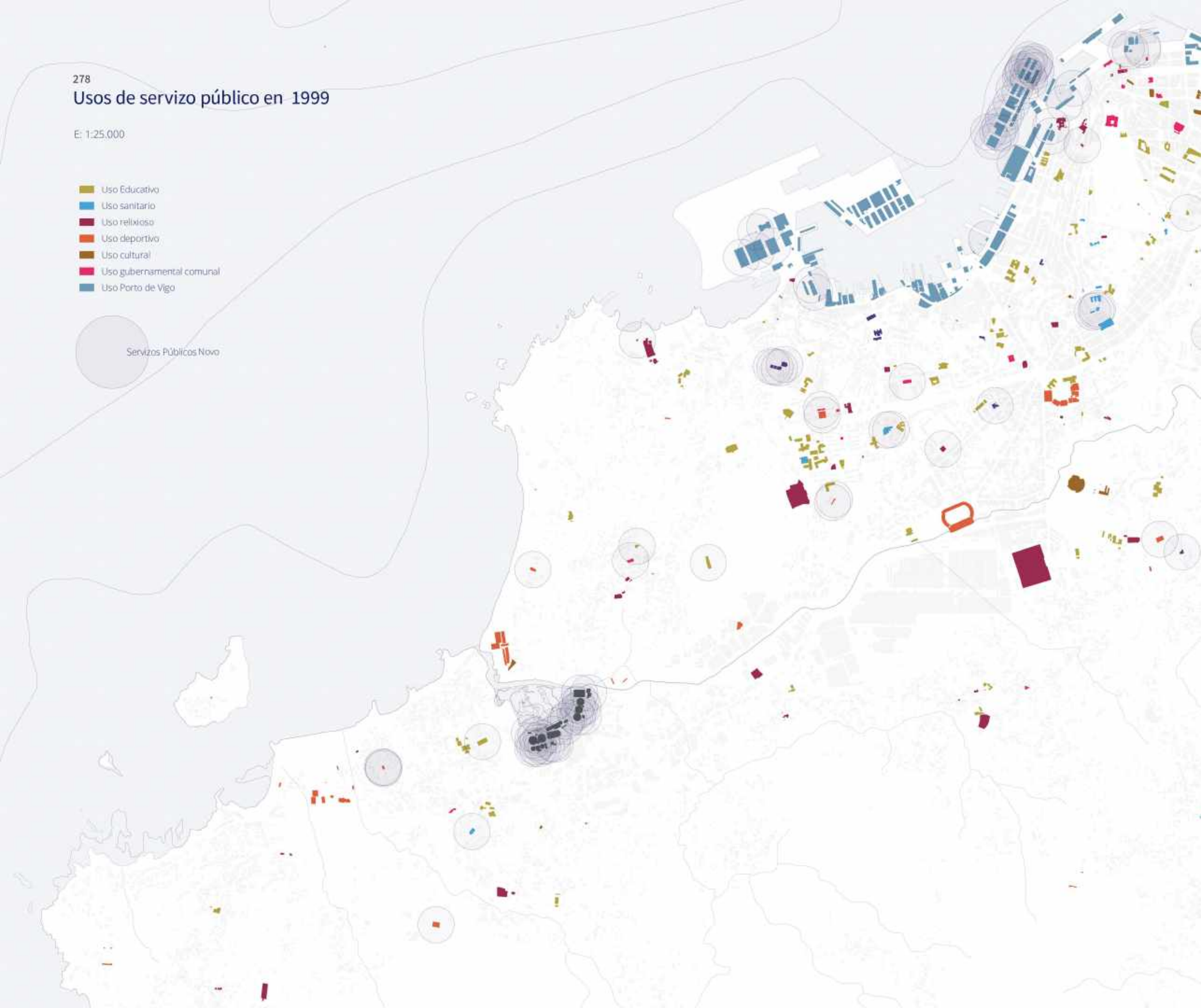


Usos de servizo público en 1999

E: 1:25.000

- Uso Educativo
- Uso sanitario
- Uso relixioso
- Uso deportivo
- Uso cultural
- Uso gubernamental comunal
- Uso Porto de Vigo

Servizos Públicos Novo



Ocupación e infraestruturas

279 (1º fila esq)
Vista aérea da urbanización no litoral de Alcabre.
Fonte: Apple Maps.

280 (1º fila der)
Detalle da vista aérea da urbanización no litoral de Alcabre.
Fonte: Apple Maps.

281 (2º fila esq)
Vista do acceso privado á urbanización no litoral de Alcabre.
Fonte: Google Maps.

282 (2º fila der)
Vista aérea da urbanización na zona de Canido.
Fonte: Apple Maps.

283 (3º fila)
Vista aérea da urbanización litoral de Canido.
Fonte: Apple Maps.

O fin do modelo industrial da primeira metade do século XX faise patente na desparación xa comentada de importantes industrias en Bouzas e Canido. Comeza aí un proceso de revalorización do solo destes dous enclaves, que se leva a cabo mediante inversións puntuais e altamente selectivas de capital privado. O característico destas actuacións é a normalización dunha tipoloxía común de urbanizacións de vivenda unifamiliares pechadas de promoción unitaria. A situación de partido en Bouzas e Canido é diferente, polo desenvolvemento histórico diferenciado, pola súa relación distinta co centro urbán e coa actividade portuaria. Con todo existe un patrón común que consiste na localización preferente destas actuacións nas proximidades das vías litorais que permiten combinar a residencia na periferia cunha alta accesibilidade ao resto de funcións urbanas.

No caso de Bouzas, onde se concentran a maioría destas actuacións ao longo da estrada litoral ou nunha posición próxima vanse realizar catro urbanizacións de vivenda unifamiliar pechada, cun acceso común e rúas interiores privadas. Na maioría dos casos están son vivendas unifamiliares adosadas onde se comparten os muros laterais medaineros e se conservan os retranqueos nas fachadas anterior e posterior. Existe tamén unha promoción unitaria con edificación multifamiliar de 4 alturas seriada. No caso da parcela da antiga conserveira en primeira liña de costa, vanse construír en torno a unha nova rúa interior dúas filas de catro bloques cada un (o segundo destes bloques vaise rematar na década seguinte). Con nove alturas van xerar un contraste de densidades importante, especialmente coas tramas de vivenda unifamliar próxima.

284 (4º fila esq)
Vista aérea urbanización densidade media Alcabre

Fonte: Apple Maps.

285 (4º fila der)
Vista aérea torres de Alcabre
Fonte: Apple Maps.

No caso de Canido o patrón é o mesmo que en Bouzas de vivenda unifamiliar pechada adosada. Como se pode ver na maioría dos casos o espazo interior común só responde á necesidade de acceso rodado á vivenda, aínda que nalgúns casos dispoñen de espazos interiores comúns como piscinas ou unha área de esparcemento.

Este conxunto de actuacións sobre as estradas litorais supón un cambio no modelo de vivenda unifamiliar contínuo organizado a través das vías de comunicación, pois este pasa a estar interrumpido por este paquetes residenciais pechados sobre si mismos.

286 (5º fila)
Vista aérea torres de Coia
Fonte: Apple Maps.

Outra cuestión a destacara na relación entre ocupación e infraestrutura é a ocupación lineal na vía que bordea Coia a oeste. Esta invirte a tendencia do Plan Parcial de situar as vivendas en altura no borde oeste, de forma que a rúa se presenta como o elemento de unión entre a paisaxe urbana de alta densidade nun lado e de baixa densidade noutro. Porén, aquí as torres de quince alturas van a estar situadas no borde exterior do plan nas parcelas colindantes coa vivenda residencial o que vai provocar unha ruptura da trama de vivenda unifamiliar coas vías principais e un contraste máis forte entre as distintas paisaxes urbanas.





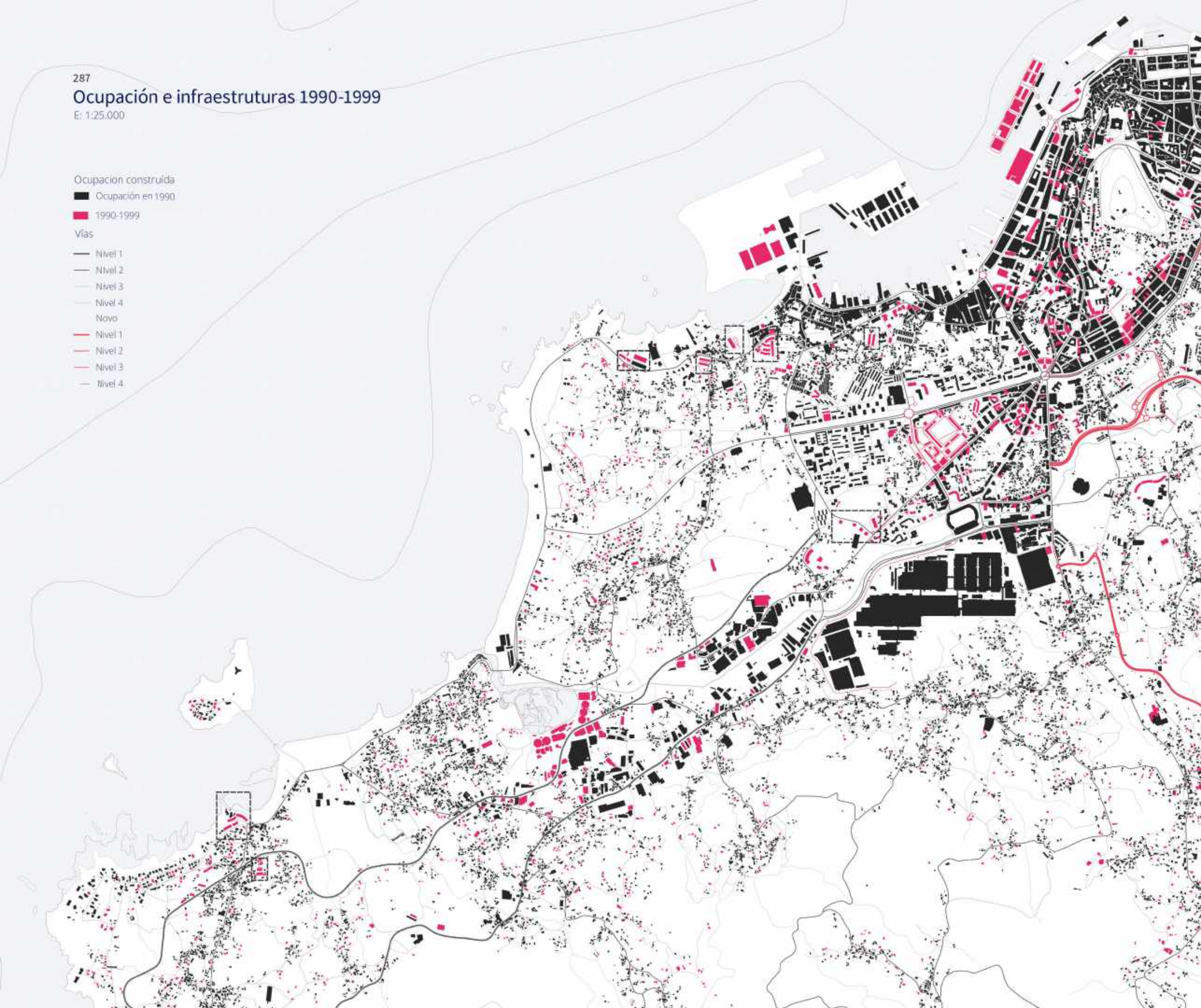





287

Ocupación e infraestruturas 1990-1999

E: 1:25.000



Usos e infraestruturas

O contínuo proceso de urbanización de baixa densidade, sumado a unha maior accesibilidade polas inversións en infraestruturas, vai ir configurando unha área de mercado metropolitano. Así certos usos como o comercial, até o momento reservados ben ao núcleo urbano ou ao agregado de Coia-Bouzas, van xurdir fóra deste espazo. O seu criterio de localización non depende tanto dunha lóxica de aglomeración, como incluso se podía dar nos centros parroquiais, senón que cada vez a tendencia é a localizarse no borde das principais infraestruturas. Como se pode ver, no tramo das estradas a Baiona e Ramallosa onde se concentraban actividades industriais, agora tamén se van asentando naves e almacéns comerciais volcados cara a rúa con grandes ventanais que transforman a estrada en mercado.

Pódese observar que o criterio de accesibilidade fronte ao de centralidade vai influír tamén na localización de outros espazos comerciais, como por exemplo a superficie comercial na Avenida de Beiramar, nunha parcela que anteriormente albergaba usos industriais, nunha área de baixo uso residencial e de predominio industrial e de equipamento, pero que se sitúa nun nó de alta accesibilidade e cunha ampla zona de aparcameento. Outro exemplo é a nova construción dun motel entre as estradas de Baiona e Ramallosa e entre a área industrial e Coia.

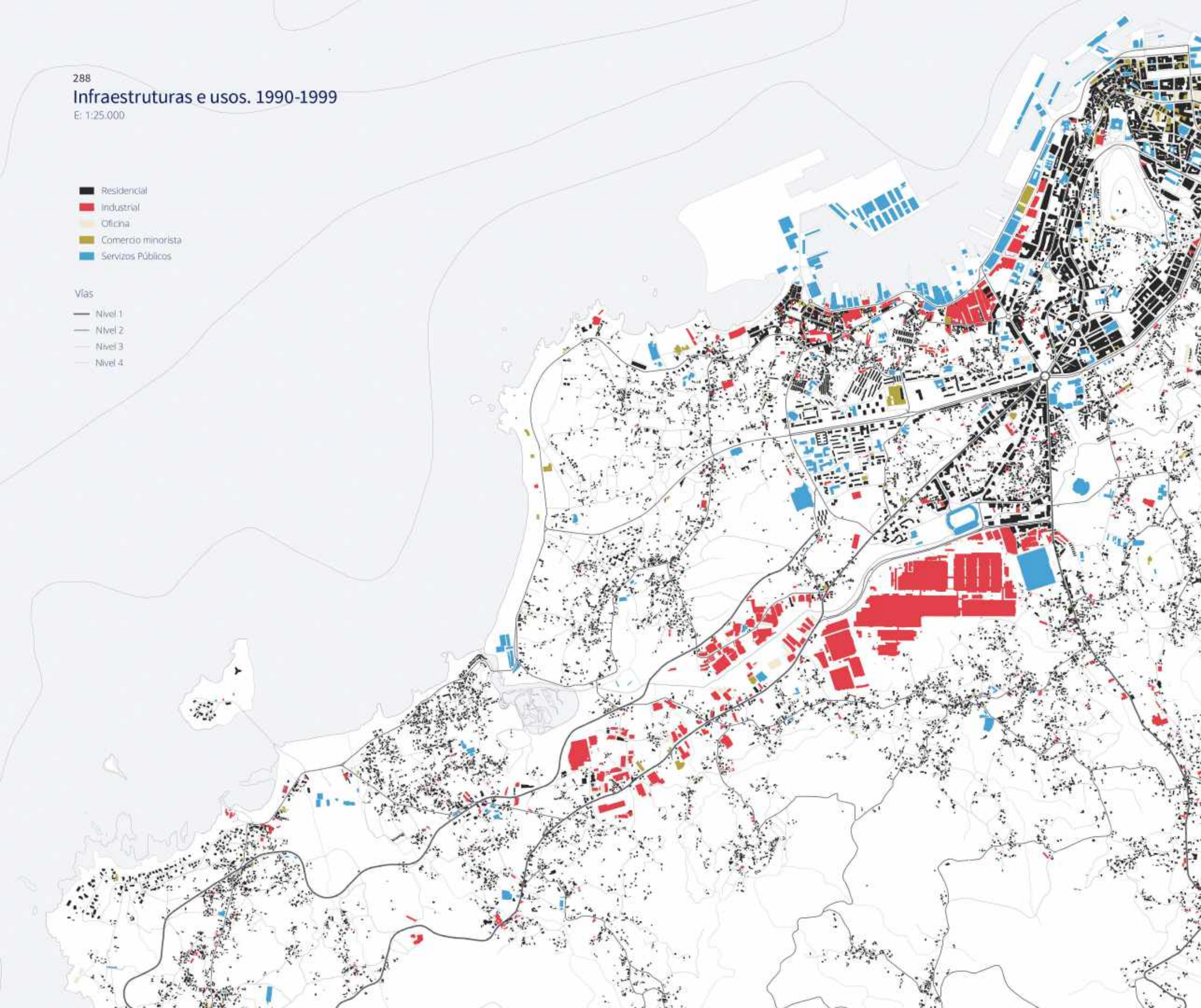
Estos cambios no patrón de localización tamén se aplica a algúns novos servizos públicos. Así, por exemplo o novo pabillón deportivo de Coruxo vaise situar alonxado da zona residencial na marxe da estrada a Baiona. A diferenza entre o primeiro exemplo e este, é que o primeiro busca un lugar de alta accesibilidade para servir un espazo metropolitano, mentres que neste tipo de equipamentos de escala parroquial este sirve fundamentalmente ao núcleo residencial da parroquia. Así pois o segundo no caso do equipamento deportivo vai supor unha maior dificultade en termos de accesibilidade en cuanto que o fai máis dependente do uso do veículo.

As oficinas da Administración Pública xogan un papel relevante na conformación de centralidades urbanas. Se nas décadas anteriores vaise aproveitar os bordes do nó das Travesas para a localización de varios edificios de oficinas da administración e xustiza, agora vai ser na zona central do Plan Parcial de Coia que se vai instalar unha nova oficina da Seguridade Social. Existe por tanto un certo patrón temporal en cuanto á localización deste tipo de equipamentos, xa que se producen con posterioriade á conformación dos nós funcionais, aproveitando os bordes ou intersticios das zonas consolidadas.

No nó das Travesas vaise ubicar o primeiro centro comercial de Vigo como espazo contentor de distintas empresas principalmente de textil, alimentación e restauración. Este volume vai completar a ocupación da trama radial do nó e as aliñacións da fachada culmina o efecto de círculos concéntricos. O feito de ser o primeiro contentor comercial deste tipo vai referenciar este enclave como un espazo comercial a unha escala superior á de barrio. Un efeito que se desvanecerá en décadas posteriores coa proliferación de novos centros comerciais deste tipo pola cidade.

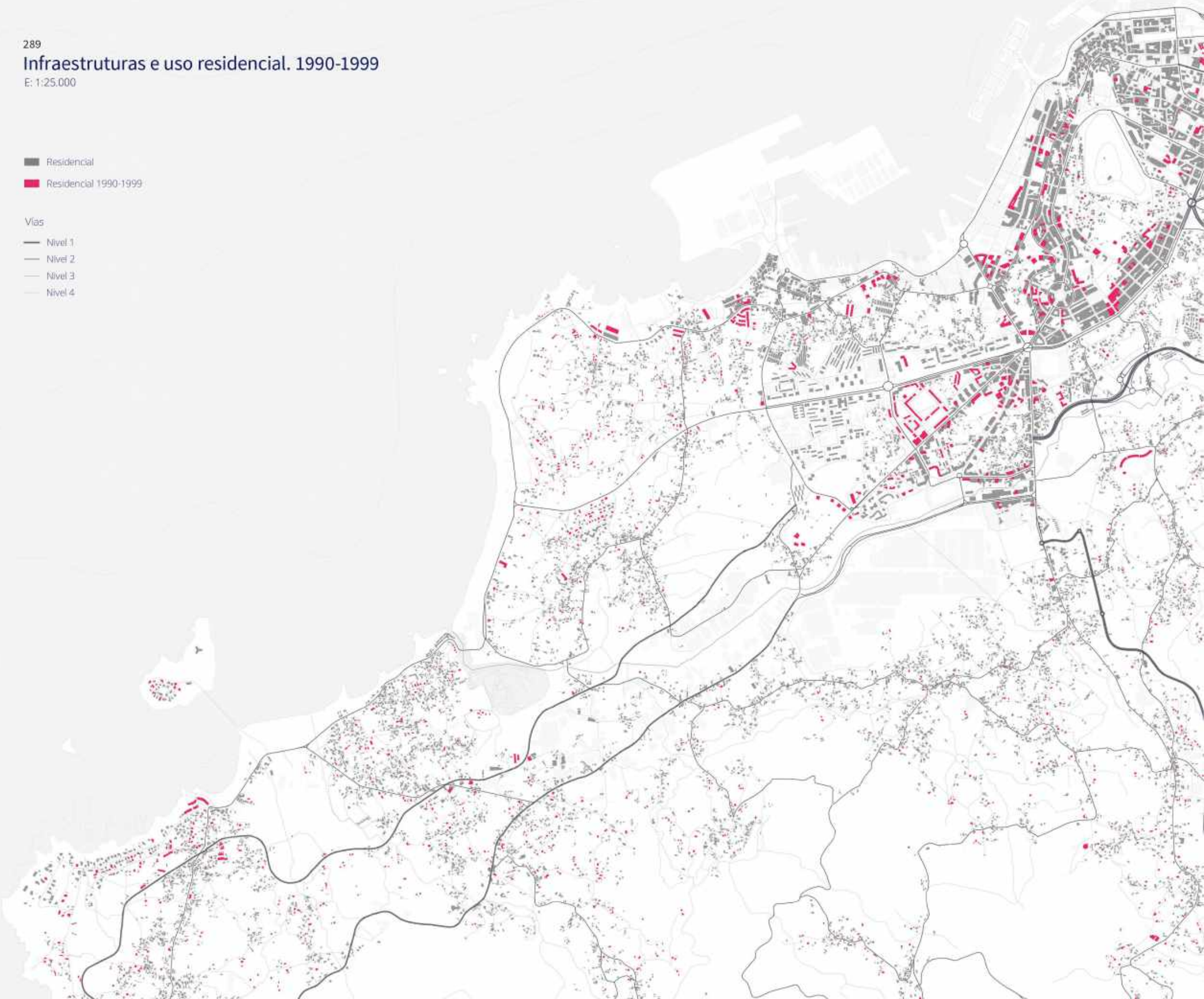
Infraestruturas e usos. 1990-1999

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 1990-1999

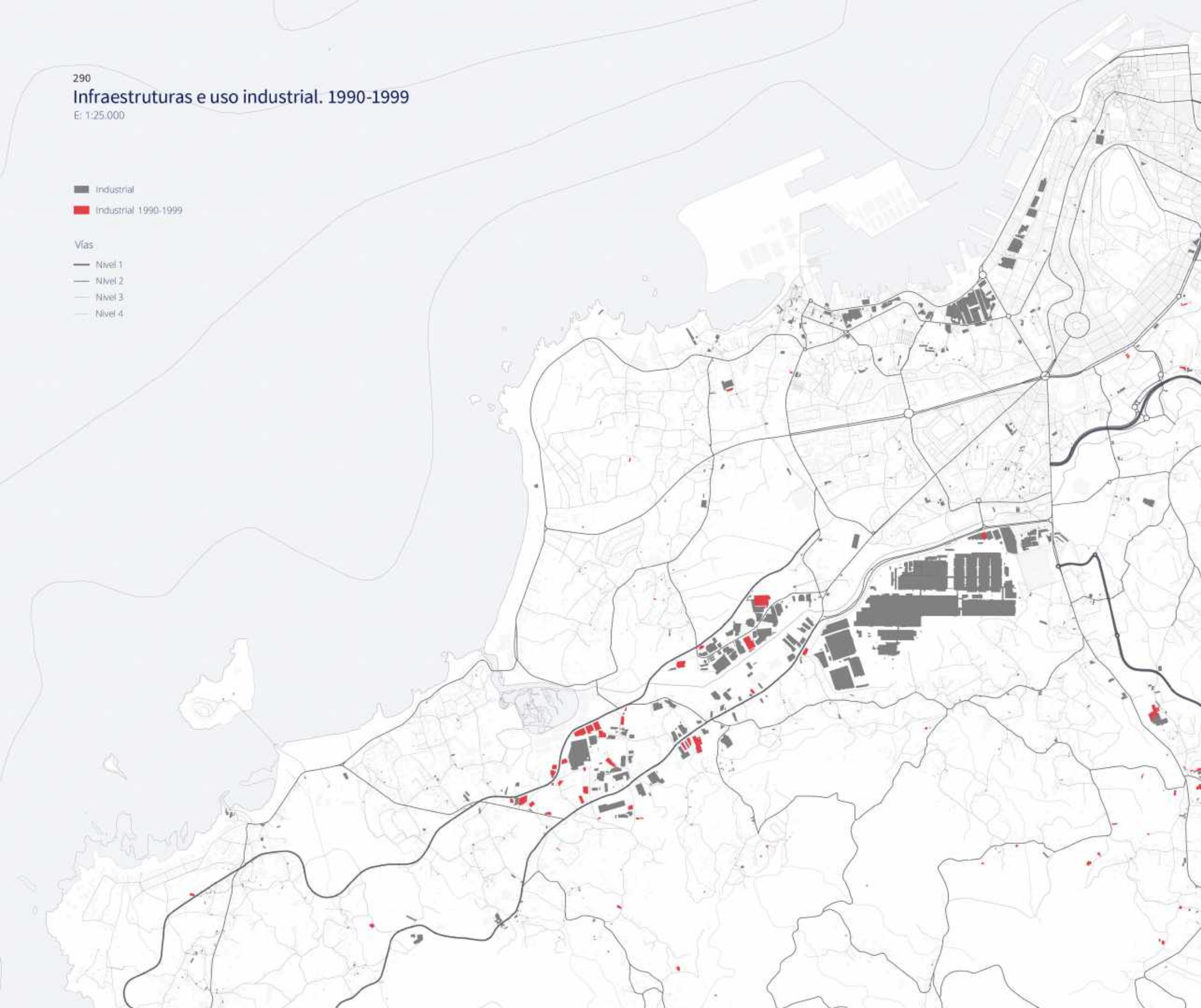
E: 1:25.000



290

Infraestruturas e uso industrial. 1990-1999

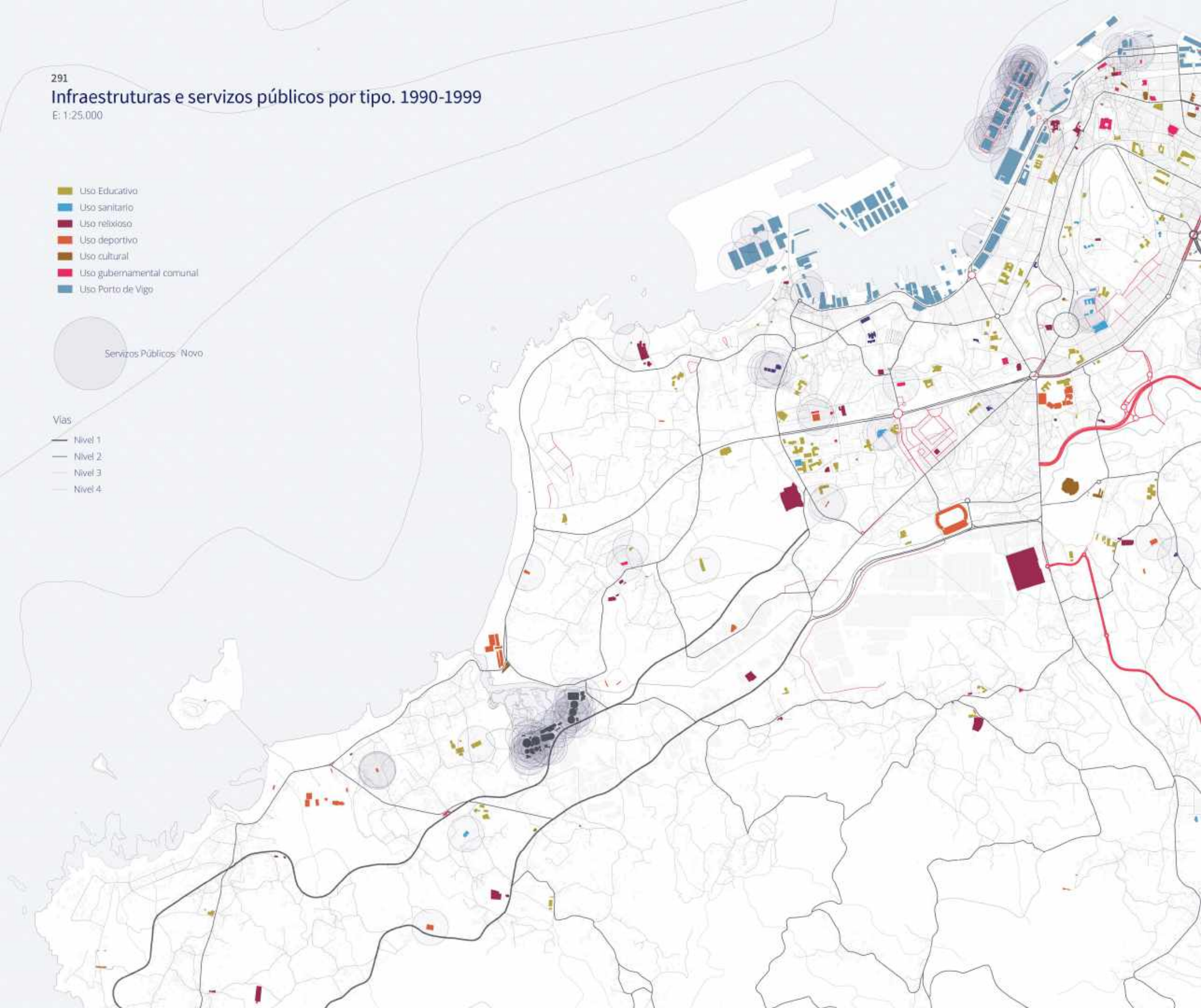
E: 1:25.000



291

Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1990-1999

E: 1:25.000



4.8.

2000

2009

4.8.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

ESTOUPIDO DA BURBULLA INMOBILIARIA E CRISE ECONÓMICA

Contextualización

O sobrecrecemento do parque residencial

O sobrecrecemento do parque residencial do PXOU de 1993

PXOM de 2008

4.8.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

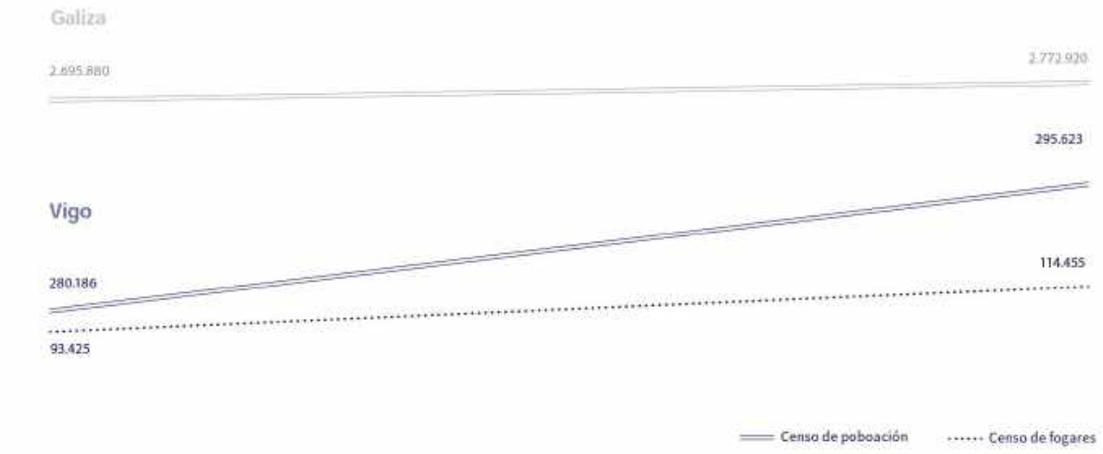
Infraestrururas

Uos

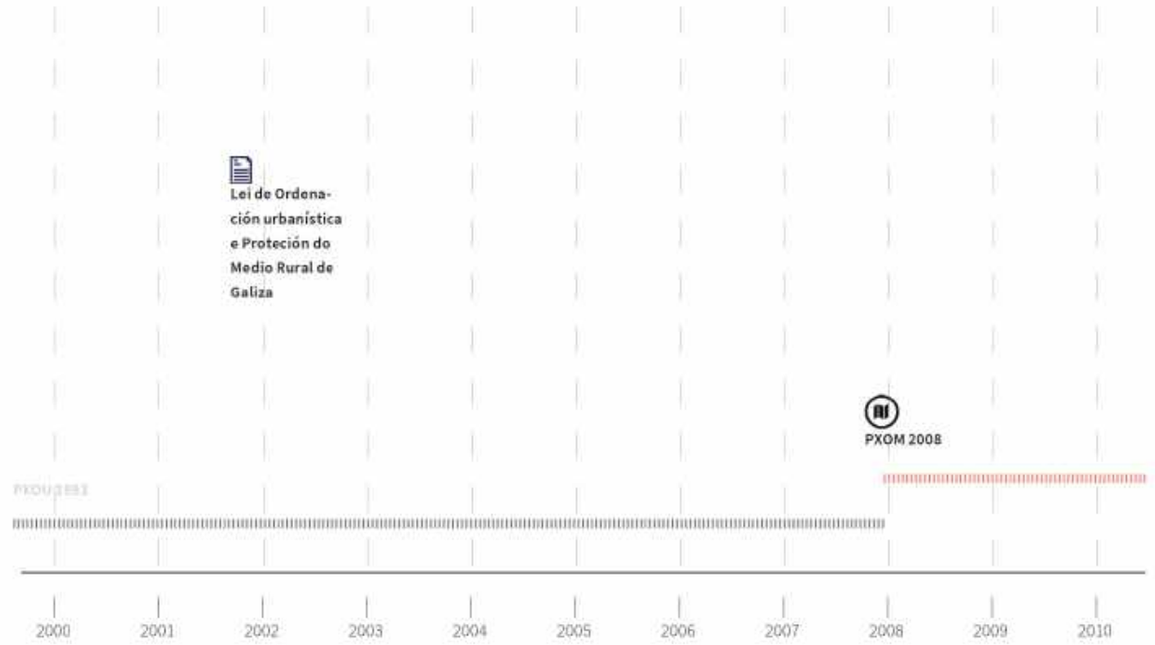
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



2000-2009

Estoupido da burbulla inmobiliaria e crise económica

Contextualización

Esta década pode dividirse, en termos económicos, en dous períodos. Primeiro, a continuidade do ciclo expansivo exepcional que se iniciara a partir do ano 1996 e que vai chegar até o 2007, fundamentado nunha forte expansión monetaria, na desregularización dos mercados financeiros e na sobrevaloración de activos como o inmobiliario. Un ciclo económico expansivo que fora cebado no Estado español pola liberalización do solo a fins dos anos 1990 e polo crecente endebedamento das familias.

Por outra banda, o período postcrise 2008 marcará o final desta década e prolongarase a toda a década seguinte. Esta crise supón un antes e un despois a nivel global, e terá unha particular incidencia nas economías española e galega. Nun estado como o español, cun modelo económico altamente dependente do turismo, da construción e da especulación inmobiliarias, a crise impactou con especial dureza. O estoupido da burbulla tivo como consecuencia a desaparición da demanda e a irrupción dunha profunda crise hipotecaria que sería o preámbulo dunha crise de réxime social, económica e mesmo política que arrastra os seus efectos até o presente.

O sobrecrecemento do parque residencial

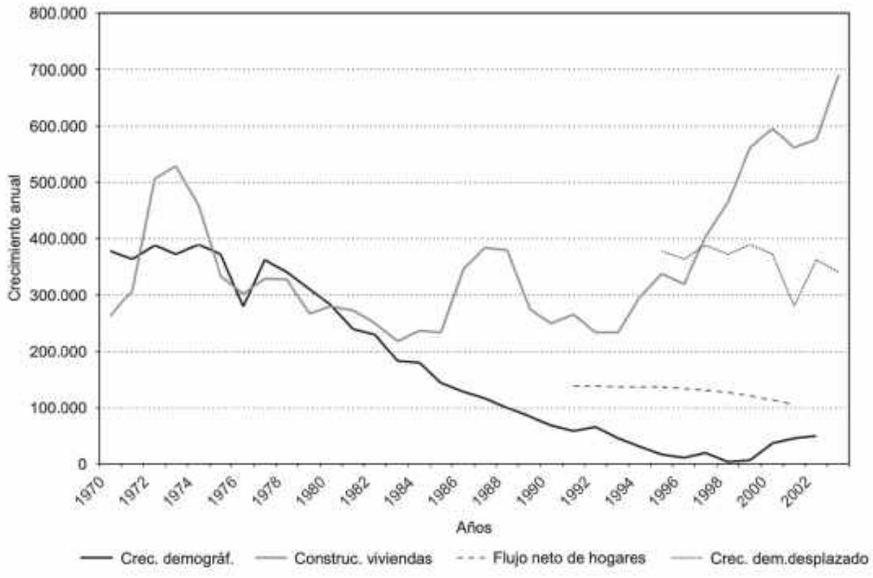
Unha das consecuencias do boom inmobiliario do ciclo 1996-2007 foi o desaxuste entre a evolución da poboación e a evolución do censo de vivendas. O modelo de liberalización do solo e o peso do sector do construción no modelo produtivo español, alimentado en parte polas políticas públicas, vai dar como resultado un desaxuste entre a demanda real de vivenda e o número de vivendas construídas. Entre 2001 e 2010 a poboación galega incrementouse en 77.048 persoas e o número de fogares en 158.628, porén o total de vivenda terminada nese período alcanzou os 303.989 vivendas (Dirección General de Vivienda y Suelo, 2020). Segundo as mesmas fontes, é nesta década cando se acada o pico máximo de nova vivenda, máis esta tendencia de crecemento de vivendas superior ao da poboación é contínua no ciclo 1981-2019 que deixa un saldo total de 582.784 novas vivendas construídas en Galiza, mentres que o incremento de fogares foi de 333.381 e a súa poboación descendeu en 109.702 persoas . É dicir por cada persoa que descendeu o censo de poboación construíronse cinco novas vivendas ao longo dese período.

Este desfase deixa na actualidade a Galiza como a Comunidade Autónoma co maior parque de vivenda baleira do Estado con 300.000 unidades. As casuísticas deste exceso de parque cosntruído son múltiples, pois hai unha parte importante que ten que ver cos fluxos migratorios campo-cidade, mais existe tamén unha importante parte que se localiza nas cidades. Segundo o estudo de Piñeira(2015) sobre a evolución do reparto da tipoloxía de vivenda en Galiza(principal, secundaria e baleira) a partir de 2001 a tipoloxía de vivenda baleira acada unha maior presenza nas áreas urbanas. En concreto un 27,2% das vivenda baleiras de Vigo foron construídas no período 2002-2011. Todos estes datos indican o desequilibrio que xeraron as políticas de sobredimensionamento que como sinala Moya (2011) non responderon á demanda senón á compra inversora.

O sobredimensionamento do parque residencial do PXOU de 1993

Nesta década a diferenza no aumento da poboación entre o concello de Vigo e os restantentes concellos da súa área metropolitana vai ser menor que na década anterior. Se entre 1991 e 2001 rexistrábase un crecemento do 1,47% en Vigo, fronte a un 6,44% no resto dos concellos da área, para o período 2001-2011 o aumento en Vigo vai ser do 5,50% fronte ao 8,92% nos outros (González, 2015). Estos datos sinalan que o contínuo proceso de metropolitanización e ao mesmo un movemento de repunte do concello central, que segundo González se explica polo aumento da emigración estranxeira que procura maioritariamente unha localización no centro urbano, a revalorización do centro das cidades e as consecuencias do estoupido da burbulla inmobiliaria.

En todo caso estes datos da evolución da poboación van contrastar coa evolución do parque inmobiliario: un aumento do 5,5% da poboación mentres que a porcentaxe de edificacións construídas sobre o total vai aumentar en Vigo nun 19,2% entre o 2001



292

Gráfico de crecemento demográfico e construción de vivendas en España 1970-2002.

Fonte: Naredo(2004) p. 146, con datos do INE e Ministerio de Fomento.

e o 2011.

A planificación vai colaborar nesa dinámica de sobrecrecemento do parque inmobiliario que se describe nas liñas anteriores. No caso do Plan Xeral de 1993 a capacidade residencial planificada duplicaba o parque existente, mentres que o incremento real da poboación entre os censos de 1991 e 2011 foi dun 7%. Para entender este desfase e os mecanismos que permitiron estas desviacións, hai que ter en conta dúas cuestións:

1. Na memoria do Plan Xeral de 1993 a capacidade residencial prevista ascendía ás 91.350 unidades no núcleo central e 44.005 unidades nas parroquias que suman un total 135.355 unidades residenciais. Se se compara co censo de 1991 en que había rexistradas 100.806 unidades, as cifras recollidas na memoria do Plan Xeral de 1993, supuñan un aumento do 35% do parque residencial.

389

Pero isto non era de todo así, segundo se recolle na memoria da aprobación inicial do último PXOM 2021, a capacidade residencial que se indicaba nas memorias do Plan Xeral de 1993 non se correspondían coa capacidade total no instrumento. A equipa redactora do novo PXOM 2021 profundiza nesta cuestión e fai unha revisión crítica deste baile de cifras. Así, mediante unha estimación da capacidade residencial por medición directa da edificatoria nas distintas ordenanzas de solo urbano, e por sumatorio segundo as determinacións asignadas nos ámbitos remitidos á formación de instrumentos de desenvolvemento previstos no Plan Xeral, conclúe que a capacidade total do instrumento ascendía na realidade a unhas 102.400 vivendas, o que na práctica suporía ter duplicado o parque residencial existente en 1991. É dicir que se na memoria do Plan Xeral de 1993 a capacidade residencial prevista era dun 35% na práctica ascendía até o 100% do parque existente nese ano.

2. A diferenza entre a evolución da poboación e a evolución do número de vivendas

permitiu en parte matizar o desfase. Como xa foi explicado un número importante de vivendas van pasar a formar parte do parque de vivenda baleira ou segunda residencia, de forma que aínda que a poboación aumentou nun 7%, na realidade, segundo o cálculo da equipa redactora do novo PXOM, o número real de vivendas executadas entre o ano 1991 e 2008 foron 40.800, un 40% máis.

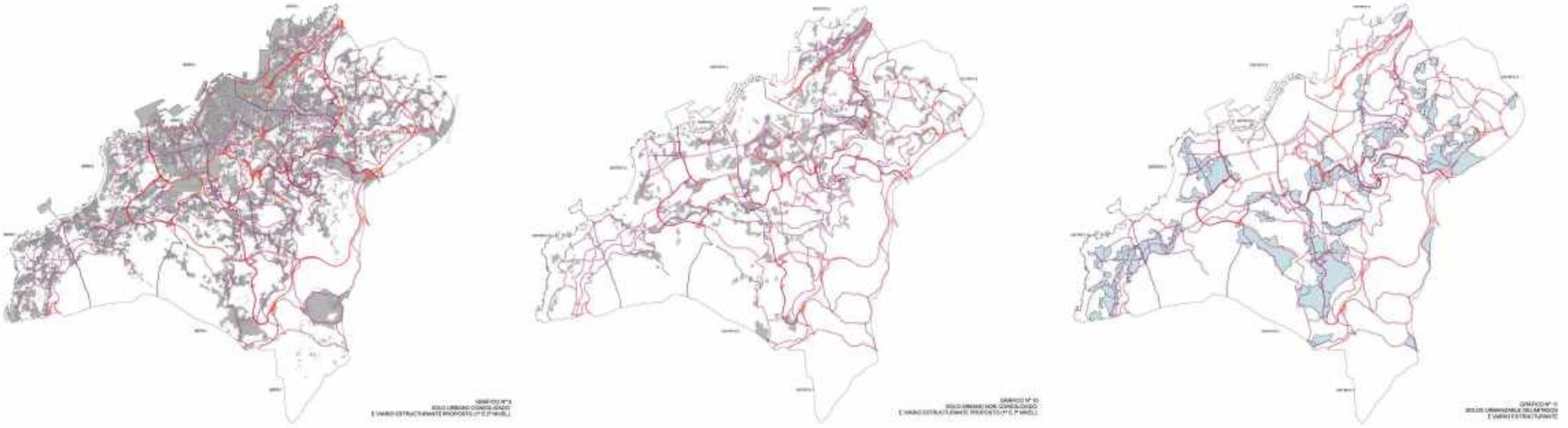
Tomando estas últimas cifras, conclúese que o PXOU 1993 deixou un remanente de capacidade residencial de máis de 60.000 vivendas. É dicir que un 60% da capacidade non foi executada. Todo isto vai dar lugar a unha falta de priorización das actuacións previstas xa que o proceso selectivo vai ficar en mans do capital privado e sometido ao criterio de maior rendibilidade, que reforza un modelo de urbanización fragmentaria e carente dun modelo global de actuación como veremos no capítulo de ocupación.

PXOM 2008

Trala entrada en vigor da Lei1/1997 de 24 de marzo do Solo de Galicia, primeira lei urbanística galega de carácter integral, establécese a diferenciación entre solo consolidado pola urbanización e o non consolidado para aqueles nos que se considera que a urbanización debe ser completada, nese caso resulta esixible a execución do planeamento. Posteriormente será aprobada a lei 9/2002 de 30 de decembro dee Ordenación urbanística e Protección do Medio Rural de Galicia.

Nese contexto vai xurdir o novo Plan Xeral de 2008. Nel clasíficase o tipo de solo, seguindo a lexislación vixente, en urbano consolidado, urbano non consolidado, urbanizable e núcleo rural.

293
Clasificación dos solos no PXOM de 2008.
Fonte: PXOM de 2008.



Obxectivos e modelo urbano

Aínda que se concibe como unha revisión do anterior Plan, na propia memoria xustificativa exprésase a vontade de que este sexa de nova factura aínda que respectando algúns dos procesos en marcha.

O planificador define entre os obxectivos do plan:

-Garantir o dereito a un medio ambiente acaída e a súa conservación.

- A conservación do patrimonio histórico, cultural e artístico.

-Garantir o edreito a disfrutar dunha vivenda digna.

- Utilización racional dos recursos do solo baixo o principio da procura do máximo aforro do solo.

-Conexión e integración social, a solidariedade intermunicipal e interparroquial.

-Medidas para que Vigo poida competir na estrutura de cidades de Galiza, da Eurorrexión Galiza-Norte de Portugal e do Arco Atlántico.

Este marco de competencia global entre cidades é un dos marcos fundamentales do novo Plan Xeral, intrínsecamente vinculado a calquera desenvolvemento sostible. Enn base a esta premisa, o plan debía ofrecer o solo acaído para cumplir ese rol: solos industriais, solos dotacionais, solos terciairios e, sobre todo, "solos residenciais abondo como para que o prezo das vivendas non sexa unha espada de Damocles para todos os que necesitan un fogar" (PXOM 2008) Expresado aquí un principio de relación entre a dispoñibilidade de solo e o prezo das vivendas.

Elementos de concreción

Das propostas concretas que desenvolven estes obxectivos xerais, destacamos aquí os seguintes:

- A inclusión dunha visión máis atenta ás cuestións medioambientais van xordir propostas como a conformación dun grande eixo verde no curso do río Lagares, a preservación do espazo litoral non portuario, entre o que se destaca a recuperación de Samil e da Xunqueira do Vao e, en xeral, na conversión de toda a fronte litoral non afectada pola urbanización nun sistema xeral verde.

- A rehabilitación e mellora da habitabilidade dos centros urbanos nas que se inclúen operaciónds de reforma interior de pezas como o Casco Vello, Ensanche e de "baleiros mal ocupados".

- A atención á escala supramunicipal e ás transformacións produtivas, con medidas orientadas a conseguir unha centralidade funcional do concello no seu hinterland.

Apóstase por políticas de tematización, é dicir da localización especializada das actividades: turística, comercial, ciencia e tecnoloxía, lecer,... Estas diferénciase da clásica zonificación dunha localización dependente das grans infraestruturas metropolitanas e que por tanto tenden a ser patróns excéntricos.

- En canto ao tratamento do espazo da periferia, o novo plan xeral formula unha comprensión dese territorio como unha cidade mallada e da que trata de recuperar os valores da centralidade parroquial cun modelo de hábitat xa urbano, e con conexións horizontais que sobarden o modelo radiocéntrico que comunica as parroquias co centro. Se o plan de 1993 supuxera un avance, agora pretendíase chegar a unha idea máis omnicomprensiva deste espazo, non só analizando as partes de forma individualizada senón entendendo que son partes dun complexo mecanismo que posúe a súa propia organicidade, "enxofrando vida a un organismo superior" (PXOM, 2008).

- Para a articulación interparroquial proponse unha nova vía intermedia entre a recén estreada VG-20 e o primeiro anel, a modo de vía intermedia para articular os fluxos nordeste-suroeste.

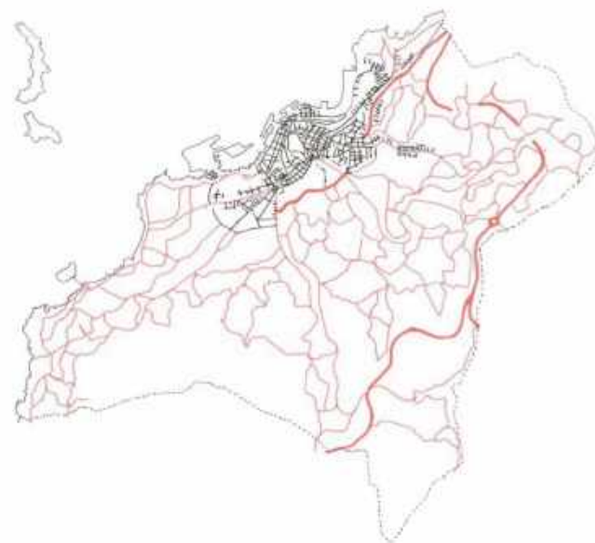
294

Esquemas interpretativos do PXOM de 2008.
Fonte: PXOM de 2008.

GRÁFICO 3.A-5: UNHA CIDADE TRAMADA

GRÁFICO 3 A-6: UNHA MALLA QUE SE EXPANDE DENDE AS PARROQUIAS





Os tipos de trama

Distingue 3 espazos atendendo ao tipo de trama e a súa posición respecto da centralidade urbana:

- A cidade tramada definida por un primeiro anel viario, que na zona de estudo quedaría delimitada polo primeiro cinto, Portanet e Arquitecto Palacios.

-A cidade en proceso de tramado, cuxos límites están menos claros ao refererirse a partes "onde se combinen tipoloxías de vivenda colectiva a unifamiliar con tamaño da malla uniforme e na que aparecen estruturas oned xa se eestán tramando os solos, xunto a outras partes nas que a malla urbana seméllase á que se foi formando nas áreas rurais cando expansión non planificada da cidade."(Cita PXOM)

-Por último, a cidade espallada, que está mallada polas vías de distintos niveis que se solapan cos tecidos tradicionais. Aquí si se perfila un límite máis claro definido polas grandes infraestruturas viarias, que serían: o segundo anel que se pretendía construír, coñecido como A Ronda, e o anel perimetral do segundo cinto formado pola AG-57, A-55 e AP-9.

Programación

O Plan programa un período de 12 anos subdividible en tres cuadrienios cun potencial de creación de 116. 061 vivendas e de 91.588 empregos. Na seguinte década analízase con máis detalle estas previsións e o grao de desenvolvemento do Plan.

Nova superficie ocupada

43,17 Ha

+8,86%

Por usos

- **32,61 Ha** Residencial
  +11,26%
- **3,21 Ha** Industrial
  +3,07%
- **3,63 Ha** Servizos Públicos
  +5,20%

295
Urbanización Galindra
Fonte: Apple Maps.

Ocupación

Apréciase un lixeiro descenso na nova ocupación que reflicte o impacto da crise da partir de 2007 no sector da construción. Con todo o saldo final deste período vai ser de 43 Ha de nova superficie construída.

Respecto do desenvolvemento real que van ter os numerosos plans de desenvolvemento previstos no Plan Xeral de 1993 até a entrada en funcionamento do novo Plan Xeral de 2008, xa se analizou unha primeira fase (1993-1999) no capítulo anterior. Se a comparamos cos aprobados nesta nova fase (2000-2008), pódese comprobar que os novos plans de desenvolvemento aprobados nesta última década, comprenden áreas de moito menor tamaño. Na década anterior vanse aprobar ámbitos extensos como o PAU de Navia ou o PERI Florida B, que aínda están en fase de desenvolvemento nos inicios dos 2000, porén os ámbitos aprobados nesta segunda fase son plans orientados á rehabilitación (Plan Especial de Reforma Interior de Bouzas) ou ámbitos de pequeno calado: os plans de Chantada, Galindra, Carrasqueira, Rocío, Tomada e Finca Solita. Así mesmo, estos novos instrumentos van ser aprobados no primeiros anos do cambio de década(2000-2004), por tanto cabe deducir que nesta altura aínda se estaban executando un volume importante de actuacións aprobadas nos anos previos e foi producíndose unha paulatina ralentización do ritmo de aprobación de plans previos á crise.

296
Urbanización Casas
Fonte: Apple Maps.

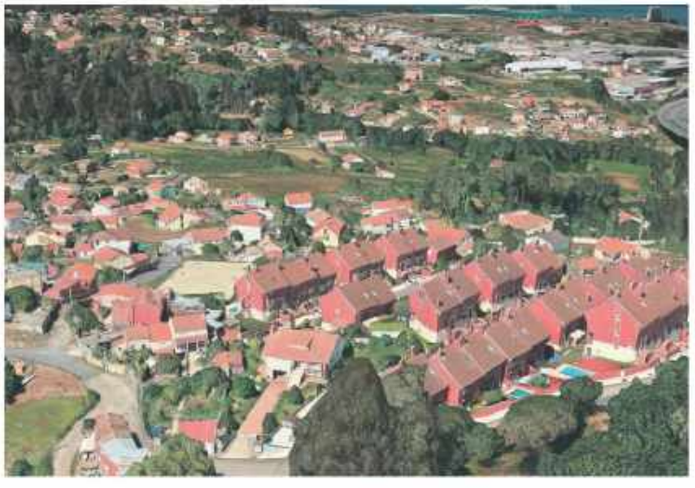
Respecto dos patróns de ocupación percíbense algunhas variacións respecto a períodos anteriores. Se nas décadas do desarrollismo existía unha dicotomía clara entre as ocupación en altura e a de baixa densidade de promoción individual, a entrada dun tercer patrón consistente en pequenos fragmentos unitarios de densidades baixas ou medias, vai cobrar un maior peso en relación ás outras. Además de gañar peso, tamén muda o patrón de localización. Na década anterior estas se presentaban fundamentalmente nas zonas litorais de Alcabre-Bouzas e Canido, e nesta van tamén a comezar a xurdir en enclaves interiores que presentan un valor paisxístico: a marxe do río Lagares ou nas ladeiras dos montes nunha cota máis elevada que a tendencia de ocupación tradicional. Por outra parte a densidade dalgúns destes fragmentos vai ser maior con vivendas multifamiliares de 2-3 alturas.

297
Urbanización na Salgueira
Fonte: Apple Maps.

Poderíamos definir un cuarto patrón de non ocupación que se corresponde coas áreas máis próximas ás tramas de vivenda en altura, como consecuencia de estar afectadas por PERIs. De forma que contraste a contínua densificación das tramas de vivenda familiar nas zonas máis periféricas, mentres que estas áreas se manteñen igual.

A combinación entre estos patróns caracteriza cada unha das áreas: nas parroquias litorais de Navia, Coruxo e Oia existe unha mistura de vivenda unifamiliar de promoción individual e urbanizacións de baixa densidade, en Alcabre-Bouzas existe un prodominio das urbanizacións de promoción unitaria, en Coia e Bouzas tramas de alta densidade e non ocupación e en Matamá, Comesaña e Castrelos predomina a vivenda unifamiliar de promoción individual con algunhas novas actuacións de urbanizacións unitarias.









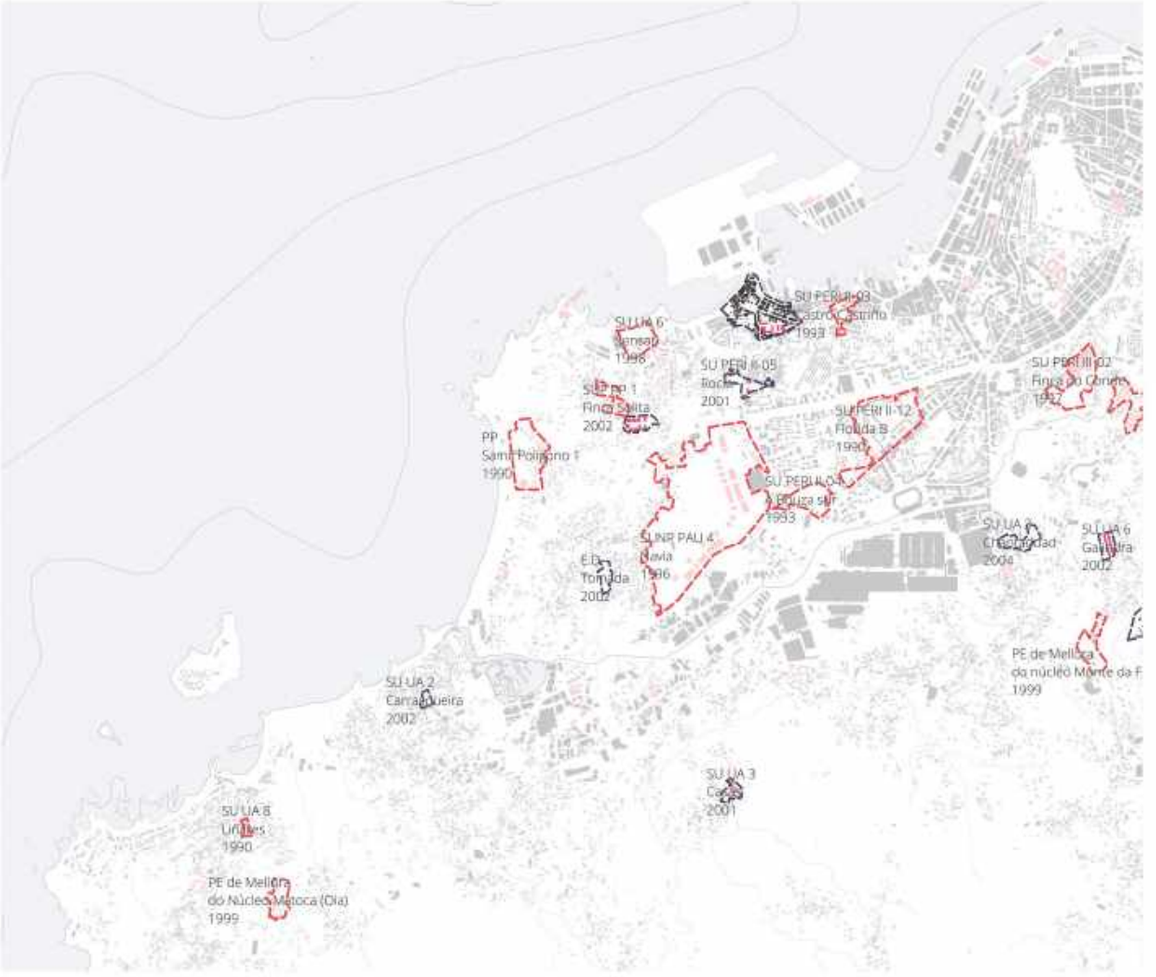
298 (1º fila)
Urbanización Sensat
Fonte: Apple Maps.



299 (2º fila)
Urbanización Finca Solita
Fonte: Apple Maps.



300 (3º fila)
Desenvolvemento do SU PERI II-05 Rocío
Fonte: Apple Maps.

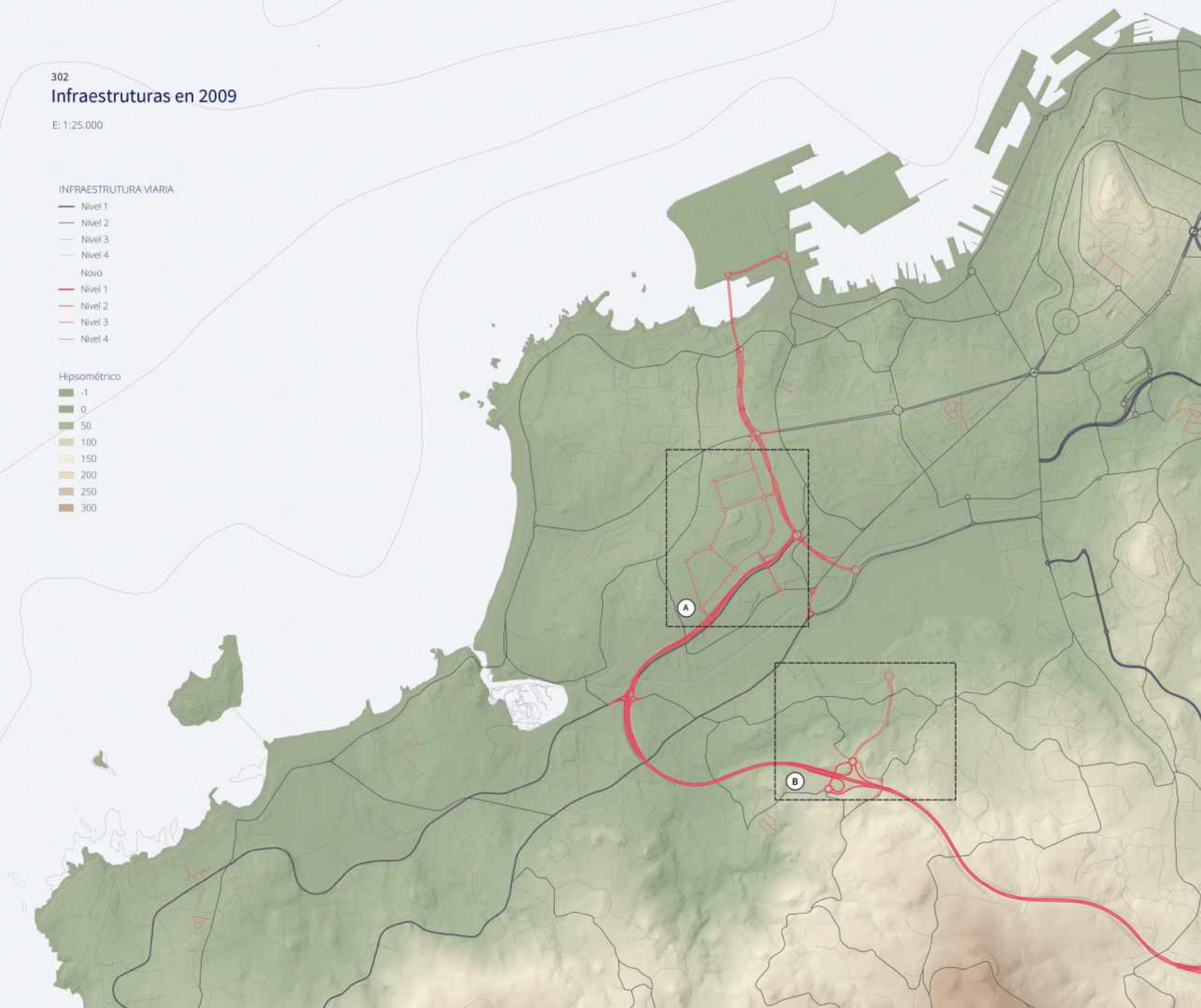


301 (abaixo
Plano dos instrumentos desenvolvidos na década dos 2000.
Fonte: Elaboración propia.

302

Infraestruturas en 2009

E: 1:25.000









303 (esq)
Ortofoto do PAU de Navia.
Fonte: Apple Maps.





304 (1º fila esq)
Tramo da VG-20 que divide Navia e a zona industrial.
Fonte: Apple Maps.



305 (1º fila der)
VG-20 soterradda ao seu paso por Alcabre.
Fonte: Apple Maps.

306 (2º fila esq)
Tramo da VG-20 entre o PAU de NAvia e a fábrica de automóbiles
Fonte: Apple Maps.

307 (2º fila der)
Tramo da VG-20 en viaducto para dar acceso ao recheo portuario de Bouzas.
Fonte: Apple Maps.



308 (esq)
Ortofoto do ramal de acceso á fábrica de automóbiles.
Fonte: Apple Maps.





309 (1º fila esq)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles.
Fonte: Apple Maps.

311 (2º fila esq)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles.
Fonte: Apple Maps.

310 (1º fila der)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles.
Fonte: Apple Maps.

Infraestrutuas

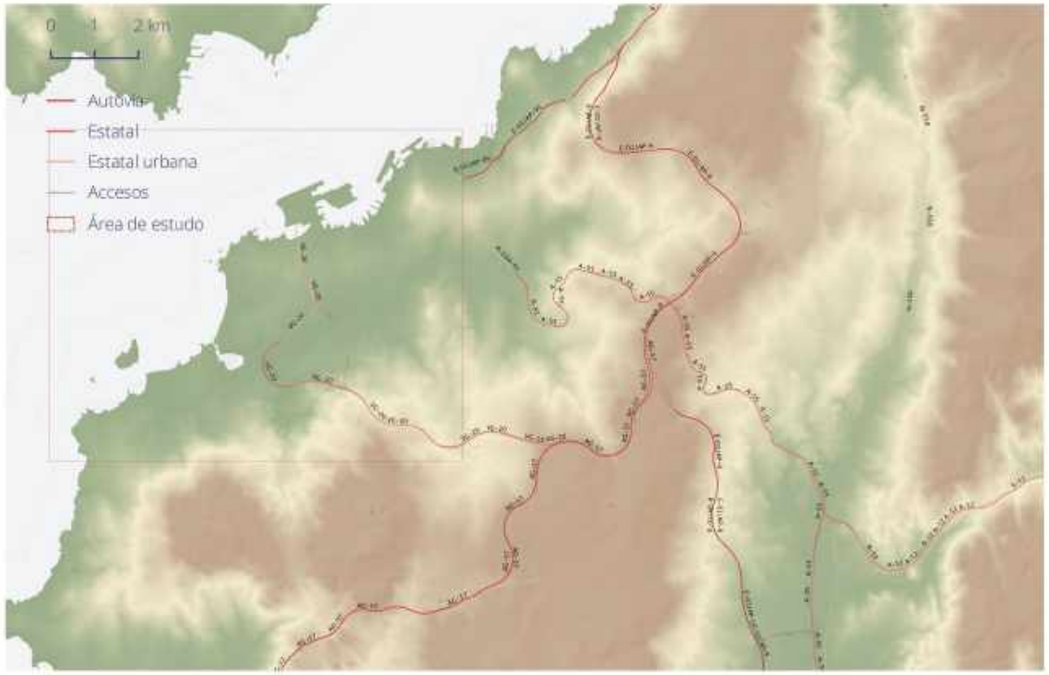
As principais vías que bordean a cidade, AP-9 e AG-57, permitían até o momento facer o tránsito norte-sur pola periferia, seguindo as cotas máis elevadas da cadea montañosa que circunda a cidade. Entre os anos 2001 e 2004 constrúese o novo vial da VG-20 que consiste nun ramal desa grande circunvalación que penetra polo oeste da cidade, e que ao mesmo tempo, vai configurar un segundo cinto da cidade. Así a zona oeste da cidade vai pasar a ter un nivel maior de accesibilidade ás infraestruturas de escala supramunicipal e rexional. Aínda que non vai afectar a toda a zona por igual, xa que zonas litorais máis a oeste teñen un menor nivel de integración na rede. Da mesma forma, os impactos negativos que soportan as distintas zonas como consecuencia destas grandes infraestrututras tampouco é o mesmo.

Para esta nova infraestrutura é posible distinguir dous tramos: a circunvalación exterior e a parte urbana que distribúe os fluxos, que se subdividen á súa vez en distintos tramos polas súas características morfolóxicas e funcionais. O primeiro atravesa a periferia cunha pendente importante para salvar os case 300m de desnivel entre os montes e o Val do Lagares. O segundo tramo en que discorre en paralelo ao río, a infraestrutura vai seguir o trazado da estrada a Ramallosa (antigo trazado do tranvía). A autovía posiciónase en paralelo a esta estrada pero cunha diferencia de cota de máis 5 metros, que se resolve coa construcción dun muro, que vai provocar unha marcada ruptura entre ambas marxes das infraestruturas. Ambas infraestrutuas encóntranse nunha nova rotonda, que actúa como mediador na distribución dos fluxos de ambas estradas co conxunto urbano en tres direccións principais: mediante as vías preexistentes hacia o Polígono de Coia, e mediante unha nova vía(parte tamén da VG-20) en dirección ao porto e en dirección á fábrica de Citröen. Esta nova vía porto-Citröen está especialmente concebida para permitir o tránsito de camións que transportan os vehículos da fábrica á terminal portuaria, onde se almacenan no recheo portuario e se cargan nos barcos contenedores. Esta primacía da función de fluxos industriais é a que determina que se deseñe unha paso elevado polo nó que permita un trazado contínuo.

312

Vías de alta capacidade na área de influencia de Vigo.

Fonte: Elaboración propia.



400

Este eixo porto-Citröen vai ter a consideración de vía urbana pero con tratamento dunha vía rápida que permite velocidades maiores. De forma que a relación co seu entorno é mínima e só a través dos enlaces e nós previstos para iso. Destaca tamén que esta infraestrutura discorre de forma paralela á estrada Bouzas-Lagares, que como xa se comentou, constituía un límite entre o agregado urbano Coia-Bouzas e as parroquias de Navia e Alcabre. Así o espazo entre ambas vías vai quedar moi condicionado e caracterizado como unha franxa entre infraestruturas.

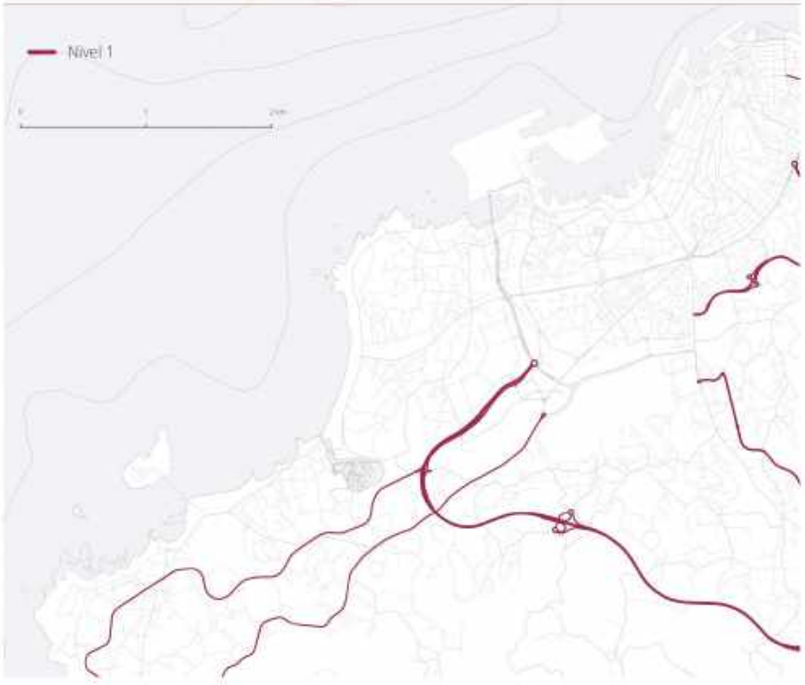
Segundo o tratamento formal deste tramo porto-Citröen é posible distinguir tres tramos: o que discurre en paralelo ao PAU de Navia, un segundo máis a norte que pasa por unha trama de vivendas unifamiliares de baixa densidade e caracterizado por un deseño en falso túnel e un terceiro en viaducto que atravesa a enseada de Bouzas até o recheo portuario. Estas distintas solucións van conlevar un impacto diferenciado sobre o seu entorno.

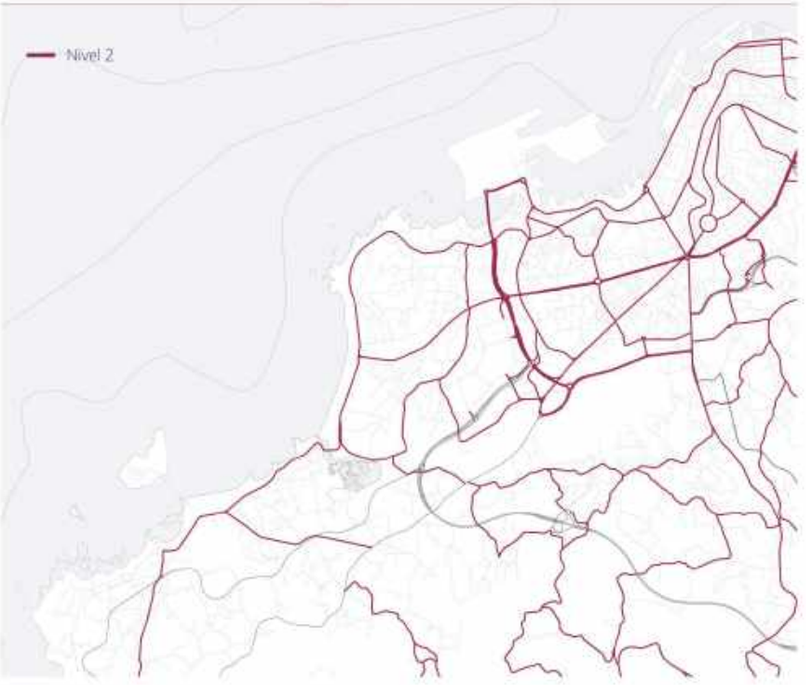
Outra nova ruta relacionada coa fábrica de Citröen é o ramal específico que se constrúe dende a circunvalación até a fábrica atravesando Matamá. Desta forma dáselle saída máis directa aos camións que enlazan coas grandes autorutas. Este ramal tamén ten un tratamento de vía de alta capacidade nos seus bordes e vai atravesar a parroquia sen nengunha conexión máis que o seu punto final no acceso á fábrica o que a convirte de facto nunha vía de uso exclusivo de acceso á fábrica. Dado que este ramal cruza de forma transversal a estrada principal que articula Matamá, procúrase a independencia das dúas infraestruturas mediante a elevación da estrada e a construción dun falso túnel para o ramal.

O novo viario do PAU de Navia vai estar conformado por unha vía perimetral con dúas conexións intermedias. Estas constitúen unha trama viaria autónoma do seu entorno, xa que só se comunica co restante viario a partir de catro conexións puntuais. Como se pode observar estas conexións están completamente volcadas a leste e sur sobre a nova vía VG-20, porén non existe ningunha vía que enlace coa trama viaria da parroquia. Esta desconexión vai marcar unha desarticulción dentro da parroquia entre as dúas partes que se vai rebautizar popularmente como "Navia vella" e a "Navia nova". As únicas conexións entre un e outro van realizarse de forma informal a través dos campos que fican entre un e outro.

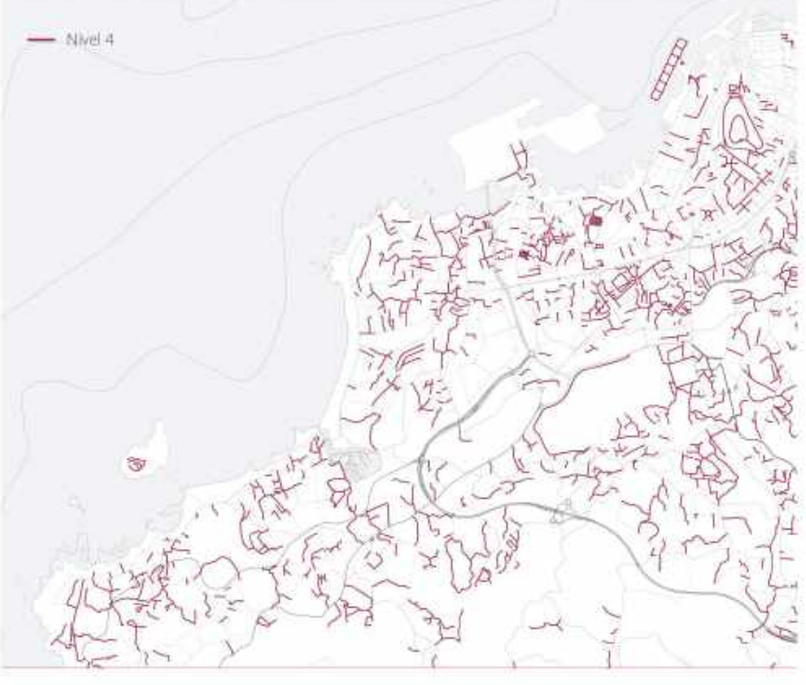
313

Infraestrutura segundo a xerarquía. 2009





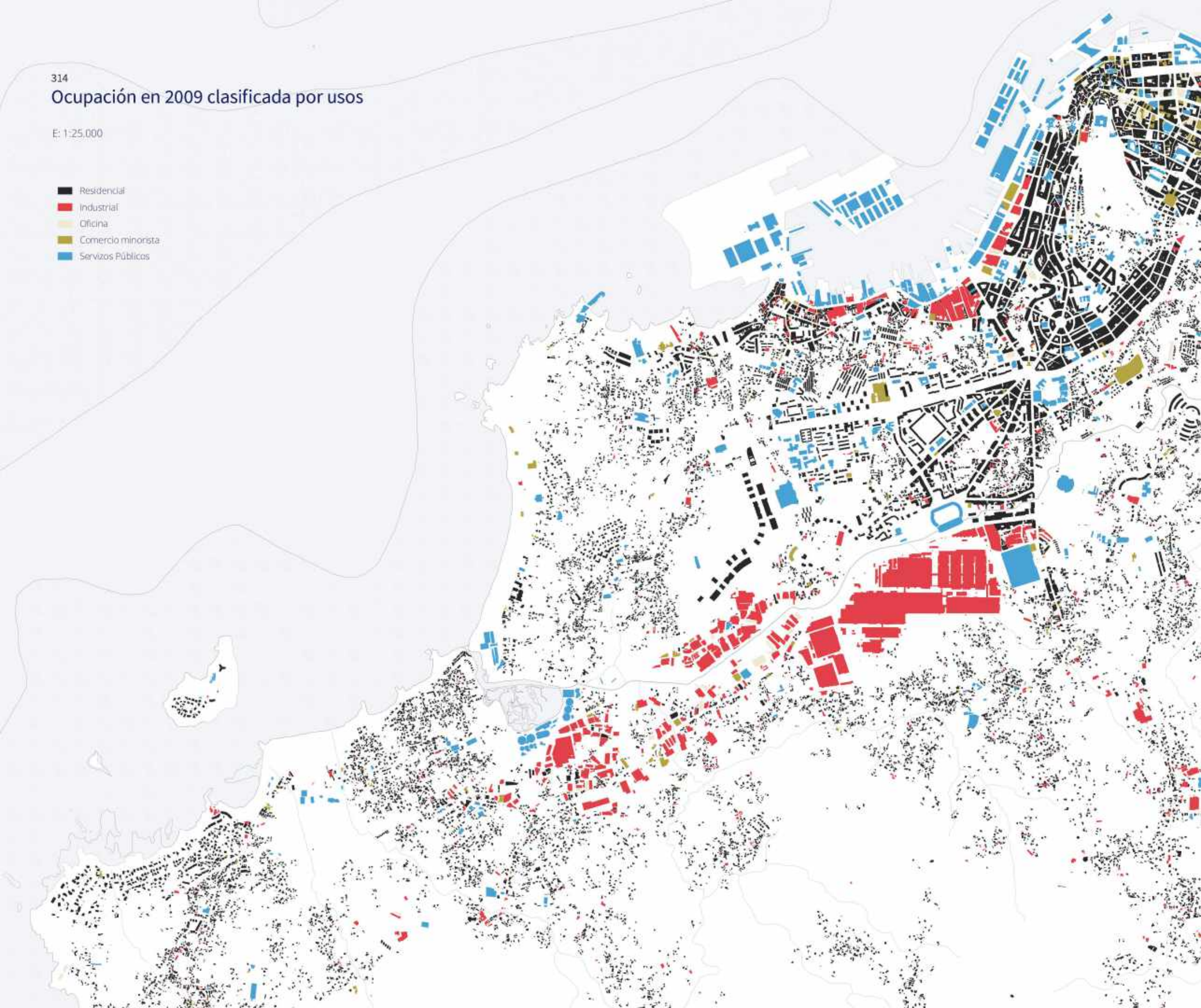




401

Ocupación en 2009 clasificada por usos

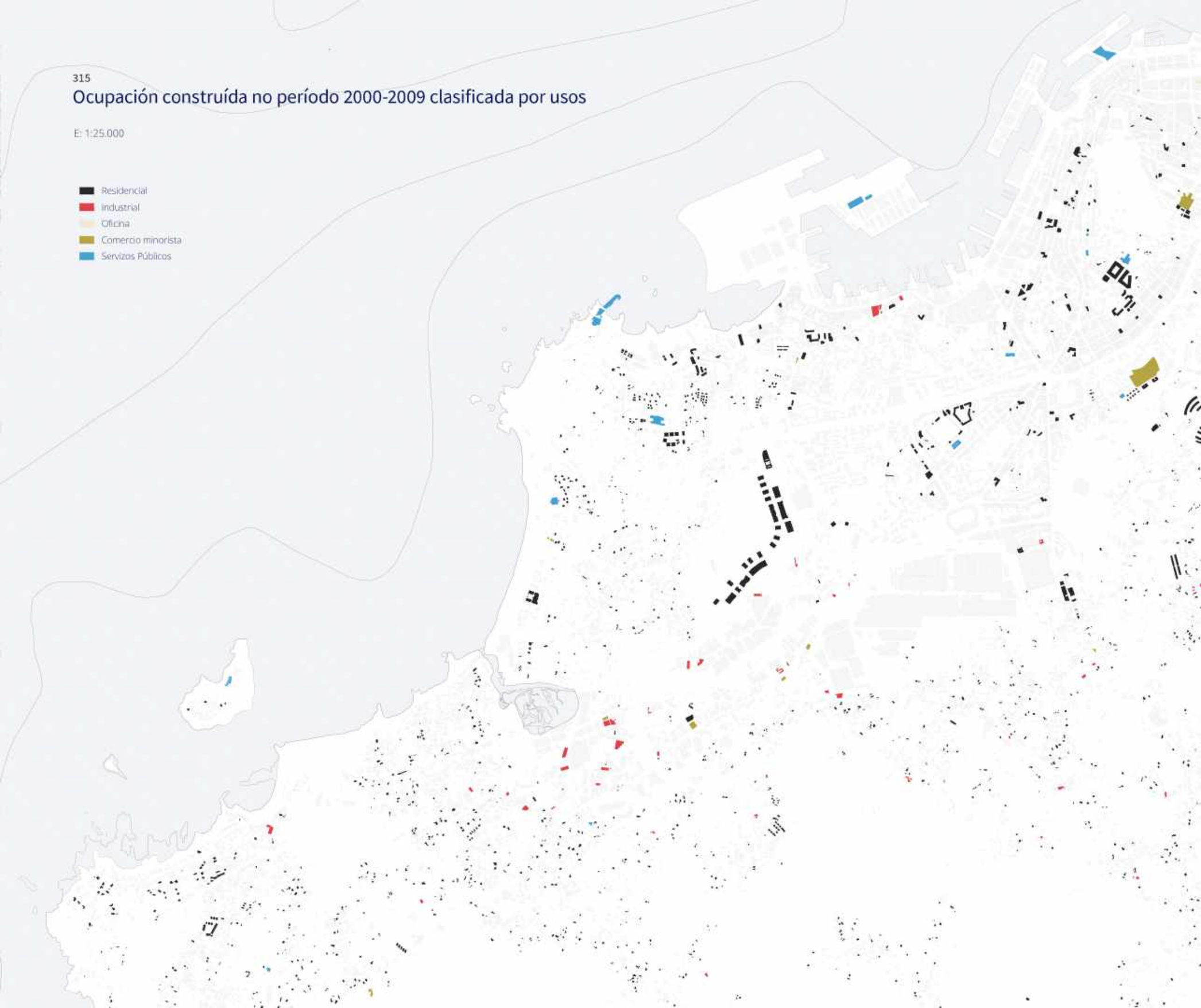
E: 1:25.000



315

Ocupación construída no período 2000-2009 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

En cuanto ao patrón de relación de usos destaca unha maior predominio dos usos residenciais respecto dos industriais e de servizos públicos que etapas anteriores.

Industrial

Nas novas ocupacións do polo industrial de Comesaña distínguese unha maior presenza, respecto de décadas atrás, de industrias de bens de equipos e de industriais lixeiras e incluso da instalación empresas de servizos nestas naves. Tamén apréciase unha maior tendencia a aglomeración en distintos sectores segundo o tipo de industria. Por exemplo, pódese identificar un sector ligado á industria da construcción, outro ligado á venda e reparación de veículos e venda de mobles, ou outro ligado a industrias de procesamento de materias como aceiro ou caucho, aínda que en conxunto sigue existindo unha gran mistura de tipos de industrias.

Residencial

Os patróns de ocupación residencial poden resumirse en:
- grandes pezas urbanas que transforman áreas de vivenda unifamiliar en paquetes de vivenda en altura. Estas presentan diferentes graos de relación coa trama preexistente. Por exemplo, a actuación do PERI da Florida, ao ubicarse nunha zona intersticial entre tramas máis compactas, presenta unha maior relación coas mesmas. Mentres que no caso do PAU de Navia a peza xorde cunha maior autonomía. Esta última destaca tamén polo cambio no tamaño das pezas moito maiores que calquera das operacións previas. Este cambio de escala provoca unha ruptura formal coa zonas adxacentes, xa que ao situarse nunha zona de borde entre a cidade compacta e a cidade de baixa densidade contrasta especialmente con esta última.

-paquetes residenciais de promoción unitaria e de diferentes tamaños que resultan facilmente identificables pola seriación dos elementos. As súas pautas de localización modifícanse, abarcando agora tamén ás parroquias interiores, aínda que de forma puntual.

-vivenda unifamiliar de promoción individual.

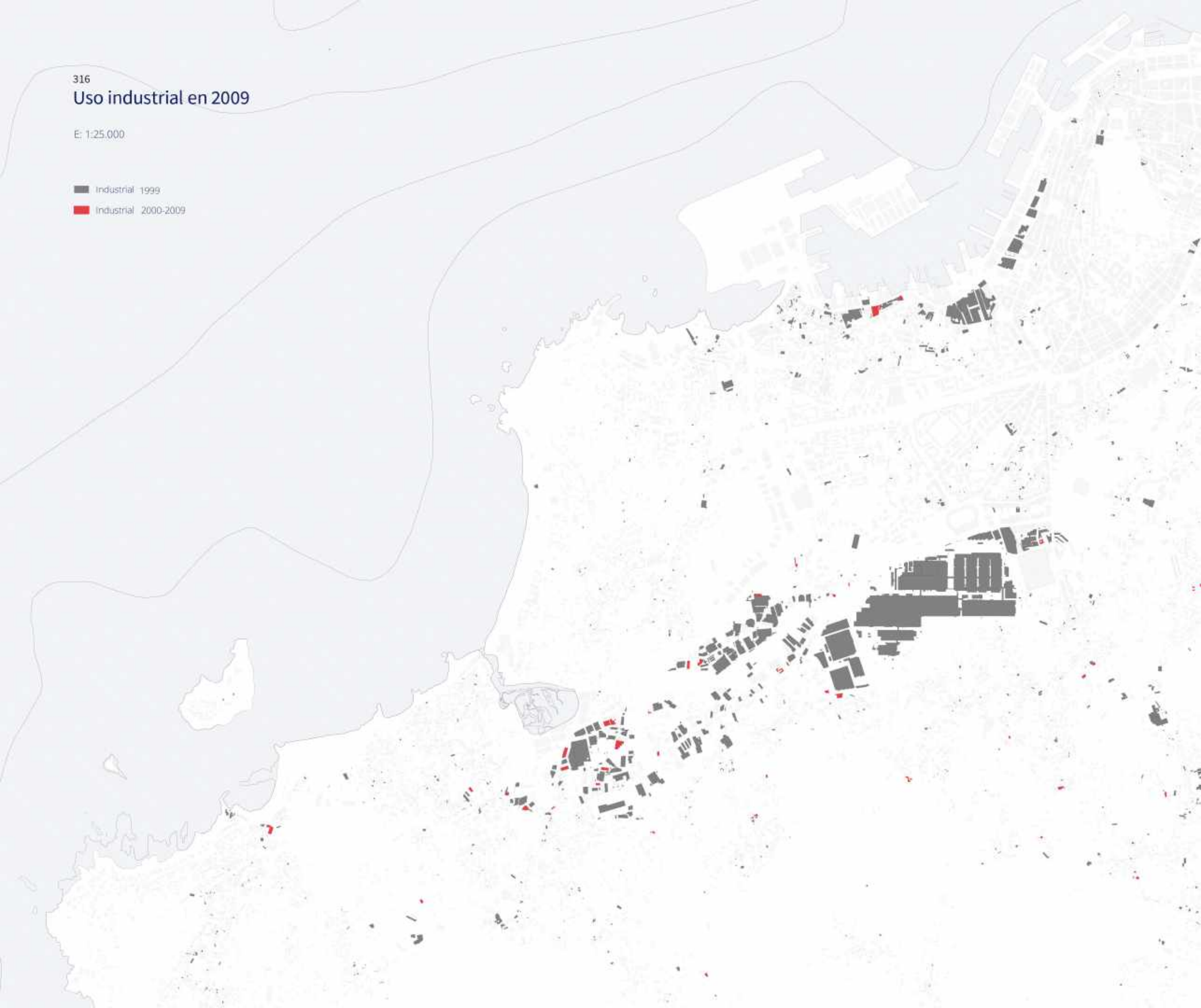
Servizos Públicos

Destaca a aparición de dous museos na zona litoral, un deles sobre antigos usos industriais, e o centro de investigación na illa de Toralla, que revelan a esixencia de innovación e a progresiva terciarización da economía. En cuanto aos servizos asociados ao estado de benestar prodúcese prácticamente unha paralización de novos equipamentos públicos, pois o centro á dependencia de Alcabre é de carácter privado e o único equipamennto educativo é o novo conservatorio de música no PERI FLorida.

316

Uso industrial en 2009

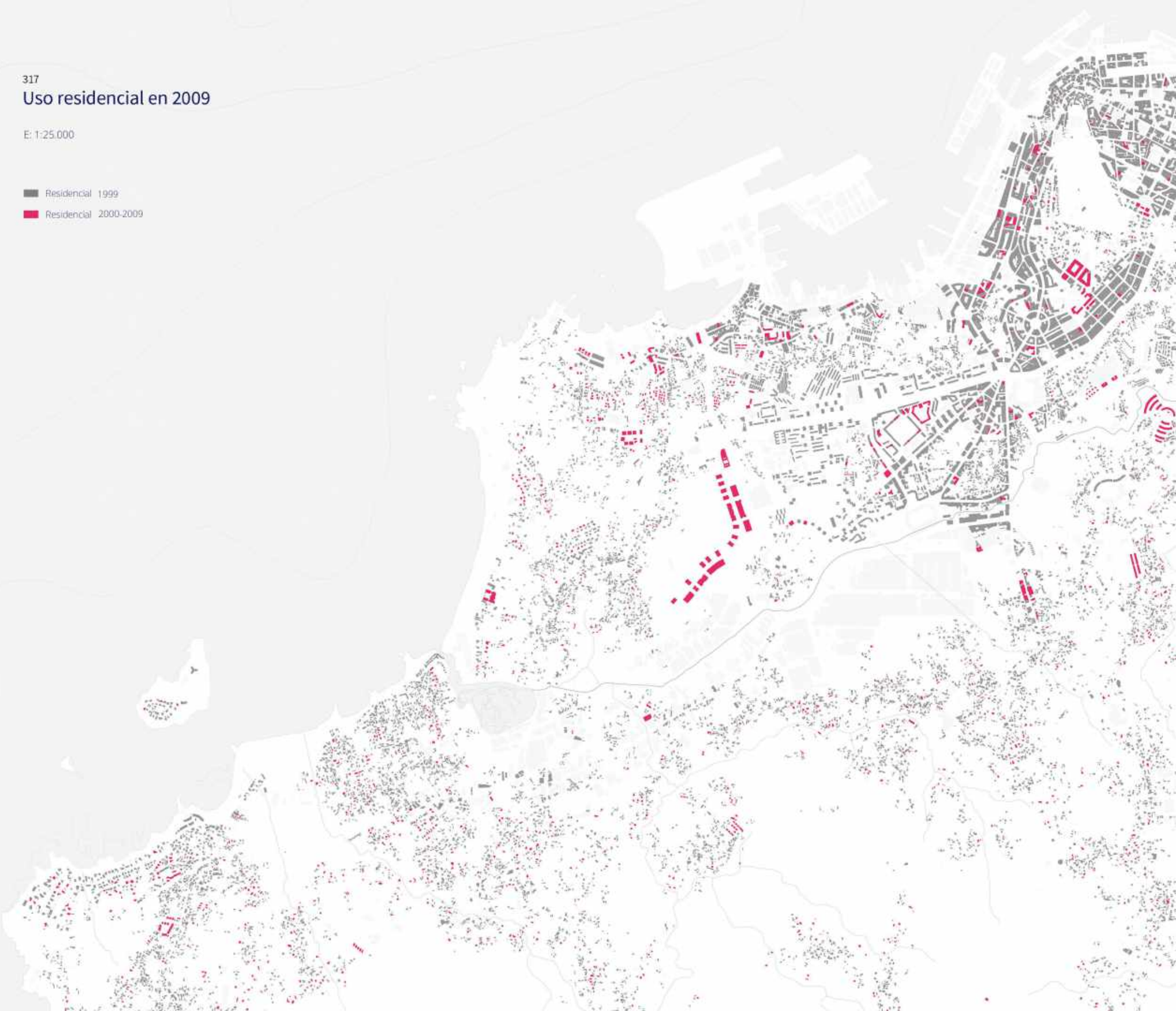
E: 1:25.000



317

Uso residencial en 2009

E: 1:25.000

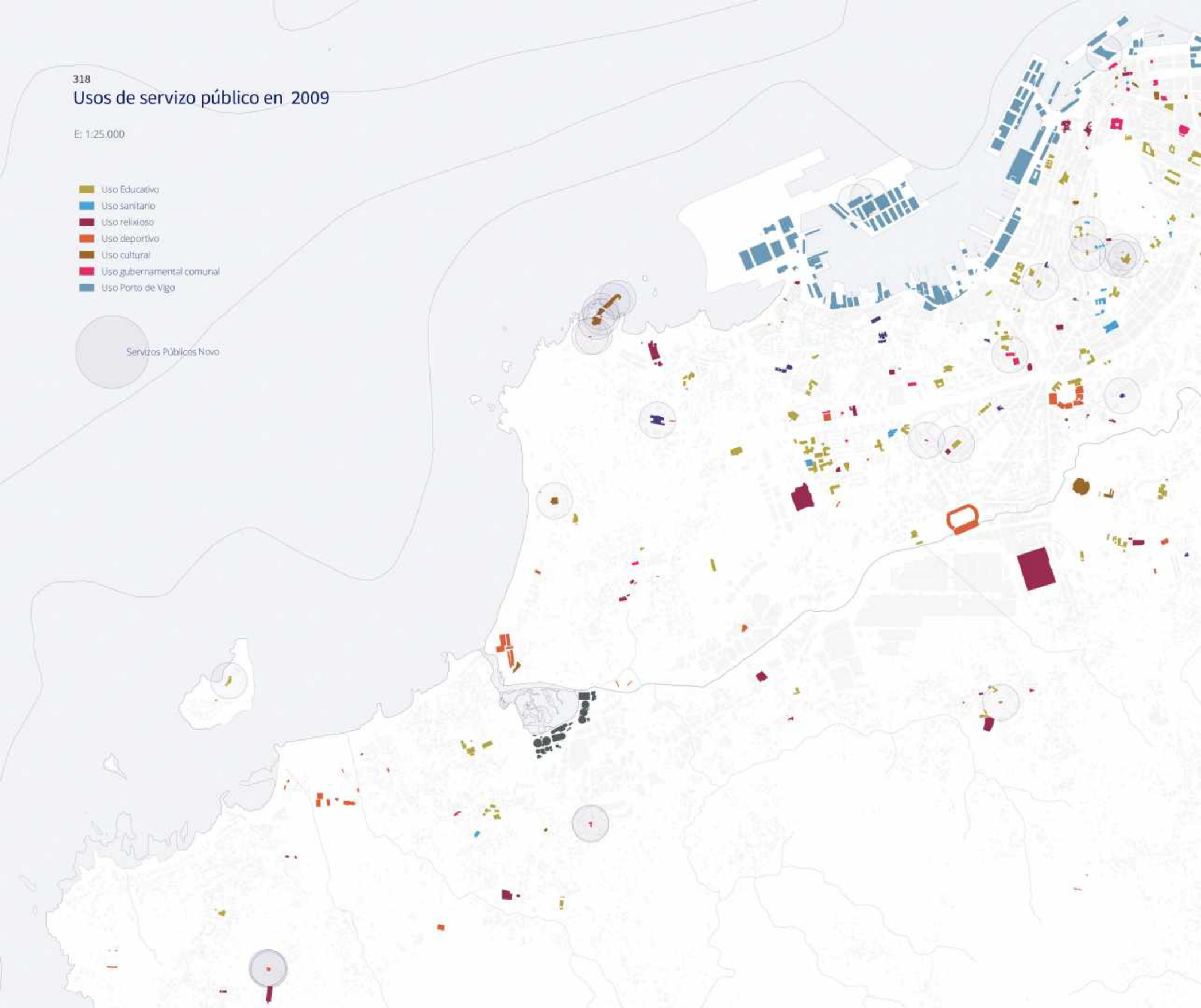


Usos de servizo público en 2009

E: 1:25.000

- Uso Educativo
- Uso sanitario
- Uso relixioso
- Uso deportivo
- Uso cultural
- Uso gubernamental comunal
- Uso Porto de Vigo

Servizos Públicos Novo



Ocupación e infraestruturas

Como xa se comentou o novo cinto vai ter un impacto nunha maior integración da zona oeste da cidade na rede supramunicipal e na articulación da escala metropolitana. Mais ao mesmo tempo vai ter algúns impactos negativos nas zonas polas que discurre que non son resoltos mediante algún tipo de estratexia micro ou macro-urbanísticas, senón que se producedirectamente unha superposición da "capa" da nova infraestrutura sobre as tramas existentes.

Este impacto negativo na ocupación próxima, vai ser distinta segundo o grao de ocupación e as casuísticas específicas da zona. Na zona que atravesa Matamá e Comesaña, vaise aproveitar as zonas de monte comunal sen ocupar para pasar a infraestrutura co menor impacto en cuanto á afectación ás zonas contruídos, máis cun impacto en cuanto aos usos asociados ao monte e os seus valores.

No tramo en que atravesa o polo industrial de Comesaña, o impacto da nova infraestrutura acumúlase sobre o impacto das dúas estradas a Baiona e Ramallosa e o conglomerado industrial . Se estes últimos xa viñan contribuíndo a unha ruptura entre o espazo litoral e a ocupación interior de Matamá, coa nova infraestrutura ese límite refórzase. Nesta zona evidénciase de forma máis clara o conflicto entre distintos estratos do proceso de conformación do artefacto urbano: por exemplo pódese observar nun mesmo espazo a aldea tradicional de Pereiras e a construción de vivendas unifamiliares ao longo das estradas, sobre esta base produciuse a polarización nodal industrial que se entremistura coa ocupación residencial e por último o corte que provoca a nova infraestrutura dentro do propio conglomerado industrial-residencial.

En cuanto ao tramo que afecta ao PAU de Navia, o volume de tráfico do novo vial vai provocar graves problemas de contaminación acústica, debido á proximidade das edificacións respecto do novo vial, ao que hai sumarlle o impacto das outras dúas estradas. Isto vai facer con que a zona rexistre os índices de contaminación acústica máis elevados de todo o Concello(Concello de Vigo, 2017). Esto vai ter un impacto na devaluación da condicións de habitabilidade da ocupación residencial, especialmente da primeira fila de edificios que bordea o PAU (fig.321).

Por último o tramo que atravesa a enseada de Bouzas até o recheo portuario, ten un importante impacto paisaxísitco, que entra en colisión coas estratexias de rehabilitación e posta en valor do seu centro histórico.

No caso do ramal de Matamá procurouse como solución de continuidade a construcción de falsos túneles con espazos públicos na cuberta, máis a baixa calidade urbana destes espazos non contribuíu a compensar os impactos negativos da infraestrutura.

319
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso polos montes de Matamá.
Fonte: Apple Maps



320
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso polo polígono de Comesaña.
Fonte: Apple Maps



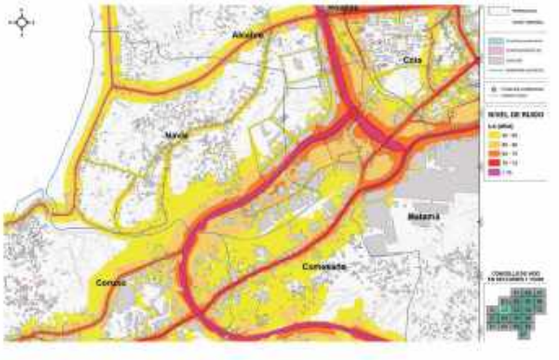
321
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso pola aldea de Pereiras.
Fonte: Apple Maps



322
Imaxe aérea do ramal da VG-20que dá acceso a Citroën.
Fonte: Apple Maps

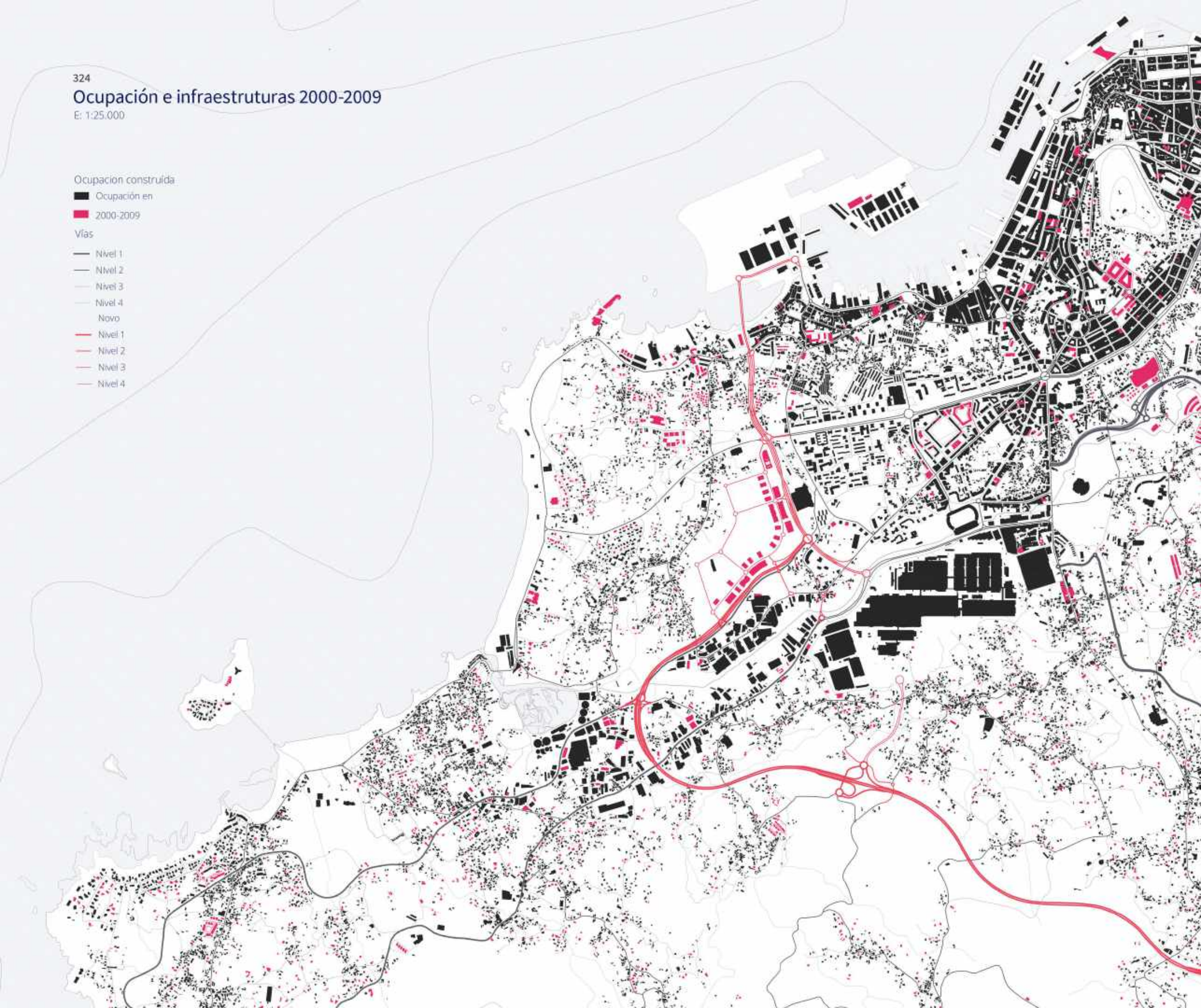


323
Niveis de ruído no período 07h-19h debido ao tráfico vairio.
Fonte: Mapa estratéxico de ruído da aglomeración de Vigo. Ano 2017 (Fase 3ª). Concello de Vigo.



Ocupación e infraestruturas 2000-2009

E: 1:25.000



Infraestruturas e usos

A localización de actividades vai tender cada vez máis a un patrón vinculado ás grandes infraestruturas e os seus nós de comunicación. Así pódese observar que nas últimas década van proliferar a creación de grandes paquetes de actividades industriais, comerciais e de lecer nestes enclaves. Con todo a aparición deste novo patrón non vai supor unha desaparición completa de patróns previos, como poden ser a localización industrial polarizada no Lagares, que aínda que cun ritmo de implantación de novas naves moito menor que nas décadas anteriores vai seguir manténdose.

Como se pode observar na figura x, no concello de Vigo dedsenvolvéronse a partir da década dos 1950-1960 dúas áreas de implantación industrial asociadas ao río Lagares, e a partir dos anos 1980-1990 aparece a nova tendencia metropolitana coa aparición dos parque tecnolóxicos como o de Valadares, a universidade ou paquetes especializados en comercio e servizos coma o polígono do Meixoeiro.

A pesar de que estos procesos fican fóra do foco da área de estudo deste traballo, si resulta ded interese comprender en que medida estas novas dinámicas impactaron nas zonas máis próximas á cidade, que si son obxecto deste estudo.

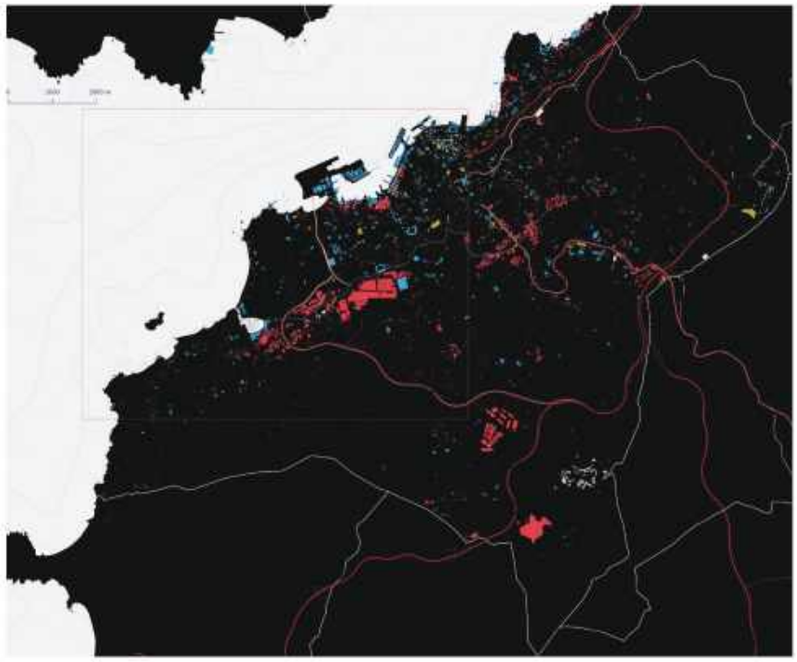
Nese sentido pódese apreciar que:

1. A dinámica de localización procurando a maior accesibilidade na rede supramunicipal, tamén ten o seu impacto nas zonas centrais. O novo centro comercial da Gran Vía, sitúase nunha das saídas do primeiro cinto de Vigo. Como se observa, xa non se procura unha localización de centralidade respecto á trama urbana, senón unha maior accesibilidade en veículo privado. Mentres o centro comercial das Travesas se situaba nun importante nó da trama urbana e se integraba na mesma, o novo centro comercial da Gran Vía é un grande elemento que contrasta coa envolvente de ocupación de vivenda unifamiliar na que se insire.

2. A localización industrial nos grandes paquetes supramunicipais vai impactar nun menor ritmo de ocupación industrial nas zonas próximas do Lagares, ou incluso a transformación da actividades dalgunhas naves, por industriais menos contaminantes ou de servizos.

3. Os novos focos de centralidade que se xeran nos paquetes supramunicipais convirten a primeira coroa periférica nun enclave menos dependente da centralidade urbana. Inclusive adquire algúns valores positivos ao situarse nunha franxa intermendia que permite unha boa accesibilidade á centralidade urbana(oficinas, restauración, administración,...) e a estes novos focos de centralidade(industria, comercio, servizos,...). Esta condición é especialmente relevante nas parroquias interiores, non tanto así nas litorais, pois estas grandes infraestruturas e os paquetes asociados ás mesmas localízanse cara o interior, mentres que na franxa litoral non existen vías de alta capacidade.

4. De igual modo que as parroquias interiores están mellor posicionadas respecto das litorais na rede e funcións supramunicipais, ao mesmo tempo vai absorver os impactos negativos que xeran as infraestruturas. De aí que se cree unha maior diferenza entre os espazos de "prestixio" do litoral e as zonas interiores.

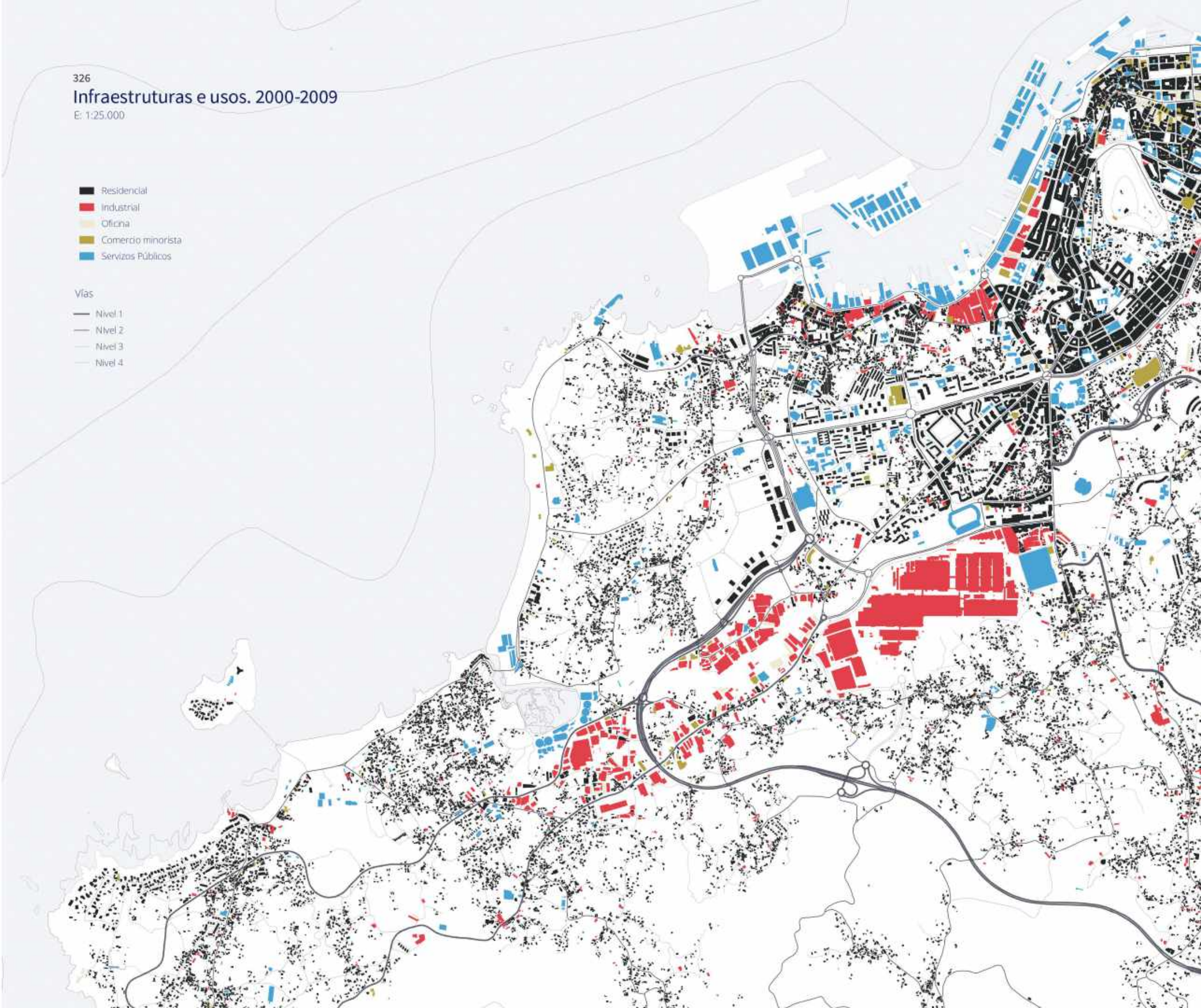


325
410 Usos non residenciais e principais eixos viarios do Concello de Vigo en 2009

326

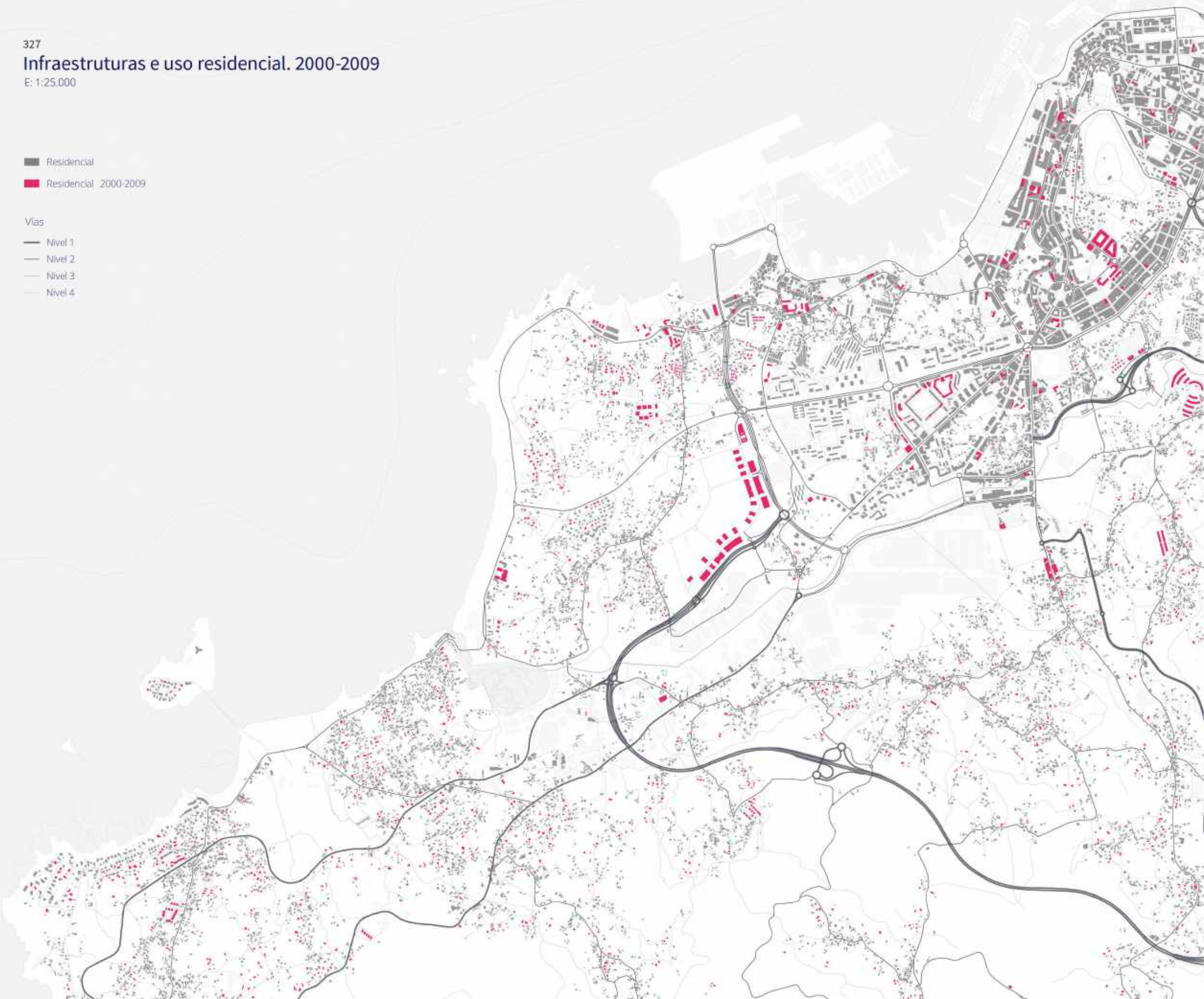
Infraestruturas e usos. 2000-2009

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 2000-2009

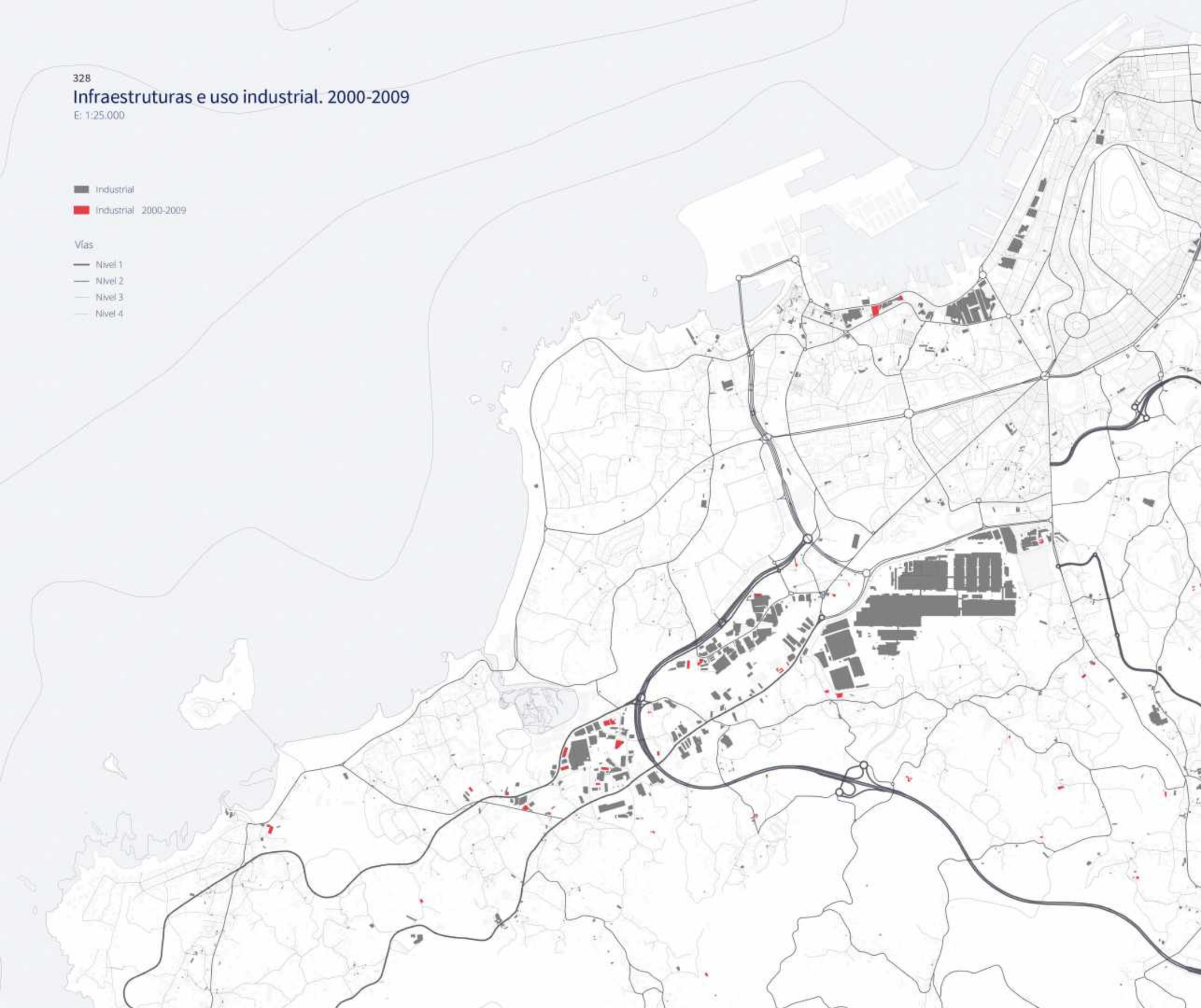
E: 1:25.000



328

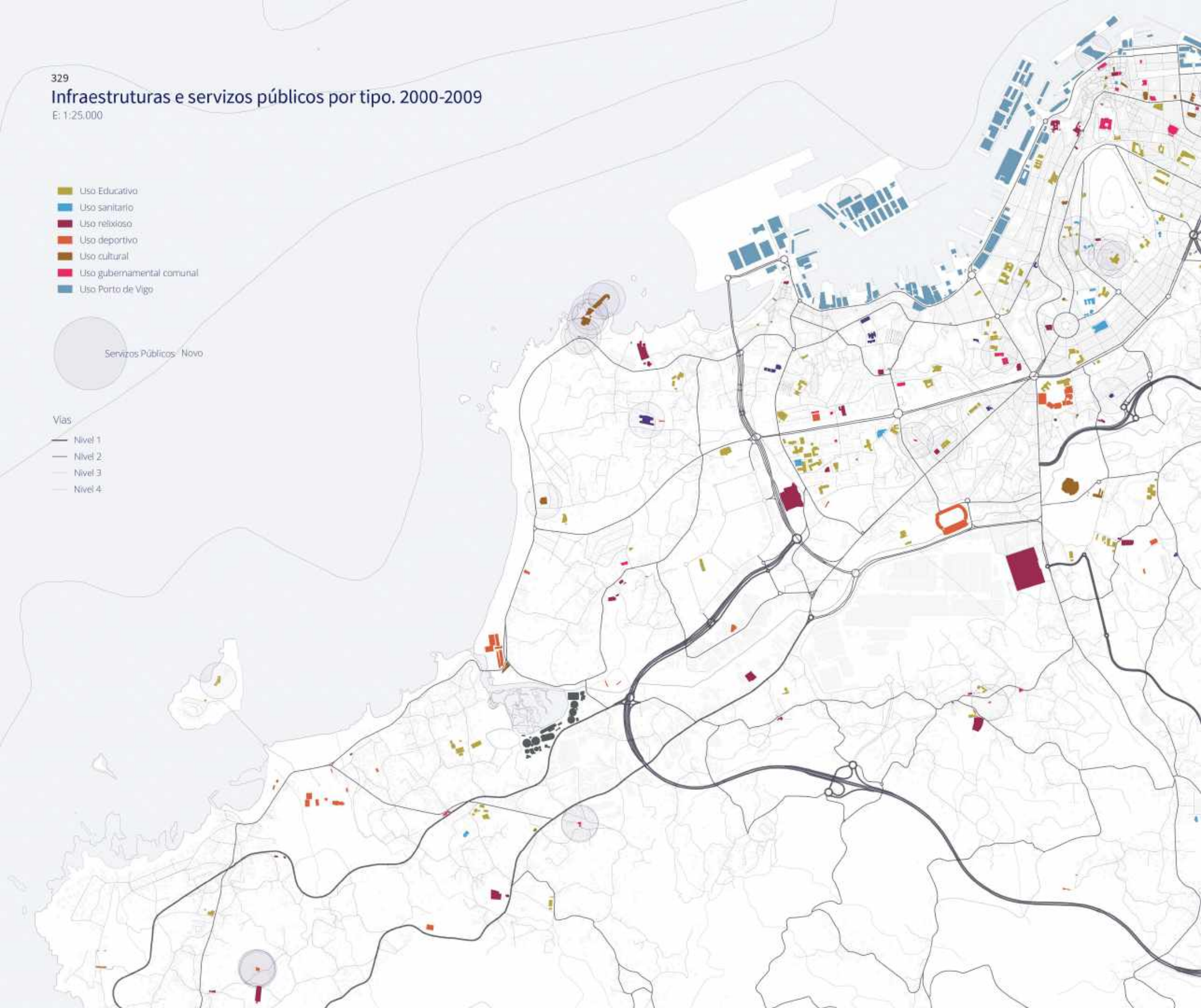
Infraestruturas e uso industrial. 2000-2009

E: 1:25.000



Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2000-2009

E: 1:25.000



4.9.

2010

2019

4.9.1. MOTOR SOCIAL E ECONÓMICO

CRISE DO MODELO E BÚSQUEDA DE ALTERNATIVAS

Contextualización

O desenvolvemento limitado do PXOM 2008

As consecuencias do impacto da crise no sector inmobiliario

4.9.2. ANÁLISE MORFOLÓXICA

Ocupación

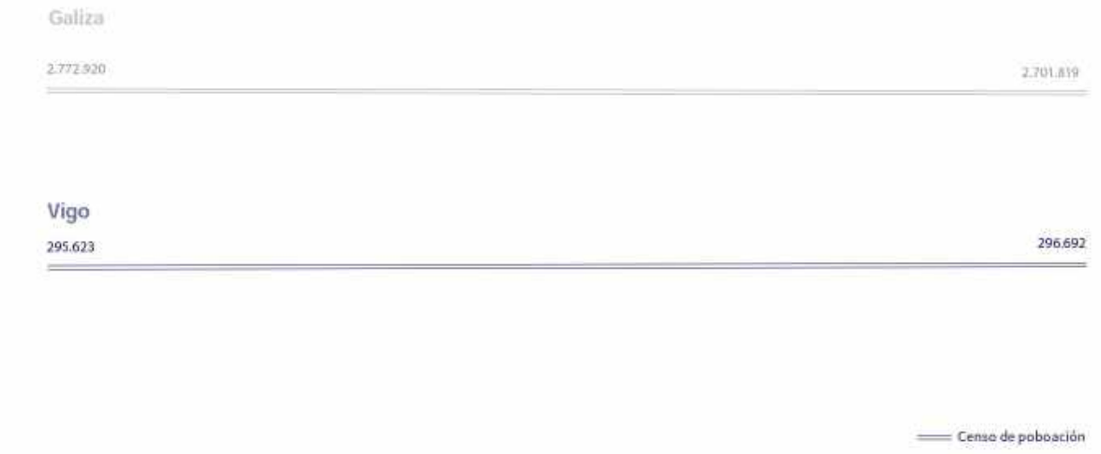
Infraestrururas

Usos

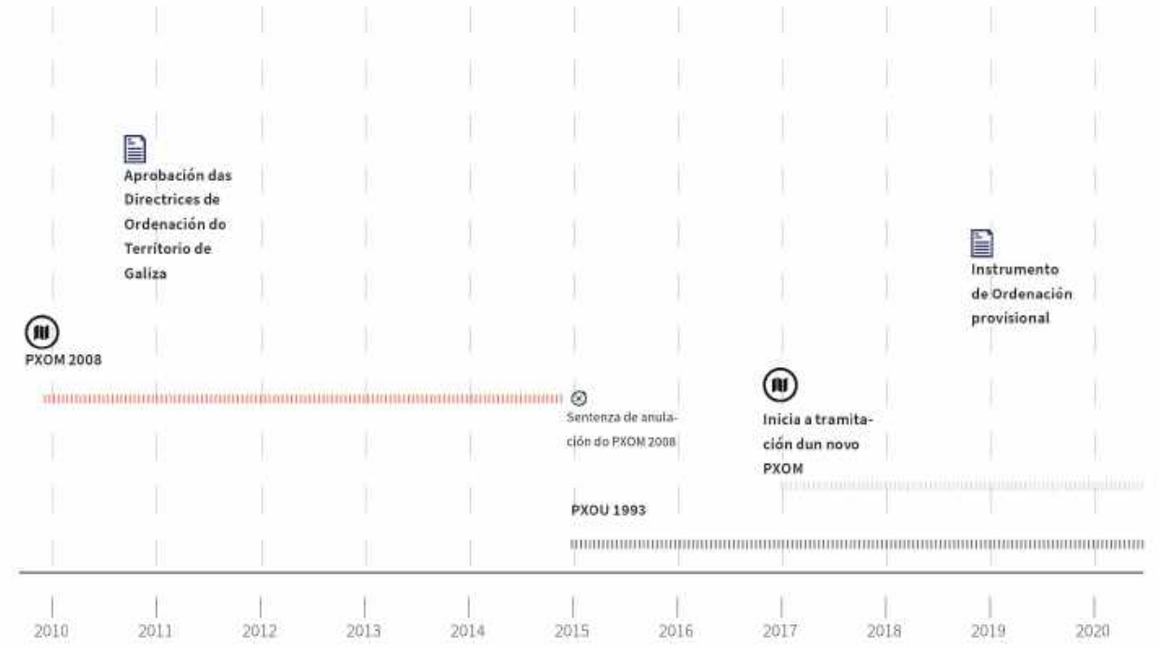
Ocupación e infraestruturas

Usos e infraestruturas

Evolución demográfica



Planificación



2010-2019

Crise do modelo e búsqueda de alternativas

Contextualización

Ao longo de toda esta década vanse ir notando cada vez de maneira máis acusada as consecuencias sociais e económicas da crise financeira. Un dos maiores problemas no conxunto do estado, que afectará en maior medida áreas urbanas como a de Vigo, foi o crecente desemprego, agudizado pola deslocalización de parte do tecido industrial. Segundo o IGE, o desemprego chegará a atinxir picos históricos, como o do segundo trimestre de 2013 do 25,8% de poboación parada, e que afectará con especial virulencia os sectores da mocidade e das mulleres.

As políticas de austeridade ditadas desde a Troika e implementadas polo Goberno español supuxeron o deterioro dos servizos públicos. A isto cómpre sumarlle o feito de as arcas públicas teren asumido o groso da débeda contraída durante a crise polas entidades bancarias, o que deixou a sustentabilidade económica do estado seriamente comprometida. A socialización das perdas da banca foi o que provocou, entre outros factores, o ascenso meteórico da débeda pública, que en 2008 era do 40,2% e a mediados da década de 2010 xa sobrepasara o 100% do PIB.

Nesta década parte do armazón institucional do estado vai sufrir unha profunda crise de lexitimidade e contra os últimos anos mesmo mudará o panorama político do estado. Cobrarán centralidade, entre outros aspectos, unha preocupación crecente polas consecuencias do cambio climático e da transformación do modelo produtivo pola innovación tecnolóxica e a inminente revolución dixital.

O desenvolvemento limitado do PXOM 2008

O desenvolvemento do PXOM 2008 vai ficar limitado por dous condicionantes: a invalidación das hipóteses do PXOM dado o contexto de crise económica e a sentenza de anulación do mesmo polo Tribunal Supremo en 2015.

O período en que vai estar vixente o Plan vai evidenciarse un sobredimensionamento nas previsións de crecemento urbano. No momento de redacción do Plan xa se comezaban a detectar algúns signos de deceleración do intenso ritmo de construción dos anos anteriores, tal e como se recoñece nas memorias do propio Plan. Así e todo, as ofertas do Plan Xeral calculaban aumentar nos seguintes 20-25 anos o 78% das vivendas, un 33% os residentes e un 67% o emprego (PXOM 2008). Unha previsións demográficas optimistas tendo en conta a dependencia da emigración para que se producises tal aumento á vista da situación da pirámide poboacional, feito que tamén se recolle nas memorias do Plan.

Para o cálculo do dimensionado da demanda de solo para vivenda, o planificador vai argumentar a necesidade de tomar como referencia o ritmo de urbanización que se viña producindo en Galiza, en lugar de asumir o ritmo de crecemento de Vigo. A xustificación para iso segundo o planificador, é que nos anos anteriors os problemas de desenvolvemento dos plans na cidade, supuxeran unha limitación na oferta de solo. Así que en lugar de tomar as 8 vivendas por 1.000 habitantes/ano que se viña producindo en Vigo no período 1998-2006, vai tomar o índice de 12 vivendas novas /1.000 habitantes/cano en Galiza para os anos 1998-2002 (PXOM 2008).

Este cálculo, por tanto, non vai a entrar a analizar a variedade de modelos de urbanización que daban como resultado ese índice a nivel galego. Por exemplo en Vigo, segundo o propio PXOM 2008, a suma das novas vivendas e as rehabilitadas daba un índice para o período 1998-2006 de 13 vivendas /1.000hab/ ano. É dicir que xa se viña comprobando o peso importante que xogaba a rehabilitación á hora de crear vivenda, en comparación con outros lugares da xeografía galega. En efecto esta rehabilitación, podería estar sustentando unha falta de solo, máis tamén indican un despegue da cultura da rehabilitación. Porén o planificador considera xustificado o cálculo dunha produción de 4.043 vivendas por ano. O propio plan recoñece que as referencias tomadas son do ciclo expansivo, o que significaría manter dito ciclo como mínimo durante 20 anos máis, polo que abre a porta á posibilidade de entender o Plan sen un prazo determinado de desenvolvemento.

A programación de produción de vivendas debía realizarse da seguinte forma: un 10% (10.850 vivendas) ente 2008 e 2011, un 38% (42.718 vivendas) entre 2012-2015, un 42% (47.718 vivendas) no período 2016-2019, e un 10% (11.376 unidades) nos restantes 8 anos, até 2027 (PXOM 2008).

Iso supuña que no ano de anulación do PXOM deberían terse construída o 48%, o que equivale a 53.568 novas vivendas. Segundo os datos da estatísticas do Ministerio de Fomento(PXOM, 2021), o número de vivenda de nova planta con licenza concedida(das que non todas son finalmente executadas) entre o ano 2008 e 2015 suma un total de 2.097 vivendas de nova planta con licenza concedida. É dicir, que

a programación de nova vivenda calculada no PXOM 2008 vai multiplicar por 25 a evolución real. Fica claro que as espectativas de crecrecemento anual van ficar moi lonxe da realidade cando se comproba que en todo o período de oito anos 2008-2015 outorgáronse a metade das licenzas do que o planificador calculara para un só ano.

Estas cifras tampouco van remontar para o seguinte período. Así, para os anos 2016 e 2017 o número de licenzas para vivenda de nova planta son 22 e 101 respectivamente.

O segundo quee condiciona o edsenvolvemento do PXOM 2008 vai ser a sentenza anulatoria. En novembro de 2015, o Tribunal Supremo ditou sentenza na que se estima o recurso contencioso-administrativo interposto pola Asociación Alternativa Vecinal de Vigo contra a Orde da Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte da Xunta de Galiza, pola que se aproba definitiva e parcialmente o Plan Xeral de Ordenación Urbana de Vigo(STS 1658/2014). Declarábase, por tanto, a nulidade de dito instrumento fundamentándose na incapacidaed de someter o PXOM a avaliación ambiental. A partir dese momento entra en vigor o PXOU de 1993. En 2017 o Goberno local iniciará os trámites para contratación dun novo Plan Xeral de Ordenación Municipal, do que se espera a súa aprobación nen 2023. Durante ese período o goberno local vai aprobar en 2019 o Instrumento de Ordenación Provisional que permite a aplicación de medidas provisionais para aqueles casos nos que por anulación do PXOM se recobre un instrumentor planificador anterior que non responde á realidade urbanística existente.

Por tanto o período posterior á anulación vai estar marcado por unha situación de excepción e de provisión, que se suma a accidentada historia da planificación viguesa.

As consecuencias do impacto da crise no sector inmobiliario

Tal e como sinala Naredo(2020), a crise de 2008 e xestión política que se fai da mesma, vai desencadear un cambio no modelo inmobiliario. O aumento da precariedade laboral e a perda de poder adquisitivo (baixada de salarios e aumento do prezo de vida) ao que se lle suma a decisión do sector financeiro de reducir a exposición ao ladrillo vai derivar nunha maior incapacidade de endebedamento en sectores que anteriormente accedían á vivenda en réxime de compra, cunha afectación especial en grupos de poboación como a mocidade ou as mulleres.

Neste contexto, ao longo dos últimos 12 anos prodúcense, segundo sostén Naredo (2020), unha serie de reaxustes post crise mediante os que se redirixe parte do sector inmobiliario baseado na compra cara ao mercado de aluguer, tanto residencial como vacacional. Estes reaxustes postburbulla e a falta de políticas públicas de vivenda ao longo da década, foron o entorno propicio para a aparició dunha burbulla de prezos na vivenda en aluguer. Por tanto, conclúe, que a crise de 2008 e as súas raíces ligadas ao sector inmobiliario e á vivenda non se resolveron de forma estrutural senón que simplemente se produciu un desprazamento da presión cara o réxime de aluguer, coas consecuencias que isto ten, tanto no tipo de modelo económico e a súa dependencia do ladrillo, como no impacto que se deriva en cuanto ao acceso á vivenda. É dicir, que o modelo inmobiliario vai manter os seus problemas estruturais pero inicia

un novo ciclo organizado para aumentar a extracción de plusvalías nos inmobles en réxime de aluguer.

Esta burbulla do alugueiro vai ser palpable ao longo desta década en Vigo. Segundo os estudos do IGVS, entre 2014 e 2020 o prezo medio do alugueiro aumentou nun 22% en Vigo. Sinálanse algunhas das consecuencias deste proceso:

1. Afecta especialmente a sectores en situación de pobreza que viñan recorrendo ao réxime de alugueiro nunha maior porcentaxe ao non poderen acceder ao réxime de tenencia en propiedade. Namentres a presión se centraba no réxime de compra, os prezos do alugueiro máis contidos permitían un maior acceso á vivenda. Por tanto, estes reaxustes postcrise van ter consecuencias sobre a capacidade de acceso á vivenda das persoas con menor renda e as persoas novas que acceden por primeira vez a unha vivenda, que non dispoñen ndunha vía alternativa para acceder á vivenda.

2. Esta maior incapacidade de acceso á vivenda vai provocar nos últimos anos un aumento do debate sobre o papel da vivenda social. No último boom inmobiliario 1996-2007 boa parte da vivenda social xestionouse mediante o modelo de Vivenda de Protección Oficial en réxime de compra. A medida en que esas vivendas rematan o período en que están suxeitas ao réxime de protección e estas pasan ao mercado libre, a función social da mesma pérdese. Un exemplo é o PAU de Navia cunha parte importante xestionada baixo ese modelo e que na medida en que finalizan os períodos en que a vivenda está sometida á limitación de aumento do prezo estas recuperan o prezo da vivenda libre. Ante esta realiddade, a finais da década comeza a producirse unha maior reflexión sobre a necesidade de reformar o modelo de vivenda social, como así o atestigua o Observatorio de Vivienda y Suelo do propio Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. E por outra parte vai afectar sobre o tipo de axentes que promoven a construcción da cidade. Neste sentido destaca Naredo (2020) a aparición de dous novos perfís, un composto por fondos de inversión que buscan invertir en ladrillo a abundante liquidez que se xerou na xestión da crise e outro de inversores "autóctonos" que prefiren a inversión en inmobles fronte aos riscos e baixa rendibilidade doutras operacións de inversións. En Vigo rexístrase unha crecente presenza destes fondos na construcción da cidade(Pascual, 2021) (Pascual e Pita, 2021). Estes cambios nos axentes promotores vai derivar en cambios nos patróns de selección das operacións inmobiliarias.

Nova superficie ocupada

14,44 Ha

+2,76%

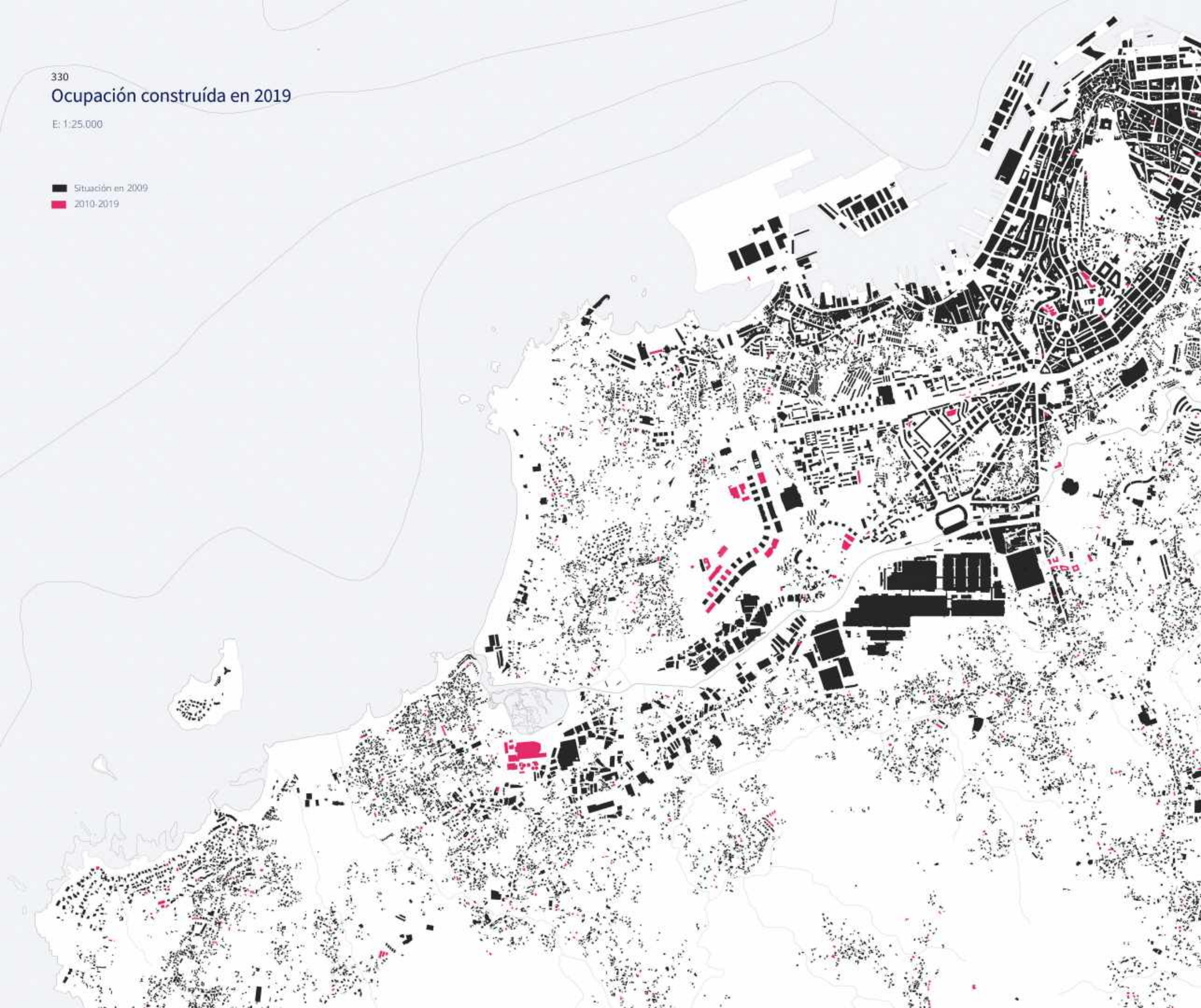
Por usos

- **7,45 Ha** Residencial
  +2,31%
- **0,14 Ha** Industrial
  +0,13%
- **6,43 Ha** Servizos Públicos
  +8,75%

330

Ocupación construída en 2019

E: 1:25.000

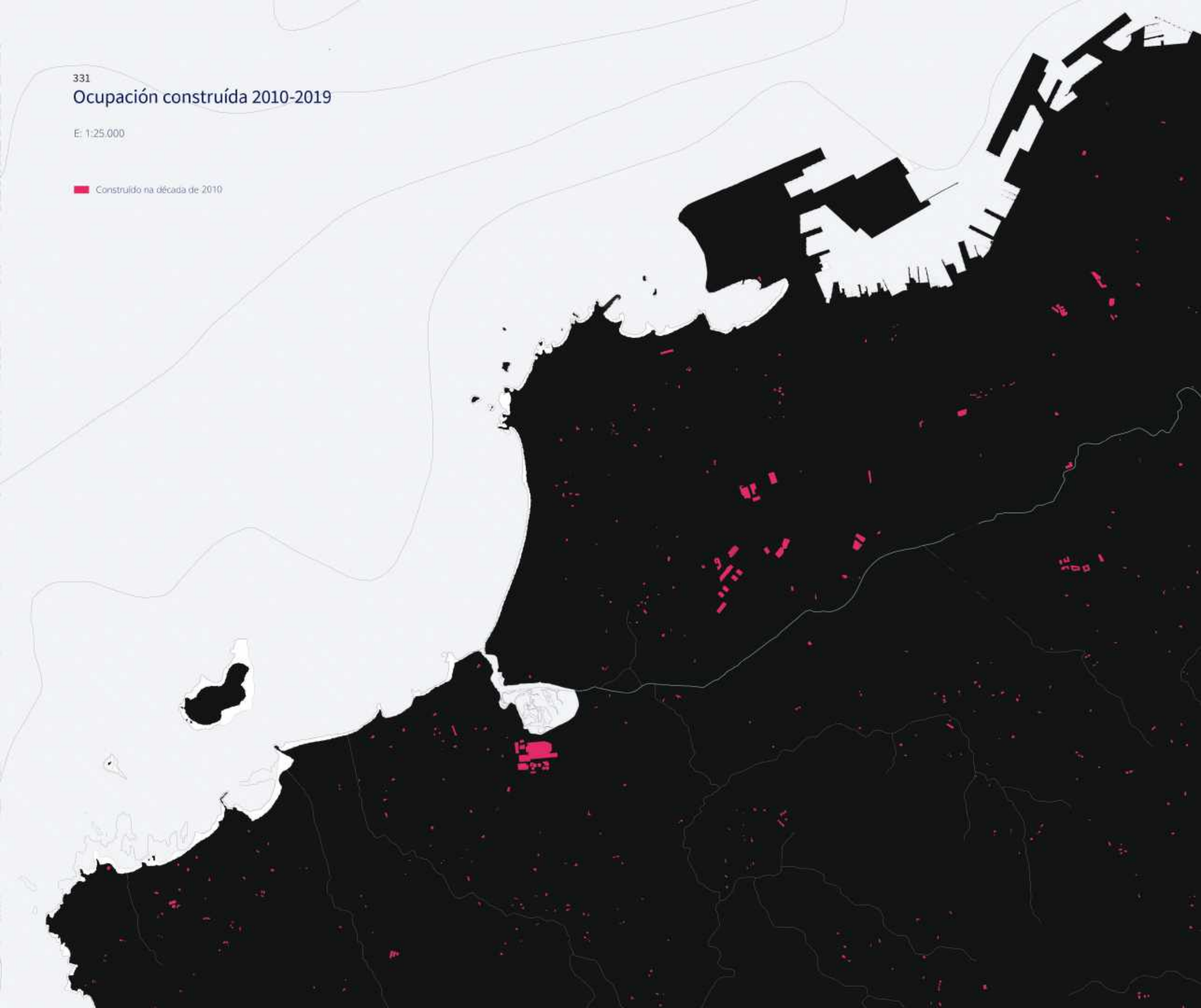


331

Ocupación construída 2010-2019

E: 1:25.000

Construído na década de 2010



Ocupación

O estoupido da burbulla inmobiliaria e a crise económica marca toda a década dos 2010, na que se rexistra a menor ocupación de todas as décadas analizadas.

A nova ocupación que se leva adiante mediante plans de desenvolvemento van ser proxectos que se derivan do Plan Xeral de 1993. Algúns atopábanse nunha fase moi avanzada de execución, como é o caso do PERI Florida, e outros que estaban en proceso de desenvolvemento no momento de redacción do Plan Xeral de 2008 foron integrados na nova planificación e se desenvolven nesta altura, como o APR A-2-14 de Tomada ou o S-72-R Plan Parcial, ambos en Navia (fig.332).

En cuanto ás actuacións previstas concretamente polo Plan Xeral de 2008 o seu desenvolvemento vai ser escaso, xa que dos proxectos que iniciaron a tramitación non se executou ningún, só aquelas actuación con Ordenación Detallada, entre as máis avanzadas: Tomás Paredes e Esturáns. Por tanto pódese observar que na práctica, esta década vai responder ao desenvolvemento de pequenos sectores (con excepción do PAU de Navia) que se xestaron na década dos 1990. Paralelamenta manténse o patrón de ocupación mediante vivena unifamiliar no periurbano, aínda que descende o grao de ocupación.

Isto, en cuanto á análise do que foi executado, pero se se analizan cales son os proxectos que iniciaron algún tipo de procedemento ao longo desta década pero que finalmente non chegaron a ser executados, tamén se conclúen datos interesantes sobre as prioridades do sector inmobiliario, promotores e inversores, así como das Administracións Públicas.

Na área de estudo hai dúas actuacións que iniciaron a tramitación e acadaron a aprobación definitiva: O Plan Especial de dotacións do Eixe Avenida Europa-Avenida Castelao (fig.333) e o Plan Parcial Falcoa (fig.334). A primeira consiste na transformación deste eixe viario que fora deseñado exclusivamente para o veículo, por un novo corredor verde con espazos para peón e a bicicleta. A pesar de que foi aprobado definitivamente en 2014, aínda non foi executado.

Dos restantes que iniciaron os trámites pero aíndda non acadaron a aprobación definitiva son na súa maioría actuacións localizadas na zona litoral Samil-Coruxo-Oia e no contorno de Travesas. É decir procúrase o desenvolvemento de aquelas áreas máis próximas á centralidade urbana, ou aquelas localizacións de prestixio. Do punto de vista do conxunto urbano isto significa un crecemento polarizado entre a estratexia de densificación do centro urbano e a extensión da ocupación nas zonas máis periféricas.

Se se compara esta dinámica coa programación que se recollía no PXOM 2008, que consistía en priorizar as actuacións localizadas nos bordes do centro e do agregado urbano de Coia e Bouzas, vemos que son totalmente opostas. É dicir que, a pesar de que se vai programar unha serie de actuacións prioritarias, a dinámica do sector privado vai ir por outro lado.

Ao entrar máis en detalle nas actuacións que se trataron de impulsar ao longo desta década, tamén se observan algúns cambios de patrón dende o punto de vista morfolóxico. Na zona de Oia iníciase a tramitación do Plan Parcial Cabo Estai Norte e Cabo Estai Sur (fig.335) (fig.336), do cal o primeiro xa contou coa aprobación inicial da Xerencia de Urbanismo en 2014. En conxunto prevéese a construcción de 237.000 m2 mediante bloques aillados exentos de catro alturas. Como se pode apreciar na figura 335, isto supón un cambio de patrón respecto do tipo de urbanizacións litorais que se viñan realizando, tanto polo tamaño da área (suporía o maior polígono residencial da cidade), como pola propia volumetría. Outras actuacións litorais que iniciaron a tramitación son os PERI 1 e 2 de Samil (fig.337). Neste caso o PERI 1 é o que ten unha tramitación máis avanzada. Trátase dunha actuación cun área menor que o de Cabo Estai, pero no que tamén se inclúen bloques en altura (fig.338).

En definitiva, vai ser unha década marcada pola ralentización da nova ocupación, na que se trata fundamentalmente de concluír proxectos que viñan de anos atrás e, ao mesmo tempo, trátase dun momento no que a iniciativa privada trata de ir preparando o terreo para novas actuacións á espera dun novo ciclo de crecemento, marcanndo de cara ao futuro as súas prioridades á marxe das previsións da planificación.



332
Plans de desenvolvemento executados durante a década de 2010.
Fonte: Elaboración propia.





333 (arr)

Plan Especial de dotacións Eixe Avenida Europa-Avenida Castelao

Fonte: Xerencia urbanismo





334 (ab)

Plan Parcial Falcoa

Fonte: Xerencia de Urbanismo





335 (esq)

Fotomontaxe do Plan Parcial de Ordenación do sector S-50-R Cabo Estai.

Fonte: Memoria xustificativa do Plan Parcial de Ordenación do sector S-50-R Cabo

336 (der)

Plan Parcial del Sector 'S-50-R CABO ESTAI NORTE'

Fonte: Xerencia de urbanismo



337 (esq)

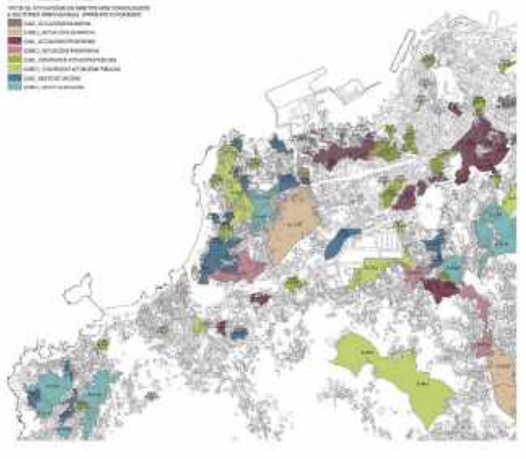
Localización do Plan especial de reforma interior da área de planeamento remitido APR-A-2-09 "Samil 1"

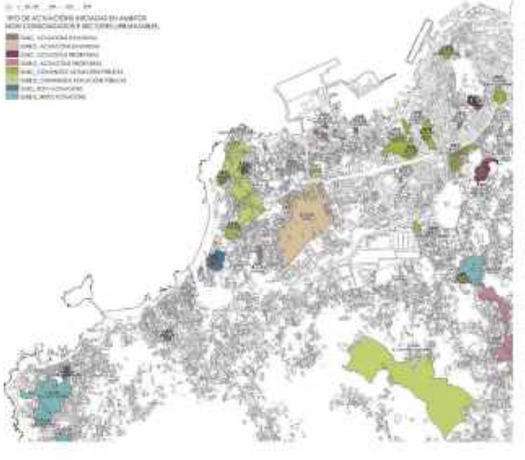
Fonte: Decisión AAE: PERI do ámbito APR A-2-09 "Samil 1". Concello de Vigo.

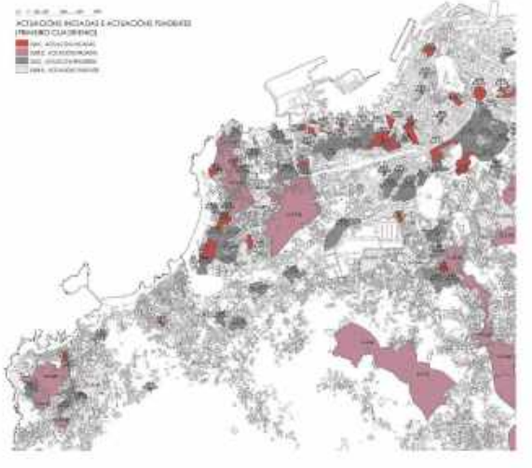
338 (der)

Proposta do Plan especial de reforma interior da área de planeamento remitido APR-A-2-09 "Samil 1"

Fonte: Decisión AAE: PERI do ámbito APR A-2-09 "Samil 1". Concello de Vigo.







339

Plano de actuacións iniciadas e actuacións pendentes. (esq)

Tipos de actuacións en ámbitos de solo urbano non consolidado e sectores urbanizable. (ctr)

Tipos de actuacións iniciadas en ámbitos de solo urbano non consolidado e sectores urbanizable. (der)

Fonte: Informe 2011 de seguemento da actividade da execución urbanística do pxom de vigo. Concello de Vigo.

Infraestruturas

340
Vista aérea da zona correspondente ao Estudo de Detalle "Tomada".
Fonte: Apple Maps.

Igual que sucede coa nova ocupación, vaise frear de forma drástica a creación de novas infraestruturas viarias. No caso do viario, ao punto de que só hai dúas pequenas actuacións, algo que non sucedía en ningunha das décadas previas estudadas. O feito de que as novas ocupacións que se derivan de plans de desenvolvemento comezaran a tramitarse na década anterior, fai con que a maioría dos trazados correspondentes a ese tipo de actuacións estivesen xa executadas. As únicas excepcións son unha pequena vía no centro urbano e na parroquia de Navia corresponednte ao Estudo de Detalle "Tomada" (fig.342). Neste caso a actuación reproduce o mesmo esquema que actuacións previas, consistente en diseñar unha nova vía en bucle respecto da rede principal.



341
Vista aérea das vías peonís da zona correspondente ao Estudo de Detalle "Tomada".
Fonte: Apple Maps.

Nesta proposta destaca, como novidade respecto do tipo ordenacións que se viñan realizando, a incorporación de fluxos peonís segregados dos fluxos viarios. O tránsito peonil trasládase ao interior das dúas filas de parcelas edificadas e tamén permiten a conexión peonil co trazado viario preexistente. Percíbese, aquí unha maior atención sobre as cualidades urbanas do entorno xerado ao respecto de actuacións previas, que se concebían como elementos sen ningunha relación co entorno máis alá de accesos puntuais focalizados no uso do veículo.



342
Plan de Estudo de Detalle "Tomada".
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.



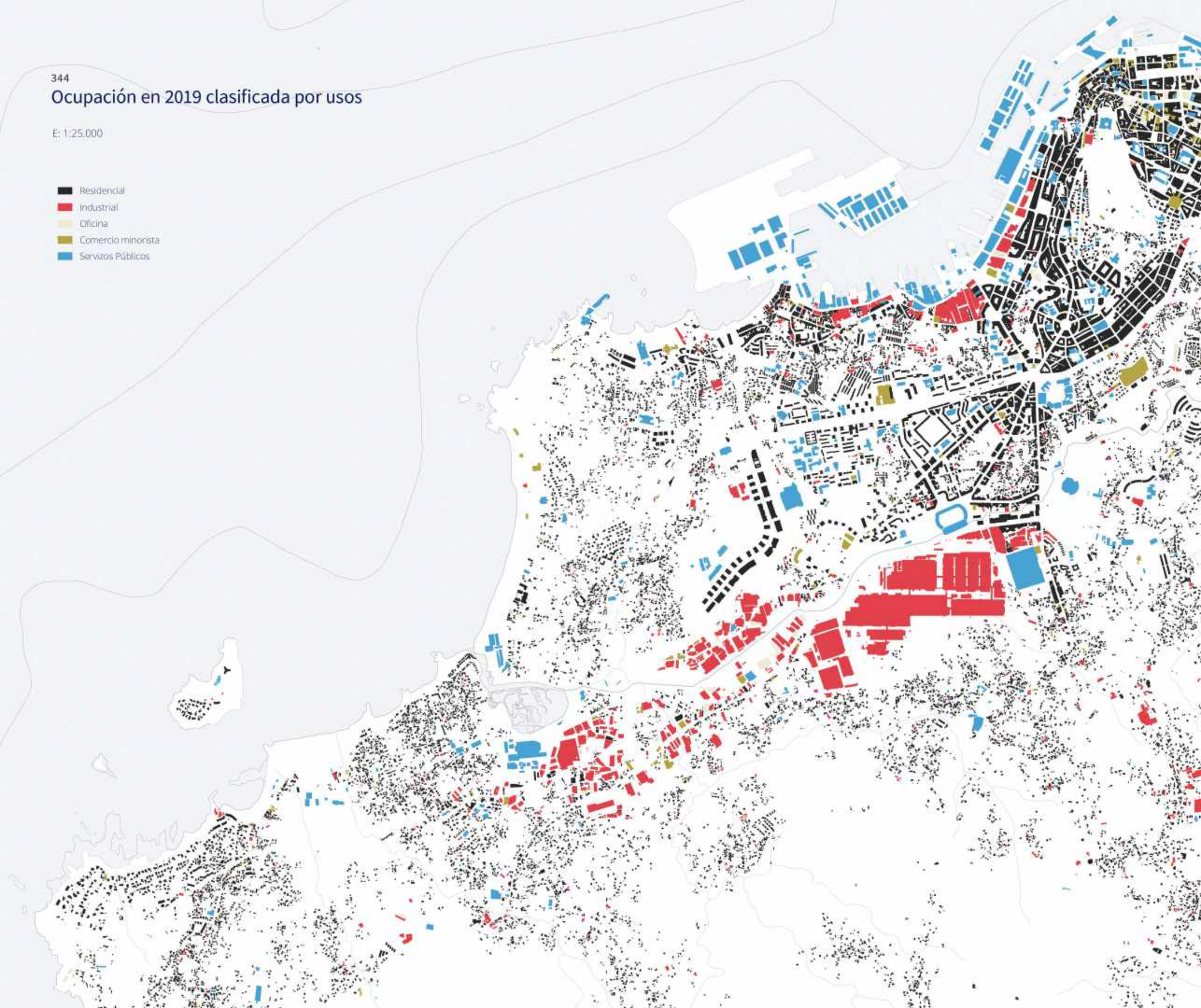
Infraestruturas en 2019

E: 1:25.000



Ocupación en 2019 clasificada por usos

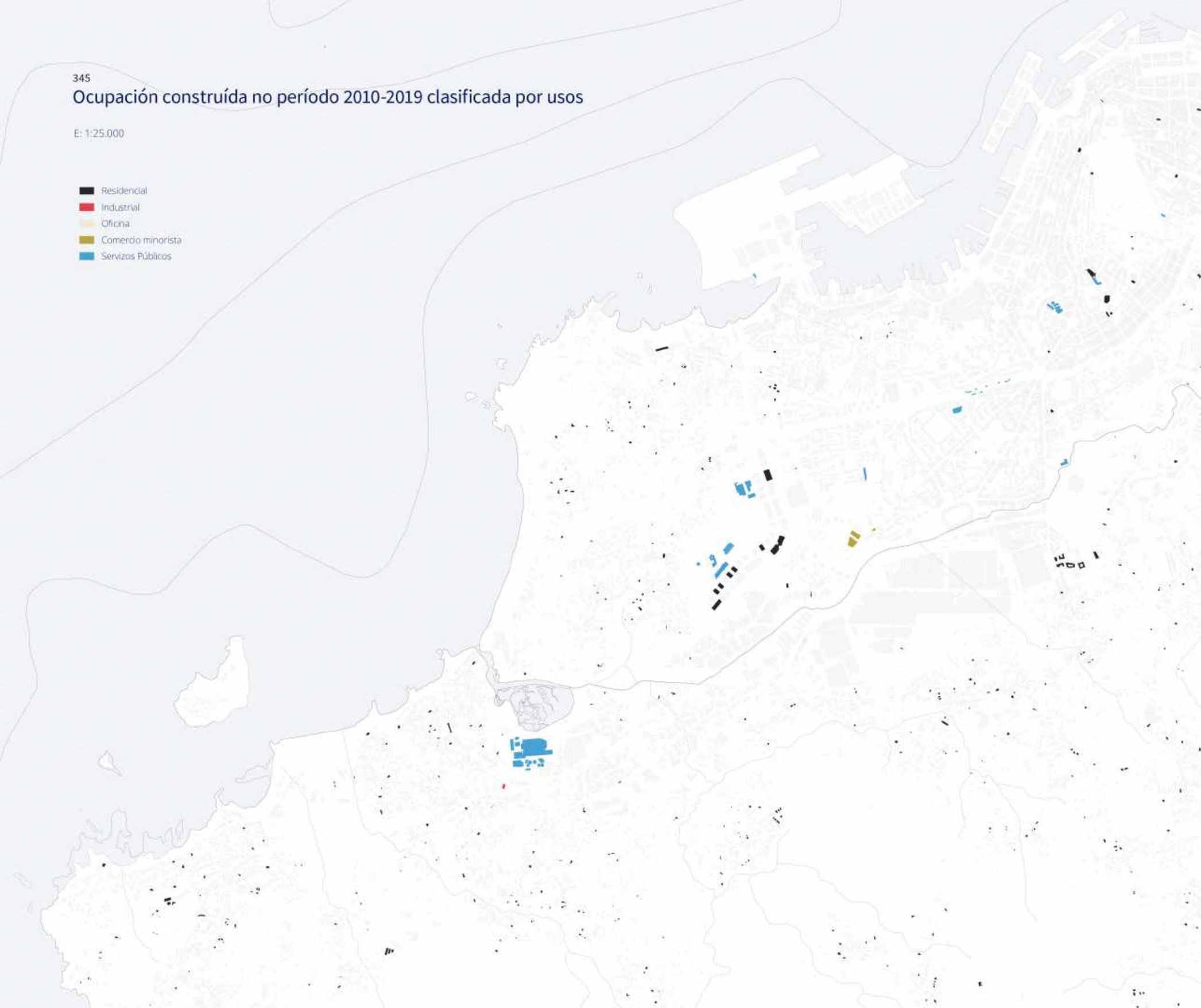
E: 1:25.000



345

Ocupación construída no período 2010-2019 clasificada por usos

E: 1:25.000



Usos

Patrón de usos

En xeral existe unha continuidade en cuanto ao patrón de relación entre usos, a excepción de dúas variacións. A primeira ten que ver cun aumento dos equipamentos en Navia, asociados ao PAU. Repítese o patrón do Polígono de Coia en que se observa unha decalaxe no tempo entre as primeiras ocupacións residenciais e a construción anos despois dos equipamentos. O segundo coa creación de comercio na rúa Florida. Neste caso a variación ten que ver co tipo de contedor comercial e a localización, pois as dúas superficies comerciais sitúanse en naves independentes pero contiguas, de forma que reforza a creación dun polo comercial. Este tipo de actuacións reprodúcense en máis lugares da cidade e comparte a procura dunha localización accesible en veículo pero que presta servizo a unha escala de proximidade, que o distingue doutro centros comerciais que operan a escala supramunicipal.

Industrial

O descenso máis acusado vai producirse no relativo aos usos industriais. Alén da crise económica coxuntural, dende as últimas décadas vense producindo un proceso de deslocalización industrial e de peche progresivo de empresas, especialmente notable nas empresas auxiliares da automoción e metal. Como se pode observar a nova ocupación industrial vai ser prácticamente nula.

Residencial

Dentro do descenso xeralizado da ocupación, tamén cae a residencial. A vivenda multifamiliar concéntrase no PAU de Navia, algunha pequena mazá no centro urbano e na zona de Pereiró. En cuanto á vivenda de baixa densidade acontinúa a mesma dinámica sobre as parroquias litorais e as interiores.

Existe toda unha área intermedia que contínua sen ter nova ocupación, como xa se comentou como consecuencia de estar pendentes da aprobación dos plans de desenvolvemento. Outra punto importante que cómpre subliñar é que además de non contar con nova ocupación tamén se van dificultar as operacións de reforma sobre os inmobles. Segundo a Normas Urbanísticas do Concello e de conformidade co artigo 2.7.20 das Normas urbanísticas do plan xeral, considera que, os edificios ou instalacións que se atoparen dentro de ámbitos clasificados como "Solo urbano non consolidado" ou "Solo urbanizable", así como os situados en zonas de reserva para "sistemas xerais viarios" en tanto en canto non se aproben os planeamentos de desenvolvemento que procedan, ou se redacten e aproben os proxectos de obras de infraestruturas correspondentes, son clasificados como edificacións en situación de fóra de ordenación de carácter temporal. Neses casos para a obtención de licenzas de obras de reforma e consolidación, obras maiores, obras de adaptación de local para unha actividade ou comunicacións previas de inicio de actividades, é obrigatoria a renuncia da ou do propietario do inmoble ao incremento do valor en caso de expropiación.

Así mesmo, "de conformidade co artigo 205 do Regulamento da Lei 2/2016 do solo de Galicia os edificios, construcións e instalacións erixidos con anterioridade á aprobación definitiva do planeamento urbanístico que resulten incompatibles coas súas determinacións por estaren afectados por viais, zonas verdes, espazos libres, dotacións e equipamentos públicos quedarán incursos no réxime de fóra de ordenación. Nestas construcións só poderán realizarse obras de conservación e as necesarias para o mantemento do uso preexistente, debendo renunciar expresamente os propietarios ao incremento do valor expropiatorio. Este réxime será de aplicación no caso dos edificios, construcións e instalacións existentes en solo urbano non consolidado, en áreas de solo de núcleo rural nas cales se prevexan actuacións de carácter integral, no solo urbanizable e nos terreos afectados a sistemas xerais, mentres non estea aprobada definitivamente a ordenación detallada dos ditos ámbitos." (O.M. Concello de Vigo, 2013, p.14)

Con estas medidas, e ante o feito de que moitas destas áreas de borde leven décadas baixo a consideración de solo urbano non consolidado, vai derivar nun paulatino proceso de degradación destas áreas. Os propietarios vense sometidos por unha banda á incerteza sobre o futuro das súas edificacións e por outra obrigados a renunciar ás plusvalías de calquera actuación, polo que na práctica se impide, nun dilatado período de tempo, un proceso de rexeneración e mantemento do parque construído.

Servizos Públicos

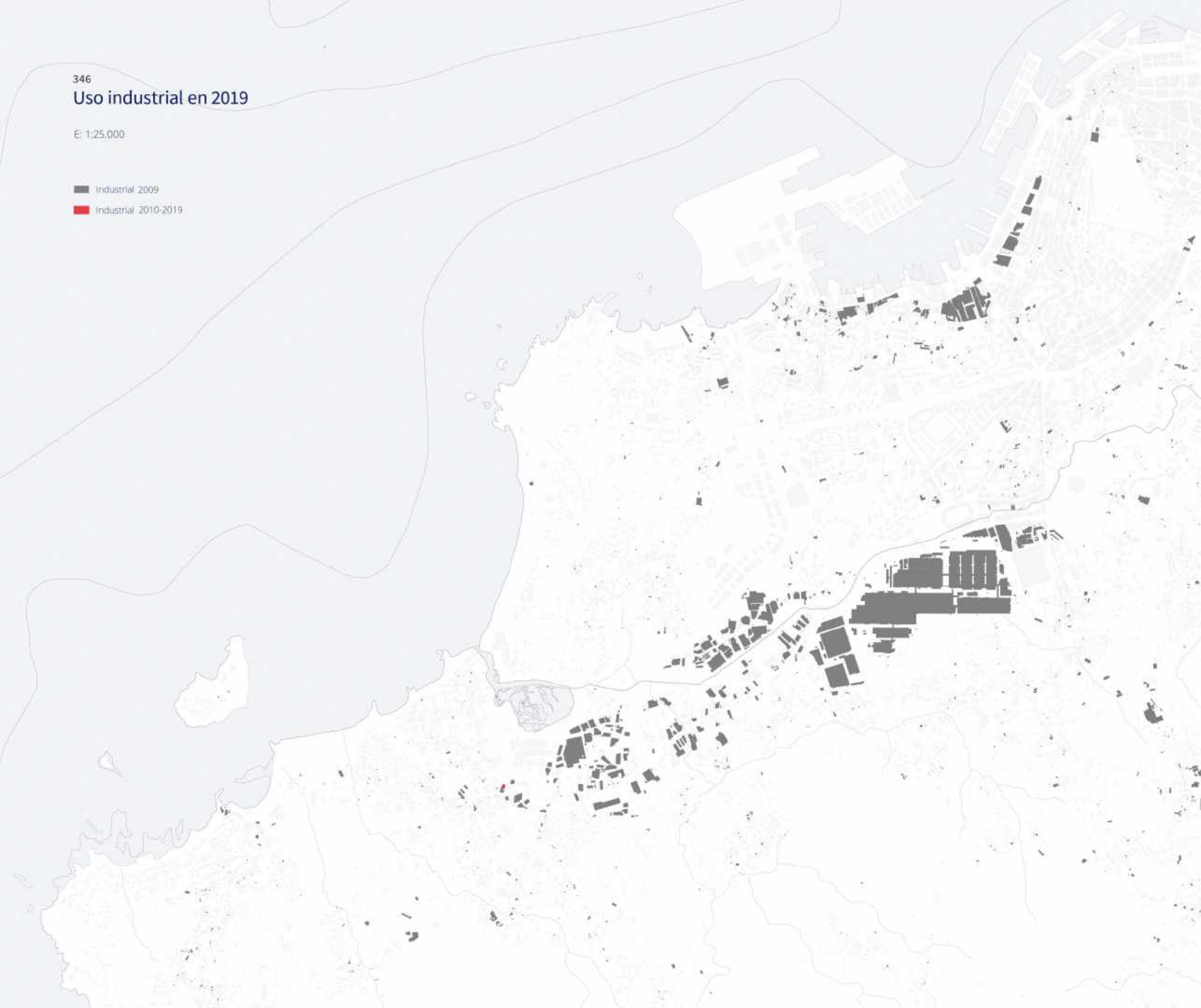
En canto aos servizos públicos destaca a obra de construcción dunha nova depuradora na desembocadura do río Lagares. Este novo servizo vén dar resposta á incapacidade da anterior depuradora de tratar o volumen de augas residuais que recibía, como xa foi comentado, en parte como consecuencia dun deficitario sistema de separación das augas. Esto viña derivando nun problema de verquidos á Ría de Vigo. A resposta vai ser a creación dunha nova planta que permita o tratamento dun maior caudal e que vai ser inaugurada no ano 2018.

No PAU de Navia van a executarse parte das dotacións previstas, coa construccións de equipamentos sanitario, educativo, deportivo e de dependencia. No polígono de Coia vanse mellorar os equipamentos deportivos e se constrúe un aparcamento soterrado.

346

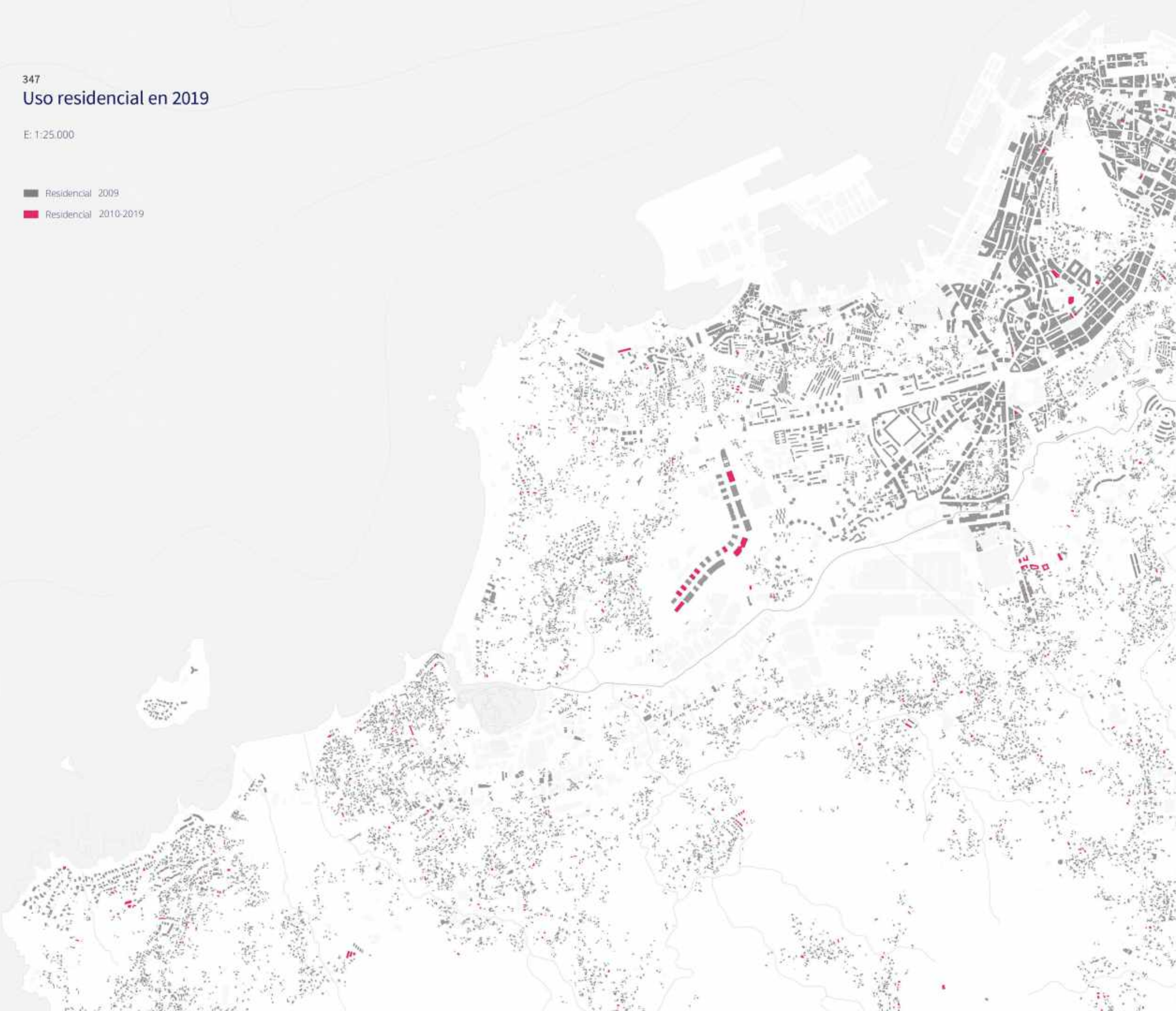
Uso industrial en 2019

E: 1:25.000



Uso residencial en 2019

E: 1:25.000

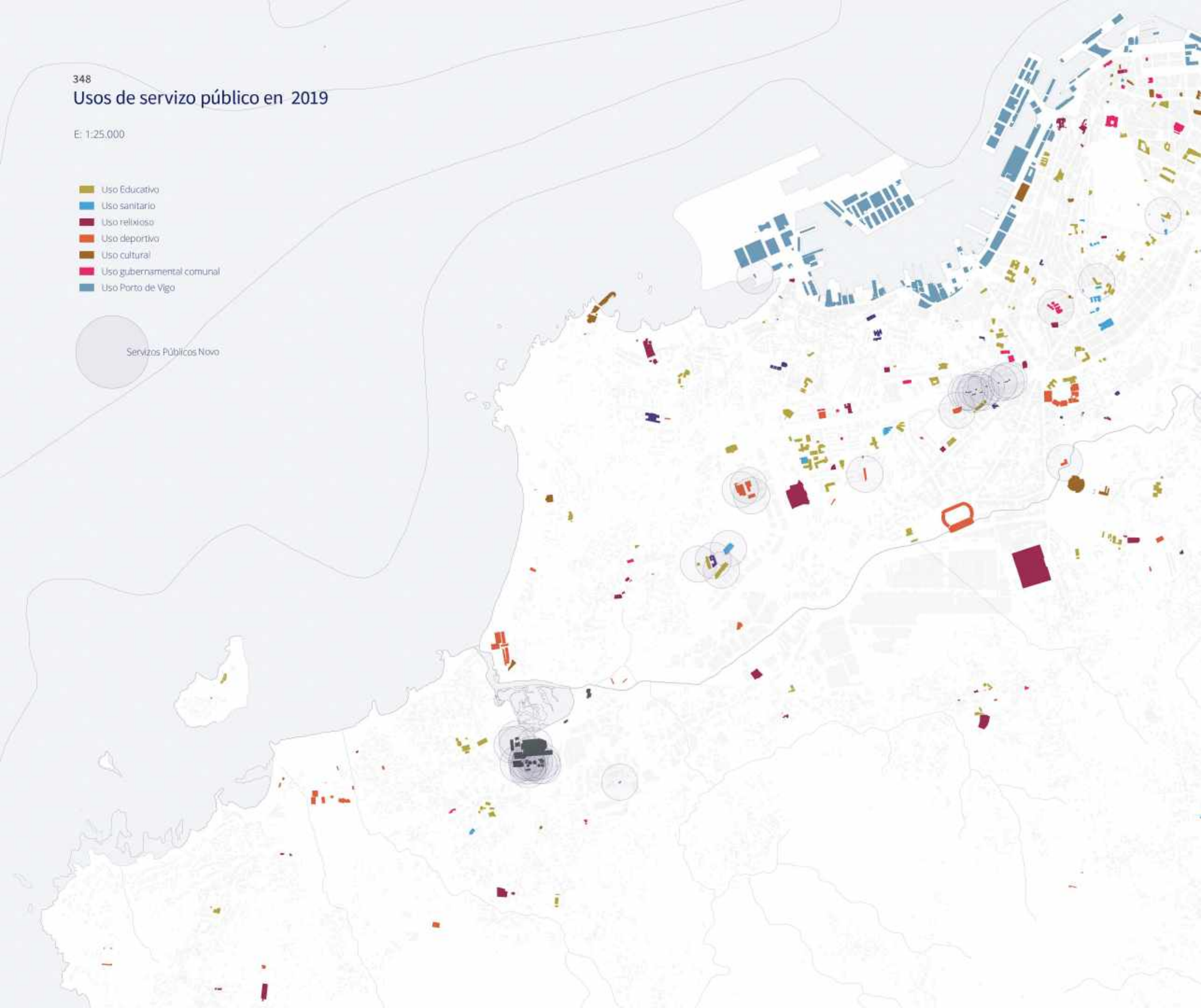


Usos de servizo público en 2019

E: 1:25.000

- Uso Educativo
- Uso sanitario
- Uso relixioso
- Uso deportivo
- Uso cultural
- Uso gubernamental comunal
- Uso Porto de Vigo

Servizos Públicos Novo



Ocupación e infraestruturas

No caso da Unidade de Actuación 3 Chantada, próxima ao cemiterio de Pereiró, detéctanse variacións respecto dos patróns previos. En primeiro lugar en cuanto á localización, xa que se sitúa no borde dunha estrada de primeiro nivel (fig.349). Procúrase o desenvolvemento nunha zona que combina proximidade co centro urbano e unha alta integración na rede supramunicipal. En segundo lugar pola forma construída,mediante bloques de 3-4 alturas que se con ordenación perimetral en mazás pechadas o semipechada (fig.350). Este tipo de actuacións, con esta densidade, aparecían até o momento só dentro do centro urbano ou do primeiro agregado Coia-Bouzas.

Así mesmo, con esta actuación o nó de Pereiró vai cobrar unha maior centralidade respecto da ocupación, xa que confl úen nel filamentos de alta densidade ao longo da antiga estrada con esta nova urbanización nun eixo perpendicular.

349

Plan de unidade de actuación 3 Chantada.

Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.



350

Vista aérea da unidade de actuación 3 Chantada.

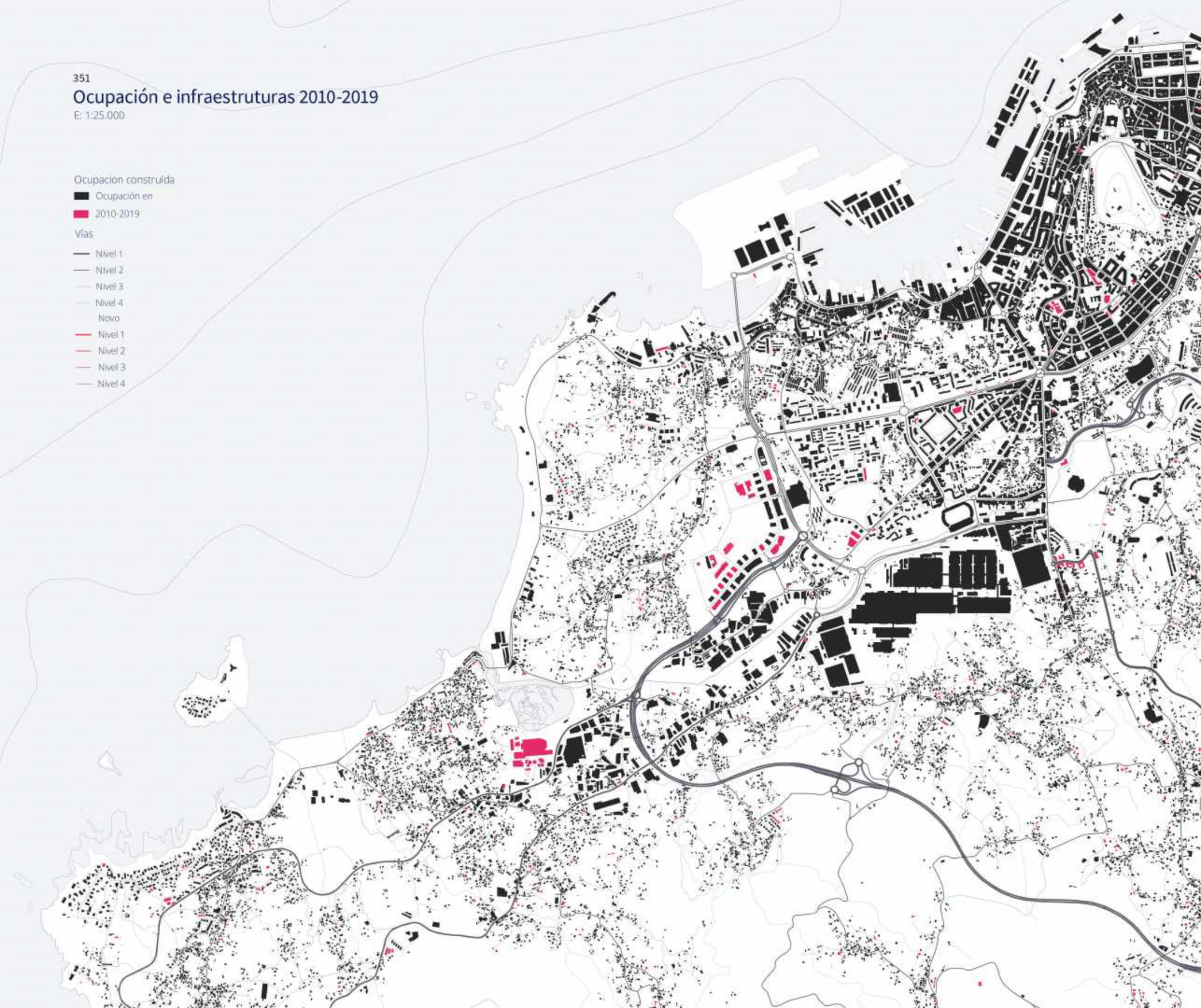
Fonte: Apple Maps.



351

Ocupación e infraestruturas 2010-2019

E: 1:25.000



Usos e infraestruturas

352
Vista aérea da rúa interior de Navia.
Fonte: Apple Maps.

Aprécianse diferencias importantes entre o Polígono de Coia e o novo PAU de Navia en cuanto á relación das infraestruturas e usos. Se no primeiro os usos non residenciais aparecían máis intercalados dentro da trama, no PAU de Navia existe unha segregación máis marcada. Este último estrutúrase claramente en base a un corredor residencial próximo ás infraestruturas de primeiro nivel, polas que se accede á zona, e un segundo corredor interior en cuxas parcelas se distribúen os servizos públicos. A relación cos usos comerciais tamén é distinta, pois no Plan Parcial de Coia a maioría dos edificios residenciais carecen de baixos comerciais ou de restauración, porén en Navia o corredor de bloques vai albergar diferentes usos non residenciais na planta baixa, por tanto existe unha maior mistura de usos, que recupera, con outras formas, a lóxica das rúas comerciais. Ademais, unha vía interior peonil vai mediar entre os bloques de vivenda e un amplo espazo público interior.



353
Vista aérea do espazo verde central do PAU de Navia.
Fonte: Apple Maps.

A infraestrutura perimetral noroeste do PAU de Navia diséñase tendo en conta o desenvolvemento por fases, das que aínda fican pendentes varios sectores. Son precisamente estes que restan os que pola súa posición de borde deben resolver a comunicación entre o Polígono e o tecido da parroquia de Navia (fig.354). Este retraso no desenvolvemento das novas fases no noroeste, ligado ao impacto da VG-20 no sureste, fai con que ate hoxe o PAU de Navia conte con graves eivas en cuanto á continuidade dos tecidos, o cal impacta nunha mobilidade moi dependente do uso do veículo e na seguridade vial. Tamén segue mantendo eivas dotacionais importantes, como a falta dun instituto público, o que supón que os rapaces e rapazas se desplacen 7 km até o instituto de Valadares, o que supón unha dependenza importante do transporte rodado, pois o traxecto non está deseñado para a comunicación peonil.



354
Representación tridimensional do futuro proxecto de urbanización da parroquia de Navia en Vigo para as fases restantes.
Fonte:Xunta de Galicia

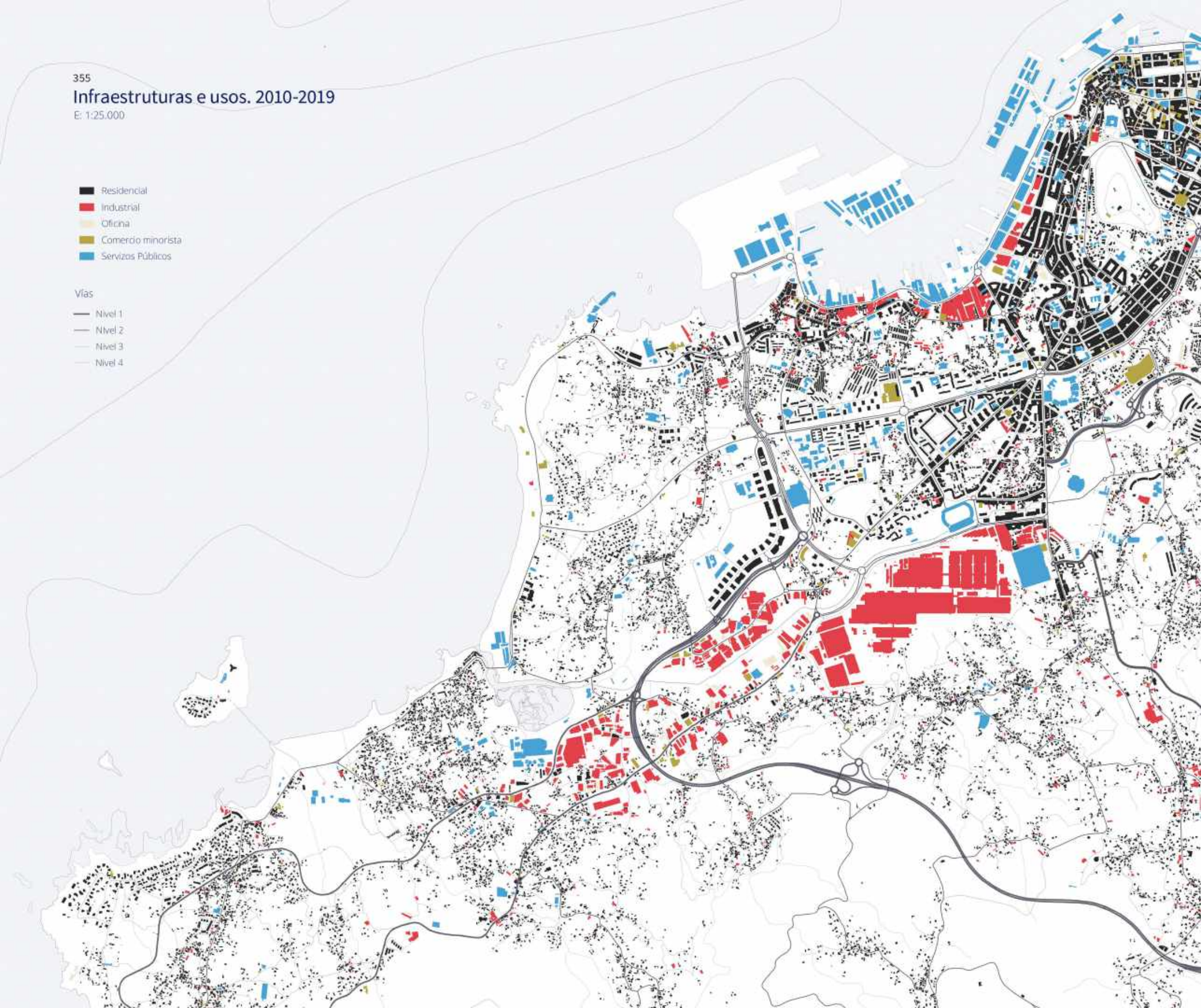
Concluímos por tanto que os tempos de desenvolvemento destas grandes actuacións que se dilatan 20-30 anos, deben ter unha maior previsión sobre a as condicións que se xeran ao longo dese tempo e maior atención sobre o impacto que ten na vida dos veciños e veciñas.



355

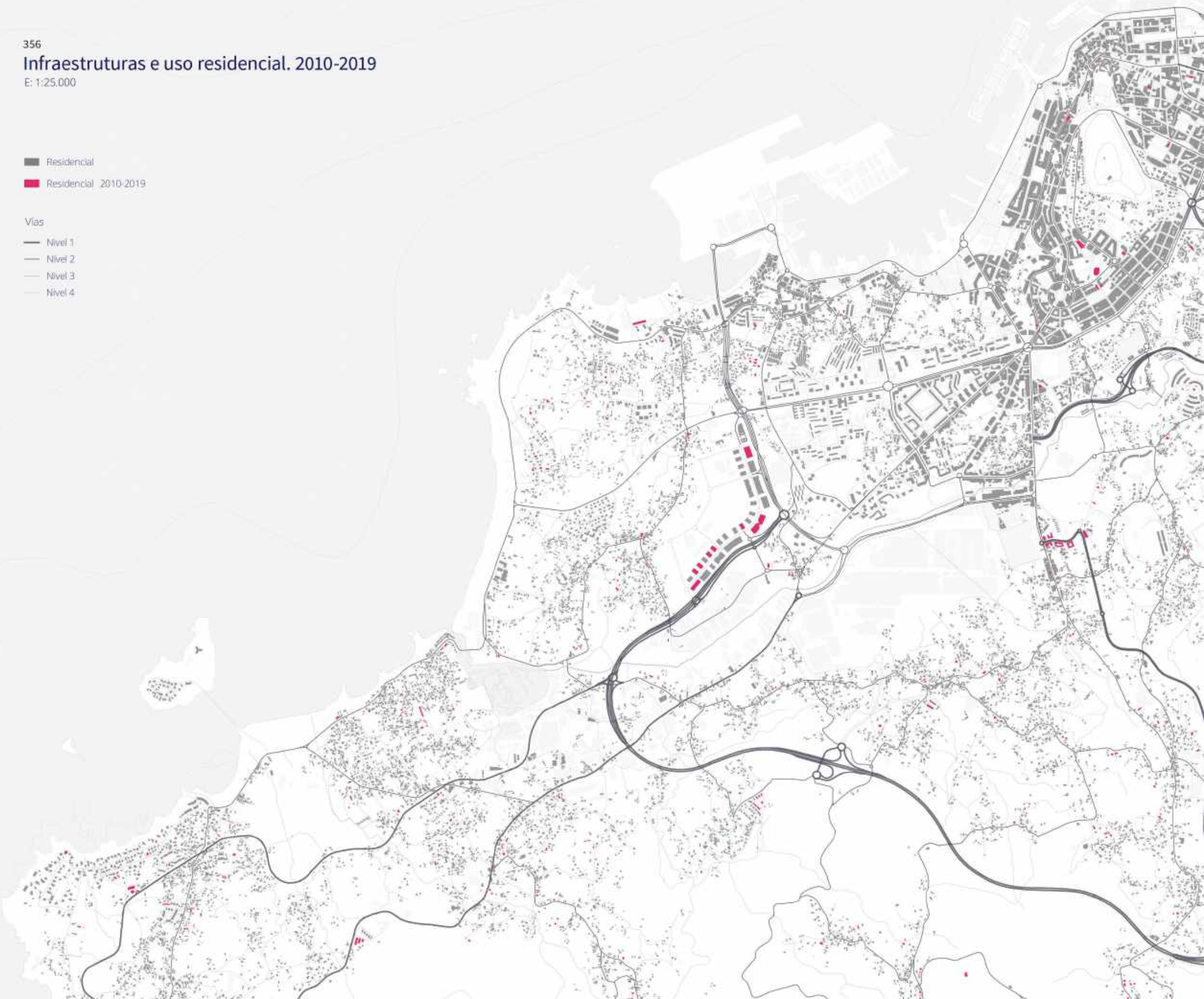
Infraestruturas e usos. 2010-2019

E: 1:25.000



Infraestruturas e uso residencial. 2010-2019

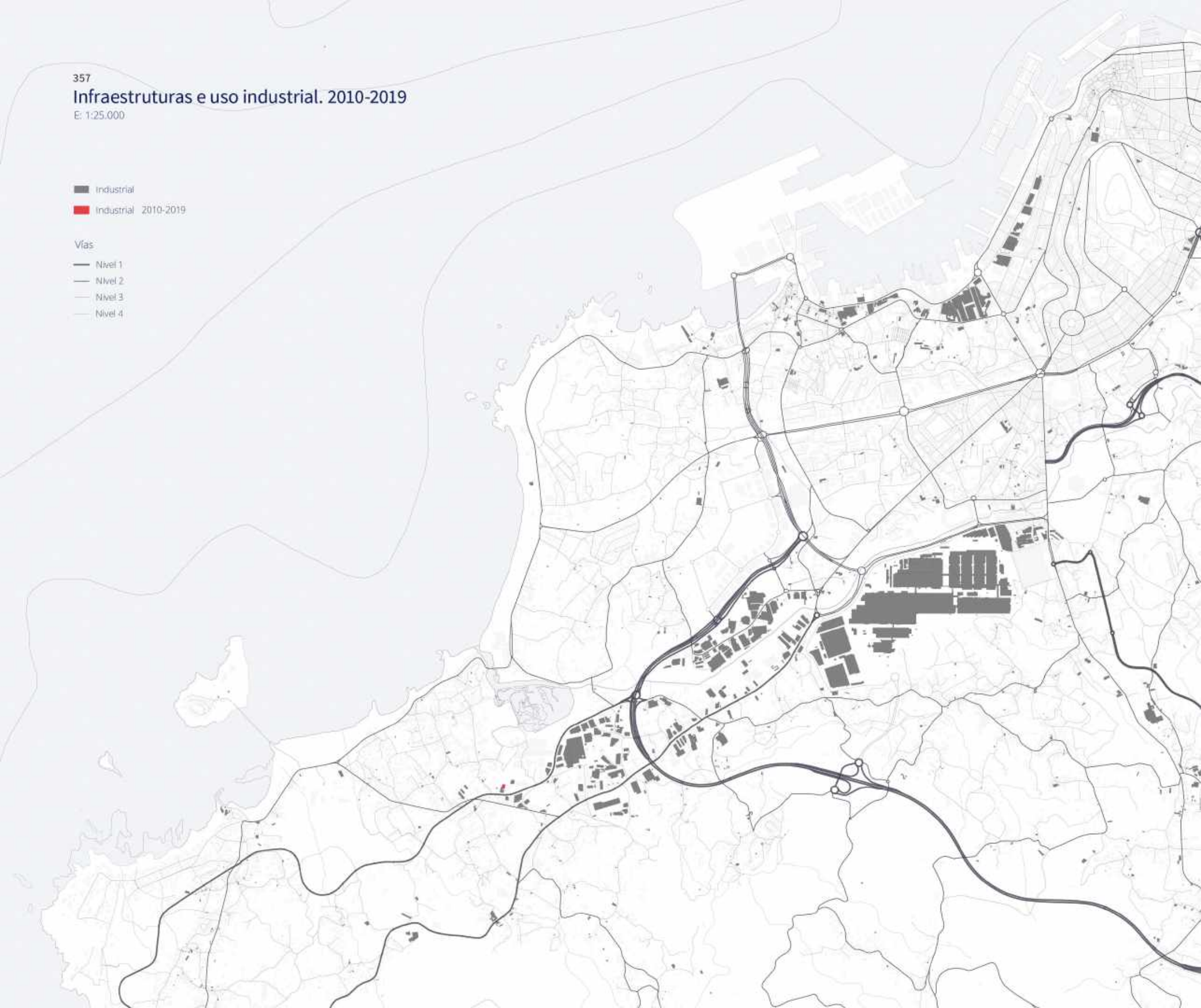
E: 1:25.000



357

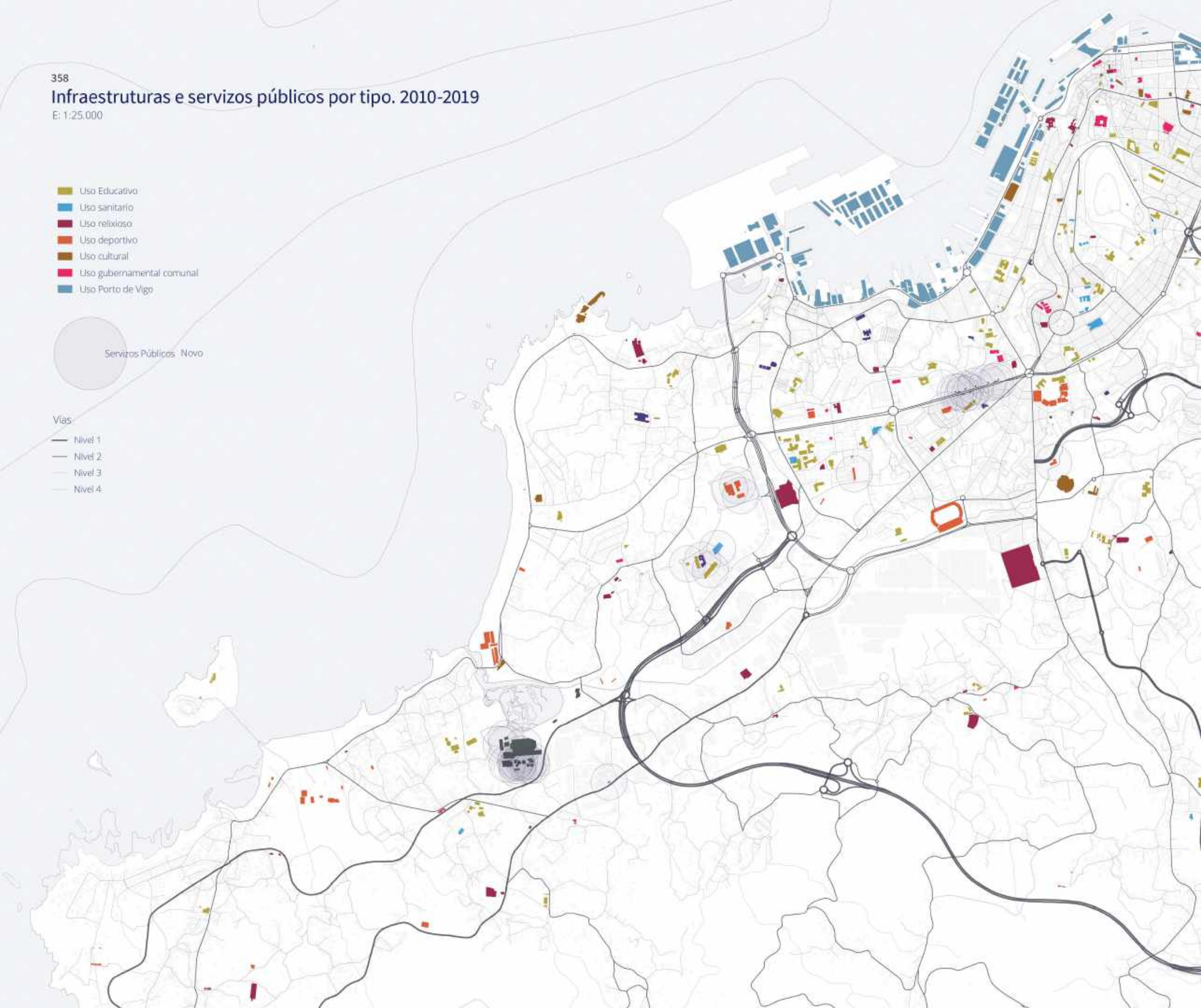
Infraestruturas e uso industrial. 2010-2019

E: 1:25.000



Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2010-2019

E: 1:25.000



Capítulo 5
Sistematización

5.1. Proceso de sistematización
5.2. Ocupación
5.3. Infraestrutura
5.4. Usos
5.5 Fases do proceso de urbanización
5.6. Modelos de crecemento e tramas.
    5.6.1. Evolución dos modelos de crecemento
    5.6.2. Patróns morfolóxicos

5.1. PROCESO DE SISTEMATIZACIÓN

Este capítulo aborda a sistematización da análise realizada con dous obxectivos: ordenar a información de forma sintética e expor de forma resumida os resultados do proxecto.

Os tres primeiros puntos deste capítulo abordan a reorganización da información seguindo as categorías de análise utilizadas de ocupación, infraestrutura e usos, dende dúas perspectivas para responder aos dous obxectivos principais do traballo:

1. Unha lectura diacrónica das transformacións da forma urbana, en que se presentan os principais rasgos da evolución de cada unha das categorías estudadas(ocupación, usos e infraestruturas), con especial atención nos trazos de cambio e permanencia máis significativos.

2. Unha lectura sincrónica da forma urbana resultante e a súa configuración, que procura comprender a situación actual como resultado e combinación de distintos procesos de morfoxénese.

O método empregado consiste na reorganización da información xa presentada no capítulo da análise dende esta nova perspectiva que se complementa, ademais, con novos datos cuantitativos e cualitativos que serven para acompañar e fundamentar a lectura sintética.

Os puntos 2, 3 e 4 (ocupación, usos e infraestruturas) incorporan para cada un destes unha lectura diacrónica dos rasgos que caracterizan a súa evolución, unha análise dos cambios e permanencias e outra sincrónica da resultante actual.

O quinto punto aborda unha nova clasificación temporal das principais fases en que se divide o proceso de urbanización. A partir desta periodización, o sexto punto presenta unha descripción e análise dos principais modos de crecemento para cada unha das fases e os patróns morfolóxicos que compoñen a forma urbana actual.

5.2. OCUPACIÓN

Evolución da ocupación

1940-1949

+863
Novas unidades

+10,48 Ha
Superficie construída

9,3%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

1950-1959

+4334
Novas unidades

+64,60 Ha
Superficie construída

52,5%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

1960-1969

+4122
Novas unidades

+67,93 Ha
Superficie construída

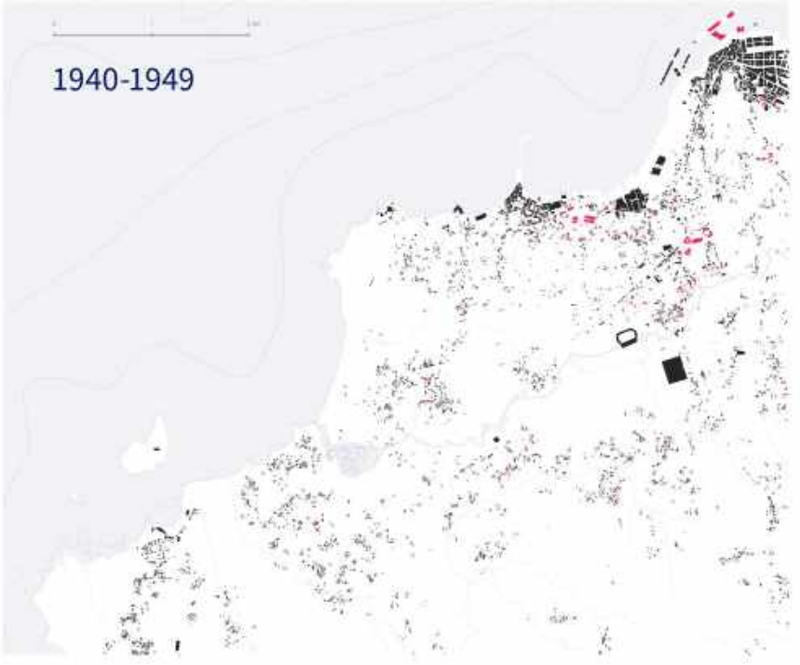
36,2%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

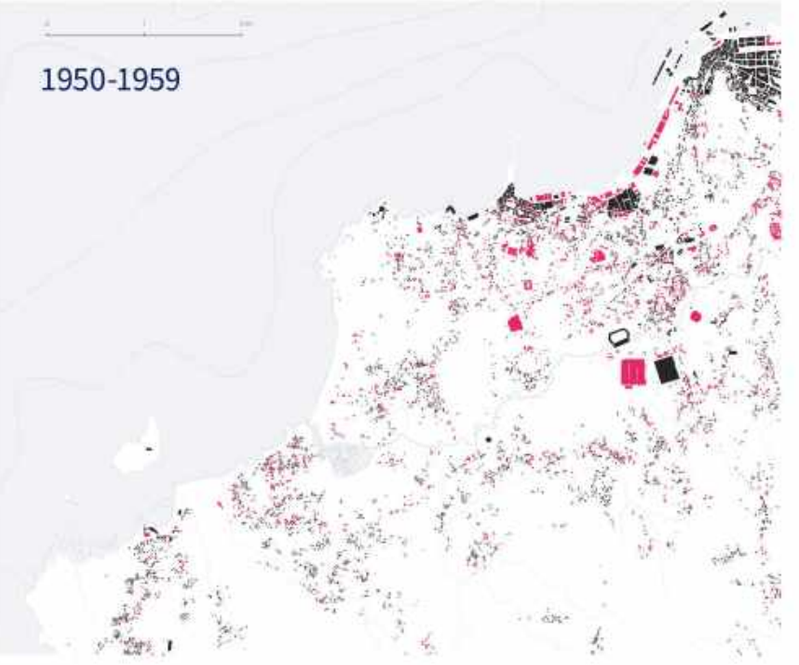
1970-1979

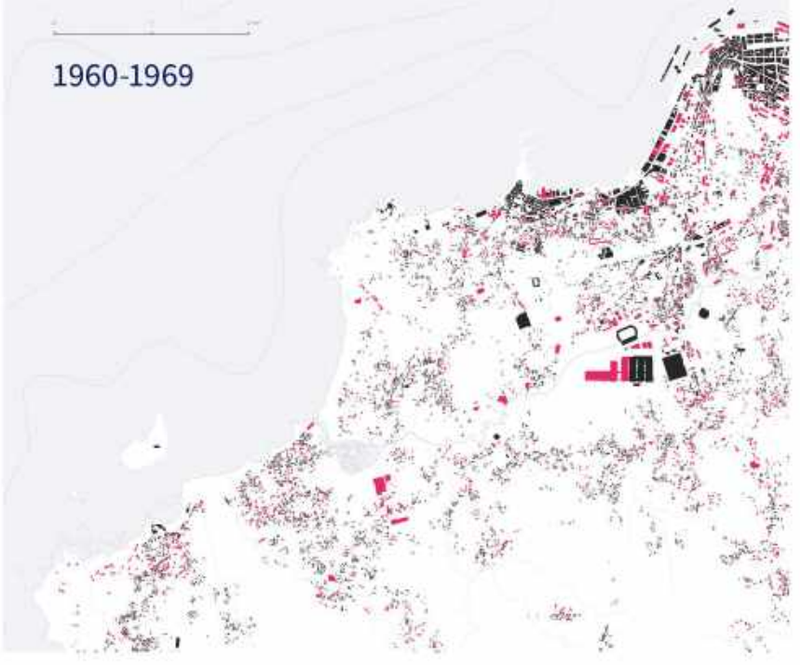
+3290
Novas unidades

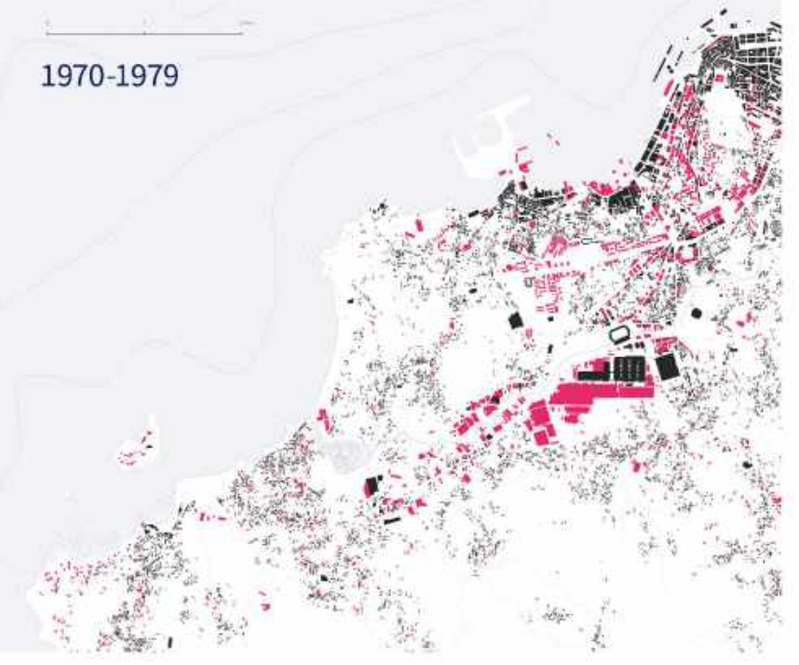
+92,23 Ha
Superficie construída

36,1%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

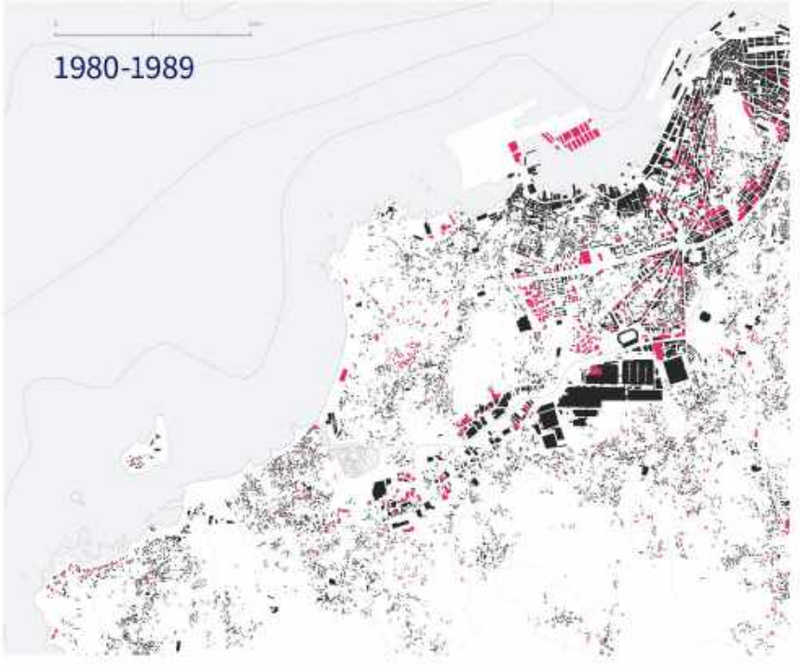


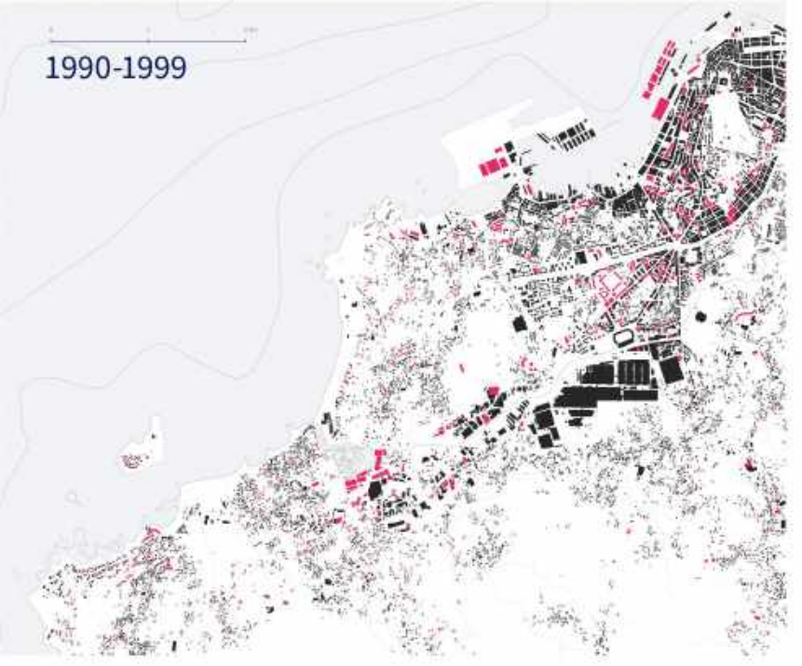






Planos de ocupación por décadas entre 1940 e 2019.





1980-1989

+2116
Novas unidades

+86,18 Ha
Superficie construída

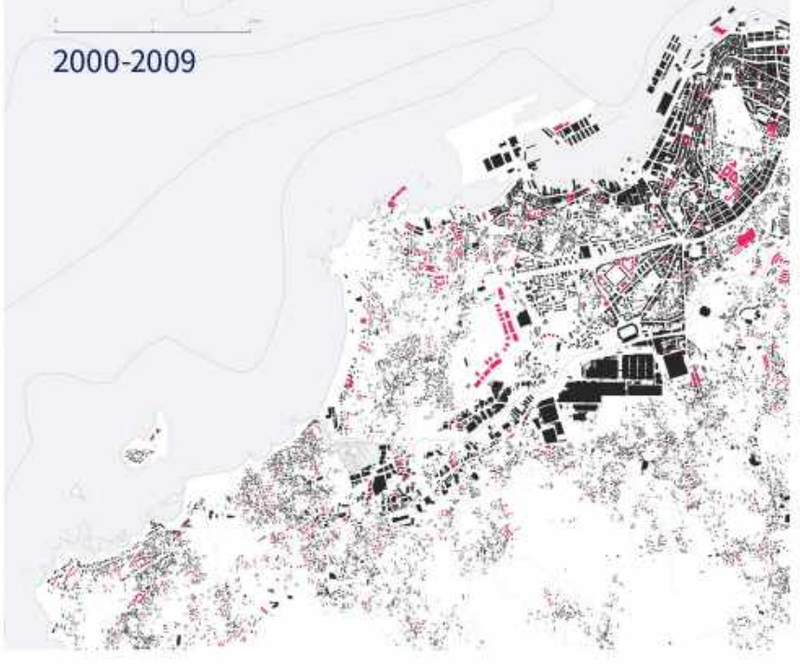
24,8%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

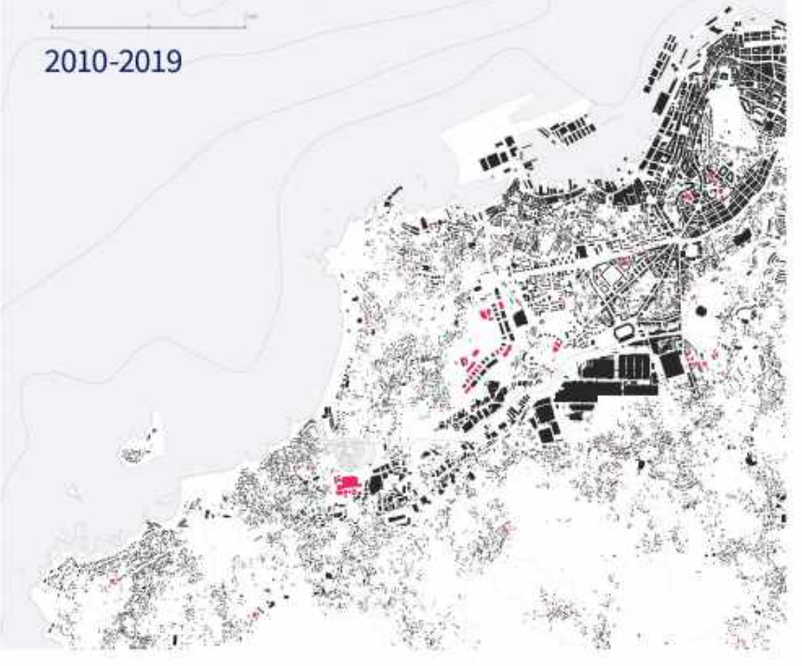
1990-1999

+2002
Novas unidades

+53,24 Ha
Superficie construída

12,3%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.





2000-2009

+2268
Novas unidades

+43,17 Ha
Superficie construída

8,9%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

2010-2019

+585
Novas unidades

+14,64 Ha
Superficie construída

2,7%
Incremento da superficie construída respecto do período anterior.

Grao de ocupación

360
Variación porcentual da superficie ocupada na zona de estudo para cada década estudada.

Os datos cuantitativos permiten certificar a idea que xa foi presentada ao longo da análise de que o grao de ocupación do solo nesta área incrementouse de forma notable a partir dos anos 1950 e que a partir dos anos 1980 decelérase o ritmo de ocupación. Os datos de incremento porcentual da ocupación do solo respecto da década anterior permítenos comprender o crecemento explosivo que se rexistra na década de 1950 na que aumenta un 52,5% respecto do período anterior e que supón a pocentaxe máis alta de todo o período estudado (fig.360). Nas décadas de 1960 e 1970 mantéñense unhas porcentaxes elevadas, de entorno ao 36% de nova superficie ocupada respecto do período anterior. Progresivamente esta descende até o 2,7% das última década.



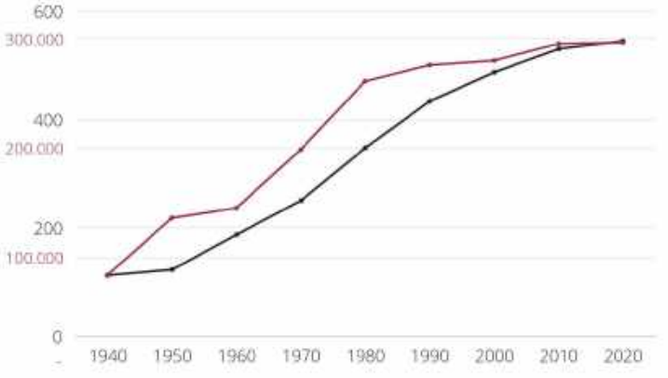
361
Nova superficie ocupada en cada década, en Ha.

En datos absolutos de superficie de solo ocupado a década de 1970-1979 é a que rexistra o dato máis elevado (fig.361). Esta gráfica revela a progresión ascendente dende os anos 1940 até os anos 1970 e un progresivo descenso da ocupación até a actualidade que se sitúa en cifras parellas á etapa de posguerra.



Se comparamos a superficie total ocupada de forma acumulada coa progresión demográfica se observa que a evolución de ambas dende o ano 1940 até a actualidade foi prácticamente proporcional, incrementándose en algo máis dun 300% (fig.362). Porén existen momentos en que ambas liñas de progresión son diverxentes cuxas causas se relacionan con mudanzas na localización preferencial da nova ocupación, a intensidade da nova ocupación e o seu uso. Na década de 1940 o aumento do censo de poboación foi maior que o incremento de superficie ocupada que se explica por un aumento maior da poboación no sector central e leste da cidade. Na década dos 1950 prodúcese a explosión do fenómeno de suburbanización de baixa densidade en que o ritmo de ocupación de solo é maior que a evolución do censo de poboción. Esta tendencia invírtese para o período 1960-1980 en que o ritmo de crecemento poboacional aumenta dunha forma superior ao ritmo de solo ocupado. Este cambio de tendencia explícase, entre outros factores, pola edificación de vivenda masiva que invirte a preponderancia do proceso de urbanización de baixa densiddade dos anos 1950, así como pola "volta ao centro" do proceso de urbanización. Con todo, estes datos non supoñen a desaparición da urbanización difusa na periferia senón que constatan o peso importante da vivenda masiva na dinámica conxunta. A tendencia muda dende os anos 1980 até actualidade en que o ritmo de ocupación de solo vai ser maior ao ritmo de crecemento demográfico. Este fenómeno explícase pola ocupación de baixa densidade, sumado a outros factores como o incremento do número de vivendas baleiras e segundas residencias.

362
Superficie de solo ocupada na área de estudo en Ha e e evolución demográfica.



Evolución do censo de poboación de Vigo

Superficie de solo ocupada na área de estudo

Ocupación e planeamento

Outra das hipótesis formuladas neste estudo é que o planeamento tivo un peso importante na conformación da forma urbana non só pola súa capacidade de orientar a nova ocupación, senón que tamén pola súa incapacidade para gobernar as dinámicas de ocupación, fundamentalmente as de carácter individual de baixa densidade. Aquí hai que distinguir o primeiro Plan Cominges de 1943 dos restantes. O Plan Cominges, polo feito de ser parcial para a zona central, permitiu de forma consciente o desenvolvemento sen planificar da periferia. Pola contra, os restantes plans xa si pensados para o conxunto do territorio municipal, a pesar de que establecían unha ordenación a realidade distou moito do previsto polo planificador.

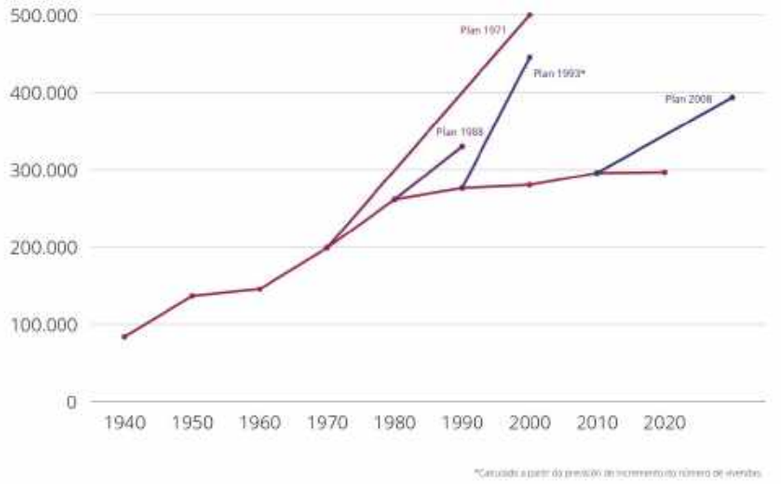
Centrándonos nestes segundos, un dos factores analizados que explican esa incapacidade de gobernar a dinámica urbanizadora reside nas abultadas previsións demográficas do planeamento. Na figura 364 recóllense as previsións demográficas que definiu cada un destes plans e no que se comproba unha grande diverxencia entre a evolución real e as previsións. Se no planeamento de 1971 as expectativas aínda tiña certa correspondencia coa tendencia da que partía, as previsións dos planeamentos posteriores marcan unha tendencia claramente distorsionada con respecto á situación da que partían.

As abultadas previsións demográficas permitiron xustificar a cada un dos plans unha capacidade residencial tamén abultada e unha delimitación das áreas de transformación do solo moi extensas. Tal e como foi analizado, na práctica supuxo que a localización da nova ocupación se rexise baixo unha lóxica de maior rentabilidade das operacións, dando lugar á extensión da nova ocupación por ámbitos periféricos e litorais, en lugar de sustentarse nunha planificación ordenada e programada.

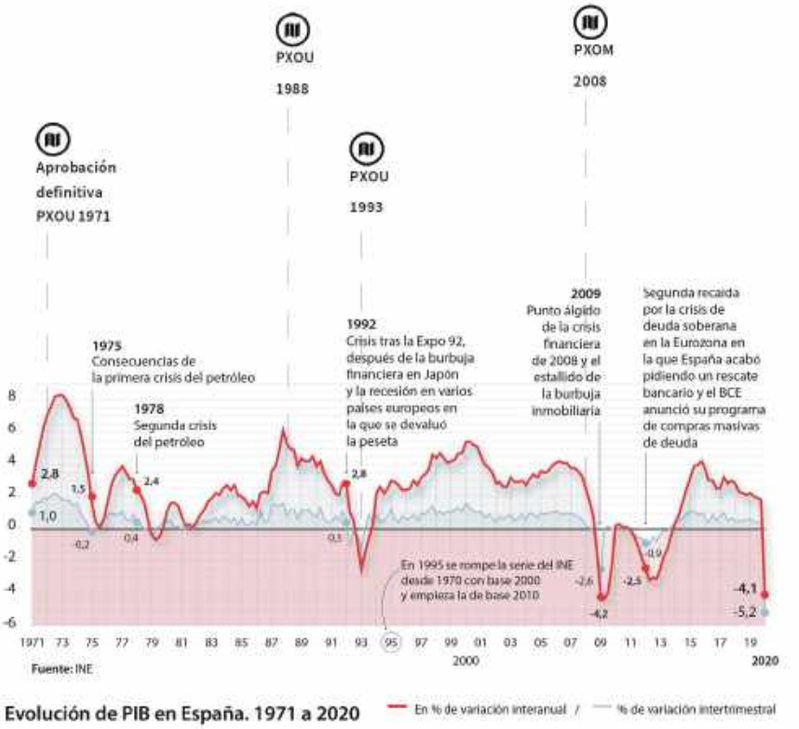
Ocupación e contexto socioeconómico

Outro factor importante que explica a incapacidade de execución do planeamento ten que ver coa relación entre as distintas crises sistémicas e o momento de aprobacións dos plans. Como se puido comprobar a maioría dos plans foron concebidos en momentos alcistas do ciclo, pero a súa aprobación definitiva coincidiu sempre cos estoupidos das crises, polo que as elevadas espectativas ficaron aínda máis cuestionadas. En resumo, os plans formuláronse partindo da idea de que o ritmo de crecemento e acumulación se sostería e non dispuxeron mecanismos para afrontar outro contexto socioeconómico.

Como se pode ver na figura 363, a aprobación definitiva do PXOU de 1971 vai coincidir coa crise do petróleo, o PXOU de 1988 vai estar marcado pola situación específica de crise do naval que se produce en Galiza que logo vai unirse á crise económica global de 1992, momento en que aparece o novo PXOU de 1993. O PXOM de 2008 vai coincidir co estoupido da burbulla inmobiliaria.



364
Evolución da poboación e as previsións de crecemento de cada Plan Xeral.



363
Evolución socioeconómica e momento de elaboración dos Plans.

Elaboración propia a partir de: https://www.abc.es/economia/abci-crisis-espana-supera-europa-y-desploma-52-por-ciento-202005010134_noticia.html

Ocupación actual segundo a data de construción.

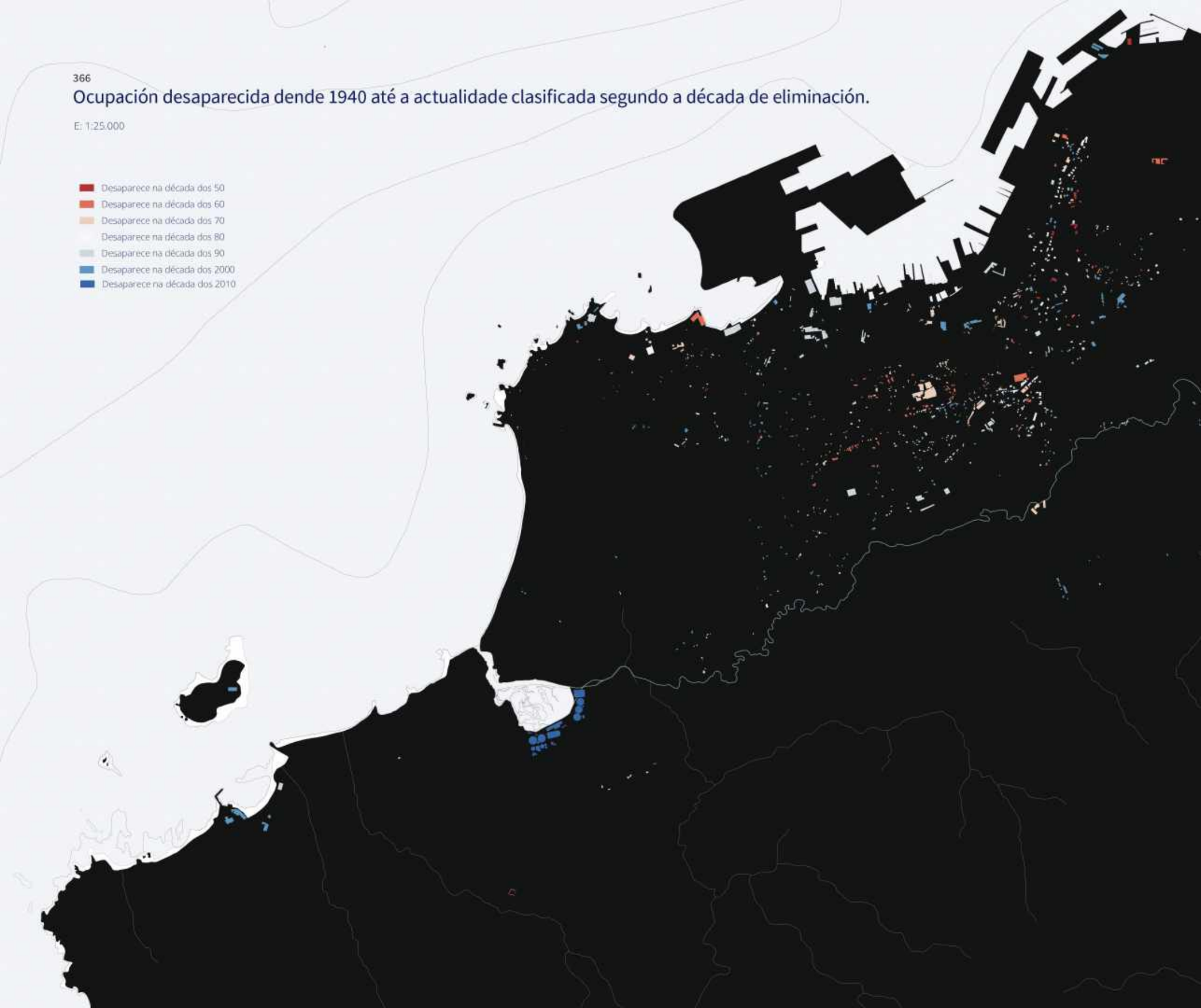
E: 1:25.000



366

Ocupación desaparecida dende 1940 até a actualidade clasificada segundo a década de eliminación.

E: 1:25.000



Permanencia e cambio na ocupación

A partir da reconstrución cartográfica das edificacións que foron eliminadas entre os anos 1940 e a actualidade (fig.367), evidénciase que esa ocupación, desaparecida hoxe, concéntrase na primeira coroa urbana e na franxa litoral Bouzas-Alcabre. Igualmente, permite identificar que, pola contra, no resto do territorio vaise producir un proceso acumulativo de nova ocupación ao longo do período estudado que responde a distintas estratexias e que, por tanto, compoñen unha realidade de enorme complexidade.

A partir da clasificación da ocupación eliminada segundo o ano en que desapareceron aprécianse distintas fases de sustitución da ocupación. En primeiro lugar na década dos 1950 vanse concentrar na ladeira do monte Castro coincidindo co proceso de extensión urbana a oeste. A segunda etapa, entre os anos 1960 e 1970, sucédese fundamentalmente na zona de Coia e responde a distintas estratexias, por unha banda, a urbanización unitaria do polígono de Coia e, por outra, a substitución da ocupación de baixa densidade ao longo das estradas por novas edificacións de vivenda masiva que soen ser de promoción individual e que, nalgúns casos manteñen o parcelario previo e noutros se transforma meddiante a adición de varias parcelas. A etapa dos anos 1980 e 1990 está marcada por novas actuacións dee gran escala. Por último nas décadas dos 2000 as grandes infraestruturas van ser o principal causante da eliminación de edificacións, mentres que as actuacións para a sustitución por novas edificacións tende a ser cada vez máis puntual.

Os tempos e ritmos do proceso de eliminación varía segundo a localización. Así a zona máis central da ladeira do Castro vai ser un proceso demorado no tempo que data dende os anos 1950 até a actualidade, mentres que as actuacións tanto as de promoción unitarias como as de promoción individual de Coia, Florida e Navia supuxeron unha transformación relativamente rápida. A zona litoral Bouzas- Alcabre vai ser un proceso máis dilatado no tempo, moi influenciado pola paulatina transformación do modelo productivo e a desaparición das industrias.

Análise da ocupación actual

Na figura 366 preséntase o plano da ocupación actual (2019) e a súa clasificación segundo a data de construción. Á vista da análise realizada no anterior capítulo é posible identificar na actualiade sete patróns con trazos morfoxenéticos homoxéneos:

1. Os centros históricos de Bouzas e Vigo e os seus primeiros ensanches.

2. Fragmentos suburbanos. Ao poñer en relación este plano co que está ao lado da construción eliminada, distínguese de forma clara que do proceso de suburbanización en Coia só permaneceron certos fragmentos que hoxe en día compoñen franxas e espazos intersticiais na nova trama urbana. Unha tendencia xeral nos discursos públicos é o de clasificar estas zonas como espazos rurais en contraposición coa imaxe urbana dos polígonos de vivenda masiva. Mais a realidade resulta máis complexa e son resultado dunha fase intermedia de suburbanización de baixa densidade con múltiples capas.

3. A zona de extensión urbana en torno ás ladeiras do castro e formando filamentos na primeira coroa urbana.

4. As promocións unitarias de vivenda masiva de Coia, Florida e Navia.

5. O crecemento nas parroquias da periferia en torno aos seus núcleos tradicionais nun proceso de difusión sostido no tempo que vai engrosando e densificando estas zonas.

6. Ocupación de baixa densidade de promoción individual en espazos que anteriormente mantiñan un límite natural á ocupación, como as zonas litorais, de monte, ou na proximidade de zonas humidas e que se produce a partir dos anos 1970.

7. Fragmentos case sempre de baixa densidade de promoción unitaria e normalmente de xestión cerrada que se localizan nos mesmos lugares que os do punto anterior pero que se formalizan a partir dos anos 1980-1990.

8. Polarización industrial lineal no litoral e no Lagares-Comesaña.

5.3. INFRAESTRUTURA

Evolución da infraestrutura



Nivel 1

A estrutura inicial é radial partindo do centro urbano. Posteriormente esa centralidade desprázase ao entorno das Travesas. Nunha terceira fase xorden novas vias radiais que acceden en distintos puntos á zona de alta densidade de ocupación. Por último xorde a vía de alta capacidade que penetra no límite desa periferia.

Nivel 2

A partir da estrutura tradicional adiciónase unha estrutura litoral e un primeiro cinto urbano. Posteriormente superponse sobre estra estrutura un novo eixo lonxitudinal centro-Samil. No casos da conexión norte-sur entre Bouzas-Lagares vanse superpor 3 estradas paralelas cada unha correspondente a un tipo de capacidade de vía: a tradicional, a primeira estrada na década dos 1950 e a vía de alta capacidade nos anos 2000.

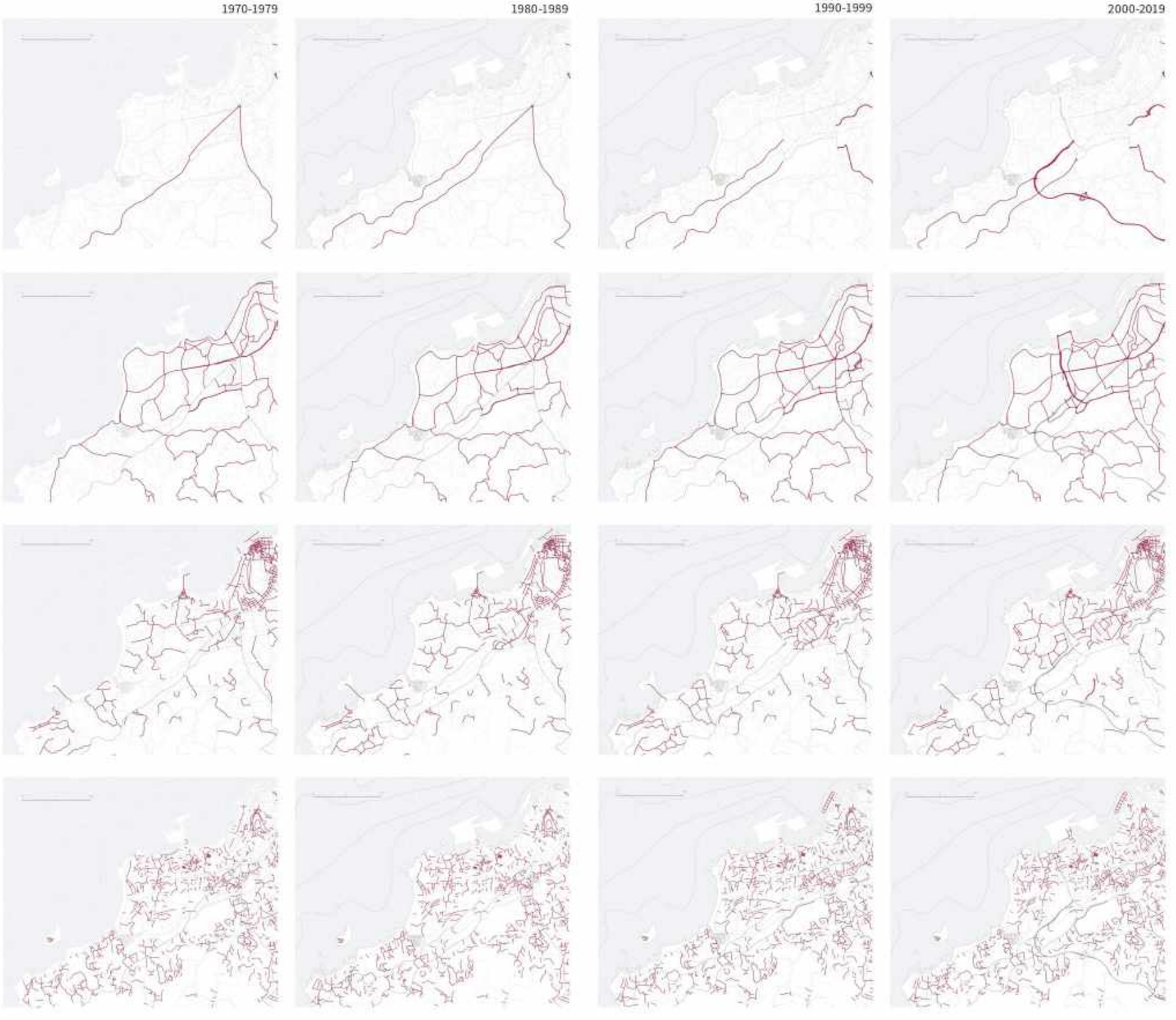
Nivel 3

Transfórmase a partir da extensión urbana que vai sustituír o trazado tradicional por novas estruturas, entre as que destacan o centro urbano e o primeiro agregado de Coia. A partir dos 1980 xorden algunhas ramificacións ailladas relacionadas con actuacións fragmentadas.

Nivel 4

Nas zonas de primeira suburbanización xorden as primeiras ramificacións rectilíneas. Posteriormente transfórmase no mesmo sentido que o nivel anterior: por sustitución nas zonas de extensión e actuacións fragmentadas.

Planos de infraestrutura por décadas entre 1940 e 2019, clasificadas segundo a xerarquía establecida.



Permanencia e cambio nas infraestruturas

368
Infraestruturas que foron eliminadas entre 1940 e a actualidade.



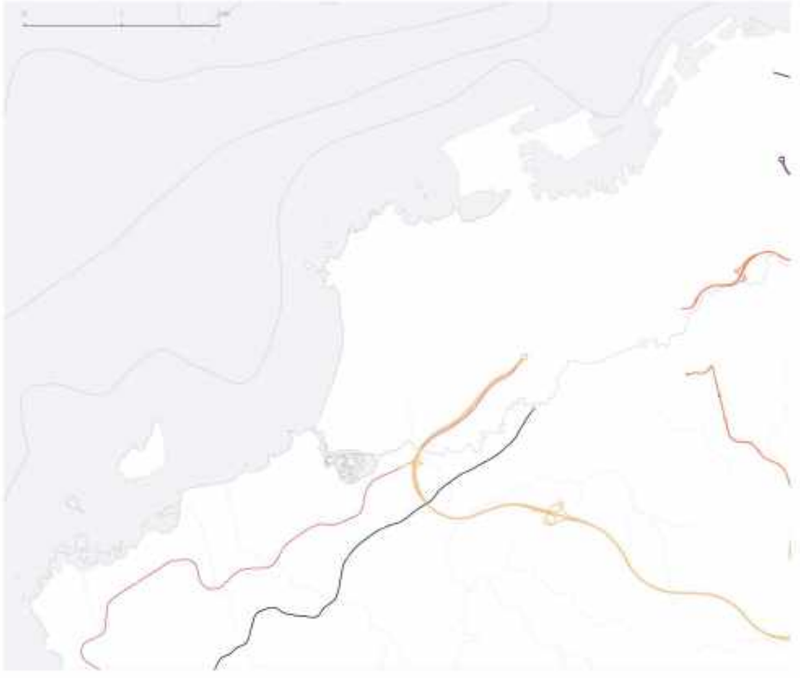
Con carácter xeral a taxa de permanencia das infraestrutura viaria existente en 1940 é alta, manténdose na maior parte dos casos. A zona onde se concentra a maior sustitución do viario preexistente correspóndese coa zona do agregado urbano de Coia e Navia e a localización da industria de Citröen (fig.368). Neste sentido resulta rechamante o maior grao de eliminación do viario nesta zona en comparación co centro urbano e que se explica porque na zona de Coia existía unha maior densidade e capilaridade de vías que además fora ampliada na primeira fase de suburbanización, antes da súa eliminación. En cuanto ás parroquias máis periféricas, a desaparación dalgunhas das vías ten máis que ver cunha alteracións do trazado para a súa adaptación ao veículo, ou pequenos camiños que foron perdendo uso, do que unha sustitución radical do trazado.

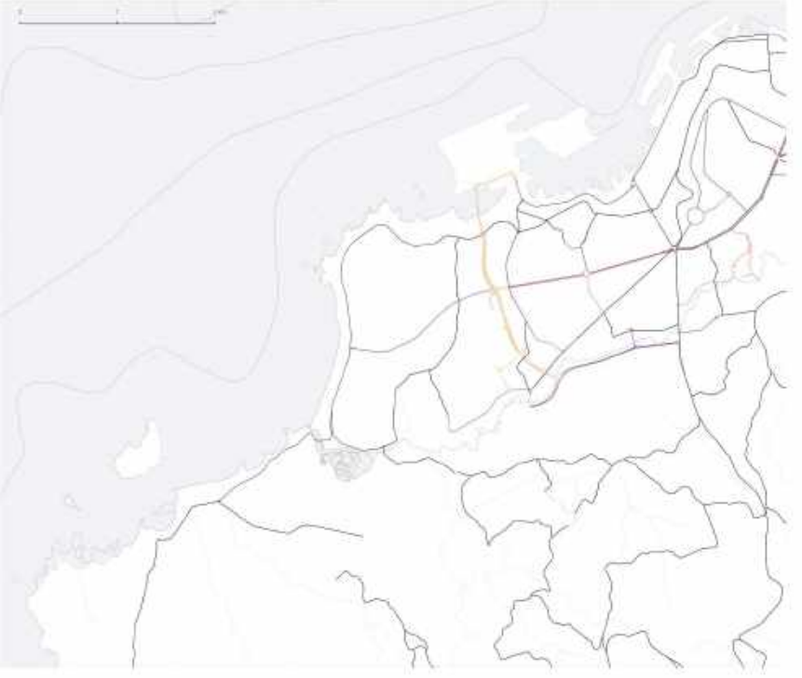
Análise da infraestrutura actual

Se antes se analizaron os cambios que se produciron entre os distintos períodos, neste punto procédese a analizar exclusivamente o trazado que existe na actualidade tomando por tanto a súa xerarquía no presente. Para cada un dos niveis actuais revísase o ano de construción da vía co obxectivo de comprender a resultante final que temos hoxe. Así, pódese observar que a infraestrutura de primeiro nivel é a de máis recente construción. No caso da infraestrutura de nivel 2 a maior parte do trazado correspóndese coa malla tradicional. Existe unha segunda capa de vías relacionadas coa extensión urbana que se articulan co viario preexistente, e unha terceira capa de vías de alta capacidade en que se produce unha maior ruptura co viario preexistente. No terceiro e cuarto nivel apréciase unha maior proporción de viario que se remonta a 1940, especialmente na rede máis capilar, e permite identificar de forma máis clara as zonas de extensión urbana, o agregado de Coia e os distintos fragmentos urbanos.

Por tanto cabe concluír que a principal taxa de cambio se produce nos niveis da xerarquía superiores onde se reconfigura por completo a estrutura interna. Segundo descendemos de nivel as tramas tradicionais continuaron actuando coa súa estrutura orixinal para a difusión dos fluxos. As novas vías son claramente un reflexo dos distintos períodos e das súas formas de urbanización: por extensión do centro urbano, que se produce dende os anos 1950 até a actualidade; por substitución das tramas preexistentes que se produce en tres etapas (polígono de Coia, PERI da Florida e PAU de Navia); finalmente, os distintos fragmentos urbanos coas súas diferentes escalas, que se producen con especial intensidade a partir dos anos 1980.

Infraestrutura actual clasificada por niveis e coa data na que construída.









1940
1949
1959
1969
1979
1989
1999
2009
2019

*As infraestruturas datadas como 1940, refírese a todas aquelas que estaban construídas nese ano, independentemente da súa data de creación.

370

Infraestruturas actuais construídas no período de estudo e clasificadas segundo a data de construción

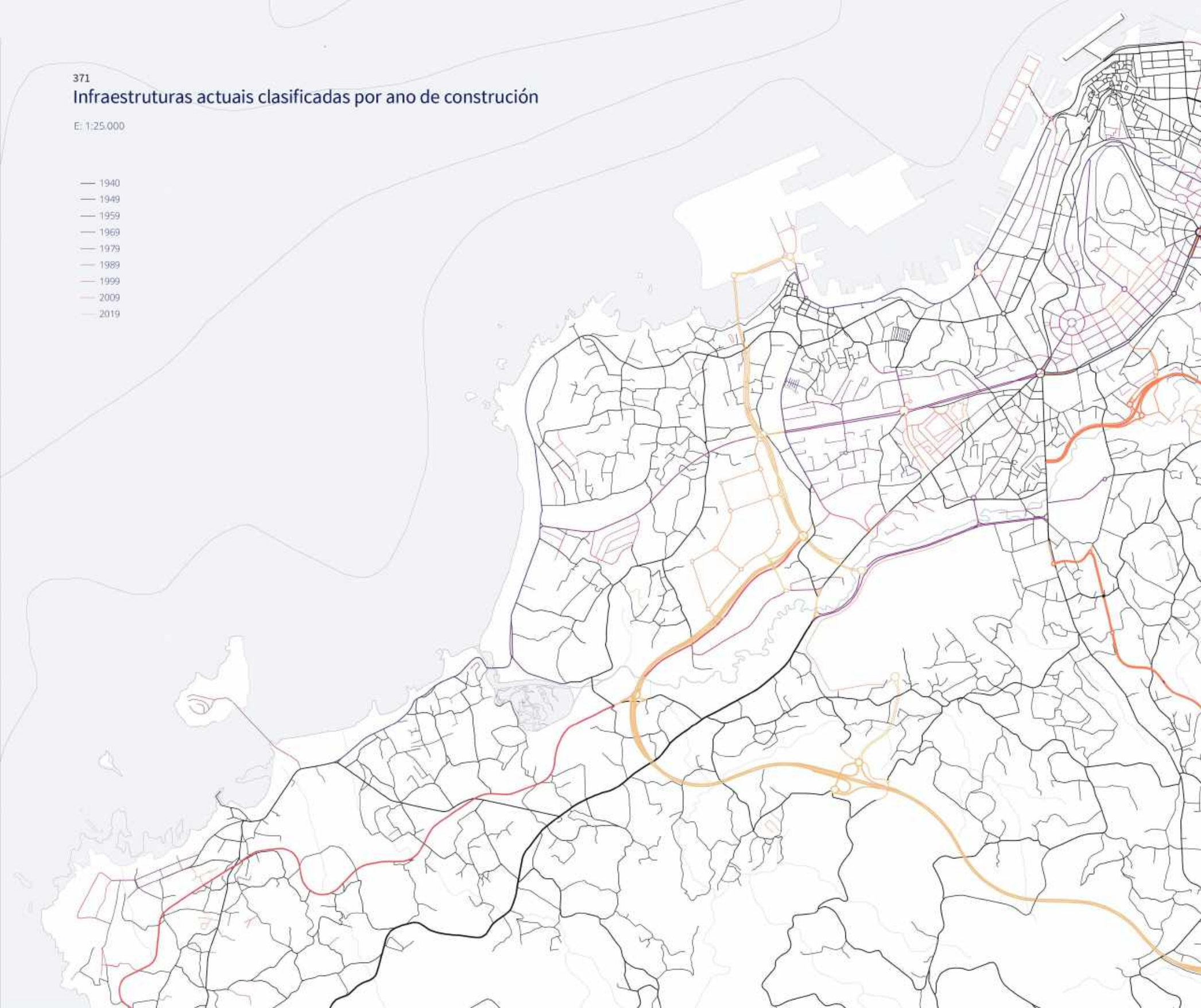
E: 1:25.000



371

Infraestruturas actuais clasificadas por ano de construción

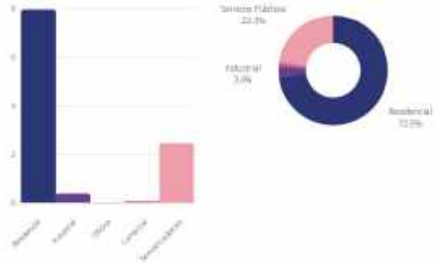
E: 1:25.000



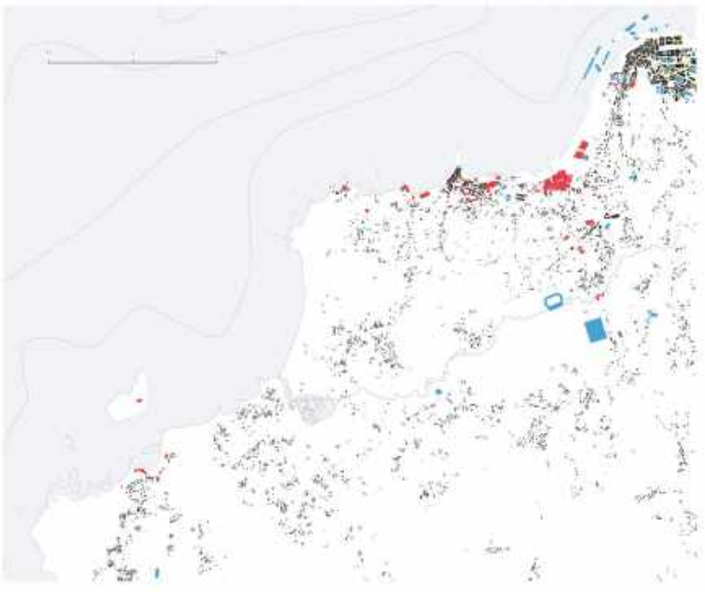
5.4. USOS
Evolución dos usos

Residencial
Industrial
Oficina
Comercio minorista
Servizos Públicos

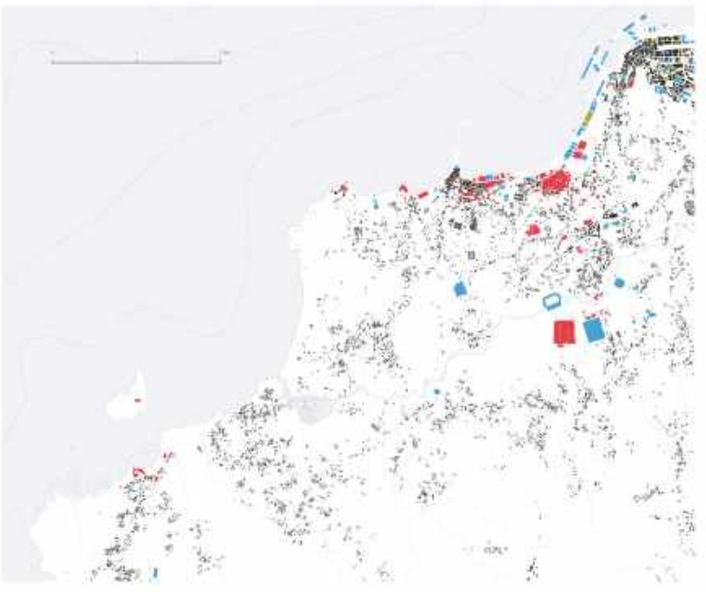
1940-1949



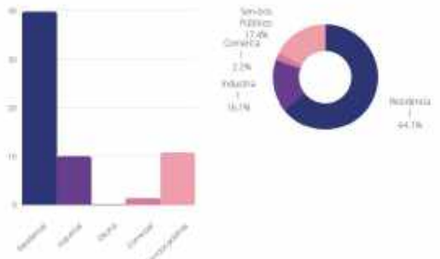
1940-1949



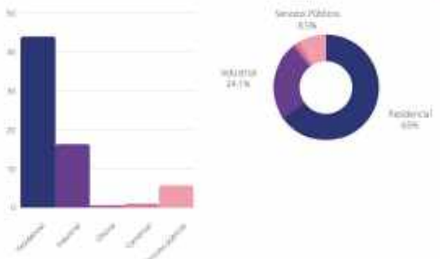
1950-1959



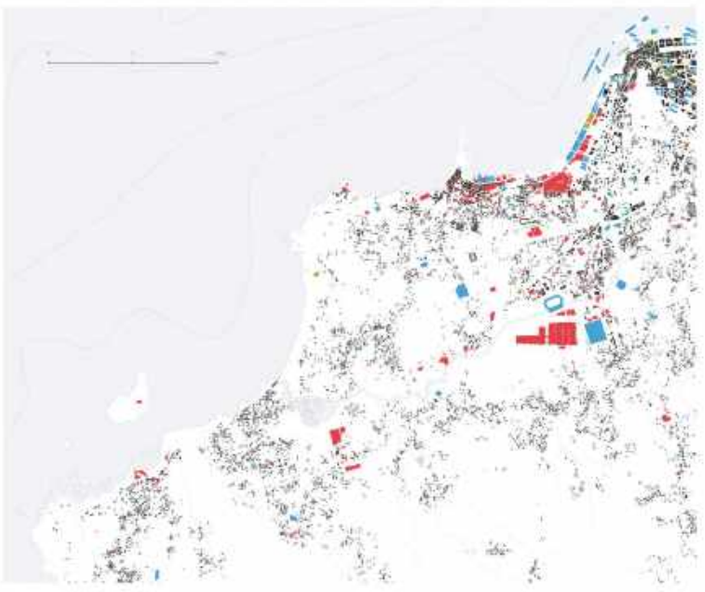
1950-1959



1960-1969



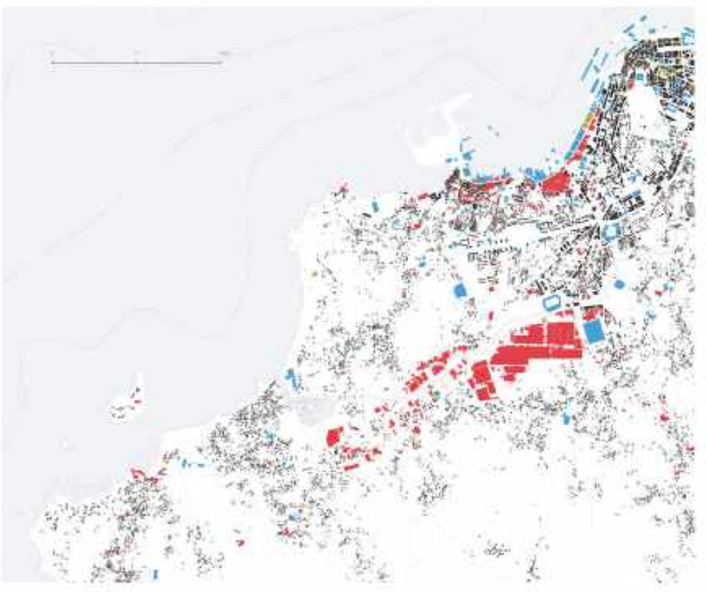
1960-1969



1970-1979

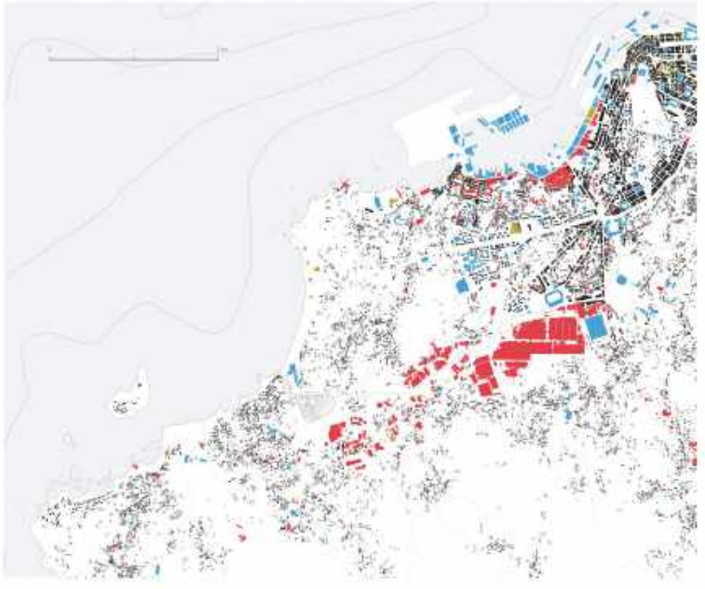


1970-1979

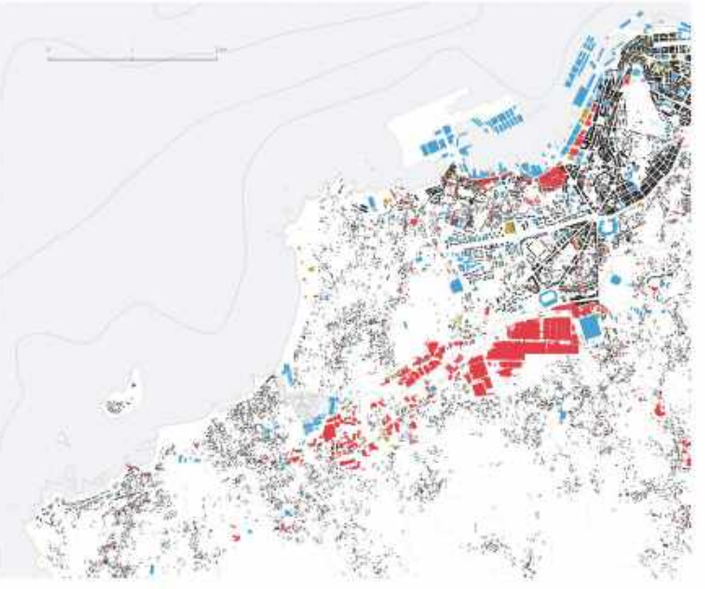


Planos de usos por décadas entre 1940 e 2019.

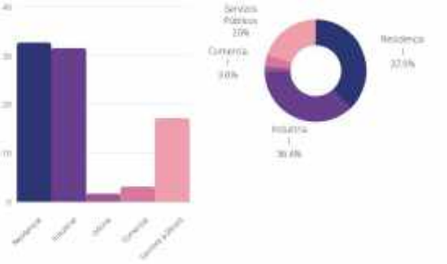
1980-1989



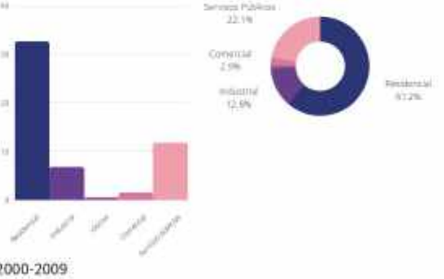
1990-1999



1980-1989



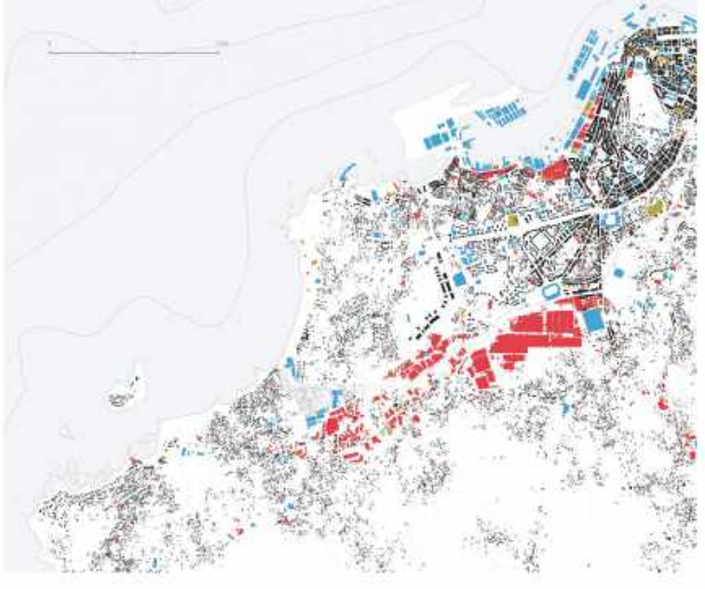
1990-1999



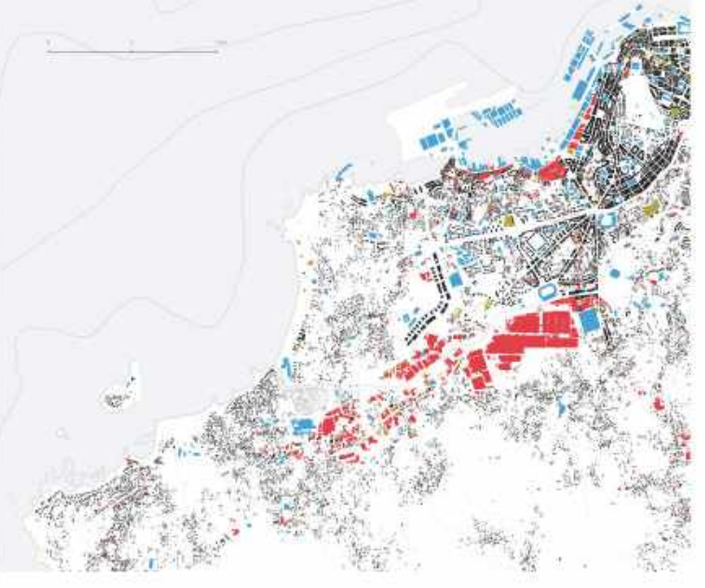
2000-2009



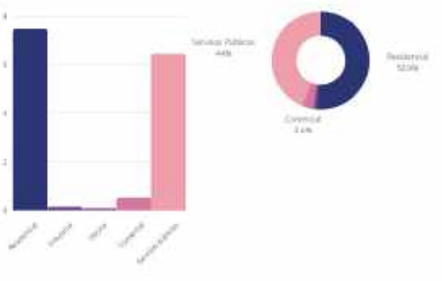
2000-2009



2010-2019



2010-2019



Intensidade dos usos

374
Evolución da superficie ocupada segundo os seus usos.

A análise cuantitava da evolución dos principais usos do solo permite obter unha imaxe máis definida do proceso de transformación.

A evolución do uso residencial vai ter unha tendencia prácticamente parella á evolución da ocupación en que se distinguen dúas fases de crecemento máis lento(na posguerra e despois da crise de 2008) e un crecemento rápido (entre os anos 1950 e 2009) cun incremento máis acusado no primeiro período entre 1950-1979.

A evolución dos usos industriais vai estar dividida en dúas fases, unha primeira de aumento da superficie total de solo industrial até a década dos 1980 e un posterior estancamento. Se poñemos estes datos en relación co total construído distínguese máis claramente estas dúas fases, xa que no primeiro período a porcentaxe de solo industrial reespecto do total vai pasar de representar un 3,4% nos anos 1940 a supor un 16,1% en 1950, un 24,1% nos anos 1960, un 31% nos anos 1970 e até un 36,6% nos anoss 1980, momento en que chega ao seu pico máximo. A partir de aí a porcentaxe de uso industrial vai decaer progresivamente até o 0,14% que representou na última década.

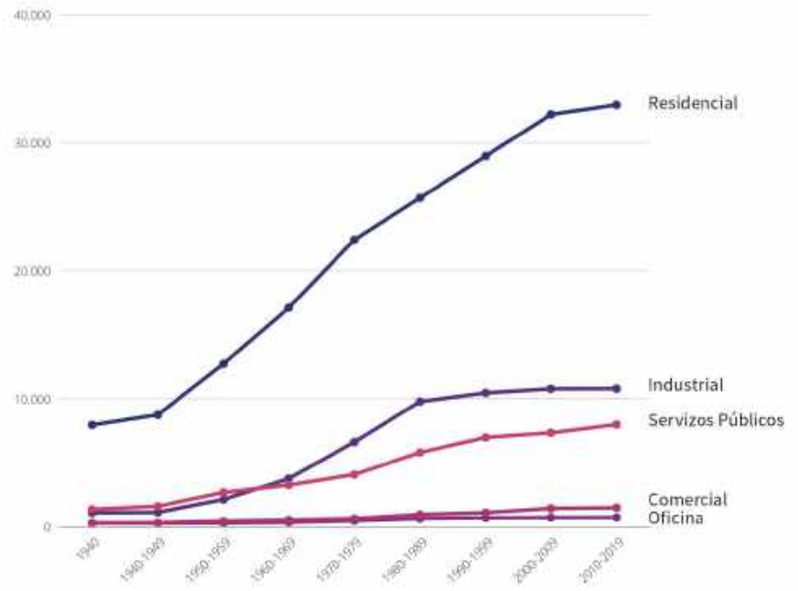
En cuanto aos servizos públicos a taxa de crecemento vai ser máis sostida no tempo pero máis inestable, con subidas e baixadas constantes que non permiten adiviñar unha tendenza xeral. Unha das explicacións desta volatibilidade é que se incorporan aquí os espacios da administración portuaria e outros aspectos relacionados co metabolismo urbano como, por exemplo, a depuradora, que na última década vai elevar a porcentaxe de solo destinado a servizos públicos até o 44%. Estes elementos presentan dinámicas propias distintas á doutros equipamentos. Como veremos máis adiante a partir dda análise segregada dos distintos tipos d e servizo público é posible detectar micro tendencias que no seu conxunto compoñen a evolución inestable deste tipo de uso.

462

Nos restantes usos de oficinas e comercio, é posible distinguir un aumento dos segundos a partir da década dos 1980 coincidindo cunha maior terciarización da economía e a proliferación dos contentores comerciais.

Permanencia e cambio nos usos

A análise da ocupación que desapareceu e a súa clasificación segundo os usos que albergaba permite identificar claramente o proceso de sustitución da fase de despegue industrial ligado á conserva e a primeira suburbanización no enclave de Coia. No caso de Coia a mistura de usos residencial e industrial vai ser sustituída formalmente e transformados os seus usos por un novo barrio fundamentalmente residencial. No caso de Bouzas e Canido a desaparición das industrias ligadas ao mar conlevou na maior parte a substitución completa nun proceeso máis demorado e recente.

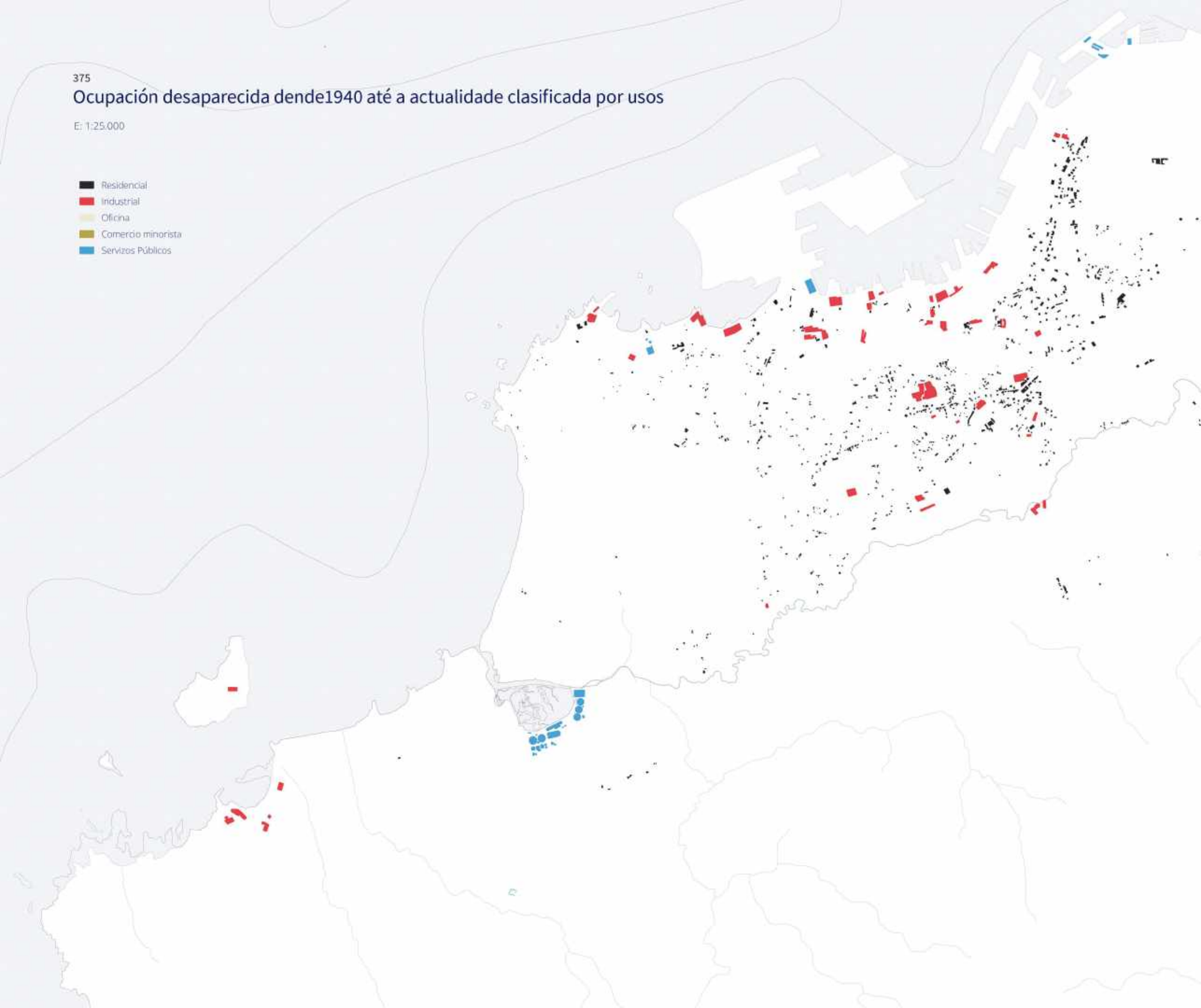


Este último proceso vai estar unido en moitos casos a procesos de urbanización pechadas de promoción unitaria privada, xa que polo tamaño e a localización das parcelas que ocupaban estas industriais permite operacións de alta rendibilidade e requiren de maior inversión. De forma excepcional no caso do Alcabre os usos industriais van transformarse en usos culturais no novo Museo do Mar.

375

Ocupación desaparecida dende1940 até a actualidade clasificada por usos

E: 1:25.000



Análise dos usos actuais

Partindo da ocupación e usos actuais realízase unha clasificación por épocas que nos permiten comprender de forma gráfica como se compuxo a resultante actual. En cuanto aos usos industriais existen dúas grandes polaridadess lineais no entorno litoral de Bouzas-Vigo e na zona do Lagares-Comesaña (fig.376). O primeiro vai ser resultado da primeira vaga de industrialización ligada ao mar e a segunda será máis diversa pero fortemente ligada á automoción e ao metal. A industria dispersa no territorio periférico contituíuse nun proceso progresivo que abarca todo o período estudado.

Da ocupación residencial (fig.382) distínguese claramente as seguintes tramas: os centro históricos e núcleos parroquiais, a suburbanización da primeira coroa periférica, a extensión da trama urbana do centro de Vigo, a urbanización por paquetes de alta densidade en Coia-Navia, os primeiros crecementos ao redor dos núcleos parroquiais e das súas principais estradas e a postereior periurbanización con maior difusión nos capilares e en zonas litorais e de monte que só foron ocupadas máis recientemente.

Como se comentaba anteriormente, a ocupación ligada aos servizos públicos ten un patrón moi cambiante. Para entender mellor a súa composición actual (fig.377), proponse distinguilos en catro categorías que permiten explicar e identificar mellor os seus patróns. A primeira é a que comprende os equipamentos que sos piares básicos do Estado de Benestar (fig.378): educación, sanidade e dependencia, aquí apréciase de forma clara unha tendenza de expansión ao longo do tempo do centro á periferia, situándose os primeiros equipamentos no centro e na primeira coroa de suburbanización, para extenderse a partir dos anos 1970 polo resto de parroquias. Dado que na primeira etapa os servizos foron dundamentalmente de carácter privado-relixioso e na segunda con predominancia pública, segue existindo hoxe unha relación centro-periferia entre os suministradores deestes servizos. A segunda categoría compóñena os equipamentos de lecer (cultura e deporte)(fig.381), onde se distingue a primeira vaga de equipamentos de grandes dimensións que servían ao conxunto da cidade, unha segunda etapa que se localiza no nó das Travesas e sobre o litoral e unha terceira algo máis dispersa no territorio pero que continúa a mostrar grandes carencias nas parroquias interiores. O terceiro ten que ver co porto e servizos metabólicos en que se aprecia unha evolución e expansión contínua do porto apoiada nos sucesivos recheos (fig.379). Unha cuarta ligada á comunidade política (relixión, goberno e asociacións veciñais) (fig.380), que se compón dunha primeira fase de administración parroquial sobre os espazos relixiosos e a ampliación dos cemiterios entre os 1950 e 1970, unha segunda relacionada coa construción de novos barrios onde se crean novos espazos relixiosos e novos espazos cívicos. Este tipo de espazos reprodúcese nas parroquias, onde se crean espazos veciñais, xa non vinculados estritamente á igrexa, e por último a construción de edificios das Administracións Públicas, que antes se localizaban no centro de Vigo, e que pasan a ocupar zonas de borde ou intersticiais do Polígono de Coia.

376

Usos industriais actuais segundo o ano da súa construción.

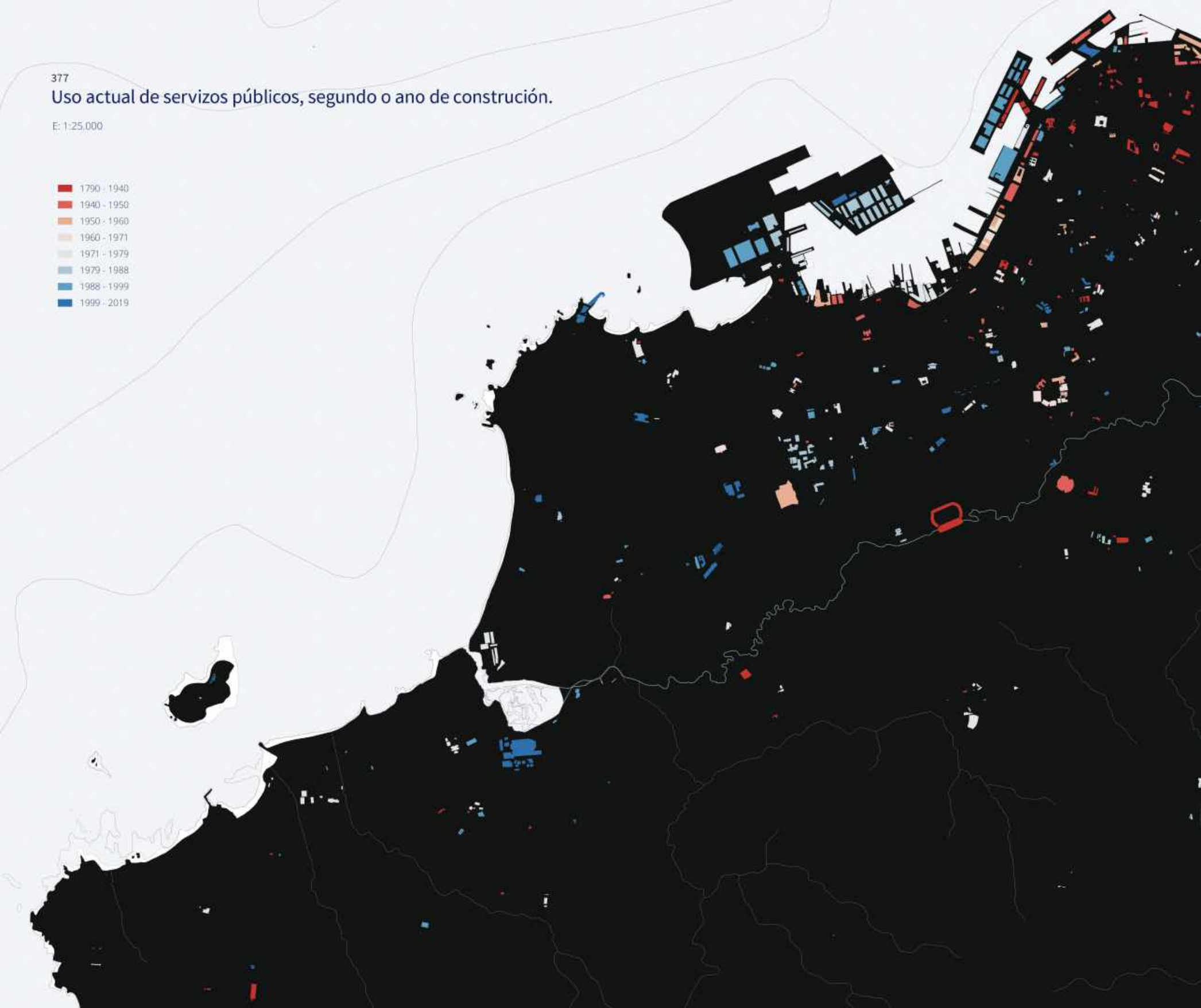
E: 1:25.000

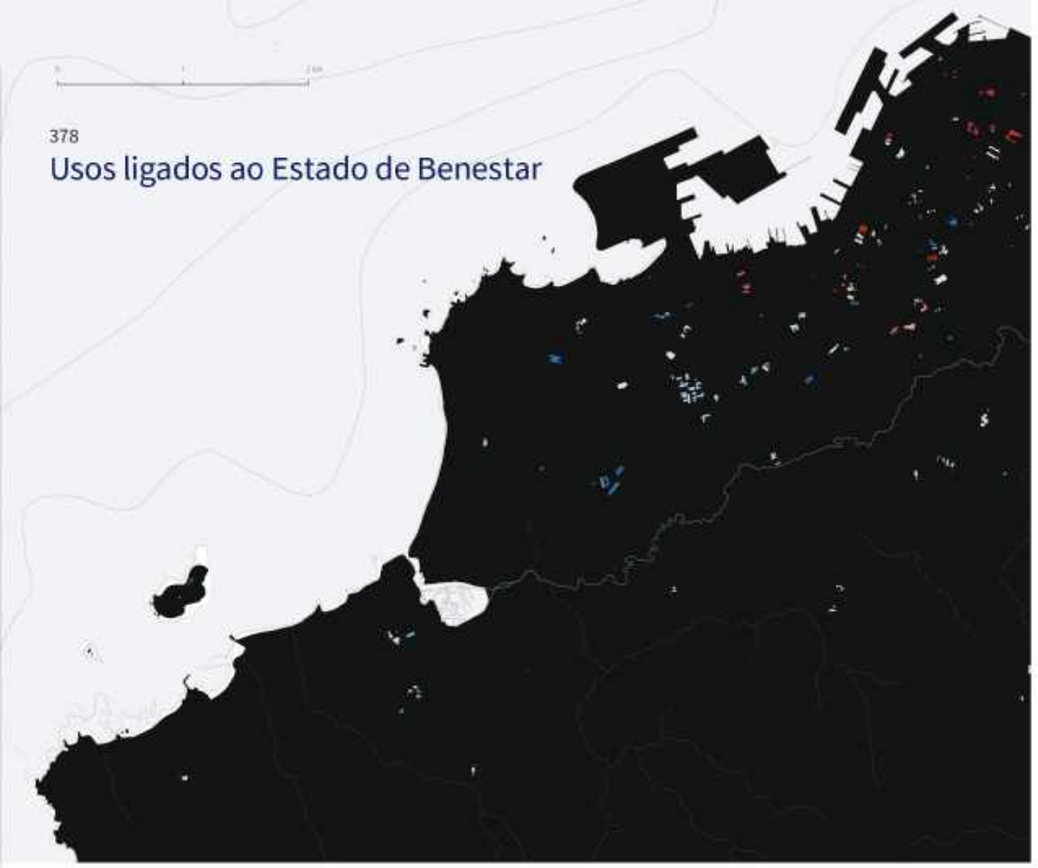


377

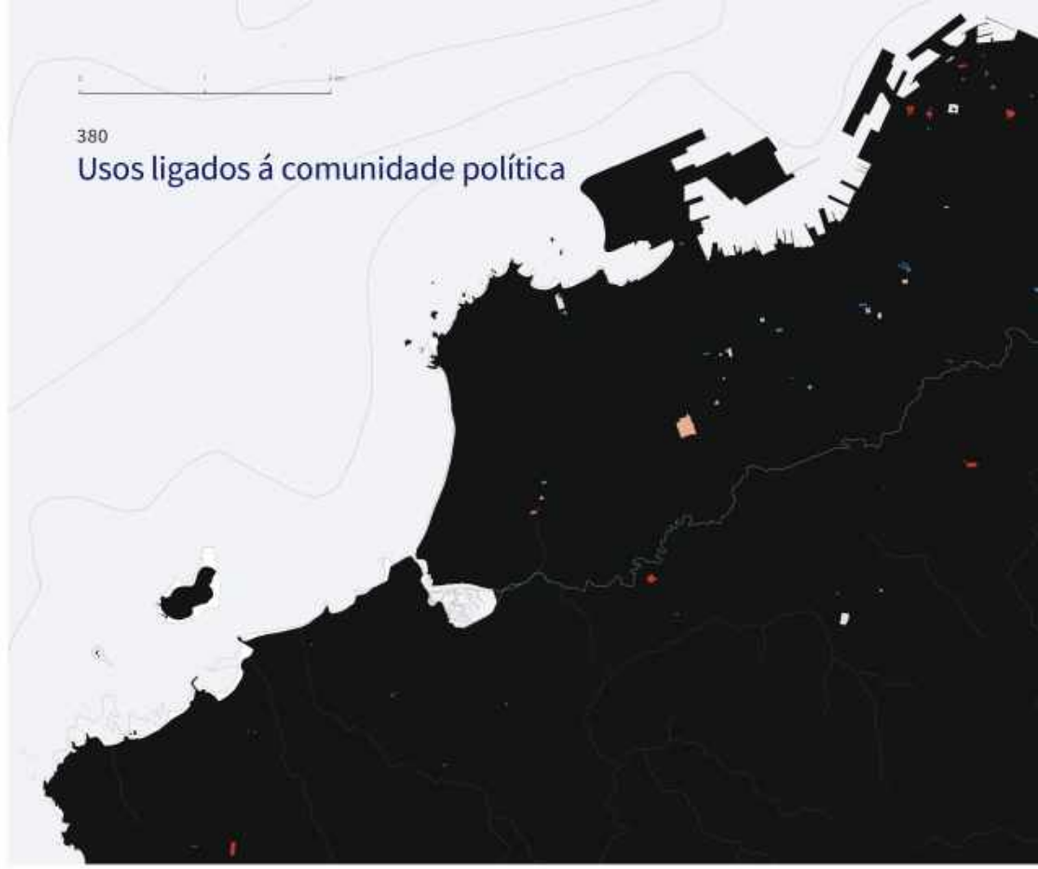
Uso actual de servizos públicos, segundo o ano de construción.

E: 1:25.000

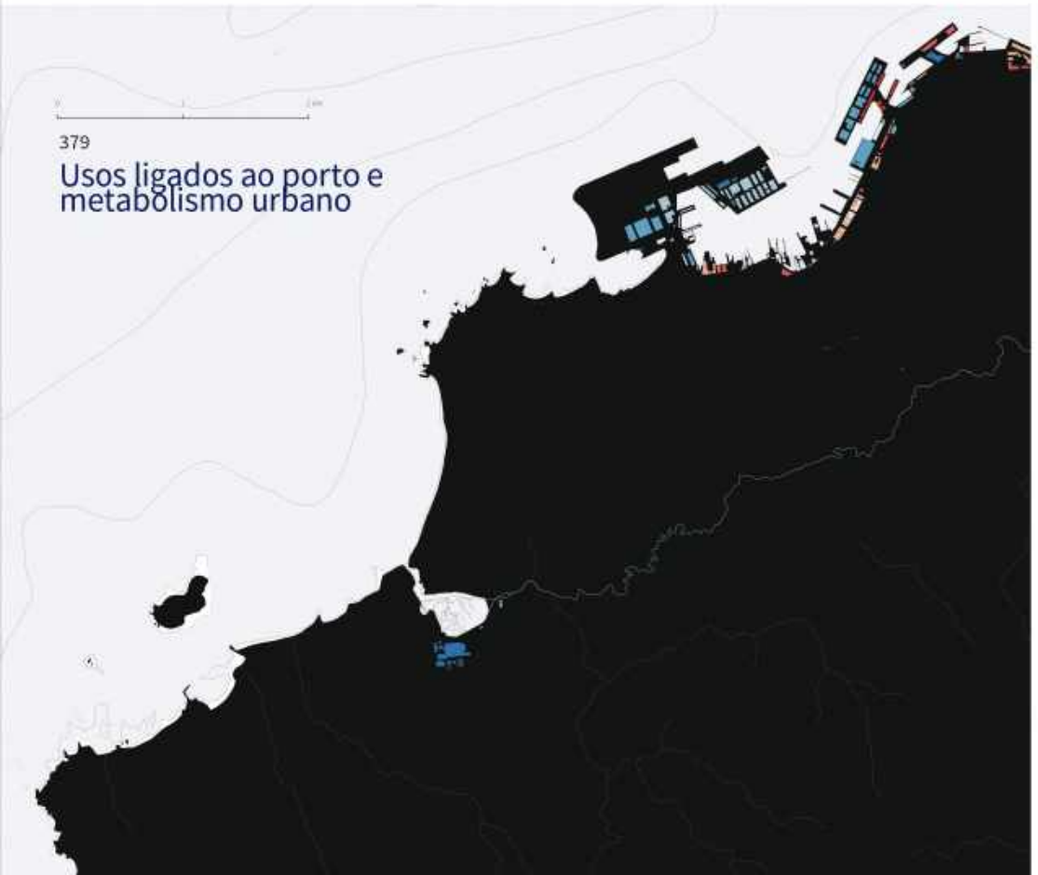




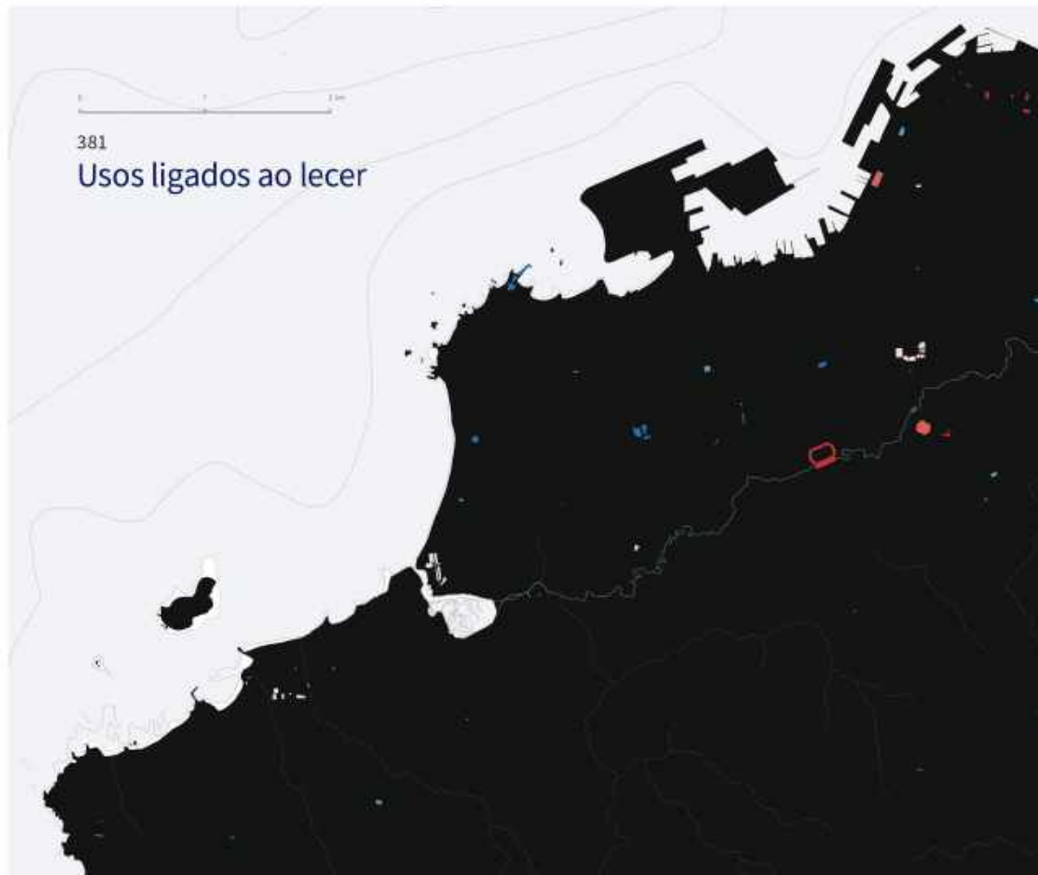
378
Usos ligados ao Estado de Benestar



380
Usos ligados á comunidade política



379
Usos ligados ao porto e metabolismo urbano



381
Usos ligados ao lecer

382

Ano de construción dos usos residencias actuais

E: 1:25.000



5.5. FASES DO PROCESO DE URBANIZACIÓN.

Ao longo da análise elaborouse un estudo histórico a través de períodos temporais constantes dunha década que permitiron analizar as variacións nos ritmos de urbanización. Neste punto proponse unha revisión do proceso xeral en base a unha periodización baseada na identificación dos distintos episodios urbanizadores á luz da investigación realizada.

Concluímos detectando tres fases diferentes:

Fase 1(fig.382)

Comprende o período que vai dende o 1940 até o 1970. Este período caracterízase por unha forte concentración urbana no centro de Vigo cara a zona leste, a suburbanización da primeira coroa exterior ao centro urbano planificado cunha mistura de usos residenciais e industriais tanto no litoral como no interior de Coia e un proceso de periurbanización a partir da estrutura polinucleada rural preexistente e a súa trama viaria.

Fase 2 (fig.383)

Comprende un período de 15 anos que vai dende o ano 1970 até o 1985. Neste período prodúcese un cambio de tendencia no crecemento do núcleo de Vigo cara o oeste, así como unha volta á urbanización densa e compacta do centro fronte a outras lóxicas de crecemento. É patente a importancia da aparición da vivenda masiva nese desenvolvemento e na extensión das tramas residenciais sobre os espazos suburbanos, que deixan de medrar para transformarse mediante a perda de usos industriais que pasan a localizarse de forma polarizada. Tamén se caracteriza por unha periurbanización máis dinámica nos espazos litorais fronte aos interiores.

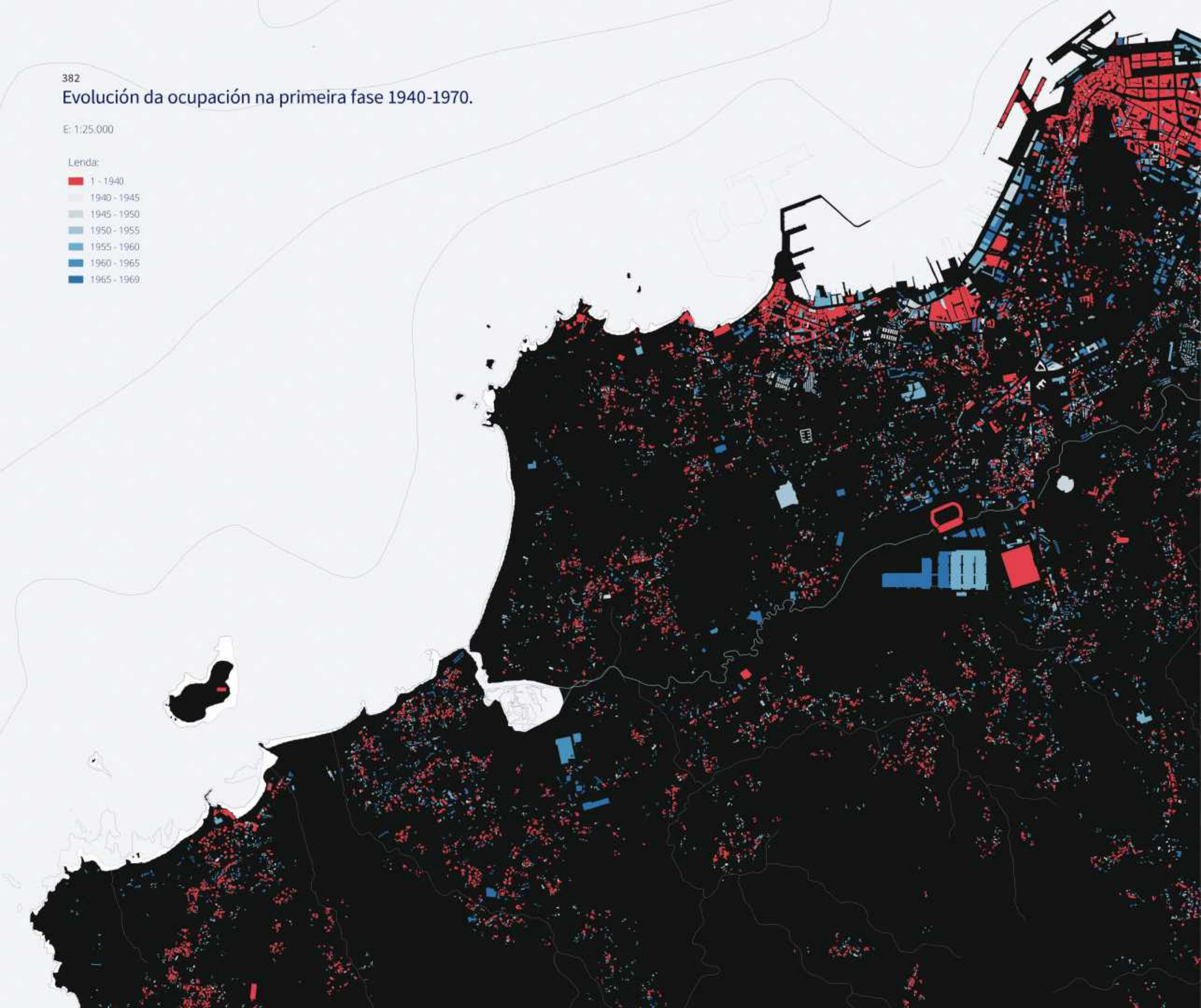
Fase 3 (fig.384)

Abarca un período de 35 anos, dende o 1985 até o 2019. Está marcado polo progresivo descenso do ritmo dee construción que marca un cambio respecto do período anterior. Nas zonas máis compactas e densas lévanse a cabo actuacións interiores en zonas de baixa densidade. Salvo a excepción do PAU de Navia a tendencia xeral son actuacións máis pequenas que no período anterior. O proceso de periurbanización vai canalizar unha parte importante da nova construción que vai colonizar de forma xa máis evidente espazos que anteriormente tiña usos agrícolas ou forestais.

382

Evolución da ocupación na primeira fase 1940-1970.

E: 1:25.000



383

Evolución da ocupación na primeira fase 1970-1985.

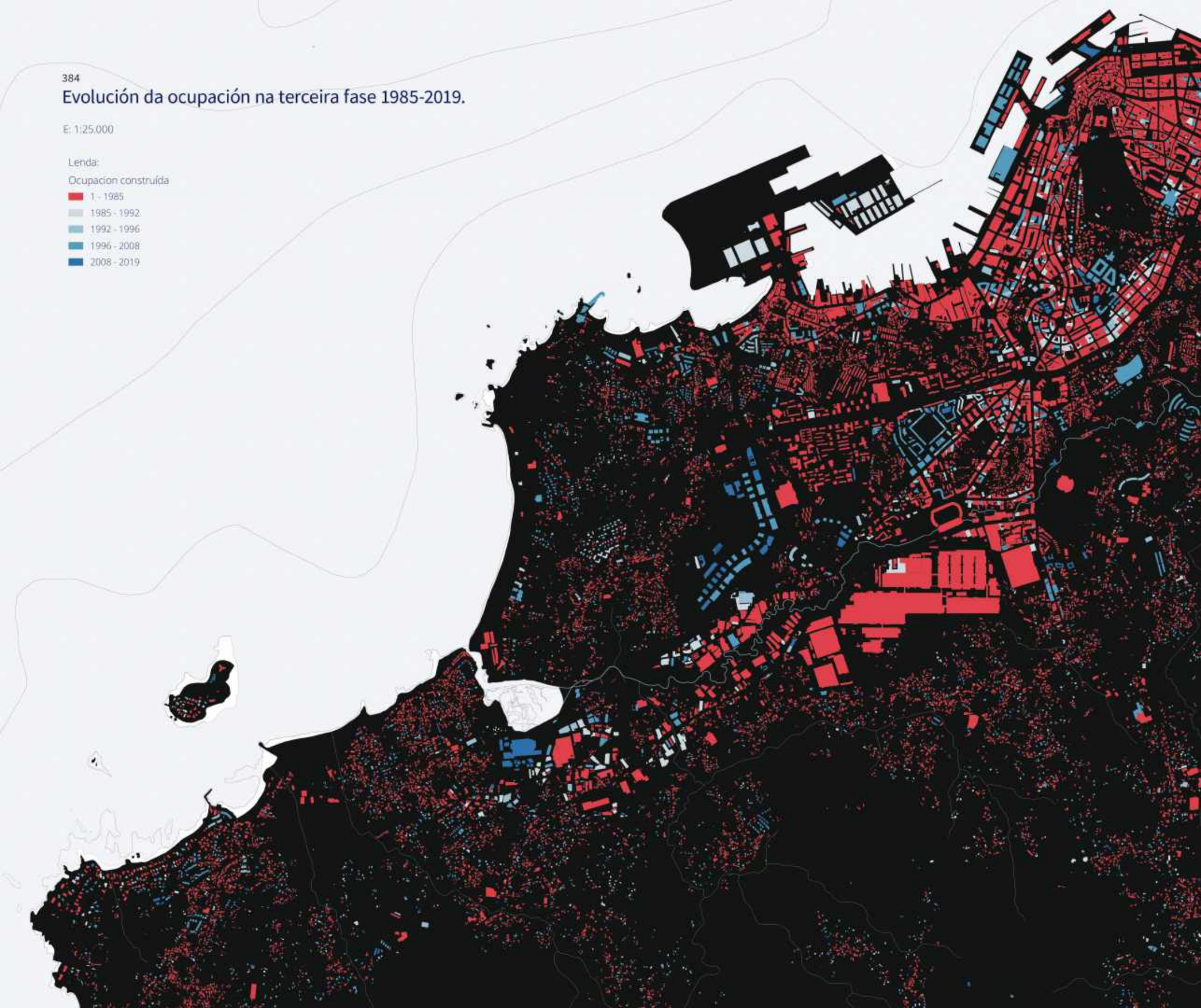
E: 1:25.000



384

Evolución da ocupación na terceira fase 1985-2019.

E: 1:25.000



5.6. MODELOS DE CRECEMENTO E TRAMAS.

Ao poñer en relación o estudo realizado dos episodios urbanizadores específicos da área de estudo, coa tipificación clásica dos procesos de urbanización: urbanización, periurbanización, contraurbanización e rurubanización, compróbase que estas clasificación resultan insuficiente para explicar unha realidade máis complexa. Tal e como apuntan Lois e Torres (1995) a aplicación ríxida deste esquema interpretativo só é encaixable en contextos nos que o desenvolvemento urbano xa estaba consolidado a finais do século XIX (algunhas urbes norteamericanas e da europa noroccidental). A partir da periodización nas tres fases que se enuncian no punto anterior, si resulta posible distinguir nunha escala macro tendencias xerais que apuntan que, efectivamente, no caso da rexión urbana de Vigo existiu un proceso de concentración sobre o centro urbano, de suburbanización ligada ao desenvolvemento industrial, un proceso de periurbanización ligada ao uso masivo do veículo, que aumentou na medida en que o facían as infraestruturas, ao punto de que a dinámica de desconcentración urbana gañou un papel preponderante. Con todo, existen matices importantes sobre este esquema, que resultan fundamentais para explicar a complexidade urbana actual.

De aí que neste punto se procure unha explicación máis profunda sobre a forma urbana a partir da relación entre os procesos xerais e os patróns morfolóxicos do tecido urbano. Así proponse unha clasificación que permita identificar nun primeiro nivel os cinco modelos de crecemento que integran a trama: extensión, suburbanización, polarización, periurbanización e fragmentos urbanos. Onde cada un deles, á súa vez, contén distintos grupos morfolóxicos que compoñen as tramas de segundo nivel. Os distintos grupos morfolóxicos son o resultado de identificar áreas homoxéneas segundo a formalización do tecido, a posición na estrutura xeral e o proceso xenerador.

Esta clasificación permite obter unha lectura contínua ao longo do tempo das distitnas lóxicas de crecemento urbano, pois estas non se esgotan nun período, senón que se manteñen en distintas fases, aínda que presentan variacións nos seus patróns internos. Así, por exemplo, o proceso de periurbanización exténdese para todo o período estudado, máis é posible distinguir variacións ao respcto do ritmo de ocupación, dos patróns de localización ou no tipo de trama ao longo do tempo. Por tanto os distintos procesos non son excluintes entre sí, senón que se complementan de forma distinta ao longo tempo.

Isto último abre unha segunda reflexión sobre as variacións na interrelación dos procesos. Tamén cómpre ter en conta que a área de estudo inscríbese nun proceso máis amplo de transformación territorial. Se ben fica fóra do obxecto deste estudo é preciso considerar o ámbito estudado como parte dunha dinámica máis ampla que repercute na posición relativa dos procesos de urbanización. Seguindo co exemplo do periurbano, debe terse en conta que aquelas áreas máis periféricas nos anos 1960, adquiren unha posición de relativa centralidade respecto da Área Urbana en décadas posteriores. Ou, por exemplo, que aquelas áreas onde se produce a primeira suburbanización pasan despois a ter unha posición de centralidade. É dicir, que a avaliación xeral debe considerar os cambios na relación entre as partes ao longo do tempo.

A continuación expóñense os resultados desta lectura en dúas partes. Unha primeira na que se identifican as cinco tramas principais relativas aos modelos de crecemento, para cada unha das tres fases identificadas no punto anterior, analizando os seus patróns internos e a relación os mesmos.

Nun segundo punto abórdase a forma urbana actual a partir da identificación dos procesos xerais clasificados e os principais patróns morfolóxicos que compoñen o tecido urbano, é dicir as tramas e as subtramas.

5.6.1. EVOLUCIÓN DOS MODELOS DE CRECEMENTO.

Primeira fase. 1940-1969.

Este período está caracterizado fundamentalmente por un predomio dos modelos de crecemento de extensión, suburbano e periurbano e unha presencia máis suave dos outros dous.

1. Extensión urbana. A dinámica de concentración urbana sobre o centro de Vigo e Bouzas da como resultado un crecemento por extensión de novas tecidos. A partir do casco histórico e das zonas de ensanche, prodúcese na parte leste unha extensión das tramas a partir do viario e de novas retículas. Na zona oeste a extensión das tramas realízase a través das antigas tramas viarias e a prolongación de novas cara a periferia, os tecidos conforman unha mistura entre filamentos de densidade media-alta e chalets urbanos con disposición lineal ao longo da estrada. Na zona das Travesas e a cara sureste do Castro iníciase a extensión de novas tramas en retícula que avanzandende os estremos do cinto viario cara a parte intermedia.

2. **Suburbano**. Este proceso caracterízase pola ocupación de baixa densidade a través da trama viaria preexistente mediante vivenda unifamiliar urbana. Distínguense tres zonas con este tipo de crecementos. Un primeiro en Coia-Bouzas-Alcabre que se caracteriza pola mistura de usos residencial e industrial. Un segundo en Freixeiro-Salgueira, que conforma unha franxa entre a zona sur do cinto viario e o río Lagares, que se caracteriza por un crecemento suburbano que combina vivenda unifamiliar urbana de diferentes estratos sociais. Unha terceira está situada no entorno do porto de Canido, onde se viña producindo un auxe da industria conserveira, entorno á que se comezan a asentar vivendas unifamiliares de carácter urbano.

3. **Periurbano**. A soporte desta trama está formado polos asentamentos de carácter agrícola e o seu crecemento nesta altura prodúcese a través da trama viaria preexistente. Se ben existe unha tendencia a pensar estes espazos como zonas rurais, seguindo a teoría de Souto sobre a existencia do traballador simbiótico (aqueles que viven na periferia pero que se despraza a diario aos centros de traballo), realizouse unha análise da tipoloxía residencial que se constrúe neste período e se conclúe que se viña producindo un cambio na tipoloxía de vivenda tradicional agrícola cara novas tipoloxías de vivenda similares ás suburbanas. Así mesmo unha vez analizada a infraestrutura do tranvía, os elevados fluxos que se rexistraban e a capacidade de curbir prácticamente todo o territorio nun radio de 750 m dende cada parada, concluímos que estes espazos correspóndense coa etapa que Indovina denominada "campo urbanizado", en que moitas das persoas que vivían no campo pasan a traballar en ámbitos e actividades urbanas sen deixaren de residir no mesmo lugar que anteriormente se caracterizaba como rural. No caso das parroquias litorais xa comezan a percibise trazos do que Indovina considera como unha segunda etapa da construción da cidade difusa, na que se produce unha descentralización da residencia de persoas que até entón vivían e traballaban no ámbito urbano. Os cambios nos tipos edificatorios nas zonas litorais permiten distinguir este tipo de dinámica, que é incipiente nesta altura e que nas seguintes fases se desenvolve con intensidade.

Á vista da análise e das distintas teorizacións ao respecto, considérase máis apropiado falar dunha urbanización descentralizada con múltiples dinámicas(endóxenas e esóxenas), que comparten o feito de que se apoian sobre a estrutura de asentamentos polinucleada e da súa trama viaria e que se distinguen entre si pola tipoloxía edificatoria.

4. Fragmentos. Este tipo de crecementos responden á implantación exnovo de tramas seriadas e sen constinuidade respecto das tramas colindantes. Estas actuacións correspóndense co impulso da vivenda social que se localiza nas zonas de crecemento sububano.

5. Polarización. Destaca a polarización lineal que xera a industria sobre o borde litoral e poden apreciarse os inicios dunha nova polarización lineal na marxe do río Lagares. A dinámica industrial nas zonas interiores suburbanas impulsa unha dinámica de polarización dos tecidos residenciais que xeran tecidos mixtos espontáneos.

Relación entre os procesos

Se a tendencia xeral nos procesos de suburbanización é a súa posición adxacente ao centro urbano, neste caso o suburbano aparece distanciado do proceso de concentración de urbana. Os motivos deste fenómeno van ser, primeiro, a planificación do Plan Cominges, que condiciona a falta de continuidade entre ambos espazos ao prever un amplo espazo para futuros crecementos urbanos que non se van producir até o período 1960-1980. Segundo, a existencia do núcleo de Bouzas como contrapeso ao centro de Vigo e apoio ao proceso de industrialización primeiro da franxa litoral e despois cara o interior de Coia.

A suburbanización de Coia distínguese da urbanización do periurbano en que a primeira contén nunha mistura de usos residenciais e industriais. A suburbanización ten unha tendencia cara a centralidade, aínda que esta non supera os límites do Plan Cominges. Mentres que a urbanización do periurbano ten unha dinámica de desenvolvemento endóxeno das parroquias e centrífugo no caso das ocupacións litorais, que se produciron como consecuencia da capacidade de mobilidade que supuxo o tranvía dende inicios de século, en comparación con outras urbes, onde a falta de trasnporte exercía unha maior presión de atracción e onde o proceso de descentralización só se produce a partir da chegada masiva do veículo.

385

Tipos de tramas na primeira fase 1940-1970.

E: 1:25.000

Lenda:



Segunda fase. 1970-1985

A característica principal desta fase é a combinación dunha forte extensión das tramas urbanas cara oeste, a periurbanización e a polarización industrial, pola contra as tramas suburbanas e os fragmentos entran en retroceso.

1. Extensión urbana. O crecemento urbano central, delimitado polo primeiro cinto viario, é intenso ao longo deste período e se edifican boa parte da bolsa sen ocupar do período anterior. Caracterízase pola extensión dos tecidos, vías e mazás dende o centro histórico e as zonas de ensanche, mediante un proceso progresivo de parcelación, urbanización e edificación. Distínguense dous tipos de extensión, a trama reticulada a leste e a parcelación e edificación lineal ao longo das estradas, tanto preexistentes como dos novos eixos viarios, no sector oeste. No segundo caso hai tamén exemplos en que a edificación reutiliza a parcelación do período anterior da cidade xardín.

No exterior do cinto viario, o crecemento por extenssión transforma a zona suburbana de Coia e, como se argumenta máis adiante, redefinea no seu papel respecto ao conxunto urbano. Vense dous tipos de patróns de extensión. Primeiro, o polígono de Coia que se constrúe como unha peza de planificación unitaria que se implanta de forma xustaposta e sen dar continuidade aos trazados viarios mais que de forma puntual. Segundo, no sector da Florida e a rúa Coruña, os filamentos densos no borde da estrada que xorden como parte dun proceso de verticalización e compactación dos filamentos suburbanos previos, e que na maioría dos casos se apoia na urbanización e parcelacion do ciclo anterior, con excepción daquelas vías novas, como Fragoso, e as operacións para reunir varias parcelas nunha, acorde ás novas volumetrías.

2. Suburbano. A zona composta polas tramas de vivenda unifamiliar e multifamiliar suburbanas preexistentes da época anterior, fican sen nova ocupación, *"conxeladas"* á espera dun novo ciclo urbanizador.

3. Periurbano. Mantén patróns previos como son a ocupación de baixa densidade fundamentalmente mediante vivendas unifamiliares de promoción individual que se soportan mediante a rede viaria preexistente. Os principais cambios respecto da etapa anterior son a conformación de zonas de residencia unifamiliar exlusiva no litoral de Canido, que se segrega dos núcleos tradicionais mediante un proceso de urbanización, parcelación e edificación, que ocupa zonas de alto valor paisaxístico anteriormente sen ocupar. Igual que neste caso, tamén noutras áreas litorais percíbese un paulatino cambio nos patróns de localización, menos ligado aos núcleos preexistentes en que se urbanizan zonas de usos agrícolas e forestais. Esto tamén indica unha diferenza nas intencións entre o periurbano litoral e o interior.

4. Polarización. Hai un gran crecemento industrial lineal, que se desenvolve primeiro ao longo do río Lagares, empregándoo no ciclo metabólico industrial, e posteriormente ao longo das estradas, que coincidindo co aumento do uso do veículo, actúan como atractor lineal das actividades industriais.

Relación entre patróns

Sostense que os crecementos por extensión e suburbanos de Coia ao analizarse no contexto dunha dinámica máis ampla, operan de forma conxunta como un agregado urbano, ao considerar os seguintes 3 factores:

A. Tal e como sostén Benach (2021), os "espazos extremos" que se sitúan nas zonas de marxe deben ser analizados como espazos funcionais en tanto que definen e dan valor ás áreas centrais e actúan como espazos de reserva para futuras inversións, pero cunha lóxica de desenvolvemento desencaixada. Dende esa perspectiva estes espazos se revelan como un elemento que participa no proceso de agregación urbana, de aí que neses espazos tamén mude a dinámica previa de ocupación ao longo das estradas, por un novo patrón de non ocupación, en tanto que responde á nova funcionalidade de constituír as zonas de reserva urbana. Así como no período anterior este patrón se producía no interior do primeiro cinto urbano, a extensión urbana despraza esa dinámica a estas zonas.

B. Tendo en conta o papel do viario como elemento que canaliza o movemento e por tanto os fluxos e a propia percepción do espazo. Considérase que a nova infraestrutura que bordea a oeste todo este espazo axuda a compor un borde e un límite entre o agregado urbano e o periurbano. Así como o primeiro cinto viario do corredor da Gran Vía- Rúa Coruña cumplía esa función no período anterior agora vai ser a vía Bouzas-Lagares o que actúe como baliza de referencia.

C. Participa do proceso de transformación dos usos, perdendo actividades industriais que caracterizaban a mistura de usos do ciclo anterior en favor dos novos polos industriais e ficando como zona preferentemente residencial. Así mesmo participa das novas condicións urbanas que se xeran polo ciclo de desenvolvemento de equipamentos. Neste sentido a propia forma en que se relacionan as novas tramas e esta, ben sexa mediante cuñas lineais, ou bordeando as áreas, crea unha dinámica de maior proximidade do que se se producise unha segregación entre as tramas suburbanas e as novas tramas.

Así como na etapa anterior a urbanización no suburbano e periurbano era maior que no espazo central, nesta altura canalízase boa parte da urbanzación neste sector da cidade mediante a vivenda colectiva en altura, sendo moito menor a ocupación no periurbano. Existe pois unha volta á centralidade.

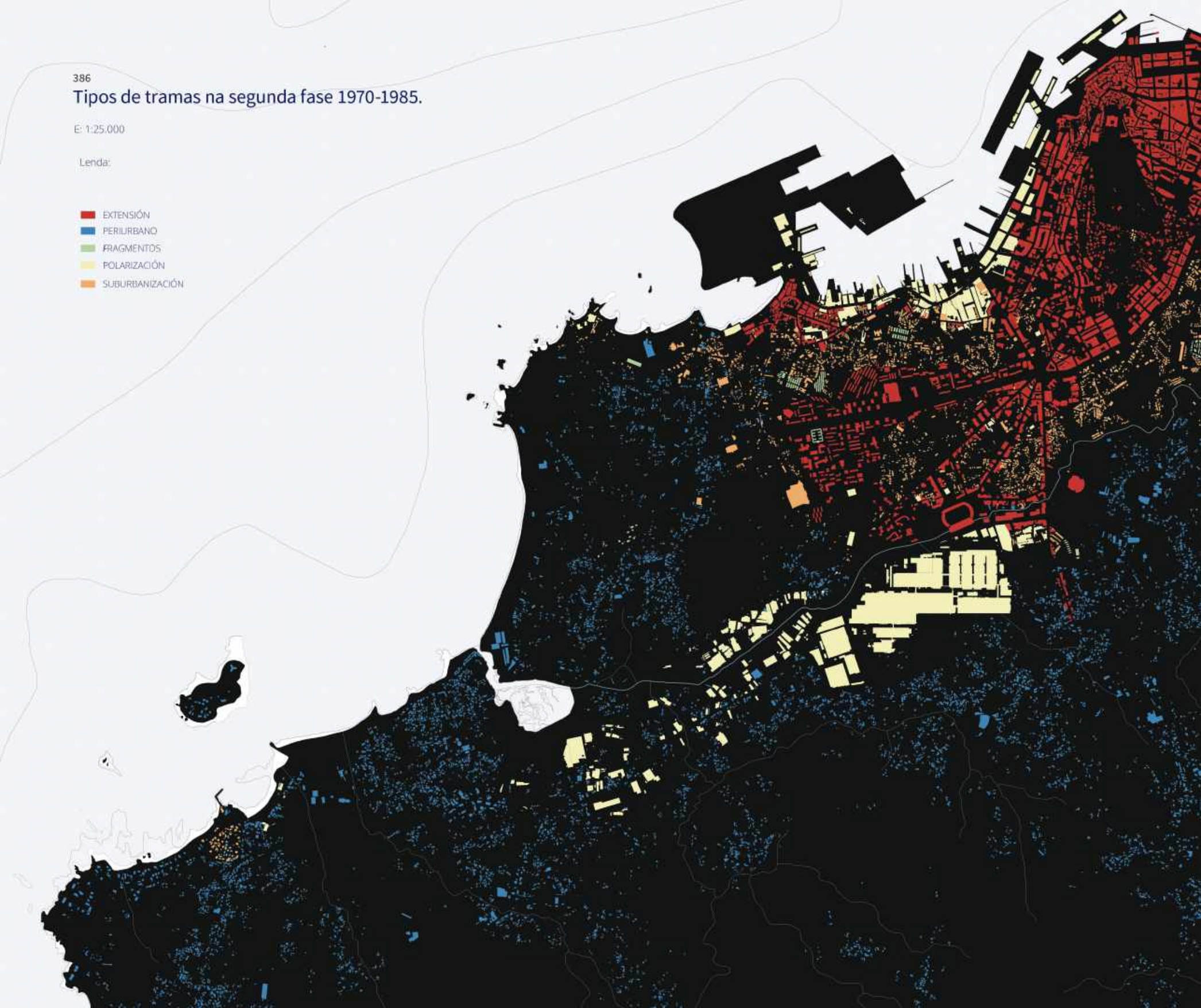
O centro e o agregado urbano van estar marcados por un proceso de concentración cara os espazos centrais, namentres que o periurbano segue a responder a dous patróns: endóxenos da propia parroquia e esóxenos. Este últimos prevalecen nos entornos litorais, pero tamén se extenden ás parroquias interiores.

386

Tipos de tramas na segunda fase 1970-1985.

E: 1:25.000

Lenda:



Terceira fase 1985-2019

Está caracterizada pola forte urbanización do periurbano e proliferación do modo de crecemento fragmentado, cun amplo abano de patróns formais e a desaparición dos crecementos polarizados indsutriais.

1. Extensión urbana. Na zona máis próxima ao centro urbano, continúa o proceso de extensión das tramas urbanas mediante a urbanización, parcelación e edificación de novas mazás que se guía por pautas de continuidade infraestrutural.

A ampliación a oeste deste ambiente urbano realízase mediante a agregación da peza unitaria do PAU de Navia. Ao igual que o Polígono de Coia esta é resultado dunha planificación exnovo que se implanta sen relación coa trama existente, máis que de forma puntual. A principal diferenza é que o polígono de Coia establecía unha maior relación a través dos principais eixo viarios co centro urbano, mentres que o novo polígono é unha peza introvertida, sen continuidade co agregado de Coia e que se relaciona de forma puntual coas infraestruturas de escala supramunicipal e industriais, que contribúen a configurar unha franxa de ruptura entre un e outro.

Pola contra a peza unitaria do PERI de Florida, deséñase cunha maior relación cos eixos viarios, aínda que tamén cun grao de introversión maior que o Polígono de Coia.

2. Suburbano. As dúas pezas mencionadas no punto anterior van ser as únicas operacións de calado sobre as tramas suburbanas, definidas polo planeamento como áreas de reserva do crecemento urbano. A pesar do boom inmobiliario da altura, non se producen transformacións nestas tramas, o que se explica por unha parte, pola incapacidade do planeamento de canalizar cara estas zonas propostas viables e, por outra, pola posibilidade de expansión no periurbano. Así a maior parte das áreas de crecemento suburbano, continúan nun proceso de falta de conservación e mantemento derivado da normativa urbanística e de alternativas viables. Só na zona nororeste desta área, próxima á zona suburbana destinada a vivendas de clases altas se produce unha densificación da trama suburbana mediante a construción de vivenda unifamiliar que continúa na maioría a reutilizar as tramas viarias preexistentes.

3. Periurbano. Este modo de crecemento canaliza unha parte importante do boom inmobiliario, especialmente no ciclo 1992-2008. Mantense o patrón de urbanización dispersa a través do viario tradicional que resulta da ocupación individualizada, cunha progresiva colonización de espazos anteriormente reservados para usos agrícolas. Queda evidente unha perda paulatina dos límites que antes supoñían estes usos para a ocupación e tamén da menor atracción dos núcleos de poboación. Este patrón distínguese por unha maior segregación social e física respecto ao territorio. Se ben en períodos anteriores xa se viña dando unha progresiva colonización de solos agrícolas existía unha tendencia a ocupar parcelas cunha reeelación de proximidade respecto das xa construídas que aportaban no conxunto unha visión máis compacta e contínua do pereiurbano. Mais nesta fase acelérase unha colonización do territorio que presenta un maior número de ocupacións illadas ou novos focos de ocupación.

4. Fragmentos. O repertorio de actuación fragmentadas é amplo. Aparece novas configuracións urbanísticas de baixa densidade de promoción unitaria en moitos casos pechada, primeiro en localizacións litorais e posteriormente en áreas interiores con alto valor paisaxístico como as cotas altas dos montes ou na proximidade do río Lagares. Son, por tanto, ocupacións ligadas á localización de prestixio que se deriva dos valores paisaxísticos. Estes fragmentos de baixa densidade teñen tipoloxías de tramas diferentes que se poden clasificar en:

- Paquetes con rúas interiores pechadas que distribúen o acceso ao espazo residencial e que se conectan nun único punto á trama viaria.

-Paquetes abertos cun sistema viario en bucle respecto da trama preexistente, que pode ter á súa vez un subsistema de rúas interiores. O grao de autonomía neste caso, non se deriva do espazo privativo da rúa, senón do deseño viario limitado á función de acceso ao espazo residencial.

Outro tipo de crecemento fragmentado son as urbanizacións de densidade media con vivendas multifamiliares de 3-4 alturas que procuran unha maior relación co sistema viario que as anteriores. Son operacións que permiten desenvolver un modelo de urbanización intermedio entre a vivenda en altura do centro urbano e agregado e a vivenda multifamiliar, pero que se localiza no periurbano.

Por último aparecen algunhas actuacións fragmentadas de bloques de vivenda en altura de planificación unitaria que son incluídos neste modo de crecemento pola súa condición de ruptura coa trama adxacente e a súa morfoxénese.

Relación entre patróns

Na fase anterior argumentábase a existencia dun agregado urbano composto por diferentes tramas na zona de Coia. Nesta fase considérase que a actuación de Navia vai constituír un novo agregado diferenciado do anterior pola situación de rutura que provocan as distintas infraestruturas aínda que manteñen unha relación pola súa posición de proximidade.

Os novos fragmentos urbanos sitúanse preferencialmente en zonas de valor paisaxístico pero ademais, moitas delas, tenden tamén a situarse no borde exterior das zonas suburbanas. A imposibilidade de crecemento nas zonas suburbanas fai con que o desenvolvemento de actuacións de maior entidade se trasladen ao periurbano, pero procurando unha posición o máis central posible.

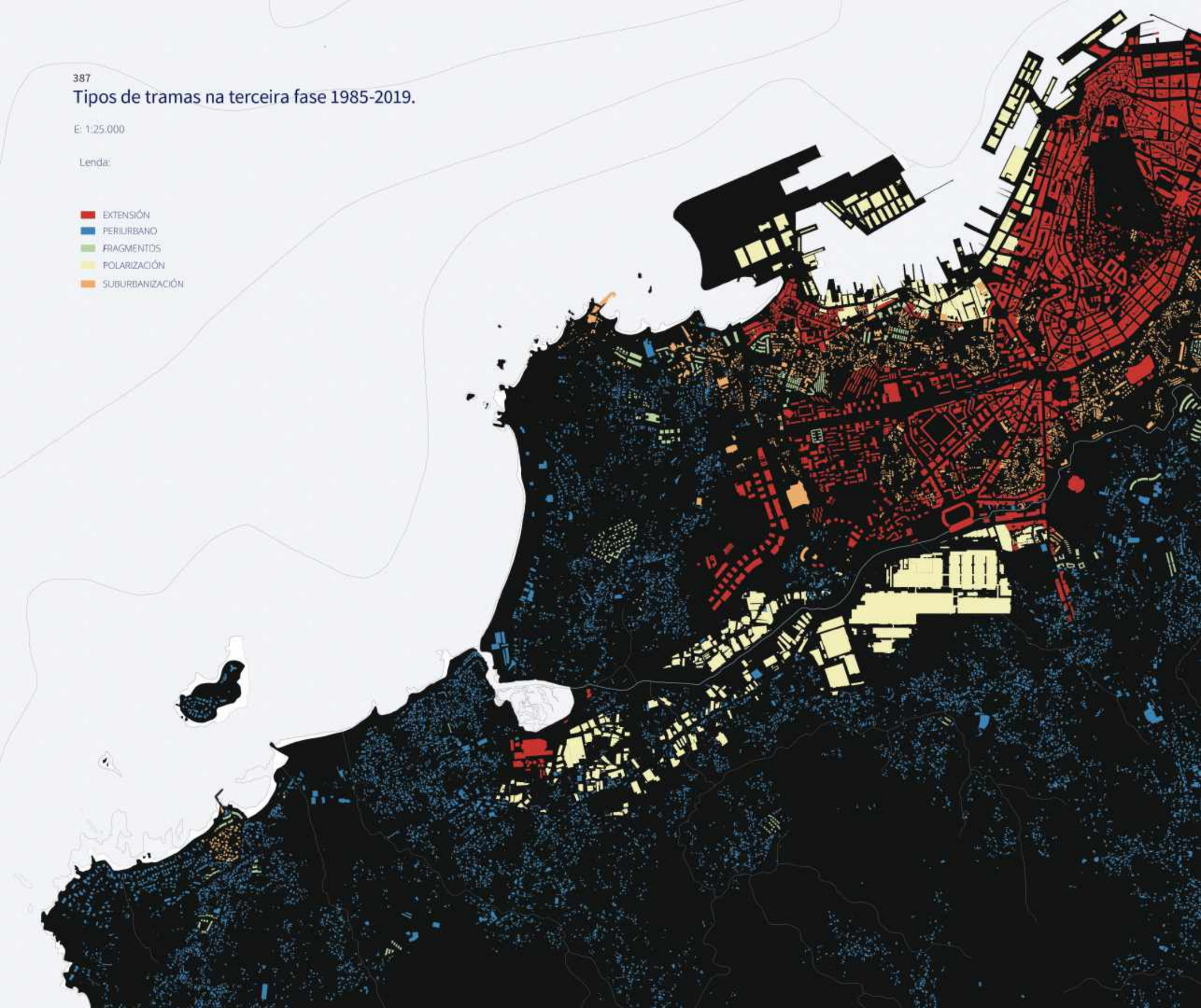
387

Tipos de tramas na terceira fase 1985-2019.

E: 1:25.000

Lenda:

- EXTENSIÓN
- PERIURBANO
- FRAGMENTOS
- POLARIZACIÓN
- SUBURBANIZACIÓN



5.6.2. PATRÓNS MORFOLÓXICOS.

A continuación preséntanse as tramas identificadas para cada un dos modos de crecemento, primeiro de forma conxunta xunto coa estrutura parcelaria, e despois de forma individualizada.

1. Extensión urbana.

Centros históricos

Ensanche

Extensión en mazá a partir do viario

Extensión mediante edificio aillado na parcela

Extensión en retícula

Filamentos de alta densidade

Filamentos de densidade media

Grandes pezas urbanas

Pezas agregadas

2. Suburbano.

Suburbano de baixa densidade tipo medio.

Chalet suburbano clases altas

Filamento suburbano popular

Chalet suburbano promoción unitaria

Compactación chalets clases altas

Grandes pezas suburbanas

3. Periurbano

Núcleo tradicional

Primeira coroa de periurbanización.

Ruptura dos límites agrícola-forestais.

4. Fragmentos

Fragmentos de baixa-media densidade

Fragmentos de alta densidaed

5. Polarización

Polarización industrial lineal en retícula

Polarización industrial lineal en medianera

Polarización industrial lineal aillada

Polarización outros usos.

Patróns morfolóxicos.

E: 1:25.000

Lenda:

Áreas morfolóxicas

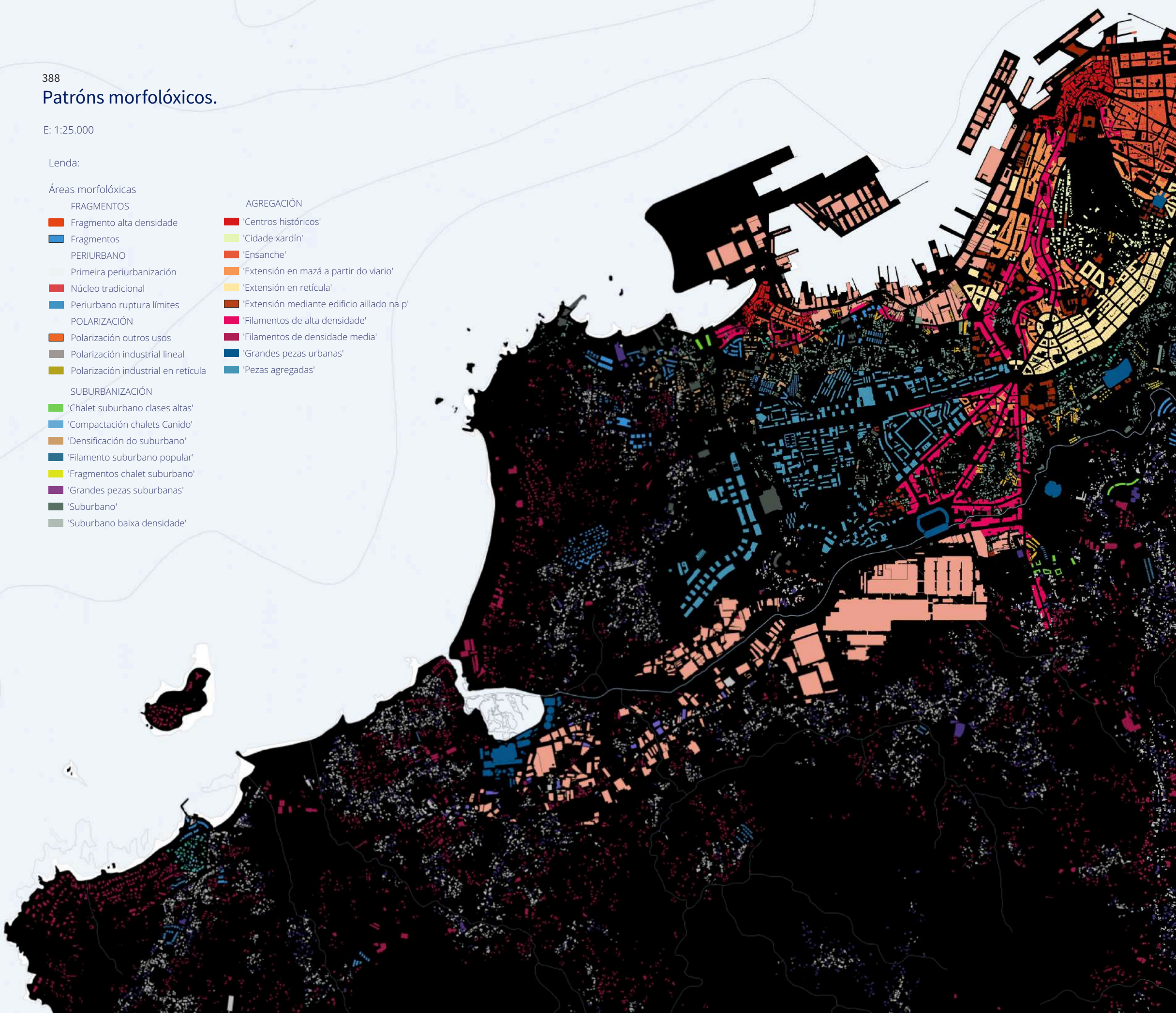
FRAGMENTOS
- Fragmento alta densidade
- Fragmentos

PERIURBANO
- Primeira periurbanización
- Núcleo tradicional
- Periurbano ruptura límites

POLARIZACIÓN
- Polarización outros usos
- Polarización industrial lineal
- Polarización industrial en retícula

SUBURBANIZACIÓN
- 'Chalet suburbano clases altas'
- 'Compactación chalets Canido'
- 'Densificación do suburbano'
- 'Filamento suburbano popular'
- 'Fragmentos chalet suburbano'
- 'Grandes pezas suburbanas'
- 'Suburbano'
- 'Suburbano baixa densidade'

AGREGACIÓN
- 'Centros históricos'
- 'Cidade xardín'
- 'Ensanche'
- 'Extensión en mazá a partir do viario'
- 'Extensión en retícula'
- 'Extensión mediante edificio aillado na p'
- 'Filamentos de alta densidade'
- 'Filamentos de densidade media'
- 'Grandes pezas urbanas'
- 'Pezas agregadas'

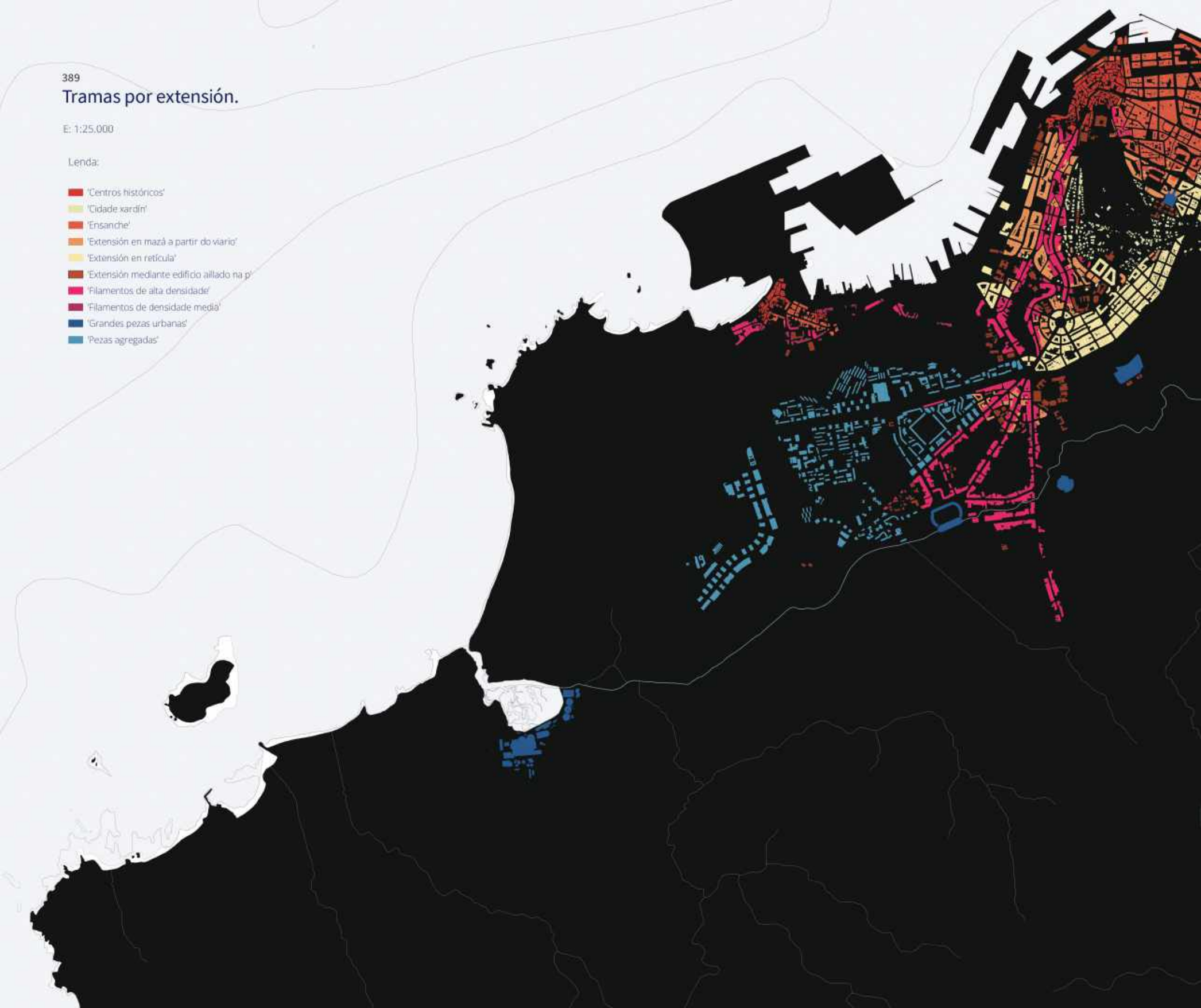


Tramas por extensión.

E: 1:25.000

Lenda:

- 'Centros históricos'
- 'Cidade xardín'
- 'Ensanche'
- 'Extensión en mazá a partir do viario'
- 'Extensión en retícula'
- 'Extensión mediante edificio illado na p'
- 'Filamentos de alta densidade'
- 'Filamentos de densidade media'
- 'Grandes pezas urbanas'
- 'Pezas agregadas'



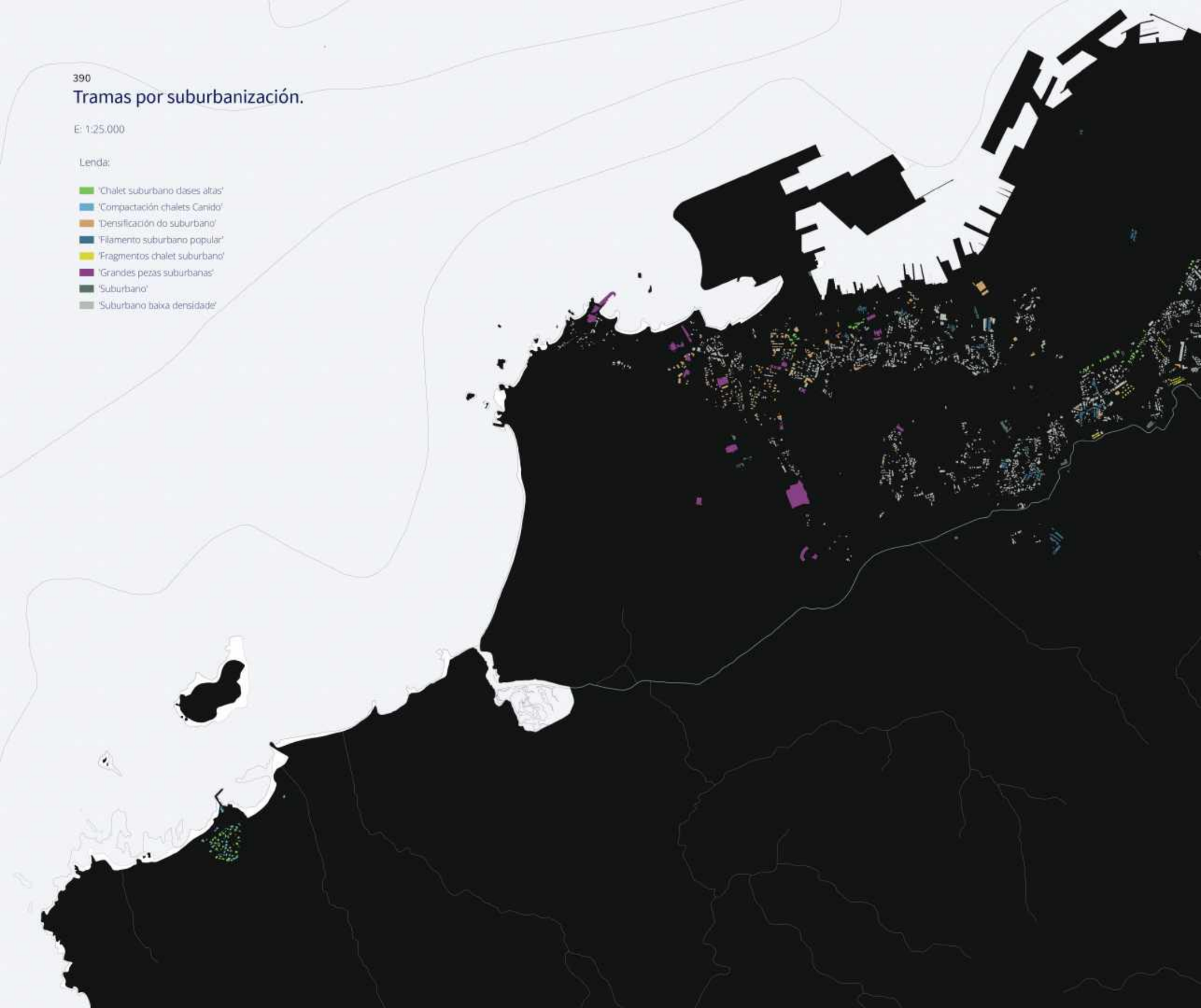
390

Tramas por suburbanización.

E: 1:25.000

Lenda:

- 'Chalet suburbano dases altas'
- 'Compactación chalets Canido'
- 'Densificación do suburbano'
- 'Filamento suburbano popular'
- 'Fragmentos chalet suburbano'
- 'Grandes pezas suburbanas'
- 'Suburbano'
- 'Suburbano baixa densidade'



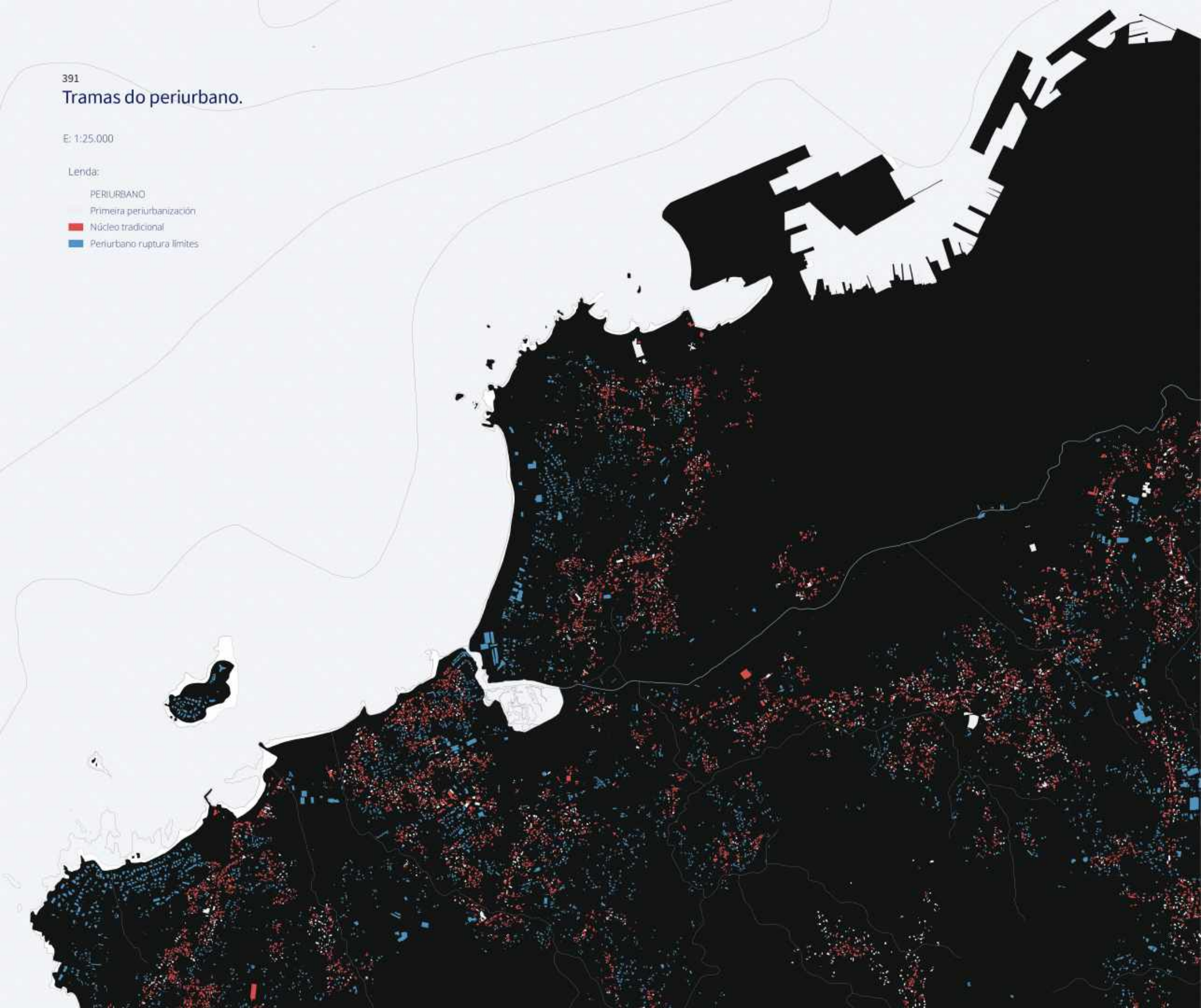
391

Tramas do periurbano.

E: 1:25.000

Lenda:

- PERIURBANO
- Primeira periurbanización
- Núcleo tradicional
- Periurbano ruptura límites



392

Tramas por polarización.

E: 1:25.000

Lenda:

- Polarización outros usos
- Polarización industrial lineal
- Polarización industrial en retícula



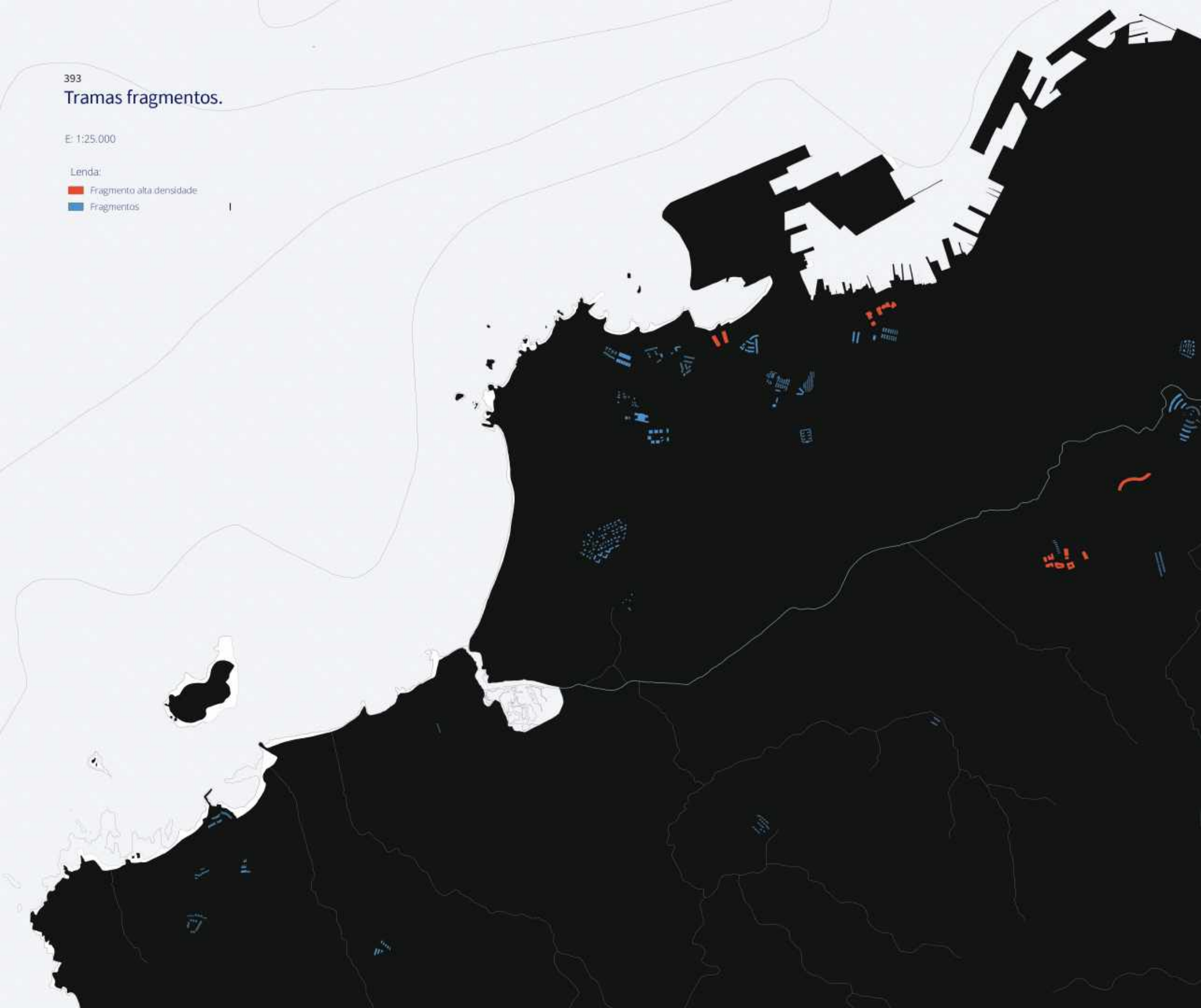
393

Tramas fragmentos.

E: 1:25.000

Lenda:

- Fragmento alta densidade
- Fragmentos



Capítulo 6
Conclusións

6.1. Conclusións

CONCLUSIÓNS

As zonas intersticiais entre distintos modos de urbanización tenden a ser zonas de gran complexidade. A área estudada no sudoeste de Vigo é sen dúbida unha boa mostra disto xa que conta cun amplo repertorio dos mesmos que se traduce ademais nun amplo catálogo de patróns morfolóxicos.

Para a súa comprensión resulta fundamental dispoñer dunha visión histórica que permita comprender a súa morfoxénese e ao mesmo tempo as virtualidades e os problemas á hora de intervir sobre estes espazos. Até o momento a información cartográfica dispoñible para a zona de estudo era limitada, o que obrigaba a realizar lecturas de tendencias xerais das manchas de ocupación, pero sen acadar o nivel de detalle suficiente para o estudo de patróns máis finos. A reconstrución da cartografía abriu un amplo abano de posibilidades para o desenvolvemento deste traballo no que se poderá seguir profundando. Polo de pronto os datos analizados permitiron obter algunha información relevante sobre a evolución da urbana e a súa actual morfoloxía, respondendo así aos dous principais obxectivos desta investigación.

No capítulo 4 de análise realizouse unha revisión dos motores que impulsaron a transformación e os cambios morfolóxicos para cada década en base a tres elementos basilares da forma urbana: ocupación, infraestrutura e usos. Nese capítulo tómase como obxecto de estudo comprender de forma articulada o por que e o como do cambio en cada década. No capítulo 5 sistematizouse a información no sentido inverso, tomando cada un dos tres aspectos da forma urbana como obxecto de estudo e analizando os patróns de cambio e permanencia de cada un. Nun seguinte apartado procúrase unha síntesis dos procesos de cambio mediante a identificacións de tres etapas diferenciadas. A partir desa categorización estúdanse os cambios e permanencias en cuanto aos modos de urbanización. Por último, para cada etapa de urbanización, identifícanse as subtramas, que son tecidos con patróns homoxéneos na posición relativa, na morfoloxía e na función e xénese.

As principais conclusións que se extraen é que a forma urbana da área sudoeste de Vigo é resultado dunha serie de modelos de urbanización combinados e superpostos. Se ben nalgunhas teorizacións clásicas, que son aplicadas e aplicables a determinados enclaves, a transicións entre uns e outros se produce de forma máis evidente, porén neste caso de estudo as distintas lóxicas non se esgotan nun período dado, senón que teñen maior ou menor peso, segundo as diferentes etapas de crecemento.

No apartado da sistematización formúlase unha explicación á pregunta inicial sobre como interpretar a forma urbana que temos hoxe, híbrida, fragmentaria e complexa. Estas ferramentas atopámolas na interpretación baseada na existencia de cinco formas de urbanización diferentes que atenden á estrutura espacial do crecemento, á posición respecto do conxunto urbano, a súa xénese produtiva e os usos que se derivan da mesma e á súa morfoloxía.

Os cinco modos son: a urbanización por extensión da centralidade urbana, os crecementos suburbanos, os periurbanos, as polarizacións indsutriais e os fragmentos urbanos. Segundo a relación que se establecen en cada período e a predominancia de cada un deles podemos concluír que é posibles distinguir unha primeira etapa entre 1940 e 1970 en que destaca por riba das outras un forte proceso de suburbanización. Unha das características específicas do caso de estudo é a morfoloxía e localización das tramas suburbanas, xa que non responden a patróns habituais de conformación de barrios máis ou menos densos nas zonas próximas ao agregado urbano, senón que se produce a partir dunha urbanización de baixa densidade localizada a unha distancia considerable do centro urbano. Son precisamente estas dúas características as que fan que habitualmente na cultura xeral exista unha confusión á hora de categorizar estas zonas como rurais. A periurbanización tamén vai ser importante nesta década, de feito, é o modo de crecemento que mantén unha presenza máis constante para todo o período estudado.

A segunda etapa comprende os anos 1970 a 1985 en que se produce unha "volta ao centro" en que a extensión dos tecidos urbanas vai permitir colmatar o centro urbano ao tempo que se extende polas zonas suburbanas mediante o polígono de vivendas e axtensión de filamentos de alta densidade. A terceira etapa vai dende o 1985 até o 2019, onde xorde con forza as formas de urbanización por fragmentos urbanos, especialmente os de baixa densidade conformado por series de vivendas unifamiliares de xestión pechada, ou en ocasións aberta.

Cada un destes modos de urbanización operaron con distintas intensidades ao longo do tempo. Por tanto estas categorías de análise permiten ter un elemento común para comprender as etapas de urbanización, como interrelación entre os modos, e ao mesmo tempo permitiu clasificar as distintas áreas morfolóxicas a partir das súas súbtramas. O resultado final é un abano moi amplo de tramas, nas que sería interesante seguir profundizando en novas investigacións.

Alén destes resultados xerais, houbo tres subtemas nos que merece a pena deterse, porque abren novas vías de investigación.

Ocupación e planificación

Unha das preocupacións principais deste traballo consistiu en comprender cales foron os aspectos que motivaron ou induciron este procesos. Especialmente relevante resultan os datos obtidos da análise dos distintos planeamentos municipais, xa que demostran que tiveron un papel fundamental na resultante final. O primeiro Plan elaborado por Cominges vai estar formulado para planificar o centro urbano deixando a maior parte do territorio do Concello fóra. Este feito, como se pode comprobar ao longo da investigación, foi un feito crucial que explica, por un lado, por que o proceso de suburbanización se despraza cara a periferia, dando como resultado un tipo de vivenda que integra características urbanas e

da tipoloxía rural. O retraso na aprobación do primeiro plan para o conxunto do territorio respecto do contexto estatal, con case dúas décadas de atraso dende a aprobación do marco lexislativo que obrigaba á súa aprobación, vai facer con que o forte proceso de urbanización que se inicia no desarrollismo non tivera unha planificación previa. De aí que con excepción da intervención puntual do Polígono de Coia, que viña dirixido directamente dende o Ministerio, a construción da nova tipoloxía de vivenda en altura se canalice mediante a reutilización das mallas viarias existentes e en moitos casos de tecidos formando filamentos suburbanos ao longo das estradas, producindo unha densificación e verticalización dos mesmos.

Os seguintes Plans Xerais, xa si para o conxunto do territorio van ter en común unhas previsións de crecemento abultadas e o feito de ser elaborados nos momentos alcistas do ciclo económico, pero o seu desenvolvemento se produce en momentos de crise. A combinación de ambos factores vai incidir na nula capacidade dos distintos planeamentos para o seu desenvolvemento real. Ao longo do estudo sostense que este é un factor fundamental que explica a forte pereiurbanización, xa que como consecuencia da falta de desenvolvemento nas zonas máis próximas, esta se desplaza a zonas máis periféricas. Neste sentido, compróbase a existencia dun patrón xeral nos distintos ciclos constructivos, en que as áreas de reserva de solo, están sempre sobredimensionadas e deben que pasar grandes períodos de tempo para que see produza a súa colmatación. Esta non sempre chega a concluírse deixando franxas discontínuas entre as tramas de extensión, que nos permiten leer como no tronco cortado dunha árbore, os distintos ciclos constructivos.

Se ao longo das décadas o problema do sobredimensionamento da poboación e do solo residencial viña sendo un problema constante para execución real dos instrumentos de planificación, a partir da crise de 2008 péchase un ciclo expansivo e as previsións demográficas indican que no medio prazo non se vai producir un cambio de tendencia. Outra das consecuencias dese sobredimensionamento é que sumado á tendencia a un urbanismo cada vez máis gobernado polo capital privado, supón que vai ser este que estableza de facto as prioridades no desenvolvemento do solo, fronte ás previsións marcadas no planeamento. Isto na práctica supuxo que nas últimas décadas se iniciara un forte proceso de urbanización fragmentada de baixa densidade en lugares de privilexio, como son o litoral, as zonas forestais ou na proximidade dos ríos.

Estas son só algunhas das consecuencias de ter instrumentos afastados da realidade nas súas previsións, pero hai outros moitos, como a necesaria reflexión sobre o valor dos solos vacantes e a estrutura de espazos abertos, especialmente na estrutura periurbana onde a falta de espazos públicos é evidente, ou a impacto que podería ter sobre as zonas xa construídas, onde o número de vivendas baleiras chega no último censo até as 18.000 e o censo da cidade está estancado, un hipotético novo desenvolvemento. É dicir pón diante de nós a necesidade de abordar a sostibilidade do modelo en termos económicos, sociais e ambientais. Lamentablemente, esta reflexión parece levar anos sendo adiada no urbanismo vigués que Plan Xeral tras Plan Xeral volve incide na mesma dinámica. A situación é

enormemente complexa porque as solucións pasan inevitablemente por reducir as posibilidades de transformación do solo sobre unhas espectativas xa creadas, todo isto, ademais, nunha estrutura da propiedade moi repartida.

Con todo, existen algunhas consideracións de carácter xeral que parece oportunas anotar, como parte das conclusións da investigación feita, na medida en que puideran contribuír ao debate, a reflexión e a futuras liñas de abordaxe.

1. A nova planificación debera abordar o cambio de tendencia no ritmo de crecemento de poboación e facer unha **relectura axustada** dos crecementos programados para que respondan á realidade actual. Un dos mecanismos que poderían axudar a gobernar os procesos, á vista de que o problema fundamental é a desvinculación da necesidade real e non especulativa da oferta, é o de vincular os futuros crecementos a que exista unha demanda acreditada en horizontes temporais relativamente curtos que non poidan ser satisfeitos mediante intervencións de reciclaxe urbana.

2. **Limitar** os novos crecementos e **priorizar** a intervención sobre tecidos existentes e a rehabilitación de edificios, non centrada exclusivamente nos cascos históricos. Por exemplo, na actualidade non existen estratexias planificadas para facer fronte ao deterioro dos tecidos construídos durante o desarrollismo.

3. A incapacidade do planeamento de responder a distintos momentos do ciclo económico, especialmente palpable na crise de 2008, revela a necesidade de contar con instrumentos flexibles que poidan adaptarse aos cambios. É dicir, procurar unha planificación cun carácter máis **estratéxica** capaz de responder a futuros incertos.

As actuacións sobre o suburbano

As áreas de baixa densidade tanto na primeira coroa suburbana como a de baixa densidade periurbana, son resultado fundamentalmente de intencións individuais que impulsaron a promoción individual de vivenda. Nun e noutro caso as lóxicas da planificación da cidade pública son escasas aquí, como quedou comprobado na análise dos servizos públicos nun e noutro lugar. Porén entre un e outro tecido existe unha distinción evidente, a posición de maior centralidade dos tecidos suburbanos e a forma en como se entrelaza coas tramas de extensión urbana fai con que estas zonas estean servidas polos equipamentos implantados nestas outras zonas. Hai por, tanto, unha certa virtualidade na forma en que ambos tecidos se relacionan: como filamento perimetral, como filamento lineal, como franxas,... para funcionar de forma conxunta no que ao longo da investigación defínese como un agregado urbano conxunto.

Ao longo da investigación ponse en varias ocasións o foco sobre a situación do suburbano para advertir de que estas zonas levan sen ser transformadas práctica-

mente seis décadas. O feito de que estas zonas estean afectadas por PERI que non se acaban de realizar, provoca unha situación de incertidume para os residentes e a limitación da capacidade de obrar e reformar e, por tanto, de ir mantendo o parque edificado. Esto, sumado á falta de inversións públicas nestas zonas conlevou un progresivo proceso de xentrificación que se prolonga por décadas.

Esta dinámica de xentrificación paulatina permite a devaluación dos prezos de compra e a xeración de maiores plusvalías. Esta é a base material que se acompaña dunha outra cultural, que explica e xustifica a necesidade do proceso. Habitualmente estas zonas suburbanas son tratadas como zonas opostas á cidade planificada densa e compacta, moitas veces encuadrado nunha falsa dicotomía urbano-rural, que comparten unha visión dicotómica en que as tramas extendidas son tecidos acabados e os outros son tecidos que deben ser reemplazados polos novos.

Durante esta investigación atopouse unha riqueza morfotipolóxica das edificacións e das tramas suburbanas, que por cuestións de volume do traballo apenas se profundizou, que contrasta coa falta de estudos sobre o tema.

Tendo en consideración a problemática sobre estas zonas, propóñense algunhas pautas de posibles indagacións futurras para abordar con maior detalle este tipo de tramas:

1. Estas zonas deben ser reexaminadas fóra da visión urbano-rural e asumir que son xa **espazos urbanos** mais que teñen unha dimensión propia en cuanto ao proceso e a morfoloxía.

2. Comprender o **valor patrimonial** deste tipo de tecidos que atestiguan unha parte da historia urbana de Vigo.

3. Transformar as políticas de PERI con formulacións de tábula rasa e previsións irrealizables, que impiden a renovación urbana, e formular **propostas de menor escala**, case quirúrxicas, que actúen buscando a mellora da calidade urbana e preservación dos seus valores.

4. Abordar estas zonas dende unha **lectura común** cos espazos de extensión porque están fortemente interrelacionados. As categorizacións separadas de solo urbano consolidado e non consolidado, impiden aportar solucións para mellorar a interrelación entre ambos espazos, formulando como única alternativa a reprodución dos patróns de vivenda masiva.

5. Comprender esa xenealoxía das tramas debera ser a base para a actuación distinta ás formulacións de tábula rasa, mais non só debe limitarse a unha reproducción das formas existentes, senón que se deben investigar e probar **novos tipos de tecido** e de edificacións, que dean unha mellor resposta ante os retos de sustentabilidade social, económica e ambiental. Por exemplo, abordar a posibilidade de actuacións sobre solares vacantes, mediante edificacións de densidade media.

6. Lograr comprender que elementos e **cualidades** vinculados á promoción individual residencial de baixa densidade (como a posibilidade de dispor dun espazo exterior, condicións de calidade ambiental,...) poden ser incorporados en novos tipos que busquen unha maior compactación e densidade.

Periurbano e metropolitanización

Como se comprobou na investigación as distintas fases de periurbanización foron borrando progresivamente os límites de uso e naturais á dispersión da ocupación, primeiro sobre solos de uso agrícola en zonas próximas aos agregados tradicionais e posteriormente colonizando zonas litorais, zonas humidas e masas forestais. Fundamentalmente estas se desenvolveron a partir do viario tradicional, mais hoxe a lóxica metropolitana redifiniu a accesibilidade destas áreas. Periurbanización e metropolitanización son procesos que están estreitamente ligados. As zonas periurbanas de Vigo deben comprenderse non só como periferia respecto do centro urbano, senón que tamén na súa posición respecto da área metropolitana.

A progresiva metropolitanización do fenómeno urbano non tivo unha resposta en cuanto á planificación efectiva. Se ben se desenvolveron algunhas leis a nivel galego para a ordenación territorial, nunca se desenvolveron os instrumentos previstos na lexislación para abordar esta situación. A anterior Lei de Ordenación Territorial de Galiza, vixente dende o 1995 até o 2021, prevía a posibilidade de desenvolver Plans Territoriais Integrados para a planificación territorial a escala supramunicipal ou subrexional, porén en todo ese período non se desenvolveu ningún instrumento para as áreas metropolitanas ou comarcais. De aí que os procesos de metropolitanización en Galiza non conten hoxe con ningún instrumento específico para a súa gobernanza, limitándose a un sumatorio de plans municipais sen unha visión conxunta e estratéxica. Case trinta anos despois de que este fenómeno comezara a ser significativo na morfoloxía territorial, segue se existir un instrumento eficaz.

Pódese apreciar nesta tardanza un forte paralelismo co que sucedeu na falta gobernanza do fenómeno de suburbanización de baixa densidade en Vigo durante a década dos 1950 e 1960 e a situación actual de periurbanización de baixa densidade. Como se vén de lembrar o feito de que non se aprobase o primeiro Plan Xeral para o conxunto do territorio até o ano 1971, supuxo a falta de instrumentos para planificar e gobernar o proceso de suburbanización. A aprobación de instrumentos de escala supramunicipais son unha ferramenta extremadamente útil para planificar estes procesos na escala en que esta se produce, porén o retraso de décadas que acumula Galiza, fai con a fase de periurbanización explosiva dos anos 1990 xa se producise.

1. Concluímos por tanto que existe unha emerxencia na necesidade de ter instru-

mentos para planificar os fenómenos de periurbanización, primeiro mediante a aprobación de instrumentos supramunicipais e, segundo, cunha maior integración entre os instrumentos municipais e os supramunicipais. que permitirían planificar os procesos urbanos metropolitanos. Na actualidade a coordinación entre o planeamento local e o territorial é mínimo.

2. Atención especial sobre os espazos abertos como elemento estruturante e de cualidade urbana destes entornos. Tamén dende o punto de vista dos servizos ecosistémicos que presentan.

3. Innovar nos novos usos posibles ou desenvolver estratexias para recuperar aqueles que evitaban a degradación do espazo e melloraban a eficiencia local.

Este intento de descrición da forma urbana desta zona de Vigo pretende axudar a clarificar a xénese dos procesos de urbanización e as súas formas resultantes. E aportar algún marco interpretativo que nos permita entender a complexidade da cidade contemporánea, especialmente en zonas en transición.

Modestamente, procurouse aportar algunhas reflexións a futuro, convencida de que os retos climáticos e sociais esixen de buscar novas respostas. A nova orientación dos proxectos urbanos, pasa por reflexionar sobre algúns dos piares que deron lugar á forma urbana actual. As pistas proxectuais ante os retos que existen, con toda probabilidade, virán dunha comprensión profunda de como chegamos até aquí e con que material podemos e debemos traballar hoxe.

Referencias e índice de figuras

REFERENCIAS

Alexander, C. (1981). *El modo intemporal de construír.* Gustavo Gili.

Alonso, A. (2015) *Desarrollo urbanístico del área urbana de la ría de Vigo 1990-2010* [Tese de doutoramento, Universidad Politécnica de Madrid]. http://oa.upm.es/40015/ Madrid, España.

Agrasar, F. (2003). *Guía de arquitectura de Vigo. 1930-2000.* COAG.

Ascher, F. (1998). *Metapolis. Acerca do futuro da cidade.* Celta editora.

Bel, G. (2013). *España, capital París.* Destino.

Beiras, X. M. (1995). *O atraso económico da Galiza.* Laiovento.

Benach, N. (2021). En las fronteras de lo urbano: una exploración nteórica de los espacios extremos. Scripta Nova 25,(2), 11-35.

Benévolo, L., Mazía F. e Barat M. (1979). *Orígenes del urbanismo moderno.* H. Blume.

Bielza, V. (2011). El tema de la morfología urbana en la historia del pensamiento geográfico. *Geographicalia*, (59-60), 27-45. https://doi.org/10.26754/ojs_geoph/geoph.201159-60820

Candela, C. (2011). Soporte normativo del urbanismo en España. Análisis y crónica del proceso de formación. En L. Moya (Coord.), *La práctica del urbanismo* (pp.163-206). Ed. Síntesis.

Capel, H. (Coord.). (2003). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano.* Caja Rural Intermedediterránea.

Cataldi, G., Maffei, G.L. e Vaccaro, P. (2014). Saverio Muratori e a escola Italiana de tipologia projetual. *Revista de Morfologia Urbana 2*(1), 25-36. Rede Portuguesa de Morfologia Urbana.

Clementi, A., Dematteis G. e Palermo P.C. (1996): *Le forme del territorio italiano.* Laterza.

Conzen, M. R. G. (1960). Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis. *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*, (27), Iii-122. George Phillip and sons.

Conzen, M.P. (1978). Analytical approaches to the urban landscape. En K. Butzer (Ed.), *Dimensions in human geography* (186), 128-165. Department of Geography, University of Chicago.

Coronado, J.M e Garmendia, M. (2008). Carreteras-Planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta. *Ciudades. Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valla dolid*, 11, 33-51.

Costas X., Leboreiro M. e Souto X. (1996). El proceso de periurbanización en Galicia: el caso de Vigo. En R. Domínguez (Coord.), *La ciudad: tamaño y crecimiento: ponencias, comunicaciones y conclusiones del III Coloquio de Geografía Urbana,* (pp. 277-286). Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-proceso-de-periurbanizacin-en-galicia---el-caso-de-vigo-0/html/0040a612-82b2-11df-acc7-002185ce6064_2.html#I_0_

Criado, F., Parcero, C., Otero, C., Cabrejas, E. e Rodríguez. A. (2016). *Atlas arqueolóxico da paisaxe galega*. Xerais.

Cullen, G. (1961). *The Concise Townscape*. Architectural Press.

Dalda, J.L., Docampo, M. e Harguindey, J. (2006). *Cidade difusa en Galicia*. Xunta de Galicia. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes. Dirección Xeral de Urbanismo.

Dalda, J.L. (2011). *DRU6 Juan Luís Dalda Escudero Urbanista*. Departamento de proyectos arquitectónicos y Urbanismo. ETSAC.

Díez, C. e Monclús J. (2017). *Visiones urbanas. De la cultura del plan al urbanismo paisajístico.* Abada editores.

Dubert, I. (Ed.). (2017). *Historia das historias de Galicia*. Xerais

Fariña, J. (1980). *Los asentamientos rurales en Galicia*. Instituto de administración local.

Fernández, M. (2004) *Toronium: Aproximación a la historia de una tierra medieval*. Consejo Superior de Investigaciones Cientificas.

Fernández, M. e Mirás-Araújo, J. (2009). Política regional y localización industrial en Galicia. En J. de la Torre e M. García (Coords.), *Entre el mercado y el Estado: los planes de desarrollo durante el franquismo* (pp. 209-232). Universidad Pública de Navarra, Servicio de Publicaciones.

Friedmann, J. Miller, J. (1965). The Urban Field. *Journal of the American Institute of Planners*, (31), 312-320. https://doi.org/10.1080/01944366508978185

Font, A. (2003). Las nuevas formas del crecimiento metropolitano. *Cartas urbanas*, (8), 30-57.

Font, A. (2007). Morfologías metropolitanas contemporáneas de la baja densidad. En F. Indovina (Coord.), *La ciudad de baja densidad* (pp. 97-108). Diputació de Barcelona.

Font, A. (Ed.). (2007). *La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Ministerio de Vivienda.

Font, A., Llop, C. e Vilanova, J. M. (1999). *La construcció del territori metropolitá: morfogénesi de la regió urbana de Barcelona*. AMP/Mancomunitat de Municipis.

García Pazos, F. (Coord.). (2009). *A parroquia en Galicia. Pasado, presente e futuro.* Xunta de Galicia.

Garrido, J. (2003). Los ingenieros José María Pérez y Joaquín Bellido y Díaz. Datos biográficos y sus planos de nueva población de Vigo de los años 1853 y 1860 respectivamente. *Boletín IEV*, *9*(03), 215-243. Instituto de estudios vigueses.

Giampino, A. (2010). ¿Metrópolis dispersa? *Cuadernos de investigación urbanística*, (72), 13-101.

González, J.M. e López, A. (2003). La dinámica demográfica y el planeamiento urbano en Vigo desde 1960. Impacto del proceso de industrialización desarrollista. *Anales de la Geografía de la Universidad Complutense*, (23), 163-185. https://revistas.ucm.es/index.php/AGUC/article/view/AGUC0303110163A

González, J.M. (2005). Planificación y construcción de ciudades medias en el sistema urbano industrial: los casos de Palma de Mallorca y Vigo. *Boletín de la AGE*, (40), 449-471.

González, J.M. (2015). O proceso recente de urbanización (séculos XIX-XXI). En R. Lois e D. Pino (Coords.), *A Galicia urbana* (pp.15-43). Xerais.

Hall, P. (1996). *Las ciudades del mañana*. Ediciones del Serbal.

Hall, P. , Hall, P. e Tewdwr-Jones, M. (2019). *Urban and Regional Planning*. Taylor and Francis.

Harguindey, J. (Coord.). (2017). *1968-2018 La ciudad de las Rías*. Deputación da Coruña.

Harvey, D. (2019). *La lógica geográfica del capitalismo*. Icaria.

Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Akal.

Hein C. (2017). The what, why, and how of planning history. En C. Hein (Ed.), *The Routledge Handbook of Planning History* (pp. 1-12). Routledge.

Indovina, F. (1990). *La cittá diffusa*. DAEST-IUAV.

Juaristi, J. (2015). Morfología, funciones y sociedad. La ciudad desde el punto de vista plural de la Geografía urbana. *Lurralde: Investigación y Espacio*, (38), 233-261.

Kropf, K. (2017). *The Handbook of Urban Morphology*. Wiley.

Lefebvre, H. (1976). *La revolución urbana*. Alianza.

Leboreiro, M. (1994). *O medio rural: un medio de ocupación do espacio*. Concellería de Planeamento Urbanístico.

Leboreiro, M. (1999). *Vigo puerto y destino. Atlas urbanístico de Vigo*. Fundación Provigo.

Leboreiro, M. e Correia, M. (2005). Ordenamento territorial e planeamento legal nas cidades do eixo atlántico. En X. Souto, X. Bouzada e A. Figueiredo (Coords), *Segundos Estudos estratéxicos do Eixo Atlántico*. Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular. https://www.eixoatlantico.com/es/listado-publicaciones/3126-segundo-estudos-estratexicos-do-eixo-atlantico

Lynch, K. (2010). *La imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gilli.

Lois, R.C. (1992). La ciudad de Vigo en el centro de los análisis de geografía urbana en Galicia. *Investigaciones Geográficas (Esp)*, (10), 135-142.

Lois, R.C. e Pino, D. (Coords.). (2015). *A Galicia urbana*. Xerais.

Lois, R.C. e Torres, M. (1995). Las periferias urbanas de Galicia. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (15), 435-444.

Lois, R. C. e Aldrey, J. A. (2010). El problemático recorrido de la ordenación del territorio en Galicia. *Cuadernos Geográficos*, (47), 583-610. https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v47i0.620

López, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Universitat de Valencia, Servicio de Publicaciones.

Martínez, X.L. (2015). A construción da Galicia urbana. En R. Lois e D. Pino (Coords.), *A Galicia urbana*, (pp.137-184). Xerais.

Mera, M. (Coord.). (2010). *A reconversión naval de 1984 na Galiza*. FESGA. https://www.fundacionmonchoreboiras.gal/app/pdf/web/viewer.html?file=https://www.fundacionmonchoreboiras.gal/files/publicacions/2010/AReconversionNavalDe1984naGaliza.pdf

Monclús (2017). Del planeamiento urbano al urbanismo paisajístico. En C. Díez e J. Monclús (Eds.), *Visiones urbanas. De la cultura del plan al urbanismo paisajístico* (pp. 218-225). Abada editores.

Monclús J. e Díez M. (2017). Urbanisme, Urbanismo, Urbanistica. Latin European Urbanism. En C. Hein (Ed.), *The Routledge Handbook of Planning History* (pp. 147-160). Routledge.

Mora R. T, Céspedes M. F., Pérez, J. C., e Pérez V. R. (2015). Reutilización de datos catastrales para estudios urbanos. En De la Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., Rodrigues, M. (Eds.), *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación* (pp. 295-304). Universidad de Zaragoza-AGE.

Moya, L. (Coord.). (2011). *La práctica del urbanismo*. Ed. Síntesis

Moudon, A. V. (1997). Urban morphology as an emerging interdisciplinary field. *Urban Morphology*, *1*, 3-10.

Muratori, S. (1959). *Studi per una operante storia urbana di Venezia I. Palladio 3–4.* Istituto Poligrafico dello Stato.

Naredo J.M. (5 de febreiro de 2020). *Entrevista a José Manuel Naredo / Entrevistado por José Bellver*. https://www.fuhem.es/2020/02/05/entrevista-a-jose-manuel-naredo

Nel·lo, O. (2012). *Francesco Indovina. Del análisis del territorio al gobierno de la ciudad*. Icaria.

Nel·lo, O. (1998). Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En F. Monclús (Ed.), *La ciudad dispersa* (pp. 35-57). Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

Observatorio da Vivenda de Galicia. (30 de xuño de 2021). *Os alugueiros nos anos 2014-2021.* Instituto Galego da Vivenda e Solo. https://www.observatoriodavivenda.gal/gl/os-alugueiros-nos-anos-2014-2021-xuno-de-2021

Oliveira, O. (2018). *Teaching Urban Morphology*. Springer International Publishing.

Oliveira, O. (2016). *Urban Morphology. An Introduction nto the Study of the Physical Form of Cities*. Springer International Publishing.

Pascual, A. (8 de febreiro de 2021). Os fondos de investimento aprópianse de medio Vigo. *La Voz de Galicia.* https://galego.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2021/02/07/fondos-inversion-aduenan-medio-vigo/0003_202102V7C2991.htm

Pascual, A. e Pita E. (3 de setembro de 2021). Os fondos de investimento son os novos reis do ladrillo vigués. *La Voz de Galicia.* https://galego.lavozdegalicia.es/noticia/vigo/2021/08/27/fondos-inversion-nuevos-reyes-ladrillo-vigues/0003_202108V27C1993.htm

Pazos, M. (2015). Mobilidade e sistema urbano en Galiza. En R. Lois e D. Pino (Coords.), *A Galicia urbana* (pp. 79-99). Xerais.

Prada, A. e Lago, S. (2009). *Galicia, unha economía europea. 1986-2006.* Galaxia.

Pereiro, J.L. (1981). *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. COAG.

Portas, N. (2012). *Os Tempos das Formas, volume II: A cidade Imperfeita e a Fazer.* Universidade do Minho EAUM.

Taboada, N. (1840). *Descripción topográfico-histórica de la ciudad de Vigo, su ría y alrededores.* Imprenta de la Viuda e Hijos de Compañél. http://biblioteca.galiciana.gal/pt/consulta/registro.cmd?id=4259

Rullán, O. (1999). La nueva ley del suelo de 1998 en el contexto del neoliberalismo postmoderno. *Anales de la Universidad de Alicante,* (22). Instituto Universitario de Geografía.

Rodríguez-Tarduchy, M. J. (2011). *Forma y ciudad. En los límites de la arquitectura y el urbanismo*. CINTER Divulgación Técnica SLL.

Salvador, F. (2016, novembro, 13). La huella del arquitecto López Candeira en el urbanismo de Vigo. Faro de Vigo. https://www.farodevigo.es/opinion/2016/11/13/huella-arquitecto-lopez-candeira-urbanismo/1569188.html

Sánchez, J. C. (2013). Bases para el análisis geohistórico del poblamiento rural tradicional en Galicia. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (62), 75-99.

Secchi, B. (2004). Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros. En A. Martín (Ed.), *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (pp. 145-158). Universitat Politècnica de Catalunya, Servici de Publicacions.

Seoane, H. (2013). *A ría como soporte da construcción da periferia urbana* [Tese de doutoramento, Universida de da Coruña, Galicia]. https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/11701.

Seoane, H. (2015). A construción da urbanidade complexa nas rías galegas. En R. Lois e D. Pino (Coords.), *A Galicia urbana* (pp. 207-225). Xerais.

Souto, X. M. (1988). *Xeografía humana*. Galaxia.

Souto, X. M. (1990). *Vigo. Cen anos de historia urbana (1880-1980)*. Xerais

Souto, X.M. (1993) A política territorial en Galicia: entre a expansión urbana e a percepción rural. O caso do espacio periurbano de Vigo. *Minius: Revista do Departamento de Historia, Arte e Xeografía*, (2-3), 199-224.

Souto, X. M. (1997). Los estudios urbanos en Galicia. Ería, (43), 199-214.

Souto, X. M., Bouzada, X. e Figueiredo, A. (Coords.). (2005). *Segundos Estudos Estratéxicos do Eixo Atlántico*. Eixo Atlántico do Noroeste peninsular.

Souto, X. M. (2015). É posible construír un urbanismo democrático desde o planeamento? En R. Lois e D. Pino (Coords.), *A Galicia urbana* (pp. 565-661). Xerais.

Tuan, Y. F. (2007). *Topofilia*. Melusina.

Vegara, A., e De las Rivas J. L. (2004). *Territorios inteligentes*. Fundación Metrópoli.

Vittorio, Pier. (2016). *Menos es suficiente*. Gustavo Gili.

Vilagrasa, J. (1991). El estudio de la morfología urbana: una aproximación. *Geo Crítica*, (92). Universitat de Barcelona.

Ward S. V. (2017) The Pioneers, Institutions, and Vehicles of Planning History. En C. Hein (Ed.), *The Routledge Handbook of Planning History* (pp. 13-25). Routledge.

Whitehand, J. W. R. (2013). Morfologia urbana Britânica: a tradiçao Conzeniana. *Revista de Morfologia Urbana,* (1), 45-52. Rede Portuguesa de Morfologia Urbana.

De Terán, F. (1978). *Planeamiento urbano en la España contemporánea. Historia de un proceso imposible*. Gustavo Gili.

De la Torre, J. e García, M. (Coords.). (2009). *Entre el mercado y el Estado: los planes de desarrollo durante el franquismo. Pamplona*. Universidad Pública de Navarra.

Normativa

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, DG de Vivienda y Suelo. (2020). *Observatorio de Vivienda y Suelo. Boletín especial vivienda social 2020.* Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Secretaría General Técnica Centro de Publicaciones. https://apps.fomento.gob.es/CVP/handlers/pdfhandler.ashx?idpub=BAW072

Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Quinta. Sentencia 1658/2014, Mariano de Oro-Pulido y López; 10 de novembro de 2015.

Concello de Vigo (2017). Mapa estratéxico de ruído da aglomeración de Vigo. Fase 3. https://hoxe.vigo.org/pdf/medioambiente/2017_rmr07_plano_ruido_viario.pdf

Blein, G. (1970). Memoria Plan General de Ordenación de Vigo. 2º Fase. Madrid-Vigo

Orbe, A. et al. (1975), Modificación puntual PGOU en sectores del polígono XI-A. Denominado Coya- Alcabre. Arquivo histórico: SIOTUGA

1985, ARDIPLAN + CINAM Española, Informe da Revisión y adaptación del Plan General de Ordenación de Vigo. Española, n p.55. http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/documentos/urbanismo/VIGO/documents/27144me105.pdf

·Directrices de Ordenación do Territorio (2011), Xunta de Galicia.

ÍNDICE DE FIGURAS

01 (esq)
Código de referencia catastral e táboa dos tipos de rexistro. 20
Fonte: Mora R.T, et al., 2015.
02 (der)
Esquema de relación dos datos catastrais. 20
Fonte: Mora R.T, et al., 2015.
04
Localización do ámbito de estudo. 49
Fonte: Elaboración propia
03
Parroquias tradicionais do Concello de Vigo. 49
Fonte: Elaboración propia
05
Commuters do sistema urbano de Galicia. 50
Fonte: Harguindey, 2015.
06
Delimitación da Área urbana de Vigo 50
Fonte: ESPON (PXOM, 2021)
07 (esq)
Clasificación das parroquias de Vigosegún GU 2016 e delimitación da área de estudo. 51
Fonte: Elaboración propia
08 (abaixo)
Tipificación das parroquias según Dalda. 51
Fonte: Dalda, 2011
09
Rías Baixas e localización da área de estudo. 52
Fonte: Elaboración propia
10
Areais de Vigo 52
Fonte: Elaboración propia
11
Transformación do litoral 52
Fonte: Elaboración propia
12
Caracterización xeomorfolóxica do terreo. 53
Fonte: Elaboración propia
13
Demarcación hidrográfica Galicia-Costa. 54
Fonte: Elaboración propia
14
Cursos de auga e costas. 54
Fonte: Elaboración propia
15
Análise das concas hidrográficas 55
Fonte: Elaboración propia
16
Seccións do terreo 56
Fonte: Elaboración propia
17
Hipsométrico e accidentes naturais 57
Fonte: Elaboración propia
18
Análise de pendentes 58
Fonte: Elaboración propia
19
Análise de exposición solar 59
Fonte: Elaboración propia
20
Análise da pendente das parcelas 60
Fonte: Elaboración propia
21
Estado de artificialización do solo. 61
Fonte: Elaboración propia
22
Evolución demográfica en Galiza e Vigo e evolución do censo de fogares. 62
Fonte: Elaboración propia Datos do IGE
23
Área urbana inmediata. 62
Fonte: Elaboración propia Datos do IGE
24
Distribución da densidade de poboación por km2. 63
Fonte: Elaboración propia
25 (esq)
Distribución da poboación de entre 16-64 anos. 63
Fonte: Elaboración propia
26 (der)
Distribución da poboación menor de 16 anos. 63
Fonte: Elaboración propia
28
Distribución da renda media por fogar en 2018. 64
Fonte: Elaboración propia
27 (esq)
Mapas de distribución da poboación estranxeira. 64
Fonte: Elaboración propia
29 (der)
Mapas de distribución da poboación nacida en España. 64
Fonte: Elaboración propia
30
Mapas de distribución da poboación con estudos superiores. *65*
Fonte: Elaboración propia
31 (esq)
Mapas de distribución da poboación sen estudos. 65
Fonte: Elaboración propia
32 (der)
Mapas de distribución da poboación analfabeta. 65
Fonte: Elaboración propia
33
Mapa de distribución da vivenda principal. 66
Fonte: Elaboración propia.

34
Mapa de distribución da vivenda secundaria. 66
Fonte: Elaboración propia.
35 (esq)
Mapa de distribución da vivenda por superficie. 66
Fonte: Elaboración propia
36 (der)
Mapa de distribución da vivenda baleira. 66
Fonte: Elaboración propia
37 (esq)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade. 67
Fonte: Elaboración propia
38 (der)
Mapa de distribución da vivenda en alugueiro. 67
Fonte: Elaboración propia
39 (esq)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade, por compra e pendente de pago. 67
Fonte: Elaboración propia
40 (der)
Mapa de distribución da vivenda en propiedade, por herdanza ou doazón. 67
Fonte: Elaboración propia
41
Esquema de ocupación do territorio 4.500 a.C. a 2.500 a.C.
Fonte: Elaboración propia
42
Plano dos achados arqueolóxicos datados entre o 4.500 a.C e o 2.500 a. C 71
Fonte: Elaboración propia
43
Esquema de ocupación territorio 2.500-800 a.C. 72
Fonte: Elaboración propia.
44
Plano dos achados 2.500-800a.C. 73
Fonte: Elaboración propia
45
Esquema de ocupación territorio a partir dos castros. 74
Fonte: Elaboración propia.
46
Plano cos castros de Vigo. 75
Fonte: Elaboración propia
47
Esquemas interpretativos xeografía dos asentamentos romanos. 76
Fonte: Elaboración propia. 76
48
Esquemas interpretativos xeografía dos asentamentos romanos. 76
Fonte: Elaboración propia.
49
Plano de achados romanos. 77
Fonte: Elaboración propia.
50
Cidades episcoais. 78
Fonte: Elaboración propia.
51
Vilas cabeceira na época medieval. 78
Fonte: Elaboración propia.
52
Plano do patrimonio arquitectónico medieval. 79
Fonte: Elaboración propia.
53 (esq)
Vigo en 1597. Deseño de Leonardo Turriano. 80
Fonte: Arquivo de Simancas.
54
Recinto amurallado de Vigo, 1762 80
Fonte: Arquivo de Simancas.
56
Plano de Vigo co seu entorno, de 1773. 81
Fonte: En Instituto de historia y cultura militar.
55
Plano de Vigo en 1773. Autor: Emilio Bernáldez y Folgueras 81
Fonte: Instituto de historia y cultura militar.
57
Primeiro proxecto de ensanche, 1807. 82
Fonte: Pereiro, 1981
58
Plano de la Ría de Vigo -1828 Pierat Peralta 82
Fonte: Leboreiro (1999)
59
Elaboración propia sobre carta de Domingo Fontán. Publicada en 1845. 83
Fonte: http://mapas.xunta.gal/visores/basico/
60
Plano de Vigo 1856. Francisco Coello e Pascual Madoz 84
Fonte: Leboreiro (1999)
61
Plano de 1856 realizado por Francisco Coello e Pascual Madoz. 85
Fonte: Patrimonio Nacional
62
Plano da nova barriada proxectada por Julio Valdés. 86
Fonte: Alonso, 1981
63
Vista do ensanche de Vigo 86
Fonte: Alonso, 1981
64
Esquema de transformacións das dinámicas urbanas de Lefebvre. 86
Fonte: Lefebvre, 1976
65
Plano de 1916 elaborado por Ramiro Pascual 88
Fonte: Biblioteca Histórico militar de A Coruña.
66
Proxecto de mellora do Porto de Vigo de Eduardo Cabello 89
Fonte: Leboreiro (1999)
67
Proxecto de Reforma de Ensanche Ramiro Pascual 89
Fonte: Leboreiro (1999)

68
Plan comarcal de Palacios. 90
Fonte: Leboreiro (1999)
69
Ocupación en 1940 99
Fonte: Elaboración propia.
70
Tipos de morfoloxía da ocupación de carácter urbano, segundo a posición e o contorno. 100
Fonte: Elaboración propia.
71
Esquema de densidade de ocupación en 1940. 101
Fonte: Elaboración propia.
72
Ocupación e medio natural 103
Fonte: Elaboración propia.
73
Ocupación e igrexas parroquiais 104
Fonte: Elaboración propia.
74
Ocupación en 1940 105
Fonte: Elaboración propia.
75
Parroquia de Navia. Igrexa e castro. 106
Fonte: Elaboración propia.
76
Parroquia de Alcabre. Igrexa, castro e xacemento romano. 106
Fonte: Elaboración propia.
77
Infraestrutura de comunicación en 1940 107
Fonte: Elaboración propia.
78 (esq)
Recorte do Plano da Provincia de Pontevedra. 1:200.000 do ano 1955. 108
Fonte: IGN
79 (der)
Paradas do tranvía e área comprendida nun radio de 750m. 108
Fonte: Elaboración propia.
80
Infraestrutura tranviara e paradas en 1940 109
Fonte: Elaboración propia.
81
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1940 111
Fonte: Elaboración propia.
82
Usos tradicionais asociados á auga en 1940. 112
Fonte: Elaboración propia.
83 (esq)
Usos tradicionais asociados á actividade agrícola en 1940. 113
Fonte: Elaboración propia.
84 (der)
Usos tradicionais asociados á práctica relixiosa en 1940. 113
Fonte: Elaboración propia.
85
Ocupación clasificada segundo o uso principal en 1940 114
Fonte: Elaboración propia.
86
Usos non residenciais en 1940 115
Fonte: Elaboración propia.
87
Uso residencial en 1940 117
Fonte: Elaboración propia.
88
Industria zona Canido 118
Fonte: Elaboración propia.
89
Industria litoral Bouzas-Alcanre e interior en Coia. 118
Fonte: Elaboración propia.
90
Usos industriais en 1940 119
Fonte: Elaboración propia.
91
Usos de servizo público en 1940 120
Fonte: Elaboración propia.
92
Tipos de servizo público en 1940 121
Fonte: Elaboración propia.
93
Clasificación da ocupación segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura en 1940 123
Fonte: Elaboración propia.
94
Ocupación clasificada segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura no nivel 4. 1940. 124
Fonte: Elaboración propia.
95
Ocupación clasificada segundo a relación coa xerarquía da infraestrutura nos niveis 1, 2 e 3. 1940. 125
Fonte: Elaboración propia.
96
Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 1 en 1940 e planos detalle. 127
Fonte: Elaboración propia.
97
Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 2 en 1940 e planos detalle. 129
Fonte: Elaboración propia.
98
Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 2 en 1940 e planos detalle. 131
Fonte: Elaboración propia.
99
Relación entre a ocupación e a infraestrutura de nivel 4 en 1940 e planos detalle 133
Fonte: Elaboración propia.
100
Infraestrutura e usos en 1940 135
Fonte: Elaboración propia.

101
Infraestrutura e servizos públicos en 1940 137
Fonte: Elaboración propia.
102
Zoom porto de Canido
Fonte: Elaboración propia.
103
Proxecto de reforma interior, ensanche e extensión. Cominges.
Fonte: Pereiro, 1981
104
Esquema de crecemento previo ao Plan Cominges. 144
Fonte: Elaboración propia.
105
Esquema de crecemento derivado do Plan Cominges.
Fonte: Elaboración propia.
106
Plano de transformación da periferia e da vivenda social 1940-1949.
144 *Fonte: Elaboración propia.*
07
Plans complementarios encargados na 1º etapa. 148
Fonte: Elaboración propia.
108
Plan Parcial de Samil 149
Fonte:Siotuga
109
Ocupación construída en 1949 152
Fonte: Elaboración propia.
110
Ocupación construída 1940-1949 153
Fonte: Elaboración propia.
111 (esq)
Esquema de urbanización 1940-1949 154
Fonte: Elaboración propia.
112 (der)
Diferencia no grao de ocupación entre o interior e o exterior do límite do Plan Cominges. 154
Fonte: Elaboración propia.
113 (esq)
Cruce das Travesas 155
Fonte: http://riadevigo.net/vigoretro.htm
114 (der)
Foto aérea do cruce das Travesas. 155
Fonte: Ortofoto CETFA 1949
115 (esq)
Vivenda unifamiliar burguesa de Bouzas 155
Fonte: Arquivo Pacheco
116 (der)
Foto aérea da zona de extensión urbana de Bouzas a leste. 155
Fonte: Ortofoto CETFA 1949
117
Infraestruturas en 1949 157
Fonte: Elaboración propia. 118
118
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1949 159
Fonte: Elaboración propia.
119
Ocupación en 1949 clasificada por usos 160
Fonte: Elaboración propia.
120
Ocupación construída no período 1940-1949 clasificada por usos 161
Fonte: Elaboración propia.
121
Uso industrial en 1949 163
Fonte: Elaboración propia.
122
Uso residencial en 1949 164
Fonte: Elaboración propia.
123
Usos de servizo público en 1949 165
Fonte: Elaboración propia.
124
Ocupación e infraestruturas 1940-1949 167
Fonte: Elaboración propia.
125
Clasificación da cupación segundo o nivel da infraestrutura que dá acceso á parcela. 1940-1949. 169
Fonte: Elaboración propia.
126
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1 a 3. 1940-1949. 170
Fonte: Elaboración propia.
127
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1940-1949. 171
Fonte: Elaboración propia.
128
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1. 1940-1949. 173
Fonte: Elaboración propia.
129
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 2. 1940-1949. 175
Fonte: Elaboración propia.
130
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 3. 1940-1949. 177
Fonte: Elaboración propia.
131
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1940-1949. 179
Fonte: Elaboración propia.
132
Infraestruturas e usos. 1940-1949 181
Fonte: Elaboración propia.

133
Infraestruturas e uso residencial. 1940-1949 182
Fonte: Elaboración propia.
134
Infraestruturas e uso industrial. 1940-1949 183
Fonte: Elaboración propia.
135
Infraestrutura e servizos públicos 1940-1949 184
Fonte: Elaboración propia.
136
Proposta de delimitación da Zona Franca e acceso ferroviario. 190
Fonte: Elaboración propia sobre Plano de emplazamientos de Pereiro, 1981.
137
Fotografía aérea da fábrica de Citröen en construcción con Matamá ao fondo. 191
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos
138
Plans complementarios aprobados na 3º etapa. 192
Fonte: Elaboración propia.
139
Plan Parcial da Florida 1959. Ordenación xeral. 193
Fonte: Pereiro, 1981
140
Enlaces ao estadio dende as estradas principais. 194
Fonte: Elaboración propia.
141
Ocupación en 1959 198
Fonte: Elaboración propia.
142
Ocupación 1950-1959 199
Fonte: Elaboración propia.
143
Plano de M. Cominges de 1946 200
Fonte: Leboreiro, 1999.
144
Plan Parcial de Samil. 200
Fonte:Sioutga.
146 (esq)
Plan Parcial da Florda 201
Fonte:Siotuga
147 (der)
Evolución real da ocupación 1950-1959 na área correspondente ao Plan Parcial da Florida. 201
Fonte:Elaboración propia
145
Evolución real da ocupación 1950-1959, ná área correspondente ao Plan Parcial de Coia-Bouzas, sen executar. 201
Fonte:Elaboración propia.
148
Infraestruturas en 1959 202
Fonte: Elaboración propia.
149 (esq)
Zoom A sobre ortofoto de 1956. 203
Fonte: Elaboración propia.
150 (der)
Zoom B sobre ortofoto de 1956. 203
Fonte: Elaboración propia.
151 (der)
Zoom C sobre ortofoto de 1956. 203
Fonte: Elaboración propia.
152
Xerarquía da infraestrutura viaria 1959 204
Fonte: Elaboración propia.
153
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1959 205
Fonte: Elaboración propia.
154
Ocupación en 1959, clasificada por usos 206
Fonte: Elaboración propia.
155
Ocupación construída no período 1950-1959, clasificada por usos 207
Fonte: Elaboración propia.
156
Uso industrial en 1959 209
Fonte: Elaboración propia.
157
Uso residencial en 1959 210
Fonte: Elaboración propia.
158
Uso de servizo público en 1959 211
Fonte: Elaboración propia.
159
Ocupación e infraestruturas 1950-1959 213
Fonte: Elaboración propia.
160
Clasificación da cupación segundo o nivel da infraestrutura que dá acceso á parcela. 1950-1959. 215
Fonte: Elaboración propia.
161
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1 a 3. 1950-1959. 216
Fonte: Elaboración propia.
162
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1950-1959. 217
Fonte: Elaboración propia.
163
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 1. 1950-1959. 219
Fonte: Elaboración propia.
164
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 2. 1950-1959. 221
Fonte: Elaboración propia.

165
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 3. 1950-1959. 223
Fonte: Elaboración propia.
166
Ocupación á que se accede dende unha infraestrutura de nivel 4. 1950-1959. 225
Fonte: Elaboración propia.
167
Infraestruturas e usos. 1950-1959 227
Fonte: Elaboración propia.
168
Infraestruturas e uso residencial. 1970-1979 228
Fonte: Elaboración propia.
169
Infraestruturas e uso industrial. 1970-1979 229
Fonte: Elaboración propia.
170
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1950-1959 230
Fonte: Elaboración propia.
171
Áreas económicas sinaladas nos estudos previos para a elaboración dunha estratexia de ocupación do territorio e nova distribución da poboación. 236
Fonte: Elaboración propia sobre Estudios para el Plan Nacional de Urbanismo. En Terán, 1978.
172
Plan Nacional de urbanismo aprobado en 1962. 237
Fonte: Plan Nacional de Urbanismo. En Terán, 1978.
173
Enclaves de promoción industrial 238
Fonte: Elaboración propia.
174
Proxecto do Polo de desarrollo Vigo- Porriño 239
Fonte: Seoane, 2013. p.202.
175
Fotografía do Polígono de Coia 242
Fonte: https://www.pinterest.de/pin/656470083157679993/
176
Fotografía polígono de Coia. 242
Fonte: https://vigohistoria.files.wordpress.com/2016/02/coia-construccic3b3n-del-polc3adgono-1.jpg
177
Plan Parcial de Coia de 1963
Fonte: Elaboración propia.
178
Plan Parcial de Coia de 1963 coas dotacións previstas (esq). 244
Fonte: Elaboración propia.
179
Plano de remodelación do Polígono de Coia, que redefine o Plan adaptándose á realidade construída, realizado en 1975 (der). 244
Fonte: Elaboración propia sobre Plan Parcial de Coia. (Pereiro, 1981)
180
Fotografías do Hotel Samil tras a súa inauguración. 245
Fonte: Riadevigo.net
181
Ocupación construída en 1969 248
Fonte: Elaboración propia.
182
Ocupación construída 1960-1969 249
Fonte: Elaboración propia.
183 (esq)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Florida. 251
Fonte: Elaboración propia.
184 (ctr)
Plan Parcial de Florida. 251
Fonte: SIOTUBA.
185 (der)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Samil. 251
Fonte: Elaboración propia.
186 (esq)
Evolución real da ocupación entre 1960-69 na área do Plan Parcial de Coia. 251
Fonte: Elaboración propia.
187 (ctr)
Plan Parcial de Florida. 251
Fonte: SIOTUGA.
188 (der)
Plan Parcial de Samil. 251
Fonte: SIOTUGA.
189
Infraestruturas en 1969 252
Fonte: Elaboración propia.
190
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1969 255
Fonte: Elaboración propia.
191
Ocupación en 1969 clasificada por usos 256
Fonte: Elaboración propia.
192
Ocupación construída no período 1960-1969 clasificada por usos 257
Fonte: Elaboración propia.
193
Uso industrial en 1969 259
Fonte: Elaboración propia.
194
Uso residencial en 1969 260
Fonte: Elaboración propia.
195
Usos de servizo público en 1969 261
Fonte: Elaboración propia.
196
Ocupación e infraestruturas 1960-1969 263
Fonte: Elaboración propia.
197
Infraestruturas e usos. 1960-1969 265
Fonte: Elaboración propia.

198
Infraestruturas e uso residencial. 1960-1969 266
Fonte: Elaboración propia.
199
Infraestruturas e uso industrial. 1960-1969 267
Fonte: Elaboración propia.
200
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1960-1969 268
Fonte: Elaboración propia.
201
Previsión de crecemento demográfico do PXOU 1971 276
Fonte: Inventario SIOTUGA.
202
Delimitación de solo de Reserva Urbano PXOU 1971 e planeamento aprobado anteriormente. 277
Fonte: Elaboración propia a partir de Plano de Normas Urbanísticas do Plan Xeral de 1971, Arquivo Municipal de Vigo.
203
Límite entre distritos e nodo.Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. 278
Fonte: Elaboración propia sobre Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. Inventario SIOTUGA.
204
Plano de Elementos representativos. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. 279
Fonte: Inventario SIOTUGA.
205
Plano de Desarrollo industrial. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. 279
Fonte: Inventario SIOTUGA.
206
Plano de Unidades urbanas. Plan General de Ordenación de Vigo, 1971. 279
Fonte: Inventario SIOTUGA.
207 (esq)
Fotografía aérea de Bouzas a principios dos anos 70. Recollido da memoria do Plan Xeral de 1971. 280
Fonte: SIOTUGA
208 (der)
Ortofoto do vóo interministerial 1973-1986. 280
Fonte: IGN
209
PPPOU XI-A
Fonte: Elaboración propia con "Plano de estructura urbana" do PPPOU XI-A. SIOTUGA.
210
Ocupación construída en 1979 288
Fonte: Elaboración propia.
211
Ocupación construída 1970-1979 289
Fonte: Elaboración propia.
212
Plan Parcial Coruxo-Canido. 291
Fonte: SIOTUGA
213
Evolución da ocupación na área delimitada polo Plan PArcial Coruxo-Canido entre os anos 1970-1979. 291
Fonte: Elaboración propia.
214
Infraestruturas en 1970 292
Fonte: Elaboración propia.
215 (arriba)
Detalle A sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975. 293
Fonte: IGN.
Fonte: SIOTUGA.
216 (arriba)
Detalle B sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975. 293
Fonte: IGN.
217 (abaixo)
PXOM, 1971. Sistema viario. 293
218 (abaixo)
Detalle C sobre ortofoto do voo Interministerial, 1975. 293
Fonte: IGN.
219
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1979 295
Fonte: Elaboración propia.
220
Ocupación en 1979 clasificada por usos 296
Fonte: Elaboración propia.
221
Ocupación construída no período 1970-1979 clasificada por usos 297
Fonte: Elaboración propia.
222
Uso industrial en 1979 299
Fonte: Elaboración propia.
223
Uso residencial en 1979 300
Fonte: Elaboración propia.
224
Usos de servizo público en 1979 301
Fonte: Elaboración propia.
225
Ocupación e infraestruturas 1970-1979 303
Fonte: Elaboración propia.
226
Infraestruturas e usos. 1970-1979 305
Fonte: Elaboración propia.
227
Infraestruturas e uso residencial. 1970-1979 306
Fonte: Elaboración propia.
228
Infraestruturas e uso industrial. 1970-1979 307
Fonte: Elaboración propia.
229
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1970-1979 308
Fonte: Elaboración propia.
230
Dinámica demográfica do século XX. 315
Fonte: "Cidade difusa", de Dalda et al., 2006.

231
Estructura da influencia de Vigo sobre a súa comarca segundo PXOU 1988. 316
Fonte: Elaboración propia sobre figura do PXOU 1988
232
Sistema de núcleos de poboación do entorno de Vigo. 316
Fonte: PXOU 1988
233
Plano de Recreo e ocio. Espazos verdes e paisaxe. PXOU 1988 319
Fonte: Figura do PXOU 1988
235
Plano da imaxe da cidade 320
Fonte: Figura do PXOU 1988
234
Plano de Parroquias e distritos censais de PXOU 1988 320
Fonte: Figura do PXOU 1988
Fonte: Elaboración propia.
236
Ocupación construída en 1989 324
Fonte: Elaboración propia.
237
Ocupación construída 1980-1989 325
Fonte: Elaboración propia.
238 (esq)
Implantación de industria nas marxes do Río Lagares. 327
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos 327
239 (der)
Vista do barrio de Coia cos estaleiros de Bouzas en primeiro termo, Citroën no centro e as parroquias interiores de Matamá e Valadares ao fondo. 327
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos
240 (esq)
Vista de Balaídos co barrio de Coioa ao fondo e Citroën na marxe inferior dereita. 1982. 327
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos
241 (der)
Vista de Citroën no val do Lagares coa cidade ao fondo. 1985. 327
Fonte: Biblioteca Suárez Llanos 327
242
Infraestruturas en 1989 329
Fonte: Elaboración propia.
243
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1989 331
Fonte: Elaboración propia.
244
Ocupación en 1989 clasificada por usos 332
Fonte: Elaboración propia.
245
Ocupación construída no período 1980-1989 clasificada por usos 333
Fonte: Elaboración propia.
246
Uso industrial en 1989 335
Fonte: Elaboración propia.
247
Uso residencial en 1989 336
Fonte: Elaboración propia.
248
Usos de servizo público en 1989 337
Fonte: Elaboración propia.
249
Ocupación e infraestruturas 1980-1989 339
Fonte: Elaboración propia.
250
Comparación do largo de vías en Canido (A, estrada vella a Baiona; B, nova estrada á Ramallosa; C, acceso a chalets no Cabo Estai). 340
Fonte: Vuelo de Costas 1989. IGN.
251
Infraestruturas e usos. 1980-1989 341
Fonte: Elaboración propia.
252
Infraestruturas e uso residencial. 1980-1989 342
Fonte: Elaboración propia.
253
Infraestruturas e uso industrial. 1980-1989 343
Fonte: Elaboración propia.
254
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1980-1989 344
Fonte: Elaboración propia.
255
European Megalópolis, Brunet. BEN DIXSON, Transport in the nineties: The shaping of Europe, 1989. Lond., The Rl of Chartered Surveyors 350
Fonte: Dalda (2009)
256
A Europa do racimo de uvas fronte á banana europea. BOSMA, K. & HELLINGA, H: (Eds.), Mastering the City: North-Europ. City Planning 1900-2000, 1997, Rotterdam, NAi 350
Fonte: Dalda (2009)
257
Modelo territorial europeo.
258
Transformación das redes de comunicación viaria e ferroviaria 1980-2000. 356
Fonte: Seoane, H. (2013) p. 215.
259
Plano da estructura viaria no PXOU de 1993. 356
Fonte: Elaboración propia a partir do PXOU de 1993.
260
Plan do PAU Navia 360
Fonte: Siotuga
261
Ocupación construída en 1999 362
Fonte: Elaboración propia.
262
Ocupación construída 1990-1999 363
Fonte: Elaboración propia.

263
Instrumentos de ordenación aprobados na década de 1990 364
Fonte: Elaboración propia.
264 (esq)
SU PERI II-03 Castro Castriño 365
Fonte: Xerencia Municipal de Urbanismo
265 (1ª fila centro)
Nova ocupación nos 1990 no entorno de Castro Castriño. 365
Fonte: Elaboración propia.
266 (2ª fila centro)
Ortofoto do vóo Costas 1989-1991 do entorno de Castro Castriño. 365
Fonte: IGN
267 (1ª fila der)
Vista aérea actual do entorno do Castro Castriño 365
Fonte: Apple Maps
268 (2º fila der)
Vista aérea actual do entorno do Castro Castriño 365
Fonte: Apple Maps
269 (esq)
PERI FLorida B 365
Fonte: Xerencia Municipal de Urbanismo
270 (3º fila esq)
Vista aérea actual do entorno do PERI FLorida B 365
Fonte: Apple Maps
271 (4º fila esq)
Vista aérea actual do entorno do PERI FLorida B 365
Fonte: Apple Maps
272
Infraestruturas en 1999 366
Fonte: Elaboración propia.
273
Infraestrutura segundo a xerarquía. 1999 369
Fonte: Elaboración propia.
274
Ocupación en 1999 clasificada por usos 370
Fonte: Elaboración propia.
275
Ocupación construída no período 1990-1999 clasificada por usos 371
Fonte: Elaboración propia.
276
Uso industrial en 1999 373
Fonte: Elaboración propia.
277
Uso residencial en 1999 374
Fonte: Elaboración propia.
278
Usos de servizo público en 1999 375
Fonte: Elaboración propia.
279 (1º fila esq)
Vista aérea da urbanización no litoral de Alcabre. 376
Fonte: Apple Maps.
280 (1º fila der)
Detalle da vista aérea da urbanización no litoral de Alcabre. 376
Fonte: Apple Maps.
281 (2º fila esq)
Vista do acceso privado á urbanización no litoral de Alcabre. 376
Fonte: Google Maps.
282 (2º fila der)
Vista aérea da urbanización na zona de Canido. 376
Fonte: Apple Maps.
283 (3º fila)
Vista aérea da urbanización litoral de Canido. 376
Fonte: Apple Maps.
284 (4º fila esq)
Vista aérea urbanización densidade media Alcabre 376
Fonte: Apple Maps.
285 (4º fila der)
Vista aérea torres de Alcabre 376
Fonte: Apple Maps.
286 (5º fila)
Vista aérea torres de Coia 376
Fonte: Apple Maps.
287
Ocupación e infraestruturas 1990-1999 377
Fonte: Elaboración propia.
288
Infraestruturas e usos. 1990-1999 379
Fonte: Elaboración propia.
289
Infraestruturas e uso residencial. 1990-1999 380
Fonte: Elaboración propia.
290
Infraestruturas e uso industrial. 1990-1999 381
Fonte: Elaboración propia.
291
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 1990-1999 382
Fonte: Elaboración propia.
292
Gráfico de crecemento demográfico e construción de vivendas en España 1970-2002. 389
Fonte: Naredo(2004) p. 146, con datos do INE e Ministerio de Fomento.
293
Clasificación dos solos no PXOM de 2008. 390
Fonte: PXOM de 2008.
294
Esquemas interpretativos do PXOM de 2008. 392
Fonte: PXOM de 2008. 392
295
Urbanización Galindra 396
Fonte: Apple Maps.
296
Urbanización Casas 396
Fonte: Apple Maps.

297
Urbanización na Salgueira 396
Fonte: Apple Maps.
298 (1º fila)
Urbanización Sensat 397
Fonte: Apple Maps.
299 (2º fila)
Urbanización Finca Solita 397
Fonte: Apple Maps.
300 (3º fila)
Desenvolvemento do SU PERI II-05 Rocío 397
Fonte: Apple Maps.
301 (abaixo
Plano dos instrumentos desenvolvidos na década dos 2000. 397
Fonte: Elaboración propia.
302
Infraestruturas en 2009 398
Fonte: Elaboración propia.
304 (1º fila esq)
Tramo da VG-20 que divide Navia e a zona industrial. 399
Fonte: Apple Maps.
306 (2º fila esq)
Tramo da VG-20 entre o PAU de NAvia e a fábrica de automóbiles 399
Fonte: Apple Maps.
305 (1º fila der)
VG-20 soterradda ao seu paso por Alcabre. 399
Fonte: Apple Maps.
307 (2º fila der)
Tramo da VG-20 en viaducto para dar acceso ao recheo portuario de Bouzas. 399
Fonte: Apple Maps.
309 (1º fila esq)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles. 399
Fonte: Apple Maps.
311 (2º fila esq)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles. 399
Fonte: Apple Maps.
303 (esq)
Ortofoto do PAU de Navia. 399
Fonte: Apple Maps.
308 (esq)
Ortofoto do ramal de acceso á fábrica de automóbiles. 399
Fonte: Apple Maps.
310 (1º fila der)
Vista aérea do ramal de acceso á fábrica de automóbiles. 399
Fonte: Apple Maps.
312
Vías de alta capacidade na área de influencia de Vigo. 400
Fonte: Elaboración propia.
313
Infraestrutura segundo a xerarquía. 2009 401
Fonte: Elaboración propia.
314
Ocupación en 2009 clasificada por usos 402
Fonte: Elaboración propia.
315
Ocupación construída no período 2000-2009 clasificada por usos 403
Fonte: Elaboración propia.
316
Uso industrial en 2009 405
Fonte: Elaboración propia.
317
Uso residencial en 2009 406
Fonte: Elaboración propia.
318
Usos de servizo público en 2009 407
Fonte: Elaboración propia.
319
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso polos montes de Matamá. 408
Fonte: Apple Maps
320
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso polo polígono de Comesaña. 408
Fonte: Apple Maps
321
Imaxe aérea da VG-20 ao seu paso pola aldea de Pereiras. 408
Fonte: Apple Maps
322
Imaxe aérea do ramal da VG-20que dá acceso a Citroën. 408
Fonte: Apple Maps
323
Niveis de ruído no período 07h-19h debido ao tráfico vairio. 408
Fonte: Mapa estratéxico de ruído da aglomeración de Vigo. Ano 2017 (Fase 3ª). Concello de Vigo.
324
Ocupación e infraestruturas 2000-2009 409
Fonte: Elaboración propia.
325
Usos non residenciais e principais eixos viarios do Concello de Vigo en 2009 410
Fonte: Elaboración propia.
326
Infraestruturas e usos. 2000-2009 411
Fonte: Elaboración propia.
327
Infraestruturas e uso residencial. 2000-2009 412
Fonte: Elaboración propia.
328
Infraestruturas e uso industrial. 2000-2009 413
Fonte: Elaboración propia.
329
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2000-2009 414
Fonte: Elaboración propia.

330
Ocupación construída en 2019 424
Fonte: Elaboración propia.
331
Ocupación construída 2010-2019 425
Fonte: Elaboración propia.
332
Plans de desenvolvemento executados durante a década de 2010. 426
Fonte: Elaboración propia.
333 (arr)
Plan Especial de dotacións Eixe Avenida Europa-Aveninda Castelao 427
Fonte: Xerencia urbanismo
334 (ab)
Plan Parcial Falcoa 427
Fonte: Xerencia de Urbanismo
335 (esq)
Fotomontaxe do Plan Parcial de Ordenación do sector S-50-R Cabo Estai. 427
Fonte: Memoria xustificativa do Plan Parcial de Ordenación do sector S-50-R Cabo Estai.
336 (der)
Plan Parcial del Sector 'S-50-R CABO ESTAI NORTE' 427
Fonte: Xerencia de urbanismo
337 (esq)
Localización do Plan especial de reforma interior da área de planeamento remitido APR-A-2-09 "Samil 1" 427
Fonte: Decisión AAE: PERI do ámbito APR A-2-09 "Samil 1". Concello de Vigo. Xunta ed Galicia
338 (der)
Proposta do Plan especial de reforma interior da área de planeamento remitido APR-A-2-09 "Samil 1" 427
Fonte: Decisión AAE: PERI do ámbito APR A-2-09 "Samil 1". Concello de Vigo. Xunta ed Galicia
339
Plano de actuacións iniciadas e actuacións pendentes. (esq) 427
Fonte: Informe 2011 de seguemento da actividade da execución urbanística do pxom de vigo. Concello de Vigo.
340
Vista aérea da zona correspondente ao Estudo de Detalle "Tomada". 428
Fonte: Apple Maps.
341
Vista aérea das vías peonís da zona correspondente ao Estudo de Detalle "Tomada". 428
Fonte: Apple Maps.
342
Plan de Estudo de Detalle "Tomada". 428
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.
343
Infraestruturas en 2019 429
Fonte: Elaboración propia.
344
Ocupación en 2019 clasificada por usos 430
Fonte: Elaboración propia.
345
Ocupación construída no período 2010-2019 clasificada por usos 431
Fonte: Elaboración propia.
346
Uso industrial en 2019 433
Fonte: Elaboración propia.
347
Uso residencial en 2019 434
Fonte: Elaboración propia.
348
Usos de servizo público en 2019 435
Fonte: Elaboración propia.
349
Plan de unidade de actuación 3 Chantada. 436
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.
350
Vista aérea da unidade de actuación 3 Chantada. 436
Fonte: Apple Maps.
351
Ocupación e infraestruturas 2010-2019 437
Fonte: Elaboración propia.
352
Vista aérea da rúa interior de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
353
Vista aérea do espazo verde central do PAU de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
354
Representación tridimensional do futuro proxecto de urbanización da parroquia de Navia en Vigo para as fases restantes. 438
Fonte:Xunta de Galicia
355
Infraestruturas e usos. 2010-2019 439
Fonte: Elaboración propia.
356
Infraestruturas e uso residencial. 2010-2019 440
Fonte: Elaboración propia.
357
Infraestruturas e uso industrial. 2010-2019 441
Fonte: Elaboración propia.
358
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2010-2019 442
Fonte: Elaboración propia.
359
Planos de ocupación por décadas entre 1940 e 2019. 447
Fonte: Elaboración propia.
360
Variación porcentual da superficie ocupada na zona de estudo para cada década estudada. 448
Fonte: Elaboración propia.
361
Nova superficie ocupada en cada década, en Ha. 448
Fonte: Elaboración propia.
362
Superficie de solo ocupada na área de estudo en Ha e e evolución demográfica. 448
Fonte: Elaboración propia.

363
Evolución socioeconómica e momento de elaboración dos Plans. 449
Elaboración propia a partir de: https://www.abc.es/economia/abci-crisis-espana-supera-europa-y-desploma-52-por-ciento-202005010134_noticia.html
364
Evolución da poboación e as previsións de crecemento de cada Plan Xeral. 449
Fonte: Elaboración propia.
365
Ocupación actual segundo a data de construción. 450
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.
350
Vista aérea da unidade de actuación 3 Chantada. 436
Fonte: Apple Maps.
351
Ocupación e infraestruturas 2010-2019 437
Fonte: Elaboración propia.
352
Vista aérea da rúa interior de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
353
Vista aérea do espazo verde central do PAU de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
354
Representación tridimensional do futuro proxecto de urbanización da parroquia de Navia en Vigo para as fases restantes. 438
Fonte:Xunta de Galicia
355
Infraestruturas e usos. 2010-2019 439
Fonte: Elaboración propia.
356
Infraestruturas e uso residencial. 2010-2019 440
Fonte: Elaboración propia.
357
Infraestruturas e uso industrial. 2010-2019 441
Fonte: Elaboración propia.
358
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2010-2019 442
Fonte: Elaboración propia.
359
Planos de ocupación por décadas entre 1940 e 2019. 447
Fonte: Elaboración propia.
360
Variación porcentual da superficie ocupada na zona de estudo para cada década estudada. 448
Fonte: Elaboración propia.
361
Nova superficie ocupada en cada década, en Ha. 448
Fonte: Elaboración propia.
362
Superficie de solo ocupada na área de estudo en Ha e e evolución demográfica. 448
Fonte: Elaboración propia.
364
Evolución da poboación e as previsións de crecemento de cada Plan Xeral. 449
Fonte: Elaboración propia.
366
Ocupación desaparecida dende 1940 até a actualidade clasificada segundo a década de eliminación. 451
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.
350
Vista aérea da unidade de actuación 3 Chantada. 436
Fonte: Apple Maps.
351
Ocupación e infraestruturas 2010-2019 437
Fonte: Elaboración propia.
352
Vista aérea da rúa interior de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
353
Vista aérea do espazo verde central do PAU de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
354
Representación tridimensional do futuro proxecto de urbanización da parroquia de Navia en Vigo para as fases restantes. 438
Fonte:Xunta de Galicia
355
Infraestruturas e usos. 2010-2019 439
Fonte: Elaboración propia.
356
Infraestruturas e uso residencial. 2010-2019 440
Fonte: Elaboración propia.
357
Infraestruturas e uso industrial. 2010-2019 441
Fonte: Elaboración propia.
358
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2010-2019 442
Fonte: Elaboración propia.
359
Planos de ocupación por décadas entre 1940 e 2019. 447
Fonte: Elaboración propia.
360
Variación porcentual da superficie ocupada na zona de estudo para cada década estudada. 448
Fonte: Elaboración propia.
361
Nova superficie ocupada en cada década, en Ha. 448
Fonte: Elaboración propia.
362
Superficie de solo ocupada na área de estudo en Ha e e evolución demográfica. 448
Fonte: Elaboración propia.
364
Evolución da poboación e as previsións de crecemento de cada Plan Xeral. 449
Fonte: Elaboración propia.

367
Planos de infraestrutura por décadas entre 1940 e 2019, clasificadas segundo a xerarquía establecida. 455
Fonte: Xerencia de Urbanismo do Concello de Vigo.
350
Vista aérea da unidade de actuación 3 Chantada. 436
Fonte: Apple Maps.
351
Ocupación e infraestruturas 2010-2019 437
Fonte: Elaboración propia.
352
Vista aérea da rúa interior de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
353
Vista aérea do espazo verde central do PAU de Navia. 438
Fonte: Apple Maps.
354
Representación tridimensional do futuro proxecto de urbanización da parroquia de Navia en Vigo para as fases restantes. 438
Fonte:Xunta de Galicia
355
Infraestruturas e usos. 2010-2019 439
Fonte: Elaboración propia.
356
Infraestruturas e uso residencial. 2010-2019 440
Fonte: Elaboración propia.
357
Infraestruturas e uso industrial. 2010-2019 441
Fonte: Elaboración propia.
358
Infraestruturas e servizos públicos por tipo. 2010-2019 442
Fonte: Elaboración propia.
359
Planos de ocupación por décadas entre 1940 e 2019. 447
Fonte: Elaboración propia.
360
Variación porcentual da superficie ocupada na zona de estudo para cada década estudada. 448
Fonte: Elaboración propia.
361
Nova superficie ocupada en cada década, en Ha. 448
Fonte: Elaboración propia.
362
Superficie de solo ocupada na área de estudo en Ha e e evolución demográfica. 448
Fonte: Elaboración propia.
364
Evolución da poboación e as previsións de crecemento de cada Plan Xeral. 449
Fonte: Elaboración propia.
368
Infraestruturas que foron eliminadas entre 1940 e a actualidade. 456
Fonte: Elaboración propia.
369
Infraestrutura actual clasificada por niveis e coa data na que construída. 457
Fonte: Elaboración propia.
370
Infraestruturas actuais construídas no período de estudo e clasificadas segundo a data de construción 458
Fonte: Elaboración propia.
371
Infraestruturas actuais clasificadas por ano de construción 459
Fonte: Elaboración propia.
372
Planos de usos por décadas entre 1940 e 2019. 461
Fonte: Elaboración propia.
373
Evolución dos usos por décadas entre 1940 e 2019. 461
Fonte: Elaboración propia.
374
Ocupación desaparecida dende 1940 até a actualidade clasificada por usos 463
Fonte: Elaboración propia.
375
Usos industriais actuais segundo o ano da súa construción. 465
Fonte: Elaboración propia.
376
Uso actual de servizos públicos, segundo o ano de construción. 466
Fonte: Elaboración propia.
377
Usos ligados ao Estado de Benestar 467
Fonte: Elaboración propia.
378
Usos ligados ao porto e metabolismo urbano 467
Fonte: Elaboración propia.
379
Usos ligados á comunidade política 467
Fonte: Elaboración propia.
380
Usos ligados ao lecer 467
Fonte: Elaboración propia.
381
Ano de construción dos usos residencias actuais 468
Fonte: Elaboración propia.
382
Evolución da ocupación na primeira fase 1940-1970. 470
Fonte: Elaboración propia.
383
Evolución da ocupación na primeira fase 1970-1985. 471
Fonte: Elaboración propia.
384
Evolución da ocupación na terceira fase 1985-2019. 472
Fonte: Elaboración propia.

385
Tipos de tramas na primeira fase 1940-1970. 475
Fonte: Elaboración propia.
386
Tipos de tramas na segunda fase 1970-1985. 477
Fonte: Elaboración propia.
387
Tipos de tramas na terceira fase 1985-2019. 479
Fonte: Elaboración propia.
388
Patróns morfolóxicos. 481
Fonte: Elaboración propia.
389
Tramas por extensión. 482
Fonte: Elaboración propia.
390
Tramas por suburbanización. 483
Fonte: Elaboración propia.
391
Tramas do periurbano. 484
Fonte: Elaboración propia.
392
Tramas por polarización. 485
Fonte: Elaboración propia.
393
Tramas fragmentos. 486
Fonte: Elaboración propia.

520