

ESCOLA SUPERIOR GALLAECIA
MESTRADO INTEGRADO EN ARQUITECTURA E URBANISMO

Vigo

Entre ciudad compacta y ciudad difusa
Fenómenos de transformación en su periferia



ESCOLA SUPERIOR GALLAECIA
MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA E URBANISMO

Vigo

Entre ciudad compacta y ciudad difusa
Fenómenos de transformación en su periferia

Orientador: Prof. Doutor Arq. David Leite Viana
Delia Prado Figueroa

PREFACIO

Esta tesis de disertación ha sido realizada para la obtención del grado de Mestre em Arquitectura e Urbanismo por el centro universitario Escola Superior Gallaecia. Encuadrada en la Unidad Curricular A-50 de Dissertação Científica del Mestrado Integrado en Arquitectura e Urbanismo, siendo la alumna Delia Prado Figueroa y el orientador de la misma el Profesor Doutor Arquitecto David Leite Viana.

Delimitada en el ámbito del urbanismo, el objeto central de estudio es la forma urbana de la ciudad de Vigo focalizada desde su periferia, tal como el título indica, a través de la cual serán identificadas las diversas morfologías contenidas en el territorio, así como los principales procesos que han interferido en su formación.

AGRADECIMIENTOS

A mi orientador, Profesor Doutor Arquitecto David Leite Viana, por la dedicación y apoyo mostrado a lo largo de todo el proceso, así como por su plena disposición y trato amigable.

A los organismos públicos que me han facilitado la información necesaria para el desarrollo de la investigación, principalmente a la Biblioteca Suarez Llanos, al Ayuntamiento de Vigo y a la Xerencia Municipal de Urbanismo.

A Xabier Ollero por el interés mostrado y por la información facilitada.

A los compañeros que me han acompañado a lo largo del proceso, en especial a Silvia, a Carlos, a Yolanda y a César, por los buenos momentos compartidos con ellos.

A Iago por estar ahí siempre, en los buenos y en los malos momentos.

Y por último a toda mi familia, en especial a mis hermanas Mili y Aida por haber confiado en mí en todo momento, a mi ahijado Román por conseguir que esbozara una sonrisa cada día y muy señaladamente a mis padres, por su apoyo incondicional.

RESUMEN

El objeto de estudio de la presente disertación es la forma urbana de Vigo, una ciudad situada al suroeste de la provincia de Pontevedra que ha experimentado cambios notables en su fisionomía a lo largo de las últimas décadas, viendo alterada la relación tradicional entre ciudad y periferia al adquirir la última facetas urbanas, resultando en una morfología en la que se entremezclan estructuras compactas y dispersas.

El principal atractivo de la investigación reside en su abordaje territorial, al ser englobada en una lectura evolutiva la totalidad del término municipal, permitiendo la identificación de las transformaciones que han tenido lugar en el área, contribuyendo con la misma, a través de una interpretación reflexiva, a la mejor comprensión del caso en cuestión y la indicación de posibles actuaciones.

Para llevar a cabo dicha finalidad se han establecido una serie de objetivos los cuales se centran en la identificación de sus diversidades formales, relacionadas con las características de la ciudad compacta y de la ciudad fragmentada, deduciendo a través de las modificaciones acaecidas en el lugar los principales procesos de transformación y el papel adquirido por los elementos contenidos en la misma. Los resultados extraídos serán la base utilizada para dar respuesta al último objetivo en el que se establecen posibles vías de intervención para mejorar la articulación de las diversas partes de la forma urbana.

La metodología seguida en su elaboración está basada en la de un estudio de caso, haciendo uso de la técnica de análisis documental en el área del urbanismo y del propio local para la recogida de los datos, siendo la observación y la fotografía utilizada de forma complementaria. Las informaciones resultantes han servido de base para el desarrollo analítico, a través del cual tiene lugar una interpretación crítica, que cotejada posteriormente con las teorías iniciales, resultará en las conclusiones finales.

La estructura de la disertación se puede dividir en tres bloques, englobando una primera parte la introducción al tema, las teorías que giran en torno al mismo y la contextualización del local, seguido por el análisis interpretativo, dividido a su vez en tres etapas referentes a los años 1960, 1985 y 2010, y por último las determinaciones finales a través de la síntesis de los contenidos, la respuesta a los objetivos y las conclusiones.

Entre las principales conclusiones destacan en los factores influyentes los elementos físicos, principalmente la red de comunicaciones de carácter tradicional, los aspectos económicos propiciadores de rápidos ritmos de crecimientos y los aspectos políticos y sociales protagonistas de actuaciones fragmentarias, resultando en una realidad diferente a la ciudad tradicional, llena de particularidades y rica en potencialidades, siendo el camino propuesto a seguir el de la aceptación de una nueva condición urbana necesitada de formas de actuación que resalten sus aspectos positivos y que minimicen sus carencias.

RESUMO

O objeto de estudo da presente dissertação é a forma urbana de Vigo, uma cidade situada ao sudoeste da província de Pontevedra a qual sofreu mudanças notáveis na sua fisionomia ao longo das últimas décadas, alterando a relação tradicional entre a cidade e a periferia para adquirir a última facetas urbanas, resultando no fim uma morfologia que mistura estruturas compactas e dispersas.

A atração principal da pesquisa reside na sua abordagem territorial, ao ser encerrado dentro de uma leitura evolutiva toda a delimitação municipal, permitindo a identificação das mudanças que têm ocorrido na área, contribuindo através de uma interpretação cuidadosa, para um melhor entendimento do caso em questão e para a indicação de possíveis ações.

Para cumprir esta finalidade foram estabelecidos uma série de objectivos que se centram na identificação de sua diversidade formal, relacionada com as características da cidade compacta e da cidade fragmentada, deduzindo a partir das mudanças que ocorrem no local os principais processos de transformação e o papel que adquirem os elementos nele contidos. Os resultados extraídos será a base utilizada para responder ao último objetivo, no estabelecimento de possíveis formas de intervenção para melhorar a articulação das várias partes da forma urbana.

A metodologia seguida na sua elaboração é baseada em um estudo de caso, utilizando a técnica de análise documental na coleta de dados referentes ao urbanismo e ao próprio local, sendo as de observação e de fotografia usadas de forma complementar. A informação resultante forneceu a base para o desenvolvimento da análise, por meio do qual tem lugar uma interpretação crítica, a qual é comparada depois com as teorias iniciais resultando nas conclusões finais.

A estrutura da dissertação pode ser dividida em três blocos, abrangendo a primeira parte a introdução ao tema, as teorias que giram em torno dele e a contextualização do local de estudo, seguido por uma análise interpretativa, dividida asi mesmo em três etapas referentes aos anos de 1960, 1985 e 2010, e por último as determinações finais baseadas na síntese dos conteúdos, na resposta aos objectivos e nas conclusões.

Entre as principais conclusões destacan os elementos físicos nos fatores influentes, principalmente a rede de comunicações de carácter tradicional, os atores economicos fornecedores de rápidos crescimentos e os atores políticos e sociais protagonistas de ações fragmentárias, resultando em uma realidade diferente á cidade tradicional, cheia de particularidades e rica de potencial, sendo o caminho proposto a aceitação de esta nova condição urbana, na qual compre fornecer ações polas que aumentar seus pontos fortes e diminuir seus pontos fracos.

ABSTRACT

The purpose of this dissertation is the urban form of Vigo, a city located in the southeast of the province of Pontevedra with great structural changes during the last decades. Because of that the time-honoured relationship between the core city and the outskirts has been shattered. The result is a morphology with intermingled compact and scattered structures.

The main appeal of this kind of research remains in their territorial approach, the whole municipal area seen through an evolutive rendering. That research identifies the changes of the area and contributes, throughout a reflexive interpretation, to the best comprehension of this particular case and hint of further actions.

In order to achieve that goal some points have been established. Identification of formal diversities attached to compact and scattered city patterns. Detection of chief transformation processes throughout an analysis of changes in situ and the part played by elements embedded into that frame. Results shall be crucial in order to answer to the last goal in which potential ways of intervention are established to improve the articulation of distinctive parts of urban form.

Methodologic approach is based on case studies. We make use of techniques in documental analysis on the urbanism department and recollect of data on their facilities. Observation and aerial photography are other sources of information. Resulting data supports the analytical development. A critical interpretation collated with initial approaches will take form into final conclusions.

This dissertation could be divided into three parts. Part one offers an introduction, expositions over theories and context. Part two evolves the analytical interpretation in three phases around key years, 1960, 1985 and 2010. Part three exposes final determinations through synthesis of contents, answer to objectives and conclusions.

Among the main conclusions stands out as key factors the physical elements, namely the traditional communication network, economic aspects propitiating fast development rhythms and political and social aspects, being part of fragmentary interventions. As a result a new city is born, not alike the traditional one. That city is full of particularities and rich in possibilities. The proposed way accepts a new urban condition in need of a set of actions highlighting the positives and playing down the shortages.

ÍNDICE

PREFACIO

AGRADECIMIENTOS

RESUMEN

RESUMO

ABSTRACT

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

| | |
|--|-----------|
| 1.1. Identificación y justificación de la problemática | 19 |
| 1.2. Objetivos | 20 |
| 1.3. Metodología | 21 |
| 1.4. Estructuración de los contenidos | 24 |

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

| | |
|---|-----------|
| 2.1. El urbanismo | 29 |
| 2.2. Evolución de la condición urbana | 31 |
| 2.3. Esquema conceptual | 34 |
| 2.3.1. Infraestructuras | 39 |
| 2.3.2. Territorios morfológicos | 42 |
| 2.4. Abordaje teórico a la forma urbana | 44 |

3. VIGO: CONTEXTUALIZACIÓN

| | |
|--|-----------|
| 3.1. Localización y división administrativa | 51 |
| 3.2. Medio físico | 54 |
| 3.3. Principales aspectos de la formación del asentamiento | 58 |
| 3.3.1. Aspectos económicos | 64 |
| 3.3.2. Aspectos demográficos | 74 |
| 3.3.3. Ordenación urbana | 83 |

4. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE CASO

| | |
|--|------------|
| 4.1. Criterios de selección y descripción de las fases de análisis | 105 |
| 4.2. Análisis 1960: Centro urbano y periferia | 107 |
| 4.2.1. Análisis individual de los elementos urbanos | |
| 4.2.1.a. Ocupación edificada | 118 |
| 4.2.1.b. Ocupación industrial | 120 |
| 4.2.1.c. Infraestructuras | 121 |
| 4.2.1.d. Equipamientos | 122 |
| 4.2.2. Análisis contrastado de los elementos urbanos | |
| 4.2.2.e. Ocupación edificada e infraestructuras | 126 |
| 4.2.2.f. Ocupación edificada y equipamientos | 128 |
| 4.2.2.g. Vías de comunicación y equipamientos | 130 |
| 4.2.2.h. Infraestructuras y ocupación industrial | 132 |
| 4.2.2.i. Ocupación industrial y ocupación edificada | 134 |
| 4.2.2.j. Detalle de los núcleos urbanos destacados | 136 |
| 4.2.3. Análisis detallado de áreas discriminadas | |
| 4.2.3.1. Núcleo urbano | 141 |
| 4.2.3.2. Bouzas | 158 |
| 4.2.3.3. Lavadores | 165 |
| 4.2.3.4. Centralidad en proceso de formación | 170 |
| 4.2.3.5. Parroquia periférica interior | 175 |
| 4.2.3.6. Parroquia periférica litoral | 176 |

| | |
|---|------------|
| 4.3. Análisis 1985: Expansión del centro urbano | 179 |
| 4.3.1. Análisis individual de los elementos urbanos | |
| 4.3.1.a. Ocupación edificada | 190 |
| 4.3.1.b. Ocupación industrial | 192 |
| 4.3.1.c. Infraestructuras | 193 |
| 4.3.1.d. Equipamientos | 194 |
| 4.3.2. Análisis contrastado de los elementos urbanos | |
| 4.3.2.e. Ocupación edificada e infraestructuras | 198 |
| 4.3.2.f. Ocupación edificada y equipamientos | 200 |
| 4.3.2.g. Vías de comunicación y equipamientos | 202 |
| 4.3.2.h. Infraestructuras y ocupación industrial | 204 |
| 4.3.2.i. Ocupación industrial y ocupación edificada | 205 |
| 4.3.2.j. Detalle del área centro-litoral del territorio | 206 |
| 4.3.3. Análisis detallado de áreas discriminadas | |
| 4.3.3.1. Extensión suroeste | 212 |
| 4.3.3.2. Extensión Lavadores | 219 |
| 4.3.3.3. Polígono de Coia | 225 |
| 4.3.3.4. Florida-Balaidos | 230 |
| 4.3.3.5. Extensión Teis | 235 |
| 4.3.3.6. Parroquia periférica interior | 238 |
| 4.3.3.7. Parroquia periférica litoral | 239 |
| 4.4. Análisis 2010: Transformación de la periferia, consolidación de la ciudad difusa | 243 |
| 4.4.1. Análisis individual de los elementos urbanos | |
| 4.4.1.a. Ocupación edificada | 254 |
| 4.4.1.b. Ocupación industrial | 256 |
| 4.4.1.c. Infraestructuras | 257 |
| 4.4.1.d. Equipamientos | 258 |
| 4.4.2. Análisis contrastado de los elementos urbanos | |
| 4.4.2.e. Ocupación edificada e infraestructuras | 262 |

| | |
|---|------------|
| 4.4.2.f. Ocupación edificada y equipamientos | 264 |
| 4.4.2.g. Vías de comunicación y equipamientos | 266 |
| 4.4.2.h. Infraestructuras y ocupación industrial | 268 |
| 4.4.2.i. Ocupación industrial y ocupación edificada | 269 |
| 4.4.3. Análisis detallado de áreas discriminadas | |
| 4.4.3.1. Expansión compacta | 273 |
| 4.4.3.2. Bouzas: industrial-urbano | 282 |
| 4.4.3.3. Florida-Coia-Navia: urbano-industrial | 289 |
| 4.4.3.4. Lavadores-sector urbano oriental | 300 |
| 4.4.3.5. Avenida de Madrid-Autovía A-52 | 313 |
| 4.4.3.6. Paisaje urbano de baja densidad interior | 320 |
| 4.4.3.7. Paisaje urbano de baja densidad litoral | 327 |
| | |
| 5. SISTEMATIZACIÓN | |
| 5.1. Síntesis interpretativa de los resultados del análisis. | 335 |
| 5.2. Correlación entre los resultados y los fundamentos teóricos. | 346 |
| | |
| 6. CONCLUSIÓN | 359 |
| | |
| BIBLIOGRAFÍA | |
| Bibliografía general | 369 |
| Bibliografía específica | 370 |
| | |
| ÍNDICE DE FIGURAS | 377 |

1. INTRODUCCIÓN

1.1. IDENTIFICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA:

El objeto de estudio de la presente disertación es la forma urbana de la ciudad de Vigo focalizada desde su periferia; una periferia que ha sufrido profundas transformaciones a lo largo de los últimos cincuenta años, motivadas por el rápido crecimiento demográfico y económico experimentado en el núcleo urbano inicial, suponiendo una modificación en la misma a nivel morfológico y funcional, viendo alterada a lo largo del proceso su condición.

Las teorías gestadas en el campo del urbanismo identifican en los orígenes de la periferia la respuesta a la incapacidad de absorción del centro urbano ante los crecimientos acaecidos principalmente tras la revolución industrial, surgiendo ésta como un área de apoyo, de carácter subordinado y dependiente del mismo. Un espacio gestado generalmente al margen de los planeamientos urbanísticos y en el que predominan los usos residenciales, de tipología diversa y no consolidada, concluyendo en un entorno carente de márgenes que contrasta con las características de la ciudad compacta, en la que los límites son claros, los tejidos homogéneos y consolidados, y en la que tienen lugar diversidad de funciones (Delgado, 1995; Domingues, 1994/5 y Serra, 2009).

Una realidad que irá evolucionado por la consecución de procesos de urbanización, ocupando áreas mayores y extendiéndose al campo. Hechos favorecidos por los desarrollos en el ámbito de las tecnologías que posibilitan una mayor movilidad de la población, que junto con la descentralización de la economía resultarán en una nueva condición en la que la periferia adquiere rasgos urbanos, la cual aún careciendo de las características de intensidad, densidad y continuidad de la ciudad tradicional, reproduce una gran variedad de funciones y de servicios, que la hacen perder su carácter subordinado y por los que surge la denominada ciudad difusa (Indovina, 2007).

El resultado es una forma urbana discontinua y caracterizada por las bajas densidades, de configuración apoyada en acciones individuales y por la repetición de construcciones aisladas; un espacio conformado por las tensiones entre éste y la sociedad que lo habita (Walker, 2010).

Ante lo que Secchi (2006, p. 84) alude que “por seu próprio caráter, inestável e perenemente incompleto (...) solicita a dúvida, a exploração, a experimentação.” Abogando del mismo modo Koolhaas (2006) por la interpretación de los escenarios actuales, advirtiendo sobre sus potencialidades y participando en su cualificación, mejora y recuperación. Una actitud que comparte Boeri (in Walker, 2010) para el cual es precisa la utilización de formas de lectura alternativas, tomando como referencia el punto de vista del observador.

Una serie de transformaciones que se ven reflejadas en el caso de estudio en el que tienen lugar aglomeraciones compactas y difusas, ocupando éstas últimas una extensión superior. Una realidad que como se ha dicho se ha conformado principalmente a lo largo de las últimas cinco décadas y que ha transformado profundamente un paisaje inicialmente rural, dando lugar a una morfología en la que se suceden diversidades formales y usos del suelo, siendo los contrastes ampliamente reconocibles. En su configuración han intervenido actores económicos y demográficos, pero también políticos y proyectuales, siendo durante los primeros desarrollos de la ciudad la periferia la gran olvidada, pese a mostrar síntomas de cambio, teniendo lugar del mismo modo intervenciones fragmentarias y puntuales que han marcado su crecimiento y forma de expansión, encontrando reflejo en la situación actual.

Frente a los estudios existentes sobre la ciudad de Vigo, enfocados desde diversos puntos de vista como históricos, geográficos, arquitectónicos o urbanísticos, resalta la inexistencia de una lectura de la forma urbana en su totalidad, es decir abarcando la ciudad compacta y su periferia a lo largo del proceso de consolidación, en la que se dé respuesta a las transformaciones que han dado lugar a la morfología actual, siendo aquí donde reside el principal atractivo de esta investigación, suponiendo entre tanto un aporte fundamental para la comprensión e interpretación de la realidad presente.

1.2. OBJETIVOS:

Tal como se ha dicho el objeto central de la presente disertación es la forma urbana de la ciudad de Vigo, siendo establecidos los siguientes objetivos para su análisis:

- **Identificar la dicotomía presente en la forma urbana de Vigo. Entre ciudad compacta y fragmentada:** En torno a los conceptos de referencia y atendiendo a las características que los diversos autores atribuyen a cada una de ellas, será reconocida la correspondencia de sus características sobre el caso de estudio, desvelando sus cualidades formales.
- **Indicar los procesos de urbanización conformadores de su periferia a partir del principio infra-estructural:** Mediante el análisis evolutivo será identificada la incidencia que los elementos infraestructurales han adquirido en la configuración de la forma urbana, atendiendo a los modos de expansión acaecidos.
- **Definir indicadores para la interconexión territorial de las diferentes partes de su morfología urbana, articulando los respectivos sistemas y redes.**

Tomando como base los resultados extraídos a lo largo del análisis, serán planteadas una serie de pautas enfocadas hacia las posibles intervenciones en el local. Una síntesis por tanto de la lectura interpretativa desarrollada previamente.

1.3. METODOLOGÍA:

El tipo de investigación llevada a cabo en la presente disertación se basa en un estudio de caso (Benavente, 1993), siendo el objeto la ciudad de Vigo.

Tras la selección y definición de la problemática se ha procedido a la obtención sistemática de datos, en relación a las teorías urbanísticas concernientes al tema a tratar, suponiendo éstas la base sobre la que se apoyará la misma, junto con información diversa sobre el caso de estudio, recurriendo para ello a las siguientes técnicas:

- **Análisis documental** (Saint-Georges, 1997)

Esta técnica ha sido fundamental para la recopilación de los datos necesarios, siendo el principal medio utilizado para el abordaje de las teorías urbanísticas y para el conocimiento del local. Para ello se han consultado las siguientes fuentes:

- Fuentes escritas, correspondientes a publicaciones literarias sobre las teorías urbanísticas, así como de temas relacionados con el caso de estudio, haciendo uso de las informaciones existentes sobre el mismo, principalmente en el campo de la historia, la arquitectura, en el geográfico, en el urbanismo y en el socioeconómico.
- Fuentes escritas oficiales, correspondientes a normativas legales autonómicas, normativas legales municipales, datos catastrales y datos estadísticos.
- Fuentes no escritas oficiales y privadas, entre las que han sido utilizados planos antiguos del lugar fornecidos principalmente a través de fuentes oficiales, así como fotografías anteriores a la época actual, las cuales recurren de fuentes varias. Del mismo modo para el análisis evolutivo se han tomado como base fotografías aéreas del término municipal, correspondientes a diversos años.

- **Observación** (Gil, 1995)

Esta técnica será utilizada de forma complementaria, permitiendo poner de relieve a través de la misma, aspectos de la forma urbana que pasan desapercibidos mediante el análisis documental. Tal como relata Gil (1995, p. 104) “A observação é sempre utilizada na coleta de dados” consistiendo principalmente en “o uso dos sentidos com vistas a adquirir os conhecimentos necessários”.

- **Fotografía** (Bogdan y Biklen, 1994)

Al igual que en el caso anterior está técnica se ha utilizado de forma complementaria, siendo una herramienta útil para la aportación de datos sobre situaciones y aspectos concretos, siendo utilizadas como “ferramentas para chegar às respostas” (Bogdan y Biklen, 1994, p. 191).

En la recolecta de información sobre los temas centrales de urbanismo y de Vigo, se ha seguido un proceso conformado por varias etapas en las que cada uno de los campos documentales adquiere mayor protagonismo. La primera de ellas se ha centrado en el conocimiento del local escogido para el estudio, haciendo uso principalmente de las técnicas de análisis documental, de la observación y de la fotografía, posibilitando aunque desde un punto de vista general, una mayor aproximación a la realidad concreta y a la definición de la problemática.

El paso siguiente se ha centrado en la revisión de la literatura en el ámbito del urbanismo, identificando a través del análisis documental los conceptos y teorías relacionados con el tema en cuestión. En este caso la búsqueda de información se realiza de forma más sistemática, seleccionando y profundizando en los aspectos que por su vinculación con la problemática a investigar contribuyen a la comprensión e interpretación del mismo.

Mediante este procedimiento y con base en las teorías planteadas por diversos autores han sido identificados los elementos y los aspectos principales a tener en cuenta en el posterior análisis, siendo extraídas de las definiciones aportadas por éstos las características clave concernientes al estudio de caso. Para ello se ha establecido en primer lugar una contextualización en la que se encuadran las referencias conceptuales principales, desarrolladas posteriormente con la finalidad de definir los elementos estructuradores de la investigación, como son los de *ciudad compacta*, *ciudad difusa* y *periferia*.

De igual modo y tomando como base los objetivos planteados son referenciadas las teorías concernientes a los diferentes procesos involucrados en la conformación de dichas realidades morfológicas, permitiendo así encuadrar el origen y las transformaciones de los hechos urbanos, siendo expuestos aquellos que estudian las áreas periféricas y el crecimiento disperso.

Dado que el último de los objetivos que se pretende se centra en aportar posibles respuestas a la problemática actual, su desarrollo será factible tras la resolución de la fase analítica, siendo para el mismo identificadas de igual modo en las teorías urbanísticas posibles respuestas a las demandas y problemáticas del local de estudio, con la consecuente aplicación sobre el mismo.

Con base en las determinaciones expuestas y de forma paralela se ha dado continuidad a la recopilación de información sobre el área de Vigo, focalizando aquí la atención hacia las cuestiones indicadas y reduciendo por tanto el punto de vista hacia situaciones más concretas. Un proceso que ha permitido la selección consecuente de los datos, destacando las especificidades importantes dentro de la generalidad del tema.

Toda la información recopilada a través de las diversas técnicas ha sido tratada siguiendo un abordaje cualitativo (Lessard-Hébert, Goyette y Boutin, 1994), producto de un proceso interpretativo el cual se puede clasificar como se ha visto en dos niveles; sistematizando en primer lugar los fundamentos teóricos sobre urbanismo,

estableciendo a través del mismo una serie de indicadores enfocados hacia el caso concreto y a los objetivos planteados, sirviendo éstos de base para el tratamiento de los datos del local y para el posterior desarrollo del análisis del estudio de caso.

Será por tanto la conjugación de los conceptos urbanísticos y de la realidad formal de la ciudad de Vigo la base principal sobre la que se apoya el desarrollo analítico, en el que la interpretación seguirá siendo la principal herramienta a utilizar.

De este último son extraídos los principales resultados relativos a la investigación desarrollada, los cuales son nuevamente confrontados con las teorías planteadas por los diversos autores para dar respuesta a los objetivos planteados. A través de esta relación se confluye para las conclusiones finales, en las que desde un punto de vista reflexivo se aportan las consideraciones últimas resultantes de la materia analizada, atendiendo a los fundamentos teóricos y a la realidad del contexto.

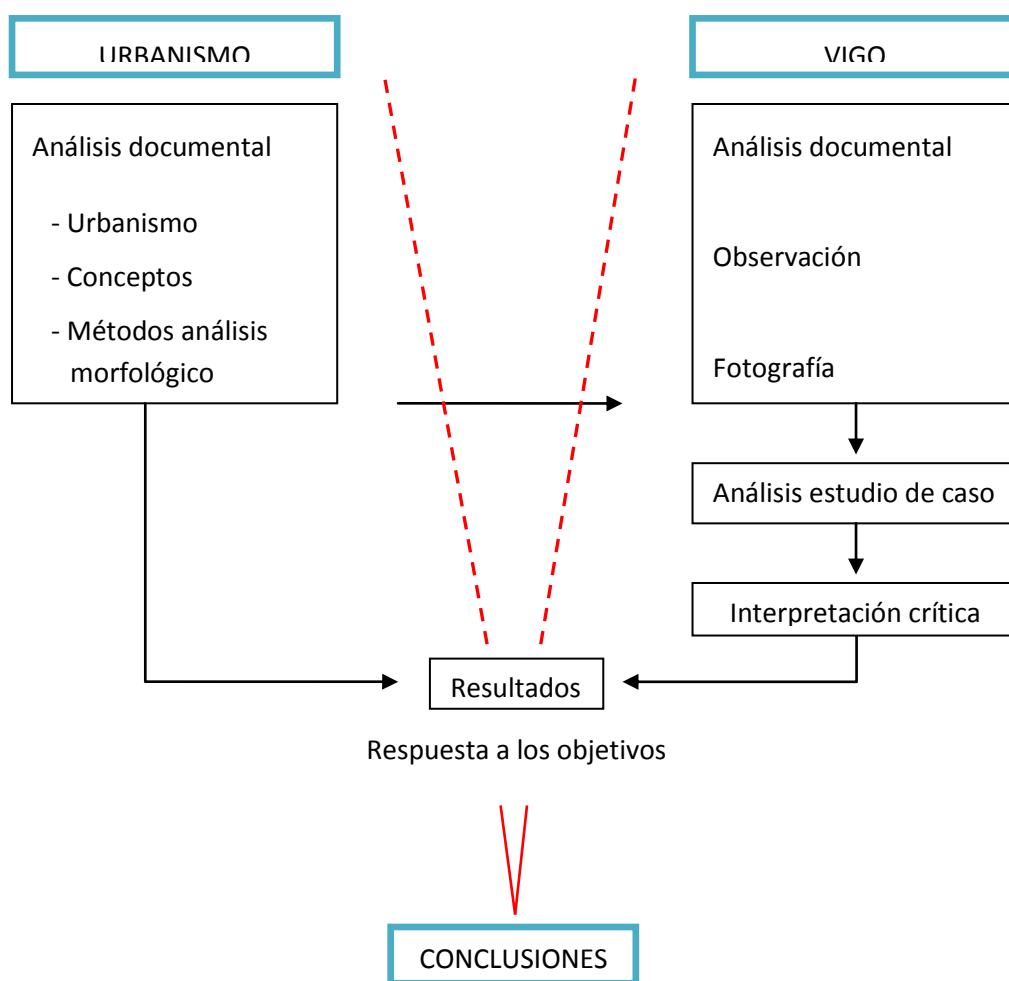


Fig. 1. 1: Esquema interpretativo de la metodología utilizada.

1.4. ESTRUCTURACIÓN DE LOS CONTENIDOS:

Con base en los objetivos planteados y en la metodología aplicada, la presente disertación será estructurada en los siguientes capítulos:

Introducción:

Se corresponde con la presentación de la disertación, para lo cual es identificada y justificada la problemática de la cual se parte, el objeto de estudio que se pretende y los objetivos planteados para ello. Así mismo se especifica la metodología que se ha seguido para su desarrollo.

Fundamentación teórica:

En este capítulo será definido el estado del arte con respecto a la problemática a abordar. La información será expuesta en varios apartados, correspondiente el primero a una breve contextualización de la disciplina urbanística, haciendo referencia a sus orígenes y a las principales etapas que la caracterizan. Dando paso posteriormente a la presentación de la evolución que de forma general han sufrido las ciudades, sirviendo de encuadramiento de la problemática en cuestión así como de una serie de conceptos clave, presentados y caracterizados en el apartado que le sigue, y para finalizar son indicadas las principales líneas de pensamiento que surgen en torno al abordaje morfológico, identificados sobre las mismas los métodos a utilizar en el análisis del estudio de caso.

Contextualización:

Este capítulo será en el que se aborden las principales características del área de estudio, en relación a diversas cuestiones. En primer lugar son presentadas sus condiciones físicas y políticas, aludiendo a su ubicación, división administrativa y medio, a la que le sigue una breve reseña histórica sobre sus orígenes y su evolución urbana inicial, dando paso a continuación a la identificación de los principales aspectos económicos y demográficos, así como a los instrumentos de ordenación urbana que han tenido lugar en el caso de estudio en las últimas décadas. Se desarrollan éstos últimos de forma evolutiva, definiendo el contexto del periodo temporal abarcado en la fase de análisis, siendo de vital importancia para la comprensión de la realidad a estudiar.

Análisis del estudio de caso:

En este capítulo será donde se desarrolle el análisis del caso, el cual será dividido en varios apartados, correspondientes a distintas etapas cronológicas, siendo en primer lugar presentada la justificación de la selección y especificación de las mismas, así como la estructura que seguirá cada una, dando paso a seguir a su tratamiento.

El primer periodo analizado se corresponde con el año 1960; a través del mismo será presentada la realidad del área de estudio, siendo por medio de varios elementos contenidos en la misma que se desvelen sus principales características, en cuanto a estructura formal y funcional se refiere. A su vez tomando como base este primer abordaje serán detalladas zonas concretas, en las que serán concretadas las cualidades contenidas.

A continuación se procede al análisis del área de estudio en el año 1985, haciendo uso de los mismos elementos que en el caso anterior. Ésta servirá del igual modo para identificar las principales características contenidas en la realidad urbana en dicho momento temporal, permitiendo entre tanto desvelar la forma de crecimiento y los principales factores influyentes. En el mismo se detallarán también zonas concretas a través de las cuales se incidirá en las diversas morfologías contenidas en el lugar.

Para finalizar y siguiendo las mismas pautas que los casos anteriores será desarrollado el análisis en el año 2010. Las posibilidades que alberga ésta por tratarse de la situación actual permitirá una mayor definición de aspectos concretos, por lo que a los desarrollos de la totalidad del área de estudio y de zonas concretas de ésta, se suma una escala inferior, suponiendo un mayor detalle de la realidad urbana. Así mismo serán detallados a modo de síntesis los principales tejidos resultantes del proceso evolutivo, representando la diversidad morfológica existente.

Sistematización:

Tomando como punto de partida los resultados extraídos a través del cuerpo del texto, será presentada en este capítulo en un primer apartado una síntesis interpretativa sobre las consideraciones más relevantes, destacando los principales aspectos resultantes del análisis evolutivo.

A seguir, mediante la correlación entre dichos resultados y los fundamentos teóricos que avalan la disertación, se procede a dar respuesta a los objetivos planteados al inicio de la misma. A través de la resolución de los dos primeros objetivos se formularán una serie de indicadores de aplicación en la forma urbana de Vigo, que servirán como conclusiones iniciales y que conformarán la respuesta del tercer objetivo propuesto.

Conclusiones:

En este capítulo es presentada una breve reflexión final sobre los aspectos tratados a lo largo de la disertación, planteando desde un punto de vista personal las posibilidades urbanas que se detectan en la ciudad de Vigo.

Bibliografía:

En esta última parte de la disertación son indicadas todas las fuentes de información que han sido utilizadas para la realización de la misma.

2. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

2.1. EL URBANISMO:

La ciudad puede ser entendida según Lamas (2004) como un organismo vivo, en la que sobre el objeto físico que supone el territorio, se van materializando los signos derivados de diversos procesos a lo largo del tiempo. Procesos sujetos a periodos históricos concretos, en un cierto contexto cultural, que además de conllevar concepciones estéticas, ideológicas o arquitectónicas, responden a formas de utilización y ocupación del espacio por los ciudadanos en la vida comunitaria.

El objeto del urbanismo es el estudio de dichas cuestiones, siendo a través del análisis de la forma material, los fenómenos que le dan origen y las técnicas utilizadas que se pretende conocer el modo de producción y materialización física en la ciudad. Se trata por tanto de una ciencia multidisciplinar en la que se conjugan aspectos geográficos, sociológicos y urbanos (Secchi, 2006).

La constitución de la misma data de finales del siglo XIX, siendo hasta ese momento abordado el estudio de la ciudad de forma empírica y artística (Lamas, 2004).

Las ideas forjadas en el seno de lo que Choay (1992) deviene a nombrar como *preurbanismo*, sembrarán las bases sobre las que se apoyarán las diversas líneas de pensamiento de la disciplina urbanística, difiriendo de las originales principalmente por ser de carácter más crítico y reflexivo pero salvaguardando los mismos principios.

Destacar así las visiones culturalistas y progresistas, abogando las primeras por restablecer la ciudad del pasado, frente a modelos progresistas que conciben el futuro de las ciudades por medio de la utilización de la técnica y la ciencia.

El conocimiento de ambas vertientes, así como la relevancia que han tenido en ciertos momentos históricos ayudará a comprender algunos aspectos materiales de las ciudades, por lo que serán presentadas a continuación los fundamentos esenciales de cada una de las líneas de pensamiento.

En la nueva visión culturalista, de mayor influencia en Europa en el periodo comprendido entre los inicios del siglo XX y la segunda guerra Mundial, destacan autores como Joseph Stüben y Camilo Sitte, los cuales siguiendo las ideas de valorización de las ciudades históricas, centran sus estudios en la ciudad del ochocientos y la ciudad medieval en busca de nuevas aplicaciones en la ciudad. La figura de Unwin será igualmente destacable, el cual a través de la publicación de *Town Planning in Practice* (1909) analiza las características visuales en busca de un equilibrio entre las necesidades funcionales y los objetivos estéticos (Lamas, 2004).

Es en Francia, a través de la Société Française des Urbanistes, donde se publica la primera carta de urbanismo, la *Lei Cornudet*, con base en cuestiones estéticas para la ordenación urbana. En este contexto destaca el autor Marcelle Poete, el cual encara el urbanismo como ciencia de la observación (Lamas, 2004).

Será a partir de Segunda Guerra Mundial en un contexto de reconstrucción de necesidad cuando las ideas progresistas ejerzan en Europa mayor influencia, dando lugar a una nueva situación en la que la inclusión de la técnica y la ciencia afrontan los problemas de la ciudad.

En una postura más radical que sus predecesores, los protagonistas de las ideas progresistas promulgan el rechazo por las estructuras, las técnicas y la estética propia de la ciudad tradicional, lo cual trae consigo la implantación de nuevos modelos de asentamientos, donde elementos como la calle, la plaza y la manzana son abandonadas a favor de nuevas tipologías como la torre, las construcciones en banda o el bloque (Vegara y De Las Rivas, 2004).

La organización del espacio responde del mismo modo a una visión racional por lo que las distintas funciones son reagrupadas en zonas aisladas y mono-funcionales (Lamas, 2004).

Esta nueva visión superará el ámbito arquitectónico influyendo en el arte y el diseño, confluyendo en el denominado Movimiento Moderno, el cual utiliza como almacén de ideas y órgano de difusión el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), así como la Carta de Atenas como firma de su manifiesto, documento urbanístico donde se fijan por primera vez los principios del planeamiento urbano.

El objetivo final del funcionalismo partía de la idea de ordenar la ciudad de modo funcional, respondiendo cada una de las partes y elementos que la componen a lógicas de jerarquía y clasificación. Concepción por sistemas independientes de circulación, residencia, equipamientos, trabajo y áreas de recreo entre otras, que eliminan según Lamas (2004) la complejidad distributiva y formal propia de las ciudades.

A partir de los años cincuenta y sesenta comenzarán a alzarse críticas teóricas en reacción al funcionalismo radical impuesto por el Movimiento Moderno, las cuales fomentarán nuevos instrumentos y métodos para la lectura de la ciudad a través de la forma, siendo a partir de los años setenta, en un contexto de mayor incertidumbre causada por una fuerte crisis económica cuando surja una nueva puesta en escena de la tradición urbana y la identidad local.

2.2. EVOLUCIÓN DE LA CONDICIÓN URBANA:

Con la finalidad de establecer un marco de referencia sobre la evolución de los aspectos urbanos, en este apartado serán encuadradas las principales teorías que abordan las transformaciones en el campo del urbanismo, sirviendo de encuadramiento de una serie de conceptos claves en el caso a desarrollar.

Cabe destacar como un punto de inflexión en la historia de las ciudades la irrupción de la Revolución Industrial, en el transcurso del S.XIX, la cual romperá con las pautas establecidas hasta entonces, donde la ciudad constituida por un centro que alberga las cuestiones administrativas y políticas, de características espaciales contenidas en límites físicos dará paso a una nueva condición en la que la periferia adquiere un nuevo protagonismo. Dado que el objetivo principal de la presente disertación se centra en las transformaciones acaecidas en ésta última será este el punto de partida sobre el que se centre el citado encuadramiento.

Entre las principales características que se destacan en esta etapa estará la intensa urbanización y concentración de población en las grandes ciudades, conllevando un aumento de la demanda de nuevos equipamientos, espacios residenciales y mejoras en las infraestructuras de comunicación, así como grandes espacios de suelo para la implantación de la industria, los cuales encontrarán salida fuera de la ciudad por la incapacidad de respuesta de la misma, conllevando la ocupación del campo y la aparición de nuevos modelos de asentamiento (Lamas, 2004).

Las vías de comunicación y las infraestructuras adquieren aquí un papel central, sirviendo por un lado de soporte físico que posibilita la transformación del territorio y por otro alternando el factor tiempo y las distancias, reduciendo los mismos a meros recorridos y provocando una mayor aproximación entre el centro urbano y la periferia, adquiriendo esta última nuevas características de accesibilidad (Portas, Domingues, Cabral, Silva y Tavares, 2003).

El resultado del proceso traerá implícitos la incorporación de pautas en la formación urbana contrarias a las tradicionales, siendo el resultado identificado por Serra (2009) como la materialización de entornos en los que priman las discontinuidades, fruto de la conjugación de densidades y vacíos; un espacio construido pero no consolidado donde según Domingues (1994/5) es difícil reconocer patrones de legibilidad e identidad urbana.

La aparición de estos nuevos modelos de organización espacial y el intento por recuperar la esencia de un estado anterior provoca según Secchi (2006) que el concepto

de fragmento sea introducido en el discurso urbanístico, en contraposición a la idea de continuidad reconocible en la historia urbana de los últimos cuatro siglos. Así, será en el seno de las posturas críticas que se alzan en contra de las prácticas llevadas a cabo por el Movimiento Moderno, principal corriente urbanística operante en este contexto como se ha visto, donde se gestó según Kozak (2009) un discurso de acciones focalizadas que favorecerán la consolidación de una ciudad fragmentada, marcada por las rupturas y las discontinuidades.

Del modo similar Harvey (in Sarmiento, 2003) argumenta que el discurso posmodernismo cultiva un tejido urbano que además de quebrantado no consigue adaptarse a los nuevos usos emergentes, resultando la suma de formas pasadas que se entremezclan con usos contemporáneos.

Un ejemplo de esta nueva tendencia, aunque con una visión más radical, es la línea de pensamiento que surge en el contexto norteamericano bajo el nombre de New Urbanism el cual aboga por la transformación de los suburbios americanos hacia un estado ideal de comunidad, generando sensación de historia, identidad y cultura. Como mentores de esta nueva tendencia destacan los autores Janes Jacobs, Robert Krier y Vicent Scully (García, 2006).

Es en torno a los años ochenta cuando nuevas posturas críticas dan un giro a las ideas que se articulan en torno a la ciudad, partiendo de la idea de, en palabras de Giandomenico Amendola (2000, p. 41) “la ciudad por lo que es; la ciudad de lo cotidiano, construida por las prácticas, por los pasos y los humores de la gente”. Abandonando el modelo de referencia racional, cartesiano u orgánico natural y dando valor al contexto, a la sociedad y a la identidad de los mismos.

La obra de Venturi, Izenour y Brown, *Aprendiendo de las Vegas* se presenta en este contexto como una nueva y revolucionaria mirada en la que la lógica sociocultural ocupa el centro en la búsqueda de respuestas frente a un nuevo orden espacial que se desprende de las nuevas comunicaciones, donde las terminologías y teorías tradicionales se vuelven ineficaces, planteando la necesidad de describir y analizar la nueva realidad para poder interpretarla.

En una línea similar, Rem Koolhaas (2010) inicia a través de *Delirio en Nueva York* una investigación sobre la influencia que una nueva realidad social, la sociedad de masas, de movilidad individual y marcada por el consumo, tiene sobre la arquitectura y el urbanismo, examinando las consecuencias y posibilidades de las mismas, identificando en procesos que considera aparentemente espontáneos e independientes la causa de la

fragmentación de la ciudad existente, en la que la periferia va adquiriendo atributos de la condición central.

Del mismo modo Jan Neutelings (in Walker, 2010) encuentra en la evolución de las tecnologías y en los cambios en las formas de producir, de consumir y de comunicarse, el desarrollo de una nueva sociedad consumidora de espacios de mayores dimensiones, los que frente a la incapacidad de respuesta del centro, encuentran ubicación fuera del mismo, presentando los espacios libres contenidos en la periferia mayores posibilidades para las alternancias sociales.

Una evolución que según Ascher (2004) avanza hacia lo que denomina sociedad *hipertexto* donde el individualismo es más pujante y en la que aún persistiendo los vínculos sociales se transforman, provocando un cambio en la forma de vida de las ciudades, en las que la estructura social se apoya en las redes de movilidad, alimentando sus relaciones a través de los medios disponibles, dando lugar a la *tercera revolución urbana* en la que las ciudades cambian de escala y de forma.

Se camina así hacia una nueva condición marcada por “un proceso que es simultáneamente de desurbanización y de deslocalización, en un nuevo escenario territorial construido por un extenso tejido urbano sin solución de continuidad” (Amendola, 2000, p. 24), donde la periferia se presenta como opción para la nueva ciudad.

Una nueva ciudad extensa y segmentada caracterizada por las diversidades formales, donde las comunicaciones y los programas complejos adquieren mayor protagonismo, y donde la proporción entre macizo-vacio de las ciudades tradicionales parece haberse invertido (Venturi, Izenour y Brown, 1998).

Un nuevo espacio marcado por la discontinuidad de contornos, de flujos y de espacios públicos, así como de densidades y morfologías, siendo posible reconocer modelos de ocupación de aglomeración y de dispersión (Portas, Domingues y Cabral, 2011). Definida por Amendola (2000, p.27) como “suma de partes nacidas en momentos distintos, por obra de actores distintos, con intenciones diferentes, para poblaciones diferentes.”

Características que desembocan en una nueva condición urbana, la ciudad contemporánea, definida como “eventual y escenográfica, ciudad de los deseos y de la producción, de la hiper-realidad y de la simulación, ciudad de la comunicación necesaria y problemática y ciudad que lleva siempre en si la posibilidad de ser otra con respecto a lo que es” (Amendola, 2000, p. 71).

Una nueva ciudad marcada por la indeterminación, donde las fracturas y las diferencias dejan de ser una excepción para conformar una nueva escena compuesta por signos y símbolos de diferentes estilos, lenguajes y culturas que se integran en un sistema de fragmentos autónomos que encuentran relación por estar todos dirigidos a una misma sociedad.

Ante esta nueva realidad de la condición territorial, el historiador suizo André Corboz (in Vicente, 2003) concluye en que el fenómeno urbano ha perdido las lógicas topológicas de la ciudad tradicional, donde el binomio de centro y periferia pierde sentido en su definición, al reconocer actividades y características propias de la ciudad en el territorio externo a la misma, siendo la diferencia de la dispersión la que permanece latente.

2.3. ESQUEMA CONCEPTUAL:

Como se ha visto en lo presentado hasta ahora la ciudad ha experimentado profundas modificaciones a lo largo de las últimas décadas, donde la ciudad tradicional ha evolucionado hacia una nueva condición donde la distinción entre dentro y fuera se diluye y donde el orden jerárquico característico de la ciudad moderna da paso a la heterogeneidad, la fragmentación y la dispersión (Amendola, 2000; Secchi, 2006).

En el seno de este proceso se han conjugado una serie de denominaciones con el objetivo de identificar las diversas realidades resultantes. En el apartado que nos ocupa serán definidas las principales características de los conceptos sobre los que se apoyará la presente disertación.

Comenzando por las transformaciones que tienen lugar tras la aparición de la revolución industrial, en la que tal y como se ha visto las ciudades experimentan grandes transformaciones y donde los espacios periféricos asumen las principales alteraciones, autores como Berry, Vand den Berg y Hall entre otros (citado en Domingues, 1994-5), establecen un modelo formal de tipo histórico-descriptivo para caracterizar las formas de ocupación que se producen, identificando en un primer momento un proceso de *urbanización* caracterizado por la concentración de actividades y población en el centro de la ciudad dando paso posteriormente al efecto contrario, el de *sub-urbanización*, surgiendo las denominadas áreas suburbanas y la presencia más notable de la periferia.

Se basaría este último proceso en crecimientos que surgen como alternativa a la concentración urbana, de forma contigua a ésta, principalmente motivado por albergar precios de suelo inferiores; de configuración basada en la conexión con las infraestructuras a partir de la agregación de elementos edificados generalizados,

suponiendo un nuevo modelo espacial contrario a la ciudad planificada (Sola-Morales, 1997; Lamas, 2004).

Para Lamas (2004, p. 208) el surgir de los mismos supondrá (...) *un momento de ruptura na morfología urbana tradicional e un entendimento diverso do habitar, preparando e antecendo as rupturas morfológicas da cidade moderna.*

Será a partir de este momento cuando la conjugación conceptual tradicional de ciudad y campo, diferenciado por ser el primero de ellos contenedor de funciones dominantes y contar con un tejido consolidado frente a los espacios rurales, en los que la principal característica es la simplicidad de sus asentamientos, da paso a un nuevo escenario heterogéneo y complejo, en el que surge el binomio de centro y periferia (Precedo, 1990).

En la definición de ambos conceptos, los diversos autores que los abordan coinciden en aludir a sus características formales y funcionales para determinar las principales diferencias que se establecen entre los mismos.

Atendiendo a la forma, el centro relacionado con la morfología de la ciudad tradicional se correspondería con asentamientos compactos, de dimensiones contenidas sobre límites claros y pautas de continuidad y homogeneidad, siendo identificado con el concepto de *ciudad compacta* frente a las estructuras emergentes (Precedo, 1990; Domingues, 2009).

Entre tanto, las características que definen la periferia difieren de lo anterior por estar conformada por elementos autónomos y sin solución de continuidad, resultando un tejido irregular y heterogéneo sin orden espacial (Delgado, 1995). Un espacio definido por Koolhaas (in Walker, 2010) como inconexo y fragmentado, donde los límites que caracterizan la ciudad compacta concurren según Boeri (in Walker, 2010), en entidades indefinidas y sin márgenes. Del mismo modo autores como Indovina (2007) o Domingues (1994/5) coinciden en aludir a la falta de consolidación y cohesión, siendo la periferia un espacio no compacto, carente de intensidad y donde predomina la baja densidad.

En torno a estas cuestiones Lamas (2004) identifica una serie de elementos contenidos en las estructuras compactas y los traslada a los entornos periféricos, concluyendo en un esquema definitorio de las principales características presentadas anteriormente; para el mismo, la calle, la plaza, la manzana y los espacios públicos son sustituidos en la periferia por el camino, los espacios abiertos, la baja densidad y el espacio privado respectivamente.

A través de los aspectos funcionales es posible reconocer del mismo modo características contrarias, en los que dado el origen de la periferia, que surge como área subordinada del centro original, será predominante según Arteaga (2005) la carencia de equipamientos, servicios y actividades, o en todo caso se presentarán en ésta de forma poco diversificada, siendo los usos industriales y residenciales los de presencia más notable.

Entre tanto, la ciudad compacta albergará gran variedad de usos y de actividades, así como la mayoría de los servicios y equipamientos, ejerciendo una función dominante sobre la periferia y provocando relaciones de dependencia sobre la misma (Rueda, 1997). Esta situación es reconocida por Domingues (2007) el cual identifica como principal consecuencia la denotación negativa y marginal en la definición de ésta última.

El continuo desarrollo que se experimenta en los factores influyentes en la forma urbana como la sociedad, los medios de comunicación o las nuevas tecnologías conllevará la emergencia de nuevas pautas de ocupación, fruto de procesos organizativos de la población y de las actividades urbanas, que resultan generalmente del incremento de la iniciativa privada y del surgir de nuevas formas de crecimiento espontáneas, es decir no planificadas, “espontaneidad que estaría tanto en la falta de preparación física del suelo y del asentamiento, como en el desorden de la edificación que suele perpetuar técnicas rurales degradadas y aprovechar materiales residuales de ocasión con procedimientos de emergencia” (Sola-Morales, 1997, p. 176). Donde la expansión se produce siguiendo los ejes de comunicación preexistentes, adaptándose a los trazados de los asentamientos iniciales y resultando en una trama viaria irregular (Capel, 2002).

Entre los procesos emergentes se situaría el de “periurbanización”, acuñado por autores franceses para referenciar un proceso de descentralización por el que surgen nuevos asentamientos urbanos en las proximidades de las grandes ciudades o en torno a grandes vías de comunicación. Fenómeno que Dematteis (in Monclús, 1998) identifica con la dilatación de las coronas externas conformadas en torno a los centros urbanos, conllevando así mismo la reducción de residentes en el núcleo central. Se trataría entre tanto de un desarrollo más débil y dependiente de los servicios y de las funciones del polo urbano sobre el que surge.

Así mismo y guardando ciertas similitudes surge el término de “rururbanización” por el cual se designa el proceso de urbanización de espacios rurales. La principal diferencia que se establece entre los mismos es la distancia, siendo identificados los últimos como una tercera corona de la urbanización, en la que predominan las estructuras no urbanas (Vicente, 2003).

De igual modo se apuntaba en el apartado anterior una referencia en la que Amendola (2000) reconocía procesos de *desurbanización* y *deslocalización*, entendidos como la pérdida de población y de empleo en el conjunto de la aglomeración urbana dando paso a nuevos escenarios en los que las características definitorias de la ciudad se dislocan del antiguo centro urbano y se reproducen en el territorio.

Un fenómeno que Indovina (2007) identifica como la *urbanización del campo*, el cual surgiría vinculado a la devaluación de la actividad agrícola, provocando tras la densificación de las ciudades la desarticulación de nuevos asentamientos de población, junto con desarrollos productivos emprendedores y la adquisición de servicios por la demanda suscitada.

La materialización de estos procesos es interpretada por Domingues (2009), el cual concluye que la ciudad tradicional ha dado lugar a una nueva condición, lo *urbano*, en la cual las contrariedades formales y funcionales de la ciudad y del campo han desaparecido, siendo reconocibles las características de ambas fuera de su contexto original, donde las relaciones estructuradas por un centro han dado paso a un sistema conformado por varios centros y en la que los límites se diluyen y se expanden dibujando una mancha en el mapa en lugar de un punto.

Para el mismo elemento que sentará las bases para el origen y desarrollo de dicha transformación serán los medios de transporte, los cuales han modificado las relaciones entre el territorio y el hábitat, dando lugar a extensas zonas pobladas de mayor o menor densidad.

De igual modo Boeri atribuirá a la capacidad de la movilidad creciente lo que considera una expansión de la ciudad al campo, a través de la cual se habría exportado el código genético de la ciudad hacia zonas de baja densidad construida, resultando en territorios que “no están compuestos según una sintaxis reconocible, ni estructurados por áreas homogéneas” (in Walker, 2010, p. 194).

La principal innovación de ésta nueva condición se verá reflejada en las relaciones funcionales, al producirse lo que Koolhaas (2006) describe como la liberación del cautiverio del centro, dónde la condición de dependencia que se establecía entre el centro y la periferia ha dejado de ser efectivo, al reproducirse las actividades y las funciones en los ámbitos exteriores de la antigua ciudad.

Atendiendo a este fenómeno y advirtiendo sobre las especificidades del mismo, surgen nuevos conceptos que tratan de dar nombre a unas características concretas, interesando para el caso de estudio los de ciudad dispersa y ciudad difusa, principalmente por la proximidad conceptual que se establece entre los mismos.

A sí las principales diferencias entre ambos concurren en aspectos concretos de la realidad a la que se refieren, como son la dispersión y la difusión. La condición dispersa es entendida por la “valoración de la posición relativa en el espacio de los asentamientos, fragmentos, o elementos individuales entre sí, que generan una estructura espacial discontinua” (in Indovina, 2007, p. 98) frente a la difusión que implicaría “condición de transmisión o distribución, en este caso por el espacio, de unas características o valores urbanos o de ciudad, que no tienen por qué producirse en condiciones de dispersión o baja densidad” (in Indovina, 2007, p. 98).

Por lo que, las estructuras espaciales sin solución de continuidad, en las que los asentamientos o fragmentos urbanos se reproducen sin cohesión, se corresponderían con la definición de una ciudad dispersa.

Una ciudad conformada por tejidos urbanos discontinuos, resultantes de procesos de expansión igualmente discontinuos, en los que el fenómeno de la urbanización se manifiesta de forma multiplicada por el territorio, no implicando la difusión urbana sobre los espacios intermedios (Precedo, 2004). En tanto que la condición de la ciudad difusa, aún respondiendo a espacios conformados por tensiones centrífugas y por tanto con tendencias a la dispersión, conllevaría la presencia de elementos organizativos, funcionales, sociales y de uso atribuidos a la condición urbana (Ponce, 2006).

El origen del término se encuentra en la urbanística italiana, siendo Indovina el que lo acuñe para dar nombre al fenómeno de urbanización del campo, en el que “aún no habiendo proximidad física, se manifiestan condiciones de uso urbano del territorio” (Ponce, 2006, p. 25). Para el mismo, se trata de un modelo de ciudad al contar con cierta complejidad, diversificación y un aumento cuantitativo y cualitativo de la oferta de trabajo y servicios, así como de equipamientos y funciones que hacen que los residentes de la misma la utilicen como si de una ciudad se tratase.

El paisaje de la ciudad difusa es el resultado de formas de crecimiento urbano basadas en tipologías de edificación aislada, las cuales se implantan de forma dispersa por el territorio. La distinción de esta realidad frente a la ciudad tradicional deriva precisamente de esta cuestión, siendo planteado como un modelo de ciudad pero basado en la baja densidad (Ponce, 2006). Siendo definida la cualidad de la baja densidad como “asentamientos en su conjunto o a fragmentos, cuyo peso poblacional, de viviendas o techo destinado a una u otra actividad, en relación con su superficie, está por debajo de la media de situaciones análogas” (Indovina, 2007, Pág. 98). Este aspecto conlleva que los espacios en los que se produce la ciudad difusa carezcan de la intensidad y densidad, desprovistos así mismo de solución de continuidad.

Dado el origen rural o no urbano de los espacios en los que se asienta la nueva ciudad y el modo en cómo se han formado, identificado por Boeri (in Walker, 2010) con el individualismo, en los que la construcción ha sido realizada de forma no continuada y en respuesta a repeticiones moleculares, es posible identificar en la ciudad difusa según Indovina (in Ponce, 2006) multitud de formas residenciales articuladas, en los que se conjugan además barrios populares.

La red viaria adquirirá un papel fundamental en su configuración, siendo el principal mecanismo en el que se apoye el fenómeno de la expansión, sirviendo así mismo como medio de articulación, identificada en la forma final de la ciudad difusa una amplia red infraestructural.

Así el territorio de la ciudad difusa “parece una red, con puntos clave o nodos de distinto nivel (núcleos urbanos de media y pequeña dimensión, pueblos, anexos residenciales o de actividades, etc.), mientras que el interior a estos puntos clave se muestra edificado de un modo que bien podemos definir como difuso” (Ponce, 2006, p. 26).

Haciendo referencia a los aspectos sociales que le dan origen, Indovina (2007) entiende la ciudad difusa como la “Dialéctica entre el individuo y la sociedad que ha encontrado su máxima expresión en la condición urbana”, en la que la fragmentación se pronuncia como la afirmación del individualismo de una sociedad que procura conservar las tradicionales formas de vida y de relación, careciendo de una estructura física apropiada para ello, conllevando el desarrollo de los elementos privados frente a la carencia o inexistencia de lugares públicos.

Del desarrollo de este apartado se puede concluir que, en palabras de Francesc Muñoz que “la ciudad ha dejado de ser una excepción dentro de un territorio sin urbanizar para convertirse en lo que es hoy en día, la característica más importante del espacio habitado” (In Indovina, 2007, p. 51).

2.3.1. INFRAESTRUCTURAS:

A lo largo de la historia la ciudad ha mostrado la capacidad de adaptarse a los modos de transporte dominantes en cada momento, dando lugar a la aparición de diversas características en los entornos urbanos tal como se ha visto, así como en los espacios destinados a las circulaciones. De este modo las dimensiones reducidas que caracterizan las calles de las ciudades tradicionales, en respuesta a un uso de las mismas por peatones, se verán alteradas con la llegada de los primeros medios de transporte

adquiriendo mayor longitud y linealidad. Así mismo las características que presentan los espacios urbanos en la actualidad han venido provocando la aparición de elementos de comunicación funcionales para las nuevas escalas y extensiones, dando origen a vías rápidas, autovías y autopistas (Rodríguez, 2011).

En el caso de la ciudad difusa, las redes viarias serán un elemento fundamental en la consecución y evolución del proceso que le da origen, siendo el soporte físico sobre el que se apoyen las nuevas formas de ocupación, permitiendo la colonización del territorio; en el caso de Vigo es posible percibir del mismo modo un sistema infraestructural denso y muy numeroso, adquiriendo especial protagonismo en el conjunto urbano.

La obra de Venturi, Izenour y Scott Brown (1998), *Aprendiendo de las Vegas* será un referente sobre el fenómeno de la comunicación en la arquitectura y en la ciudad, donde las altas velocidades, conllevan la aparición de grandes espacios y programas más complejos que dan lugar a un paisaje adaptado a la escala del movimiento, donde las formas se enfocan hacia la capacidad de la percepción visual y donde prima el simbolismo y el arte de la persuasión. Un nuevo paisaje que difiere del tradicional al surgir en un nuevo contexto histórico y social. Un nuevo paisaje para el que abogan por la reflexión y por la abstracción de lo establecido, permitiendo la interpretación de lo existente haciendo uso de técnicas de representación más eficaces y cargadas de dinamismo.

Así mismo Boeri, propone una mirada crítica y reflexiva ante una nueva realidad en la que la utilización del espacio por medio de las vías de comunicación distorsionan la vida urbana, en la que los lugares “adquieren significado más en función de la posición que tienen respecto a un flujo temporal de experiencias que de su ubicación en el espacio geográfico” (in Walker, 2010, p. 191), dando lugar a la aparición de franjas de percepción fragmentadas y a una nueva relación entre lo urbano y la sociedad.

Nuevos sistemas de movilidad y estructuras espaciales a las que Ascher (2004) atribuye la capacidad de individualización del espacio y del tiempo, permitiendo equivalencias en los recorridos y la modificación de los lugares de actividad individual y colectiva, actuando como soporte de una sociedad más diferenciada y autónoma. Una nueva sociedad que ha mudado las formas tradicionales de relacionarse y por tanto de utilización del espacio público, provocando una relación ambigua entre éste y el espacio privado, donde las herramientas de interpretación y la terminología tradicional se vuelven ineficaces y plantean la necesidad de espacios colectivos emergentes que respondan a las nuevas prácticas de la sociedad (Portas, Domingues y Cabral, 2011).

Para Amendola (2000, p. 93) “el desplazamiento del acento sobre el individuo aumenta el carácter de collage de la ciudad contemporánea. Los deseos, los impulsos, las pasiones, los intereses inmediatos de la gente se transfieren sobre ella, en su organización, en sus espacios, en sus formas.” Un nuevo escenario donde los elementos viarios y las calles residenciales alteran su condición, donde “a estrada é un percurso, uma sequencia de formas, funções e signos; un centro em linha” (Domingues, 2009, p.123). Al fin y al cabo una muestra de su capacidad de adaptación a los cambios impulsados por las practicas emergentes, resultando un espacio donde “todo parece más plástico, más reversible e mais disponivel a mudanza e a novidade” (Domingues, 2009, p. 217).

El papel de las infraestructuras se vuelve por tanto determinante en las formas del nuevo modelo emergente, adquiriendo la capacidad de organizar las diferentes escalas de las ciudades y las nuevas formas de vivirlas; actuando a pequeña escala o escala “micro” como conectores de espacios, garantizando la proximidad entre los mismos y propiciando a una escala superior o “macro” la articulación entre “manchas urbanas” geográficamente discontinuas y extensas (Domingues, 2007).

Entre tanto el diseño de las mismas responde a formas genéricas, caracterizadas por lógicas estancas y elementales, que se sobreponen sobre el espacio que atraviesan sin llegar a producir una interacción efectiva, desvinculándose de las especificidades locales y contribuyendo a la fragmentación por el aumento de las posibilidades de relación entre conjuntos discontinuos (Pereira, 2010; Secchi, 2006).

Una fragmentación que acaba por dibujar un conjunto de subsistemas sobre el territorio donde éstos “funcionan perfectamente en su interior pero son incapaces de dialogar con el vecino” (walker, 2010, p. 197), conformadas por elementos repetitivos y funcionalmente especializados que concurren en su introversión, donde la red viaria actúa como el medio de articulación y conexión física, suponiendo por tanto el esqueleto de la forma urbana (Portas, Domingues y Cabral, 2011).

Para Daniel Innerarity “o problema con que hoje nos enfrentamos consiste em como pensar a cidade quando temos redes em lugar de vizinhanças, quando o espaço homogéneo e estável nao e mais do que un caso limite no seio de um espaço global de multiplicidades locais conectadas” (Citado por Domignues, 2009, p.123).

Atendiendo a esta realidad Salíngaros (2005) considera que la base del tratamiento de los territorios actuales parte precisamente de intervenciones a través de las redes que conforman el espacio, ordenando jerárquicamente los distintos tipos de trayectorias con el fin de obtener una red de conexiones que aporte el grado de complejidad necesaria para conseguir una red funcional, influenciando a su vez en la revitalización de áreas

periféricas o suburbanas y generando conexiones entre los elementos naturales, los puntos de actividad y los elementos arquitectónicos. Para el mismo la funcionalidad de una ciudad está estrechamente ligada al número de conexiones que se establecen entre sus elementos arteriales y sistemas, al ser el principal condicionante de los movimientos y de la interacción de las personas.

En las nuevas intervenciones se vuelven imprescindibles por tanto las estrategias que aborden diversas escalas, adoptando una mayor capacidad de articulación entre lo local y lo global, entre el espacio y la sociedad, a través de mecanismos abiertos y estratificados que permitan nuevas posibilidades de la forma urbana (Secchi, 2006).

Nuevos sistemas capaces de estructurar, ordenar y representar una nueva ciudad de gran escala que apunta a una vocación estructurante, en la que las vías se presentan como la unidad básica de la estructura urbana, capaz a través de la misma de conectar los espacios públicos, los fragmentos y el objeto arquitectónico con su envolvente (Portas, Domingues y Cabral, 2011).

Para lo cual es preciso atender a las cualidades contenidas en la ciudad existente, abandonando teorías preconcebidas y aplicando métodos y conceptos que respondan a las especificidades del contexto, tratando la expresión física de sus elementos, su conexión y su metamorfosis (Pereira, 2010).

2.3.2. TERRITORIOS MORFOLÓGICOS:

Para la definición de los espacios resultantes de los procesos descritos anteriormente, el autor Antonio Font (In Indovina, 2007) propone la especificación de una serie de esquemas que tendrían correspondencia con lo que tradicionalmente se ha venido denominando como tejidos urbanos.

El mismo argumenta una nueva denominación, la de territorios morfológicos, por hacer referencia a espacios en los que la escala y las dinámicas no se corresponden con los conceptos tradicionales vinculados a la ciudad compacta y continua tradicional. Atendiendo por tanto con la definición de dichos aspectos morfológicos al resultado de crecimientos “generalmente de naturaleza más territorial y con caracteres de heterogeneidad y discontinuidad espacial dominante” (Indovina, 2007, p. 102).

En la constitución de los territorios morfológicos están presentes los tradicionales materiales urbanos, siendo las formas de articulación, las modalidades de uso y la localización en el territorio la que haga que presenten nuevas características. Con el objetivo de caracterizar las diversas partes contenidas en los mismos, son propuestas las

modalidades de *ambientes urbanos, paisajes de baja densidad y escenarios en red*, siendo:

- **Ambientes urbanos:** “Corresponden a los tejidos urbanos configuradores de la ciudad continua tradicional de carácter compacto” (Indovina, 2007, p. 39). Dentro de los mismos el autor reconoce varias situaciones con diversas características, como serían, los aglomerados, las extensiones y los filamentos.

- *Aglomerados:* “fruto del crecimiento urbano con pautas de continuidad viaria, de formación histórica o reciente, de relativa densidad y mezcla de usos” (Indovina, 2007, p. 39).

- *Extensiones:* “consecuencia de operaciones urbanísticas de prolongación de tramas urbanas existentes, son tejidos que por su relativa posición central están sometidos a procesos recientes de densificación y transformación” (Indovina, 2007, p. 42).

- *Filamentos:* “formaciones lineales de la edificación, a lo largo de carreteras o caminos históricos, de elementos fluviales y orográficos, o de las nuevas infraestructuras intermedias. Se configuran de esta manera bandas edificadas a lo largo de un elemento lineal generador” (Indovina, 2007, p. 42).

- **Paisajes de baja densidad:** “Corresponden a formas de crecimiento urbano basados en tipologías de edificación aislada (o adosada), generalmente de vivienda unifamiliar, implantadas de forma dispersa sobre el territorio” (Indovina, 2007, p. 42).

Así mismo, atendiendo a la formación de los espacios de baja densidad el autor reconoce las siguientes modalidades (Indovina, 2007, p. 103):

- *Filamentos:* Denominación aplicada a la organización lineal en los asentamientos urbanos, generalmente emplazados en un medio rural transformado.

- *Difusiones:* “Resultado de la sucesiva ocupación por la edificación de los bordes de caminos o carreteras de estructuras territoriales rurales, con la consecuente aparición de diferentes usos residenciales, industriales y de servicios de forma más o menos compacta”.

- *Urbanizaciones:* “Organizaciones residenciales de baja densidad, compuestas por viviendas unifamiliares que responden a acciones conjuntas de parcelación y urbanización”.

- *Ocupaciones puntuales:* En este caso la ocupación sería “organizada de modo aislado y puntual sobre el territorio, pudiendo ser identificadas tipologías residenciales o industriales. Se trata por tanto de asentamientos que responden a lógicas individuales” (Indovina, 2007, p. 106).

Tipificando el resultado de la consolidación en el territorio en (Indovina, 2007, p. 106):

- *Desagregados*: “asentamientos generalmente en forma arbórea, o en paquetes más o menos cerrados, de carácter casi exclusivamente residencial.”

- *Ocupación puntual*: “ocupación aislada del territorio rústico”

- **Escenarios en red**: Son el “conjunto de formas urbanas que resultan de la implantación de contenedores e instalaciones junto a las principales infraestructuras viaria, a lo largo de su trazado o de los puntos de conexión o intercambio” dibujando en el territorio los siguientes ambientes (Indovina, 2007, p. 42):

- *Elementos arteriales*: “fibras o canales de la movilidad”

- *Nodos*: “serían los nudos o puertas de las infraestructuras, aprovechando el máximo la accesibilidad y exposición sobre la vía.”

2.4. ABORDAJE TEÓRICO A LA FORMA URBANA:

El objetivo final de la morfología urbana es el estudio de la ciudad a través de la forma, siendo en el seno de una revisión crítica tras la promulgación de las ideas funcionalistas, tal como se ha visto, donde se gesten las principales líneas de investigación que darán origen a los principales instrumentos de lectura y análisis de la forma urbana.

Las críticas serán abordadas desde diversas disciplinas y por tanto desde varios puntos de vista, dando lugar a un amplio abanico de posibilidades a la hora de realizar un análisis morfológico. El origen de las primeras críticas serán formuladas desde el campo de la sociología, destacando la figura de Pierre Francastel, el cual realiza un análisis basándose en los comportamientos de los habitantes frente a las nuevas urbanizaciones (Lamas, 2004).

Posteriormente autores como Henri Lefebvre, Jane Jacobs o Christopher Alexander utilizarán las consideraciones expuestas y las traspondrán en el campo de la morfología, a través de las publicaciones de *La muerte y la vida en las grandes ciudades Americanas*, de Jane Jacobs en 1961 o *La ciudad no es un árbol*, obra de Christopher Alexander publicada en 1965 (Lamas, 2004).

Será en el contexto Italiano donde la idea central de las investigaciones elaboradas se centre en la lectura histórica, con el objetivo final de recuperación de la práctica arquitectónica y el sentido de continuidad de la ciudad tradicional.

Los estudios serán iniciados por Muratori, Rogers, Samona y Quaroni y recurrirán a la historia de los hechos urbanos para comprender la realidad presente contribuyendo al

retorno de conceptos como el de “permanencia” o “persistencia” aportados anteriormente por los geógrafos franceses Poète y Lavedan respectivamente. Una línea de investigación que encontrará continuidad en Gianfranco Caniggia, aún con aportaciones de contenido social para relacionar las características morfológicas con las formas de ocupación (Lamas, 2004; Valsassina, 2001).

En una misma perspectiva, aunque más próximos de la modernidad, surgen las ideas concebidas en el seno de las escuelas de Milán y Venecia en las que, con Aldo Rossi al frente y en colaboración con arquitectos como Aymonino, Cerasi, Grassi o Gregotti desarrollan el movimiento denominado “Tendenza”, en el que harán uso de las metodologías del estructuralismo utilizado generalmente en ciencias sociales y lo aplicarán en la lectura histórica de la forma urbana, con el fin de conocer las leyes que regulan la estructura de la ciudad (Lamas, 2004; García, 2006).

La obra de Aldo Rossi *Arquitectura de la ciudad* (1966) será un ejemplo de este tipo de abordaje, en el que la arquitectura adquiere mayor autonomía e individualidad en la formación de la ciudad, concluyendo en la identificación de diversos elementos a los que atribuye capacidad de estructuración en la forma urbana, actuando como catalizadores de procesos de crecimiento (Valsassina, 2001).

La arquitectura será también el fundamento que utilice Robert Krier en su publicación *El espacio de la ciudad* (1975), el cual tomando una postura más radical concibe la organización y cualificación de la ciudad únicamente a través de ésta, por lo que propone fortalecer las relaciones entre la ciudad y la arquitectura a través de la utilización de la calle y la plaza como elementos de composición (Lamas, 2004).

De modo similar, los estudios realizados en el seno de la escuela anglosajona abordarán la componente histórica para la elaboración de análisis morfológicos, difiriendo de los anteriores principalmente por los procesos de representación utilizados. Al tratarse de estudios desarrollados por geógrafos adquieren una componente más territorial, apoyándose en el estudio de cartografías de la ciudad para detectar la evolución de la forma urbana, siendo la identificación de los elementos contenidos en la misma y las condiciones y relaciones que interceden en su configuración uno de sus principales objetivos (Valsassina, 2001).

En la tradición de los estudios geográficos destacan las figuras de Otto Schlüter, reconocido como uno de los pioneros en el análisis morfológico urbano a través del estudio evolutivo de los planos de las ciudades, así como Otto Hassinger y Hans Bobeck que amplían el análisis del plano hacia tipologías edificatorias y usos del suelo para la comprensión del paisaje urbano (Vilagrasa, 1991).

Estudios que evolucionan hacia nuevos métodos y perspectivas donde los elementos topográficos, las vías de comunicación, la naturaleza de las tramas urbanas y las características funcionales predominantes a lo largo de la historia son interpretados en el análisis de las ciudades. Los estudios elaborados por D. Ward y J.E. Vance para Boston y Nottingham respectivamente en los que abordan la influencia de los medios de transporte en la evolución histórica del plano, asociando la creación de áreas suburbanas de finales del siglo XIX con la generalización del ferrocarril, son un ejemplo de este tipo de abordaje (Vilagrasa, 1991).

La innovación en las tecnologías de transporte es relacionada posteriormente con los ciclos expansivos en la construcción residencial, siendo Conzen quién a finales de la década de 1950 acuña el término de *franja periférica* para referir partes del plano formadas en momentos estacionarios o de débil crecimiento y compuestas por una mezcla de usos del suelo, para lo cual propone una lectura dinámica del plano, identificando y delimitando alternancias de crecimiento. Del mismo modo, aborda las transformaciones de la división parcelaria como producto de los cambios sociales, relacionando el espacio parcelario y la superficie edificada, describiendo sus alteraciones a lo largo de la historia (Vilagrasa, 1991).

El plano es la herramienta utilizada por este autor para la interpretación de la estructura de la ciudad, entendido como el primer elemento del paisaje urbano, en el que son representados los elementos que considera caracterizadores de la forma urbana, como son el trazado, los elementos construidos y los usos del suelo (Araújo, 2011).

Las ideas de Conzen encuentran continuidad en los trabajos de Jeremy Whitehand el cual amplía y redefine las cuestiones planteadas por el mismo, incorporando factores económicos y de comportamiento social al estudio de los cinturones periféricos, así como un estudio sobre ciclos constructivos de las edificaciones residenciales apoyados en teorías sobre la renta del suelo (Vilagrasa, 1991).

Las aportaciones de esta línea de investigación serán clave en la metodología utilizada en el caso de estudio, extrayéndose para el mismo varios de los mecanismos propuestos por los diversos autores. En primer lugar a través del conocimiento de la forma urbana a lo largo de la historia se establecerá un análisis evolutivo capaz de desvelar el modo en que se han desarrollado las transformaciones, desvelando el papel de cada uno de los elementos contenidos en la misma, siendo para ello utilizadas cartografías antiguas. Así mismo se atenderán a los trazados, a los elementos construidos y a la disposición de los mismos en el conjunto urbano, determinando los diversos procesos intervinientes, atendiendo a los aspectos demográficos y económicos para establecer los momentos temporales concretos a analizar y su materialización en la ciudad.

Así mismo las aportaciones de la denominada como abordaje normativa, serán utilizadas en el caso de estudio. Se trata de investigaciones que se centran en las situaciones urbanas existentes, apoyándose en imágenes de la misma, considerando la percepción visual como la relación natural entre individuos y envolvente, a través de la cual consideran posible la comprensión del espacio urbano (Valsassina, 2001).

Así, el principal objetivo de Kevin Lynch (2008) en *La imagen de la ciudad* (publicada en el año 1960) es el de establecer un marco conceptual que permita la legibilidad del medio urbano y conferir significado a la forma urbana. Para lo cual haciendo uso de la imagen, entendida como el producto de sensaciones y resultado de experiencias propias, establece una serie de elementos pautados como sendas, bordes, barrios, nodos o mojones, que permiten la interpretación de la realidad y la consecuente intervención en la ciudad.

Los elementos propuestos permitirán un análisis global del paisaje urbano, identificando a través de los mismos diversas realidades urbanas.

Las técnicas planteadas por Lynch (2008) serán aplicadas en el caso de estudio por dos vías, en primer lugar y partiendo de la base de que para el mismo la imagen es el resultado de un proceso bilateral entre el individuo y el medio que lo rodea, el conocimiento del mismo desde el punto de vista del observador permitirá una base de conocimiento para el análisis, permitiendo la captación de realidades inapreciables desde la escala del plano. Así mismo y partiendo de esta primera abordaje serán identificadas las diversas realidades contenidas en la forma urbana, con la finalidad de efectuar un desarrollo de las mismas a través de los elementos planteados.

Dentro de esta línea de abordaje destaca también la figura de Gordon Cullen (1983), el cual en *Paisagem urbana* (Publicada en 1961), recurre sistemáticamente a la utilización de imágenes para describir los elementos visuales que conforman el espacio urbano y el modo de comprensión de los mismos, siendo en este caso el punto de vista utilizado para el análisis fijado en una escala inferior, recurriendo a la capacidad de estimulación que generan la conjugación de elementos físicos como la escala, la textura, los colores, el estilo o la singularidad.

De modo similar, Edmun Bacon sostiene que la comprensión y percepción del espacio tiene un carácter secuencial, abogando en este caso por una morfología de la circulación en la definición de la forma urbana. Para el mismo el factor movimiento adquiere un papel fundamental en la realidad urbana, siendo capaz de ordenar el espacio, como definidor de geometrías y dimensiones (Valsassina, 2001).

Siguiendo esta línea de interpretación del espacio, concretamente las cuestiones de la orientación desarrolladas por Lynch, surge años más tarde *Existencia, espacio y*

arquitectura, donde el autor Norberg-Schulz (publicada en 1975) relaciona el lenguaje arquitectónico con la psicología de la percepción, concretizando una serie de esquemas ambientales basados en relaciones topológicas a través de los cuales determina que la organización del espacio se efectúa en dos ambientes, los centros o lugares, definidos por factores de proximidad, de continuidad, direcciones o caminos, y las áreas o regiones a las que atribuye factores de configuración (Valsassina, 2001).

Los elementos que Kevin Lynch plantea como definidores de los ambientes urbanos son retomados así mismo por Nikos A. Salingaros (2005) en *Principles of urban structures*, siendo en este caso interpretados como elementos estructurales capaces de definir la complejidad contenida en los mismos. El estudio parte de la afirmación de que la organización física y funcional de las estructuras urbanas interfiere en la movilidad de sus habitantes y ésta a su vez en su grado de complejidad. Con base en principios estructurales tomados de las ciencias biológicas, de la información y económicas, el autor establece parámetros de análisis aplicables en los entornos urbanos. Así, a partir de la descomposición de un área en “nodos” (áreas de actividad humana, elementos naturales o elementos arquitectónicos), “conexiones” (articulación entre nodos) y “jerarquías” (niveles de escala) determina el carácter de una ciudad, considerando que la falta de complejidad define una ciudad “muerta”, siendo la falta de organización frente a la suficiente complejidad definidora de una ciudad “caótica”.

El reconocimiento de los elementos que plantea este autor, serán aplicados sobre la forma urbana desde un punto de vista interpretativo, permitiendo la identificación del modo de organización de la ciudad y la identificación de posibles indicadores para la intervención sobre la misma.

Otra línea de investigación en el ámbito de la morfología será la abordada desde un punto de vista más científico, la cual se apoyará en modelos científicos en los que relacionan las formas materiales y la estructura espacial de las ciudades, con la finalidad de teorizar intervenciones de carácter arquitectónico y urbanístico (Araújo, 2011).

Se trata de una corriente iniciada por Leslie Martin y Lionel March en la cual, a través de la teoría de grafos, estudiarán las relaciones espaciales y las estructuras que las configuran, así como la vinculación de dichos resultados con otras de carácter funcional, formal y geométrico (Valsassina, 2001).

Dicho instrumento será la base utilizada por Bill Hillier para plantear un conjunto de técnicas de análisis sobre las configuraciones espaciales en lo que denomina *Space Syntax* (1984), teoría que le permite informar sobre la complejidad social del tejido urbano, analizando el grado de accesibilidad, la relación que se establece y el grado de permeabilidad (Araújo, 2011).

3. VIGO: CONTEXTUALIZACIÓN

3.1. LOCALIZACIÓN Y DIVISIÓN ADMINISTRATIVA:

El municipio de Vigo se ubica en la provincia de Pontevedra, en la parte suroccidental de la comunidad autónoma de Galicia, con enclave en la formación costera de las Rías Baixas.

Cuenta con una extensión de 190,1 Km², según datos del Instituto Galego de Estadística, y limita al Norte con la ría a la que da nombre, al Noroeste con el municipio de Redondela, al Este con el de Mos, a Sur con los de Porriño y Gondomar y a Suroeste con el municipio de Nigrán.



Fig. 3. 1: Situación del Municipio de Vigo en la comarca, actual división parroquial y ubicación de municipios colindantes.

Existen en la actualidad un total de 291 núcleos de población, los cuales se distribuyen según datos del ayuntamiento de Vigo entre un área central y 18 parroquias: Alcabre, Beade, Bembrive, Cabral, Candeán, Castrelos, Comesaña, Coruxo, Freixeiro, Lavadores, Matamá, Navia, Oia, Sárdoma, Saiáns, Teis, Valadares y Zamáns.

La estructura administrativa del área es el resultado de un proceso evolutivo que parte de la división del territorio en diversas entidades parroquiales, las cuales surgen en torno a los siglos XI y XII con la finalidad de agrupar los diversos núcleos de población existentes, generalmente conformados en las proximidades de las entidades eclesiásticas existentes (Mateo, Miloro, Franco y Pintos, 1996).

Se trata de una distribución que permanecerá estable hasta el año 1836, momento en que se procederá a una nueva organización del territorio con la institución de los municipios, en donde dichas entidades actuarán como elemento base estructurador, surgiendo las nuevas entidades de la agrupación de las mismas.

Un proceso por el que resultarán tres municipios independientes, correspondientes a Vigo, Bouzas y Lavadores, suponiendo la posterior anexión de los últimos al antiguo término municipal de Vigo la conformación del actual área de estudio.

Se trata de un proceso que tiene lugar en el transcurso del siglo pasado, principalmente acaecido como se verá por un fuerte desarrollo económico y demográfico en el núcleo anexionador. El primer municipio en pasar a formar parte del mismo será el de Bouzas, en el año 1904, no siendo hasta mediados de siglo, en el año 1942 cuando con la anexión de Lavadores se complete el área tal como se presenta hoy en día (Souto, 1994). Así mismo, el número de parroquias existentes en el ámbito han ido disminuyendo en número principalmente en las áreas próximas al núcleo central original por la absorción de las mismas por parte del núcleo urbano central.

Cabe destacar la relevancia que presentan dichas entidades en la conformación de la realidad territorial del ámbito en la actualidad, siendo entendidas por Dalda, Docampo y Harguindey (2005, p. 55), haciendo referencia a las circunscripciones parroquiales en el contexto gallego como:

(...) unha tipoloxía espacial absolutamente necesaria para a análise e o entendemento do modelo de asentamento poboacional de Galicia en termos morfolóxicos e estruturais, e non debe entenderse soamente como nunha entidade territorial residual ou vinculada exclusivamente á ruralidade. A súa vixencia e dinamismo nos arredores das maiores cidades constitúe unha clave explicativa das formas de urbanización difusa.

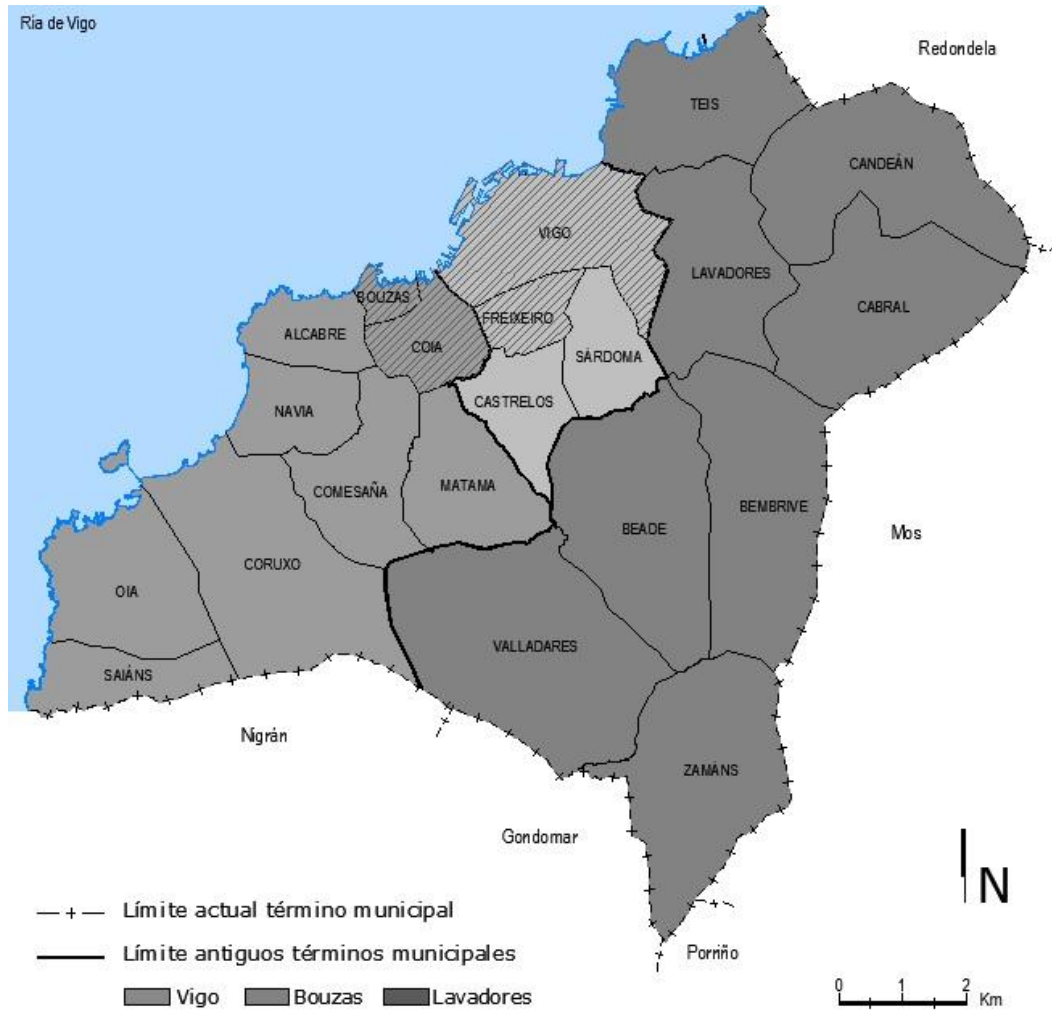


Fig. 3. 2: División administrativa S.XIX. Se puede apreciar como varias parroquias han desaparecido, formado parte en la actualidad del área central (zona rayada).

Por otra parte el desarrollo experimentado en las últimas décadas en el área de estudio y los cambios en las dinámicas sociales ha generado relaciones de mayor intensidad y dinamismo en cuanto a actividad, población y asentamiento entre el municipio de Vigo y los municipio vecinos, dando lugar a la gestación de un área metropolitana en proceso de formación, siendo Vigo el centro rector (Dalda, Docampo y Harguindey, 2005).

El origen de se delimitación la encontramos en la Ley del Suelo de 1956 la cual, establece el primer modelo básico de ordenación territorial, superando el nivel del planeamiento municipal, previendo una primera definición en el año 1960, la cual se verá alterada con el paso del tiempo (Precedo, 1987).

En la actualidad, forman parte del área metropolitana de Vigo los municipios de Nigrán, Poriño, Mos, Redondela, Moaña, Cangas, Baiona, Gondomar, Salceda, Salvatierra, Soutomaior, Pazos de Bordén y Fornelos.

3.2. MEDIO FÍSICO:

El municipio de Vigo cuenta con un paisaje rico en contrastes en el que se combinan áreas deprimidas y sectores elevados, así como una zona costera en la parte occidental, pudiendo ser identificados tres ámbitos con características bien diferenciadas: la costa, el Val del Fragoso y las zonas altas de ubicación interior.

En primer lugar la zona costera viene determinada por las características propias de la ría, en la que la erosión marítima ha provocado la sucesión de entrantes y salientes a lo largo de la misma, dando lugar a zonas arenosas y espacios rocosos.

Dichos espacios aparecen distribuidos en dos tramos de formación sedimentaria, ubicados en la costa occidental, un total de veinte espacios arenales que se extienden desde Saiáns hasta Teis, y tres tramos de costa de erosión ubicadas en las zonas de A guía, Alcabre y Oia –Saiáns (PXOM, 2008).

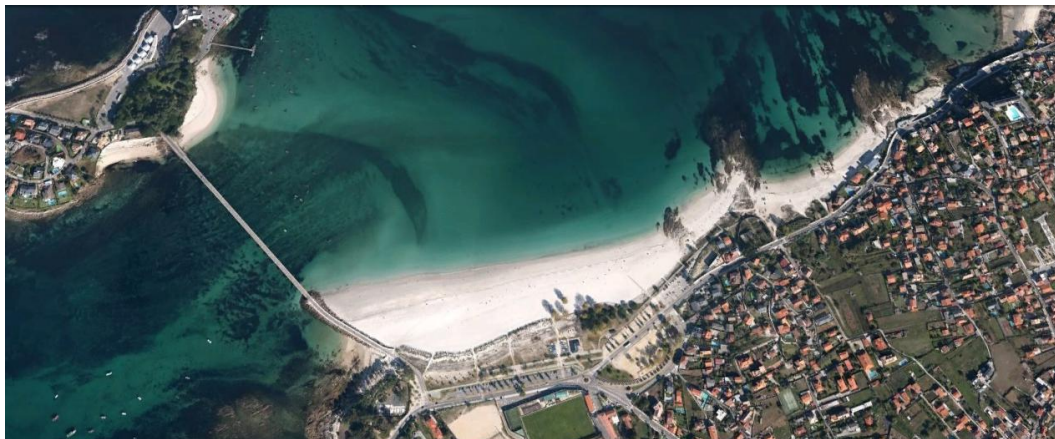


Fig. 3. 3: Formación sedimentaria, Playa de O Vao.



Fig. 3. 4: Costa de erosión en Oia.

Sirviendo de enlace entre la línea costera y las cotas altas del interior se encuentra el Val del Fragoso, el cual se configura de forma disimétrica, presentando en la vertiente meridional una topografía más irregular y de mayor amplitud, siendo la vertiente norte menos extensa y separada de la costa por un dorsal intermedio de altura inferior. La presencia del río Lagares, que lo atraviesa en sentido noreste a suroeste, provoca la aparición de zonas de encharcamiento en las zonas de menor altitud, así como marismas en la costa (Leboreiro, 1994).



Fig. 3. 5: Val del Fragoso y Monte Cepudo.

En último lugar, las zonas de interior presentan un relieve accidentado marcado por fuertes pendiente, principalmente en el sector suroriental, conformando un dorsal divisorio entre el Val de Fragoso y el Val del Miñor, perteneciente este último al vecino municipio de Nigrán (Leboreiro, 1994).

Las alturas más acusadas que se registran en el término municipal de Vigo son las del Monte Galiñeiro (694 m), el Monte Alba (524 m) y el Monte Cepudo (526 m), todos ellos ubicados en la parte sur del ámbito, seguidos por las áreas montañosas del oeste y noroeste, en la parroquia de Coruxo, con alturas comprendidas entre los 450 y 436 metros. La separación entre estos últimos y los montes Alba y Cepudo se efectúa a través de un val estrecho ubicado en el lugar de Fragoselo, en la parroquia de Coruxo (PXOM, 2008).

Del mismo modo, en el área noreste del municipio se ubican los montes de A Madroa y Vixiador que, caracterizados del mismo modo por alturas a destacar y fuertes pendientes, cercan la delimitación del área de estudio.



Fig. 3. 6: Monte Alba con el Val del Fragoso y la ría al fondo.

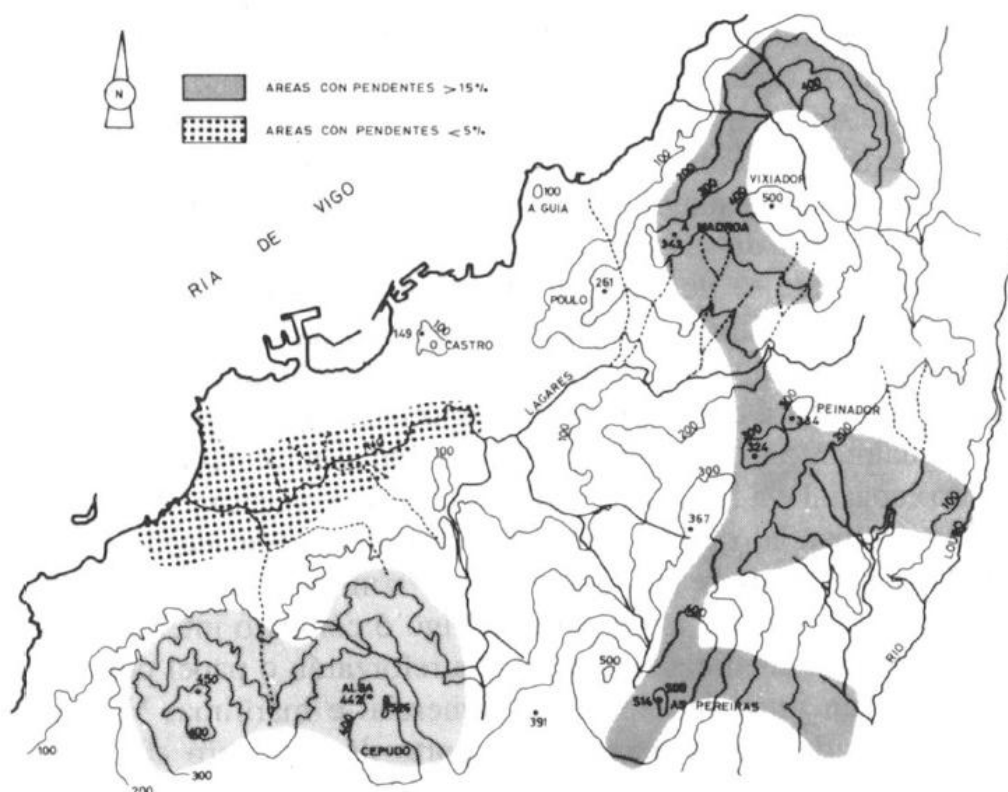


Fig. 3. 7: Plano topográfico del municipio y su área circundante. Las zonas sombreadas indican la situación de las cotas más elevadas de los montes que rodean el valle. Así mismo en la zona oriental se indica con trama punteada el área donde se registran las menores pendientes, en las proximidades de la desembocadura del río Lagares, en la que tienen lugar zonas de encharcamientos y marismas.

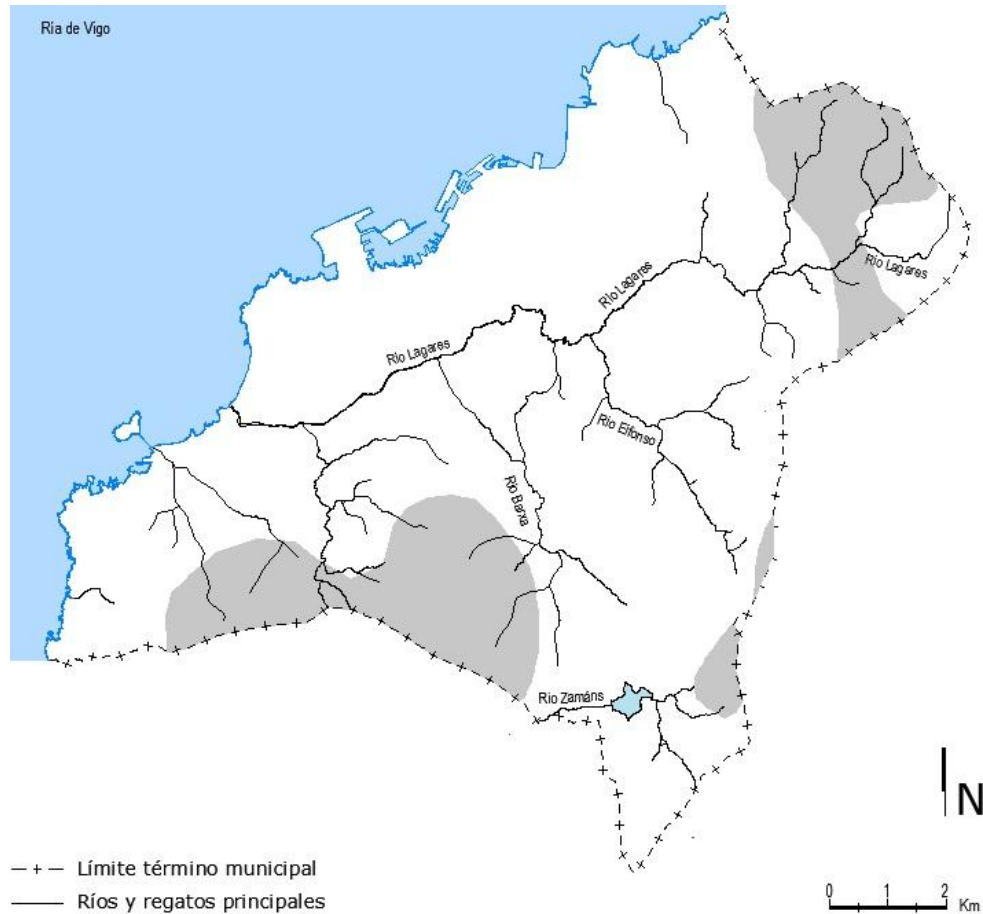


Fig. 3. 8: Esquema hidrográfico con indicación de los principales ríos.

En lo referente a las características geológicas es posible clasificar el conjunto territorial en dos ámbitos diferenciados, quedando el área oriental bajo el dominio de rocas metamórficas, siendo la presencia de rocas graníticas la principal característica de las áreas occidentales (PXOM, 2008).

Hidrográficamente el municipio de Vigo presenta características particulares, siendo la red fluvial definida como corta y al mismo tiempo extensa. Los principales ríos que se encargan del drenaje del ámbito son el Lagares y el río Zamáns o Amial, atravesando el primero de ellos, el municipio en sentido noreste a suroeste en su transcurso por el Val del Fragoso, destacando así mismo sus principales afluentes, los ríos Eifonso y Barxa.

En la zona del valle es donde se registran el mayor número de cursos de agua, pudiendo ser contabilizadas un total de once cuencas hidrográficas. Dato que pone de manifiesto la cantidad de interfluvios que se dan en el territorio, aún siendo la mayoría de ellos encuadrados en la categoría de riegos, regueros o regatos, de caudal mediano a poco abundoso y lecho estrecho y poco profundo (PXOM, 2008).

3.3. PRINCIPALES ASPECTOS DE LA FORMACIÓN DEL ASENTAMIENTO:

Las características que presenta el lugar de estudio vienen determinadas por una serie de circunstancias ocupacionales de carácter histórico que asentarán las bases de la actual morfología territorial.

Los primeros indicios de presencia humana en el territorio apuntan según Peña, Sánchez, González y Rodríguez (1999), hacia un marco temporal muy poco concreto, aproximadamente 100.000 años A.C., en el que los habitantes encontraban su principal medio de vida en la caza y en la recolecta, expandiéndose de forma sedentaria por todo el municipio, no siendo hasta el periodo comprendido entre la Edad de Bronce y de Hierro cuando se establezcan las primeras formas de hábitat estables, consecuencia del abandono de la forma de vida sedentaria a favor de comunidades campesinas con un modo de ocupación castreño. Una forma de hábitat que se dilatará extensamente en el tiempo hasta el S.III, viendo entre tanto alterada su estructura con la llegada de los romanos en la segunda mitad del siglo II A.C., los que al contar con una cultura más evolucionada contribuirá a una forma de organización jerarquizada, estableciendo lugares centrales.

La localización de los asentamientos estaría condicionada según Dalda (2009) por las características del lugar, siendo en las proximidades de los cursos de agua de los valles o en las zonas del litoral donde se concentraban los principales núcleos.



Fig. 3. 9: Asentamiento castreño en la ladera del Monte del Castro.

El abandono del tipo de hábitat castrense vendrá impuesto por la invasión germana acontecida tras la caída del imperio romano, los cuales contribuirán a la formación de nuevos núcleos de asentamiento junto a grandes espacios para la explotación rural, las denominadas *villae*, las cuales servirán de base para posteriores estructuraciones eclesiásticas tras la cristianización que los propios invasores introducen en el ámbito gallego (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

Esta forma de ocupación permanecerá según Giraldez (1987) estable a lo largo de los siglos posteriores, llegando hasta la edad media con características similares, siendo la principal diferencia el aumento en el número de los asentamientos, así como la reducción de su tamaño. Circunstancia que viene propiciada por la disminución del tamaño de los terrenos de cultivo, resultado de numerosas particiones hereditarias acontecidas a lo largo del tiempo.

Los trazos físicos que presentan las aldeas vendrán determinados por su ubicación y por las características que presenta la topografía, siendo posible encontrar un aspecto en común en todos ellos, como es la organización de los mismos en torno a la iglesia, la cual actúa como punto de referencia y polo de atracción para la ubicación del asentamiento humano (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

El territorio en la época medieval estará caracterizado por la ocupación de núcleos de población dispersos, de predominio rural y ocupando prácticamente la totalidad del área de estudio. Una forma de ocupación que será constante en la historia y encontrará continuidad en la mayor parte del caso del estudio tal como manifiesta Giraldez (1987, p. 19) al referirse al hábitat medieval en el Val del Fragoso “nesta época é cando se forma a rede de asentamentos rurais que han de permanecer sen a penas modificacións ata a época contemporánea.”

El lugar que ocupará el futuro núcleo urbano presenta durante este periodo temporal características similares. Puede decirse que se trata de una fase en la que los núcleos de población se desarrollan de forma similar, en los que recurriendo a la explotación del medio como forma de supervivencia, junto con actividades ganaderas en el interior o pesqueras en el litoral, no manifiestan concentraciones destacadas.

Tal y como describe Pereiro (1981), será en el transcurso del S. XVI cuando se consoliden ciertas actividades comerciales y pesqueras en el puerto de la entonces villa de Vigo con el consiguiente desarrollo formal, aún tratándose de un crecimiento lento a consecuencia de invasiones continuadas y ataques de extranjeros, así como contratiempos propios de la época como enfermedades y pestes que azotarán a la villa en los periodos posteriores.

Así, en la primera representación gráfica de Vigo, datada en el año 1597, apenas es reconocible una pequeña zona ocupada, concentrada en el litoral y extendiéndose entre el centro pesquero de O Berbés y el muelle de Camboa, destacando así mismo el Castillo del Castro, ubicado en lo alto del monte con el mismo nombre (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

En las proximidades de este núcleo es posible reconocer, según los relatos de Ávila (2003), otro enclave poblacional con carácter de villa, se trataría de la Villa de Bouzas la cual carece de documentación sobre sus orígenes, aunque se cree que pudo ser fundada con anterioridad a la de Vigo.

Los numerosos saqueos a los que se ve expuesto Vigo por las condiciones favorables que presenta su puerto, serán continuos en el transcurso del los siglo XVII, motivo por el que los poderes públicos ordenen la fortificación de la misma, siendo erguidas las murallas en el año 1656 (Pereiro, 1981).

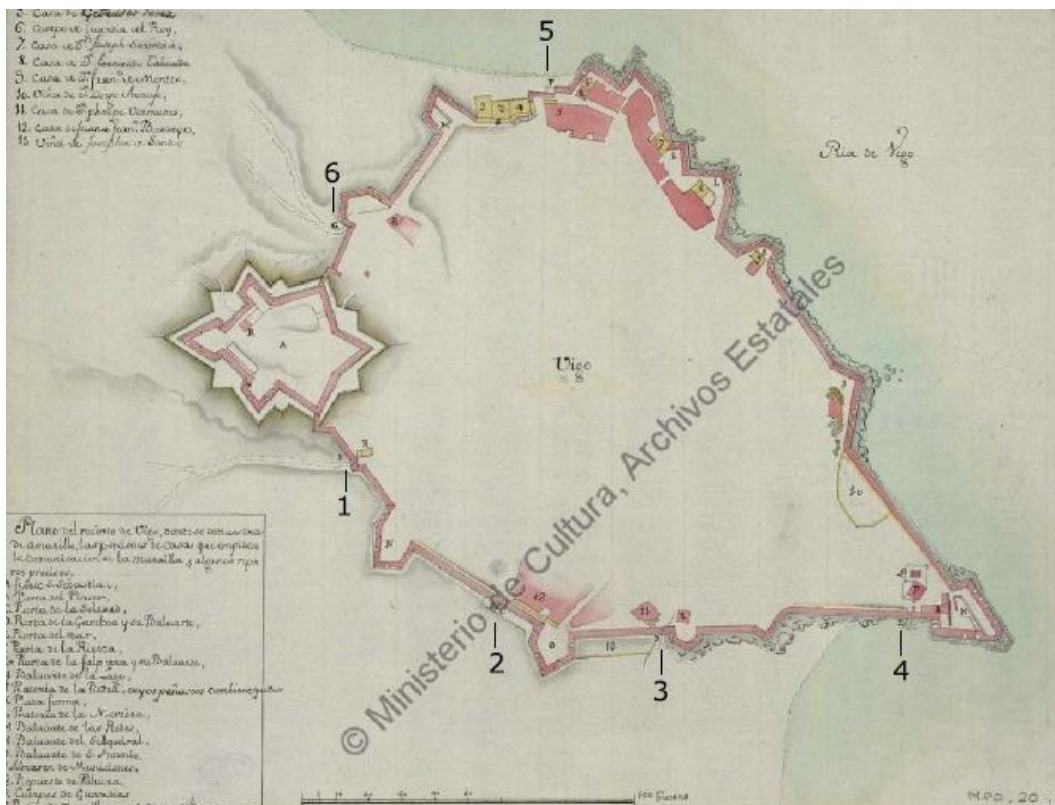


Fig. 3. 10: Estructura del recinto fortificado con indicación de las puertas de acceso: puerta del Placer (1), puerta de Sol (2), puerta de Gamboa (3), puerta de A Laxe (4), puerta de la Rivera (5) y puerta de Falperra (6).

Se trata de un recinto fortificado con forma romboidal que se extendía sobre la falda del Monte del Castro encontrándose en el punto más elevado con el castillo de San Sebastián, situado en la mitad del mismo. Los accesos al interior del recinto se realizaban a través de seis puertas denominadas Placer, Sol, Gamboa, Laxe, Ribeira y Falperra. En el punto más bajo, contigua al mar se ubicaba la batería de A laxe.

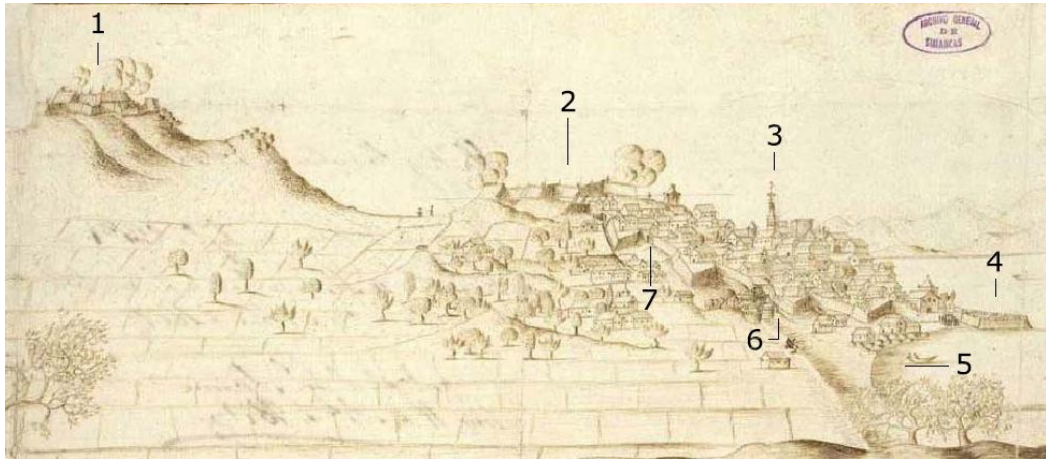


Fig. 3. 11: Perspectiva Villa de Vigo en el año 1667. Son identificados el castillo del castro (1), el castillo de San Sebastián (2), la iglesia de Santa María (3), la batería de A Laxe (4), la playa del Arenal (5), y las puertas de Gamboa (6) y sol (7).

Las comunicaciones eran garantizadas a través de tres caminos que partían de las puertas de Gamboa, Sol y Falperra con dirección a Pontevedra el primero de ellos, atravesando la zona del arenal y continuando de forma paralela al mar cruzando el vecino municipio de Redondela, constituyendo el segundo el camino real con destino a Castilla, pasando por Porriño; por último, partiendo de la puerta de Falperra, el tercer camino se bifurcaba en dirección a Tuy y a Bayona (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

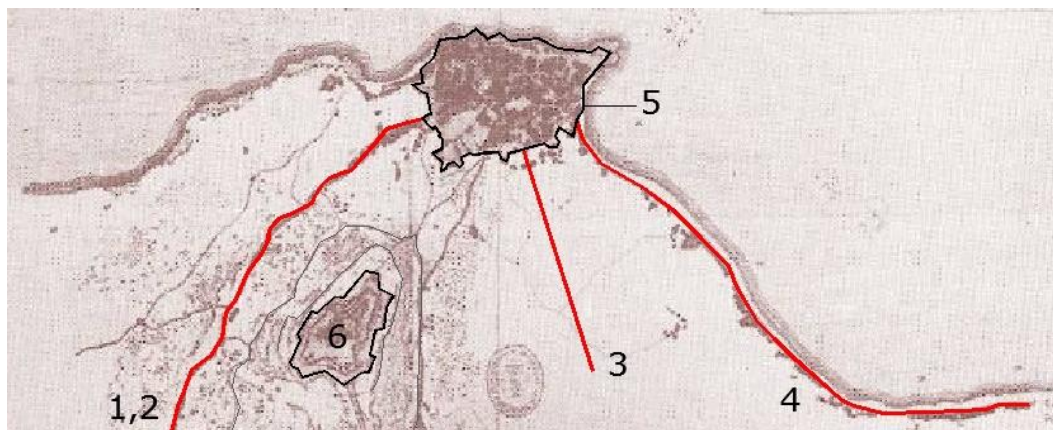


Fig. 3. 12: Esquema de Vigo en 1773. Desde el recinto fortificado (5) partían tres caminos, bordeando uno de ellos el Monte del Castro (6), bifurcándose con dirección a Bayona y Tui (1, 2), y con sentido Porriño (3) y Pontevedra (4) los demás, este último de forma paralela a la costa.

Esta será la principal estructura sobre la que se organice la ciudad de Vigo en su etapa inicial, encontrando según el estudio de Pereiro (1981), las bases para su desarrollado en el siglo siguiente ya que, tras la construcción de las murallas el número de invasiones irá en descenso y con ello el aumento de las relaciones marítimas con otros pueblos, propiciando un impulso en el sector comercio y en las actividades agropecuarias.

Desarrollo que encontrará su máxima expresión en la estructura urbana, apareciendo en las representaciones registradas en el S.XVIII un alto porcentaje de superficie ocupada y con signos mejor definidos, en cuanto a vías, plazas y edificaciones. A su vez, aparecen en torno al recinto amurallado, junto a las puertas de acceso, varios barrios o arrabales, siendo el del Berbés el más antiguo, documentado ya en 1561 (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

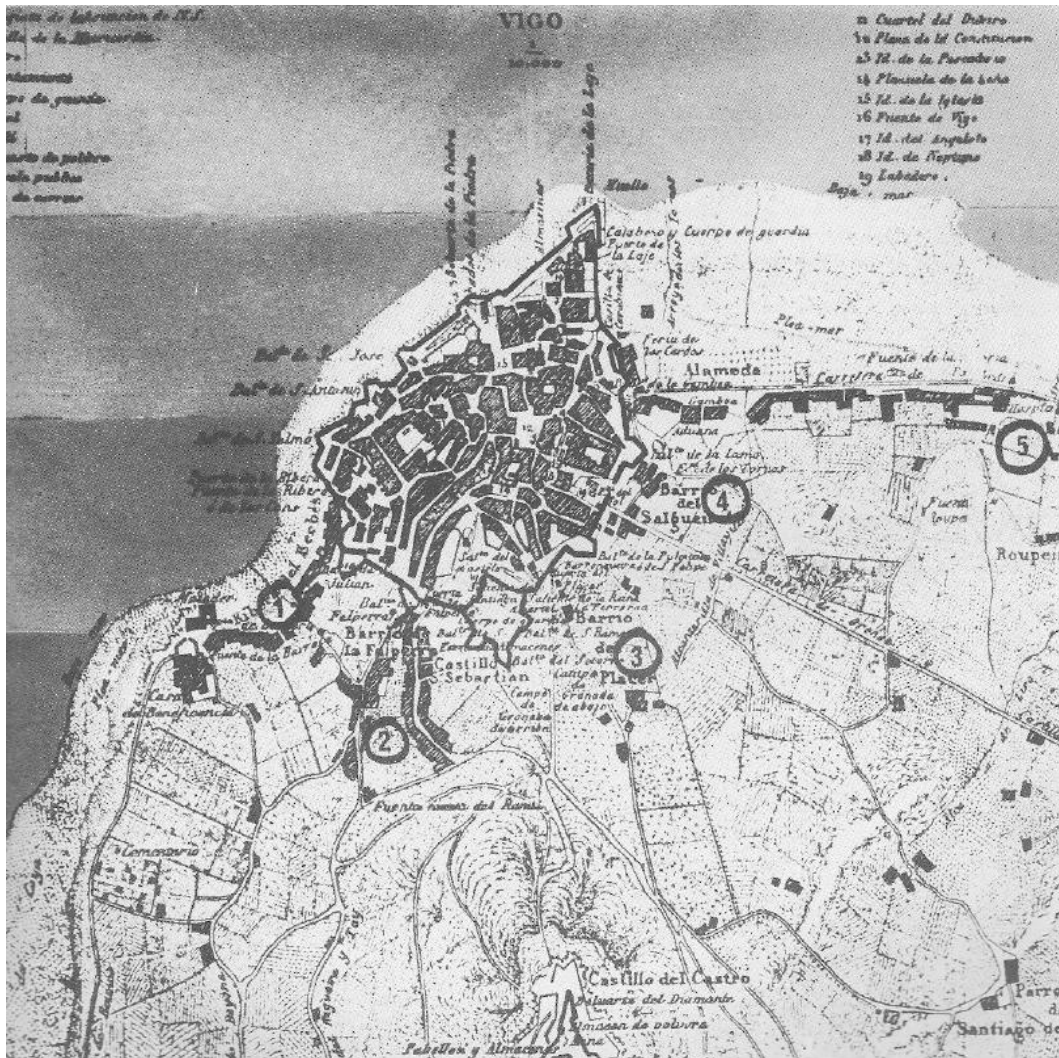


Fig. 3. 13: Plano de Vigo y sus contornos en el año 1856 en el que ya se observa la consolidación de edificaciones en torno a las puertas del recinto dando lugar a la aparición de los barrios extramuros de La Ribera (1), Falperra (2), Placer (3), Salgueiral (4) y Arenal (5).

En el transcurso de las últimas décadas del siglo XVIII y principios del siglo XIX será cuando se produzcan los principales cambios a nivel económico y social que pondrán las bases definitivas para su desarrollo urbano, situación que será analizada a continuación.

Un crecimiento que protagonizará en un primer momento la colmatación de los espacios interiores de las murallas, así como el crecimiento de los barrios extramuros, dando lugar posteriormente a nuevas formas de ocupación.

Así, el progreso que experimentará la ciudad queda manifestado con la producción de varios proyectos de expansión fuera del recinto amurallado, destacando los de Muller en el año 1810 y el de Marcoartú en el año 1830, siendo solo realizado tal como se verá una parte del segundo de ellos.

El principal acontecimiento que definirá el fin de una etapa urbana vendrá marcado por el derribo de las murallas, hecho que acontece en el año 1869, dando paso a una nueva situación (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

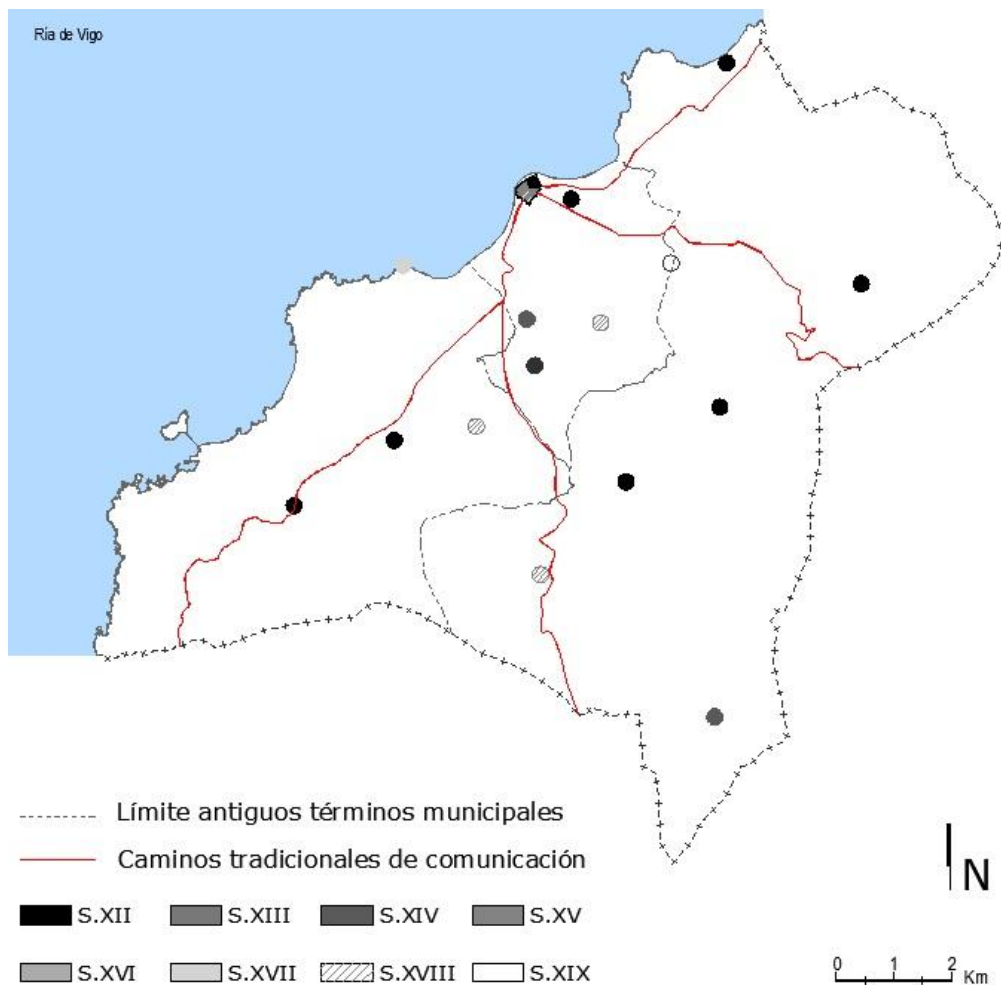


Fig. 3. 14: Identificación y ubicación de iglesias existentes en el S.XIX. La existencia de estas construcciones pone de manifiesto la ocupación tradicional de población dispersa en el territorio.

3.3.1. ASPECTOS ECONÓMICOS:

Las actividades económicas en el local de estudio han experimentado profundos cambios desde sus inicios. Tal como se ha visto previamente, en una primera fase la subsistencia de la sociedad era garantizada a través de la explotación de los recursos naturales, principalmente por medio de las explotaciones agrícolas y la pesca, o a través de la comercialización de las materias extraídas de dichas prácticas.

En el transcurso del siglo XVIII y principalmente en el siglo XIX será cuando esta situación evolucione a favor de nuevas formas de producción, en el seno de una etapa caracterizada por la aparición y desarrollo de actividades industriales que serán fundamentales para el posterior crecimiento económico y urbano.

Varias son las circunstancias que favorecen la inclusión de Vigo en este proceso. Por un lado, la puesta en marcha de nuevas medidas legislativas que permiten el libre comercio desde Vigo, proceso que data de la primera mitad del siglo XVIII y que facilitará su inclusión en el contexto internacional, convirtiéndose en un punto estratégico para los comerciantes europeos que buscan relaciones con países americanos (Souto, 1990).



Fig. 3. 15: Esquema de las relaciones internacionales que se efectuaban por vía marítima desde Vigo.

Situación que se verá favorecida a su vez, por el establecimiento en el año 1838 de un emplazamiento sanitario en la Isla de San Simón, el cual actuaba como lazareto de observación para buques infectados, permaneciendo en la misma para someterse a procesos de cuarentena y expurga, favoreciendo además del desarrollo comercial marítimo, ciertas actividades locales relacionadas con la construcción naval.

Pero el hecho más relevante que marcará el inicio de una nueva era en la economía de Vigo, vendrá propiciado, tal como relata Souto (1990) en su estudio, por la situación que se está desarrollando de forma paralela en el contexto nacional, en el que se empiezan a experimentar los primeros síntomas de un proceso de industrialización que, pese a que presente un fuerte retraso en comparación con otros países como Francia o Inglaterra, principalmente en cuanto a concentración fabril y humana se refiere, es posible reconocer situaciones favorables, como es el caso de Cataluña, con la industria algodonera entre sus mayores exponentes (Terán, 1999).

Esta circunstancia sumada a las características favorables que presentaba Vigo, por las oportunidades que ofrece su situación en relación al mercado internacional, y la carencia de una burguesía capaz de impulsar el desarrollo local, propiciará la implantación en la segunda mitad del siglo XVIII de un grupo burgués procedente de Cataluña que incidirá decisivamente en el proceso de transformación de la producción económica (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

La confirmación de este desarrollo se materializa con la aparición de las primeras fábricas de conservas en el transcurso del siglo XIX, llegando a convertirse Vigo en los primeros años del siglo XX en el primer productor y exportador de España de este tipo de producto (Souto, 1990).

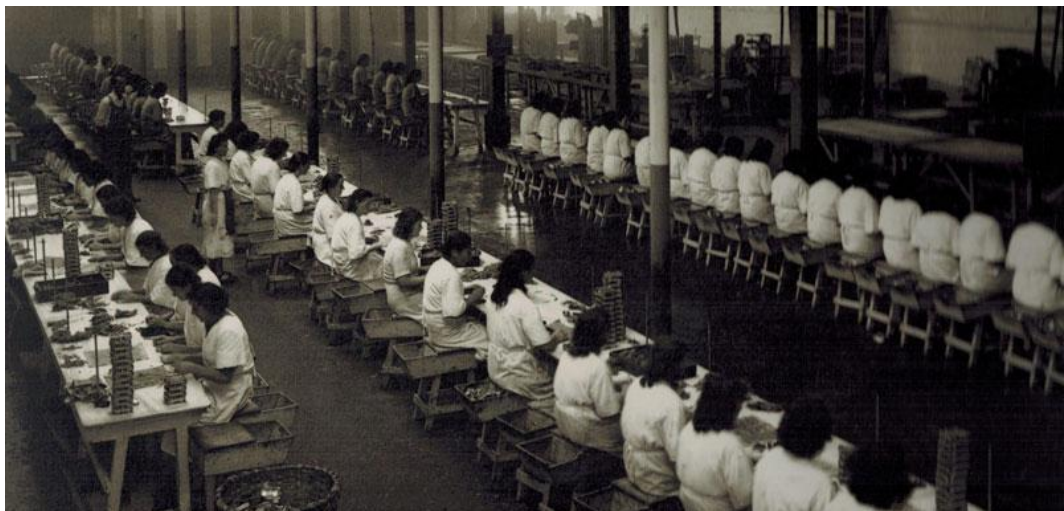


Fig. 3. 16: Fábrica de conservas.

La llegada del ferrocarril a la ciudad en el año 1878 incidirá así mismo de forma positiva, estando hasta el momento las comunicaciones con el exterior limitadas por mar, abriéndose paso a partir de este momento a un nuevo mercado en el interior de la península.

El principal foco de desarrollo encontrará inicialmente ubicación en el seno del antiguo municipio de Vigo, pero esta situación pronto superará los límites y alcanzará los municipios limítrofes, llegando a albergar las parroquias costeras más próximas al núcleo central dos tercios del total de los emplazamientos industriales dedicados a la conserva (Souto, 1990).

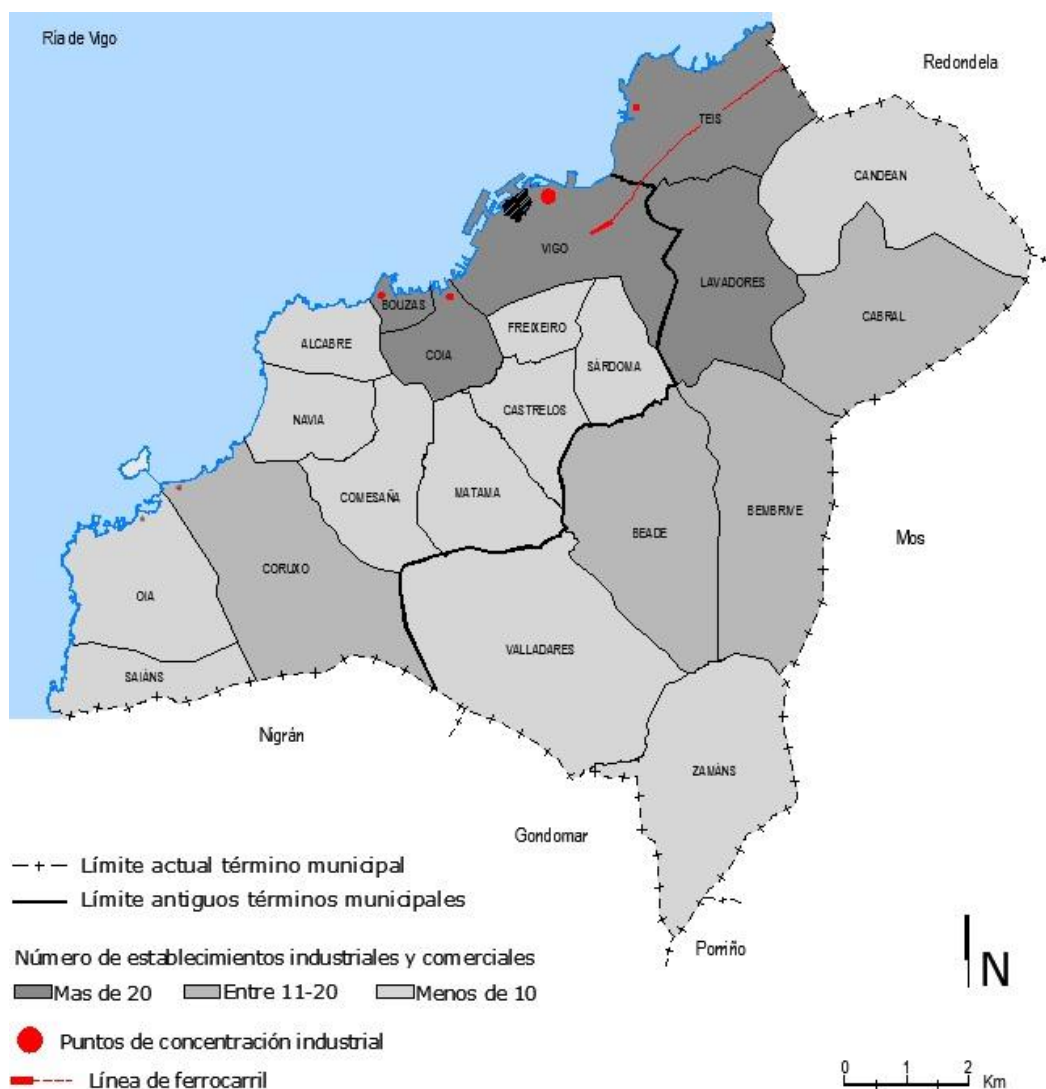


Fig. 3. 17: Distribución de actividades industriales y comerciales en el año 1925. Los principales focos de ubicación industrial se originan en las áreas del litoral, destacando la presencia en el núcleo central en primer lugar, así como en Bouzas, Coia o Coruxo. Del mismo modo, las dinámicas económicas favorables de la época impulsan la aparición de locales comerciales, siendo las áreas de influencia directa del centro de Vigo, por proximidad al mismo, las que alberguen un número más elevado, así como las parroquias con actividades industriales en sus costas.

Una próspera situación que irá decayendo en los años posteriores hasta caer en un estancamiento económico a partir de 1925 con la quiebra del Banco de Vigo, el cual actuaba como principal ente financiera de la industria local y del comercio. Factor que se verá incrementado a su vez por la crisis mundial acaecida a partir de 1929 que hará descender el tráfico mercantil portuario (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

Dicha inestabilidad prevalecerá hasta la década de 1940 ya que, a la situación internacional se suma el estallido de la guerra civil española que dará comienzo en el año 1936 y perdurará hasta 1939.

Será a partir de este momento y principalmente durante las décadas de 1950 y 1960 cuando la economía de Vigo entre en una nueva fase de profundas transformaciones, impulsada principalmente por la nueva situación política en el ámbito nacional, con el alzamiento del dictador Francisco Franco tras la contienda civil.

Se trata pues de una nueva etapa en la que se fomentarán decisivamente los procesos desarrollistas apoyados en las relaciones internacionales, abriéndose el mercado español al resto de economías mundiales en el seno de un pensamiento en que la principal preocupación era la de expandirse y crecer económicamente.

Fruto de esta etapa es la concesión de una zona franca en las proximidades del puerto en la que en el año 1957 se instalará una empresa multinacional dedicada a la industria automovilística (Souto, 1990).



Fig. 3. 18: Empresa automovilística de Citroën, año 1959.

En el transcurso de la década de 1960 será cuando se haga más notable la consolidación de una economía vinculada al capitalismo estatal e internacional, evolucionando hacia una estructura en la que, en respuesta a las políticas de desarrollo, Vigo será escogido como el impulsor de un crecimiento industrial a través del contagio, con el objetivo de fomentar el desarrollo de nuevos núcleos de población y de nuevas economías.

Para ello se procede a la aplicación de los denominados “polos de desarrollo”, impulsados por el estado central, en los que se definen zonas de preferente instalación de empresas industriales, siendo Vigo el núcleo de influencia regional con la puesta en marcha de uno de los primeros proyectos de este tipo, el polo Vigo-Porriño desarrollado a partir de 1964.

Entre tanto la falta de diversidad de oferta industrial, la prevalencia de pequeñas empresas en el entorno y la escasez o malas condiciones de las infraestructuras básicas, concurrirán según Souto (1990) en resultados poco positivos.

Otros aspectos a destacar en este periodo es la consolidación de un grupo empresarial vinculado a la cerámica, así como la pesca de altura, que se verán reforzados por el proceso de industrialización llevado a cabo en años anteriores.

Actuando así mismo como foco dinamizador de la economía local la presencia del puerto, apoyado principalmente en el transporte de pasajeros y en la industria pesquera (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).



Fig. 3. 19: Industria naval en el litoral de Bouzas, año 1960. La actividad de la industria naval y pesquera se va concentrando en ciertos focos de actividad, transformando profundamente el paisaje litoral.

Por otra parte y pese a que el sector servicios se encuentra en una situación menos favorable debido a la ausencia de un grupo financiero, la inclusión cada vez más creciente de la población en el mundo laboral, favorecerá el comienzo de un proceso de tercerización, siendo censada en el año 1960 según el estudio de Souto (1990), un total del 42,5 por ciento de la población en el sector comercial.

Se puede decir que será en el periodo comprendido entre la década 1950 y más concretamente en la de 1960, cuando la ciudad de Vigo experimente un mayor desarrollo y esplendor económico, impulsado como se ha comentado por las políticas desarrollistas de la época, propiciadoras de la inclusión de nuevas actividades en el área de estudio. La llegada de la multinacional Citroën, así como el desarrollo en torno a la industria pesquera especializada serán los sectores destacados.



Fig. 3. 20: Localización principales sectores industriales en la década de 1960.

A partir de 1970 la economía entrará nuevamente en un periodo de dificultades marcada por una crisis financiera que afectará a la práctica totalidad de los sectores económicos, provocando la desaparición de la banca local y haciéndose notar en la disminución y recesión del tráfico portuario, así como en el sector conservero, en la construcción naval y en el pequeño comercio, el cual se ve principalmente desfavorecido por la llegada de grandes establecimientos.

Por otro lado se producirá un incremento notable en las actividades primarias, lo que pone de manifiesto la persistencia de una sociedad vinculada a las actividades rurales aún siendo éstas según Souto (1990), realizadas a tiempo parcial y de forma complementaria, estando la mayoría de los usuarios empleados en otras actividades.

Dicha inestabilidad se prolongará a lo largo de la década de 1980, siendo a finales de la misma cuando la industria automovilística adquiera mayor protagonismo como dinamizador económico, junto con sus industrias auxiliares, seguido por la construcción naval y de la edificación, estando éstas últimas en una situación menos favorable, perdiendo la industria local el protagonismo que había mantenido a lo largo de las décadas anteriores.

Del mismo modo, las actividades terciarias que comenzaban a presentar síntomas de expansión veinte años atrás, siguen regidas por dinámicas de crecimiento, aumentado en casi el doble el número de personas dedicadas a esta actividad, convirtiéndose Vigo en la cabecera de un área comercial, en fase intermedia de desarrollo, que será la principal fuente de generación de empleo a partir de 1986, frente a la pérdida que registran las actividades primarias (Precedo, Rodríguez-Martínez y Villariño, 1989).



Fig. 3. 21: Vía central en la que se concentran actividades comerciales.

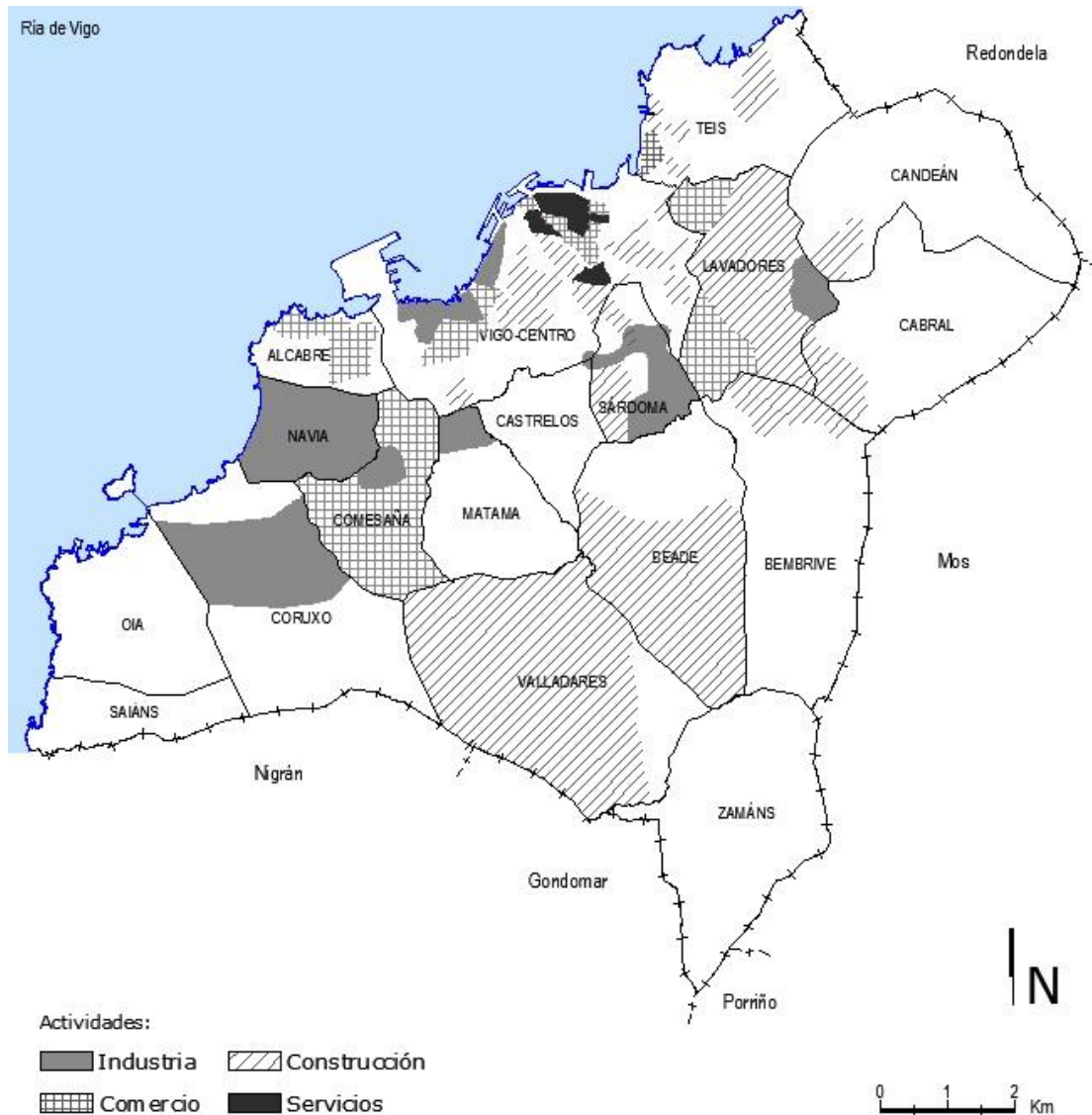


Fig. 3. 22: Distribución actividades en la década de 1980. En este momento temporal son apreciables varios sectores de actividad, concentrando el núcleo central los servicios y el comercio, siendo en las áreas circundantes donde se concentre una mayor diversificación funcional, destacando la concentración industrial en el sector occidental y las actividades relacionadas con la construcción en las parroquias más alejadas.

Puede decirse por tanto, que Vigo entra en una nueva etapa en la que actividades terciarias adquieren mayor relevancia, principalmente en el área comercial, frente al fuerte desarrollo industrial de los años anteriores. Situación que prevalecerá en las décadas posteriores, trasladándose a la actualidad, siendo destacable además el aumento que experimenta el sector de la construcción, principalmente a partir de 2004, coincidiendo con nuevas estrategias políticas de liberación del suelo que provocarán un fuerte incremento en torno a las actividades inmobiliarias, que se hará notar en todo el territorio nacional y como muestran las estadísticas, también en el caso de Vigo.

Con base en los ejercicios de actividad de los periodos 1999-2008 y 2012 registrados en el Instituto Galego de Estadística, es posible deducir que el volumen de las actividades destinadas a servicios persiste a la cabeza en la actualidad frente a las demás, perpetuando ritmos de crecimiento en dicho intervalo temporal. Del mismo modo y pese a la reducción sufrida en el sector industrial por el proceso de terciarización de la economía, la presencia de las actividades industriales sigue teniendo un papel fundamental, centrando su actividad principalmente en la factoría automovilística y en las actividades relacionadas con el puerto, siendo el principal núcleo industrial de Galicia y uno de los puertos pesqueros y comerciales más importantes de Europa (Mella, 1994).

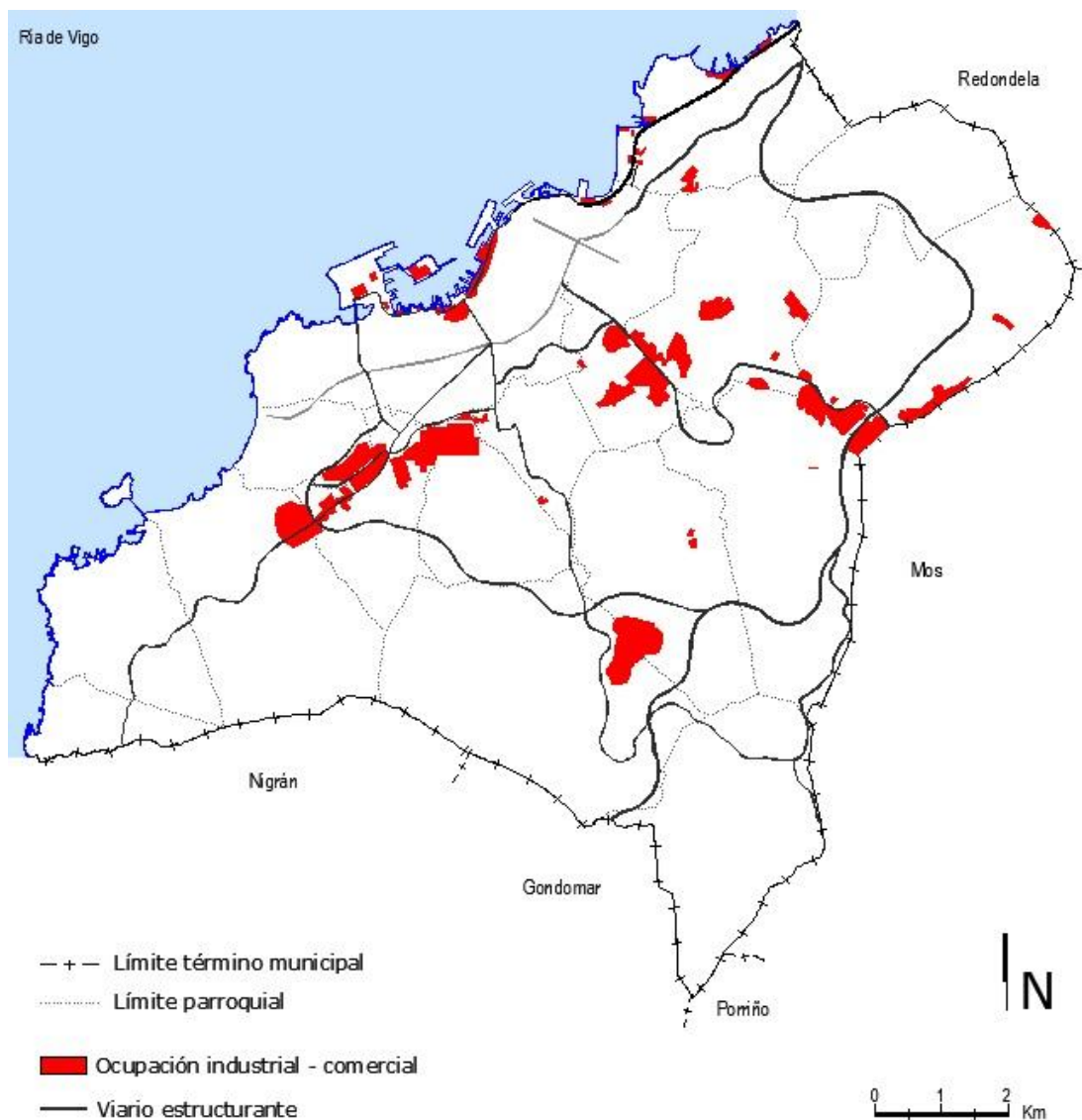


Fig. 3. 23: Localización y organización del suelo industrial en el año 2008. Se consolidan en las últimas décadas varios polígonos que acogen las principales actividades industriales.

Por tanto y para concluir, es posible identificar varias etapas en el desarrollo económico de Vigo, siendo el principal protagonista en sus inicios un proceso de industrialización que, apoyándose en las condiciones naturales de la ría, favorecedoras de un gran puerto, así como por la riqueza piscícola que alberga, encuentra fomento en inversiones extranjeras, propiciando un crecimiento que se desarrollará desde finales del siglo XVIII hasta 1925.

Una fase que protagonizará los primeros síntomas de prosperidad y desarrollo económico de la ciudad, relacionado principalmente con la explotación y comercialización de productos locales hacía países extranjeros, estando hasta este momento la economía reducida al comercio local.

Tras un periodo de inestabilidad, que se prolonga desde los años 1925 hasta 1960, dará comienzo una nueva experiencia con el surgir de una nueva era económica, fruto de nuevas políticas capitalistas, en la que el protagonismo industrial cederá paso a la inclusión de un nuevo sector fruto de inversiones internacionales, el automovilístico, en torno al cual se desarrollarán numerosas industrias auxiliares. El impulso económico que se origina en este momento será el mayor que experimente la ciudad, con el consecuente crecimiento urbano y demográfico.

Por último, a partir de la década de 1980 la economía dará un nuevo giro hacia un proceso de terciarización en el que los sectores comerciales y de servicios principalmente, crecen frente a las actividades industriales y portuarias o marítimas. En este caso, los procesos económicos seguirán unas pautas más ralentizadas.

Aún así la presencia de la industria seguirá teniendo un peso fundamental en la economía local, siendo un sector que ocupa a un alto porcentaje de la población activa en la actualidad, siendo así mismo el sector servicios tal como se explicaba, el que aglutine el mayor número de afiliados.

| Sector de Actividad | Nº Empresas | Nº Personas |
|---------------------|-------------|-------------|
| Agricultura y pesca | - | 745 |
| Industria | 1.367 | 18.638 |
| Construcción | 2.910 | 4.660 |
| Servicios | 19.601 | 81.770 |

Fig. 3. 24: Principales indicadores de actividad en la actualidad. Datos del número de empresas en el año 2011 y el número de personas afiliadas a la seguridad social en diciembre de 2012.

3.3.2. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS:

Las dinámicas demográficas en el municipio de Vigo estarán fuertemente condicionadas por las variantes económicas acontecidas a lo largo de su desarrollo, siendo un polo de atracción para la población por la oferta laboral que suscita. Del mismo modo, el estudio de los datos de población será un claro indicativo de la fuerte expansión que experimenta el hábitat, concentrándose dicho crecimiento en diversos puntos del territorio, que se tornará variable en función de las circunstancias en las que se producen.

Haciendo un recorrido a lo largo de la historia cabe mencionar la realidad demográfica que presenta Vigo y sus municipios circundantes, que hoy forman parte integrante, en la fase previa a su inclusión en el proceso de industrialización, siendo en el año 1813 habitado por un total de 3.644 vecinos, de los cuales 644 residían en el antiguo municipio de Bouzas, 2.112 en el de Lavadores, dada la extensión del mismo, y los restantes 888 vecinos en la villa de Vigo. Unos datos que constatan una de las principales características del área de estudio, como es la fuerte presencia de ocupación residencial por todo el territorio, generalmente ubicada en torno a pequeños núcleos tal como se ha explicado en apartados anteriores (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

Los datos que se desprenden de los censos de población recogidos en la segunda mitad del siglo XIX ponen ya de manifiesto los resultados de una nueva realidad económica, contando el entonces municipio de Vigo con una población de 8.124 habitantes en el año 1857, ascendiendo a 13.416 vecinos en 1877. Incremento que se verá acelerado en las décadas posteriores, registrando entre los años 1887 y 1900 un crecimiento del 51,9% del cual el 30,6% encuentra ubicación en el área central. A su vez, los conjuntos poblacionales del Val Fragoso ven incrementados sus habitantes en un total de 31,9% (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999; Souto, 1990).

Además de la prosperidad económica que se experimenta en este periodo, el cual provoca el aumento de las corrientes migratorias con destino Vigo, tal crecimiento encuentra respuesta en los saldos naturales vegetativos positivos, los cuales ven descender su tasa de mortalidad por la mejora en las condiciones higiénicas, así como el aumento de la tasa de natalidad (Peña, Sánchez, González y Rodríguez, 1999).

Unas pautas que registrarán datos favorables hasta el año 1925, concentrándose principalmente en el área central, así como en las zonas del litoral y en la periferia inmediata a la misma, como se puede observar en la figura 25, elaborada a partir del estudio de Souto (1990).

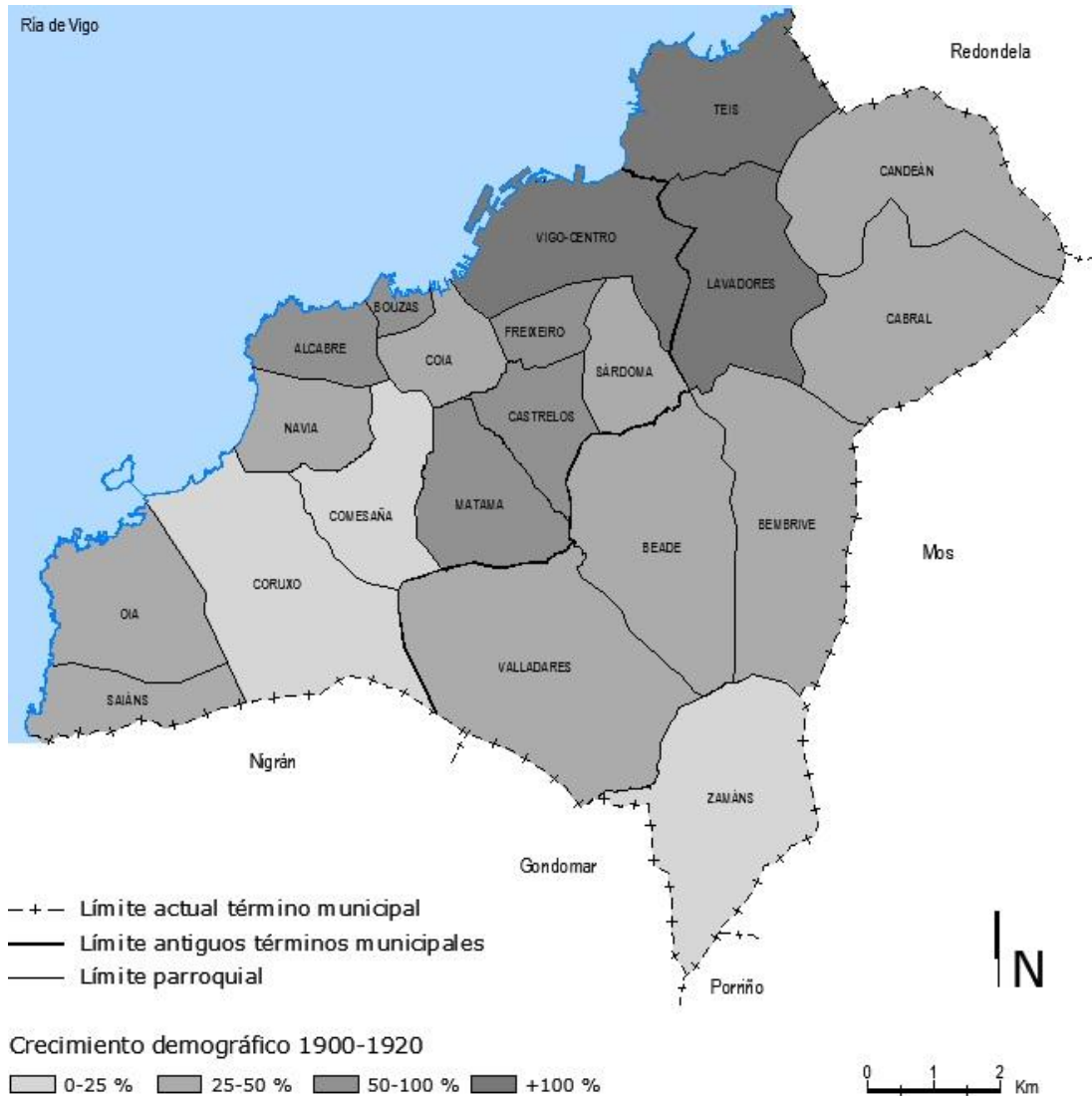


Fig. 3. 25: Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1900 y 1920. Se observa como el aumento de población experimentado se concentra principalmente en la zona central y en las parroquias circundantes de Teis y Lavadores, formando parte estas últimas del antiguo municipio de Lavadores.

Pese a que a partir del año 1925 dará comienzo un periodo de crisis económica, las dinámicas demográficas seguirán registrando aumentos, principalmente en la década de 1930, propiciado por el descenso de la emigración a causa de la crisis mundial de 1929, que había hecho salir en las décadas anteriores a numerosos habitantes hacia países suramericanos, generalmente procedentes de las parroquias interiores. Así serán éstas las que aporten los datos más favorables, siendo en los casos de Beade, Bembrive, Cabral, Candeán, Freixeiro, Lavadores, Saiáns, Sardoma, Teis, Valladares y Zamáns en los que se registren mayores incrementos poblacionales (Souto, 1990).

Situación que dará un giro en los años siguientes, estando la década de 1940 marcada por un descenso en el crecimiento demográfico, propiciada por un retroceso en el crecimiento vegetativo a consecuencia de la guerra civil sufrida en España a partir de 1936, así como por el reinicio de las corrientes migratorias. La suma de estas circunstancias conllevará un balance negativo, siendo las parroquias del litoral las que se vean más afectadas.

A través de los datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística (INE) se puede observar un fuerte crecimiento para el periodo comprendido entre 1940 y 1950, en el que se registra un aumento del 35%, aunque será a causa de la anexión del antiguo municipio de Lavadores a Vigo, pudiendo observarse al comparar dichos datos con los registrados al inicio de la década siguiente como se trata de un momento de desarrollo poblacional paulatino, a pesar de la puesta en marcha de políticas desarrollistas por parte del gobierno central no siendo, como se verá, hasta la década de 1960 cuando se traduzcan los efectos de la puesta en marcha de una nueva situación económica en las dinámicas demográficas.

Evolución demográfica

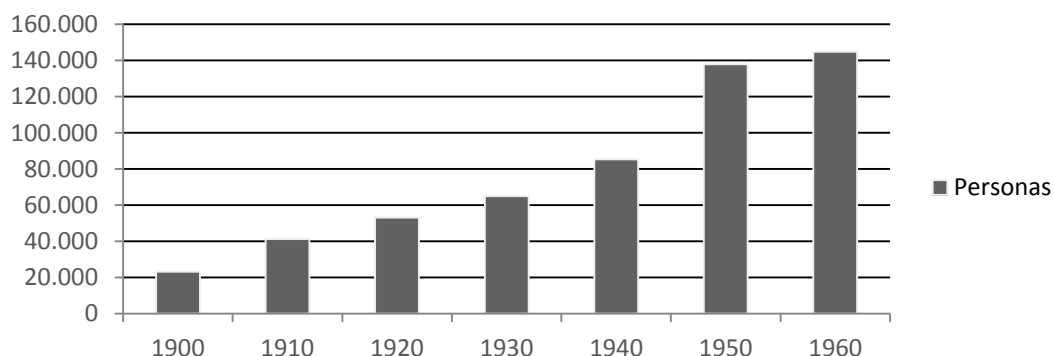


Fig. 3. 26: Gráfico de evolución demográfica entre 1900 y 1960 en el municipio de Vigo. Se observa un crecimiento acentuado en la primera década, coincidiendo con la anexión del municipio de Bouzas en 1904, dándose la misma situación entre 1940 y 1950, en este caso por la anexión de Lavadores, poniendo de manifiesto esta última circunstancia la elevada ocupación poblacional en el antiguo municipio.

Aún así, el balance final que se desprende del estudio de las décadas centrales del siglo XX es positivo para el municipio, pudiendo determinarse a través de las variantes parroquiales como las tendencias de ocupación territorial responden a pautas de concentración urbana, siendo el espacio central y principalmente las parroquias circundantes al mismo los que registren los mayores crecimientos (Souto, 1990).

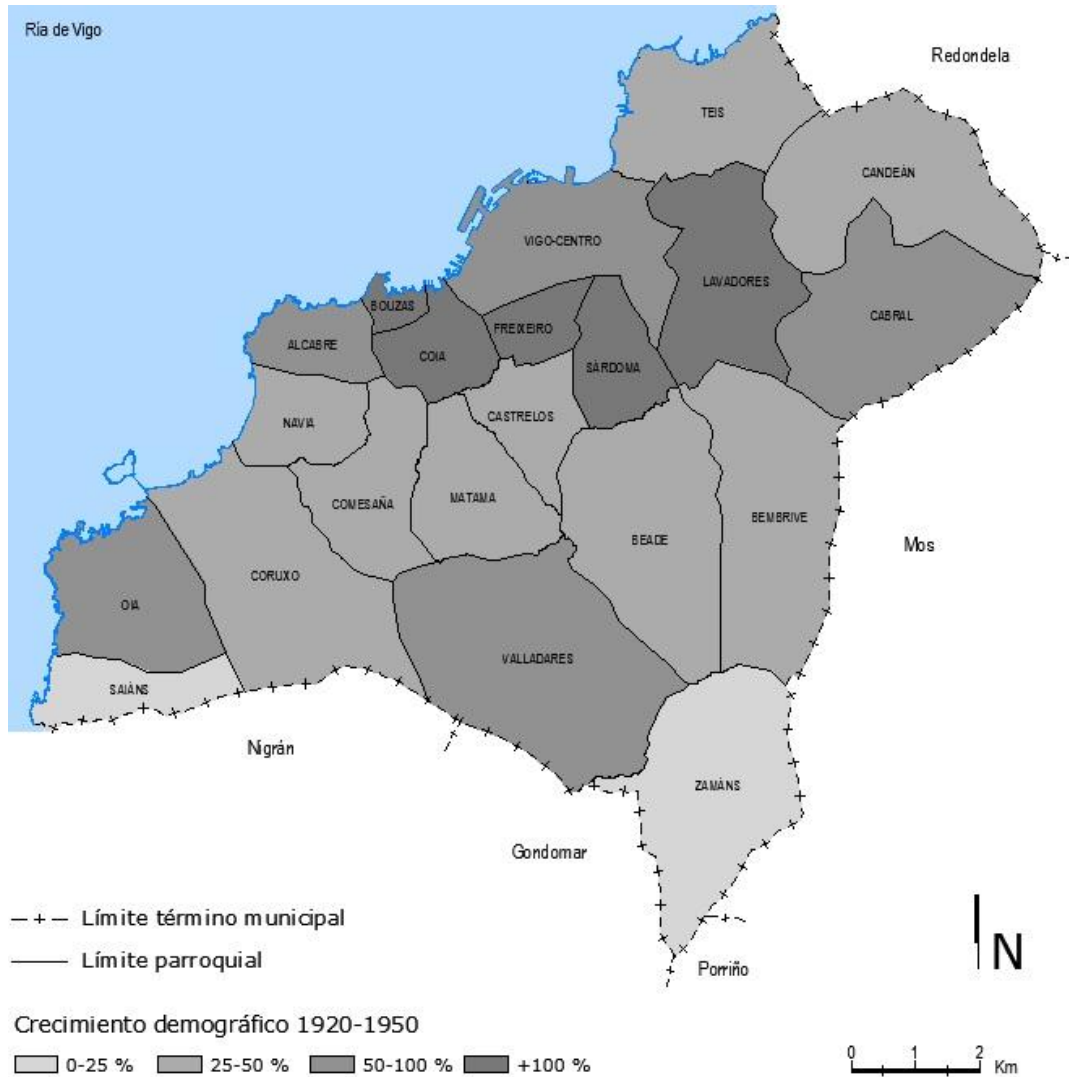


Fig. 3. 27: Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1920 y 1950.

Será por tanto como se ha dicho en el transcurso de la década de 1960 cuando se hagan notar los efectos de la finalización de un periodo autárquico y posbélico, así como la puesta en marcha de las nuevas políticas y transformaciones económicas que se traducen en el ámbito con un fuerte incremento poblacional.

En este sentido la demanda laboral que ejerce la multinacional de Citroën, así como las industrias auxiliares que surgen en torno a la misma actuarán según González y López (2003) como un polo de atracción para la población emigrante, principalmente procedente del interior de Galicia ante la crisis del sistema agrario, circunstancia esta última acentuada durante los años 1980, registrándose en este periodo temporal el mayor crecimiento absoluto de todo el siglo.

A esta situación se sumará un aumento en el crecimiento natural que encontrará su punto álgido en la década 1960, descendiendo en los años posteriores, pasando de registrar un crecimiento vegetativo de 20,1 por mil en 1960 a 6,6 por mil en la década de 1980, descenso que será contrarrestado como se ha dicho, por el incremento en el saldo migratorio principalmente en la década de 1970, siendo la media anual de aportaciones de 375 personas (Precedo, Rodríguez-Martínez y Villariño, 1989).

Según los datos que se desprenden de las estadísticas del INE para el periodo comprendido entre 1960 y 1981, puede afirmarse que el balance final es altamente positivo, produciéndose un incremento de 113.809 personas, pasando el municipio Vigüés a contar con 258.724 almas en el año 1981.

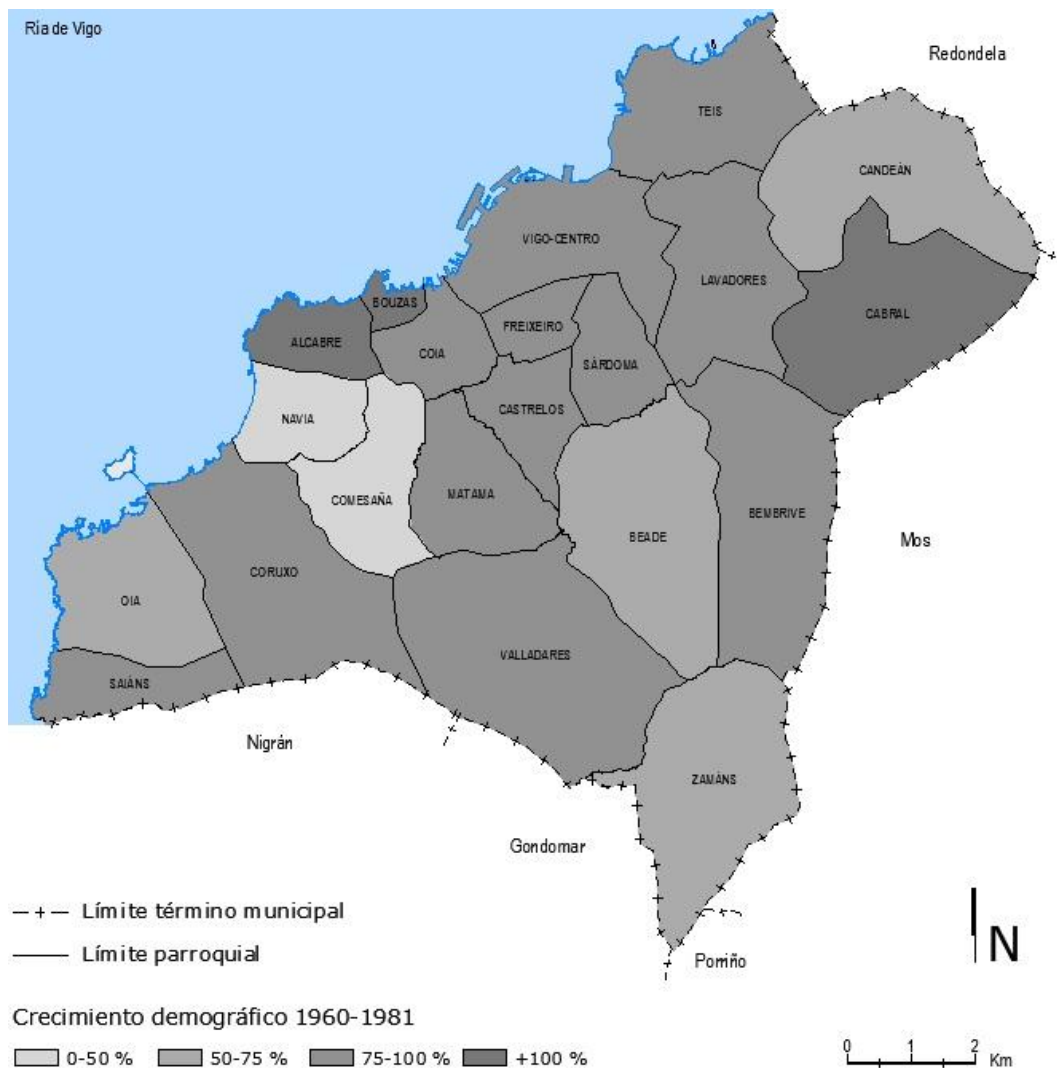


Fig. 3. 28: Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1960 y 1980. Se observa un crecimiento generalizado en prácticamente la totalidad de las parroquias, siendo más acusado en el litoral de Alcabre y Bouzas, así como en Cabral.

Una situación que dará un giro a partir de 1980 al ver ralentizado su crecimiento por la continua inestabilidad en el ámbito laboral, incrementada a su vez por el descenso en la producción industrial. Pese a esto sigue registrándose un aumento en el número de efectivos, situándose la población total en 278.050 personas en el año 1991 (Según datos INE) propiciado principalmente por los fenómenos migratorios que siguen siendo positivos en este periodo y que contrarrestan un acusado descenso en el saldo natural.

Evolución demográfica

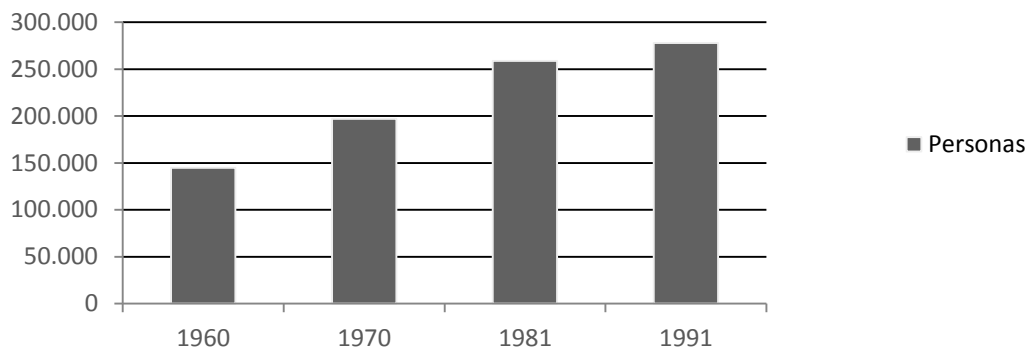


Fig. 3. 29: Gráfico de evolución demográfica entre 1960 y 1991.

Se trata de migraciones procedentes en su mayoría del interior de Galicia, por la recesión en el sector agropecuario, al manifestarse de forma acusada un periodo de crisis que provoca un éxodo rural que se hará notar en toda la comunidad gallega, traduciéndose en Vigo con un saldo migratorio positivo de 18.000 habitantes entre los años 1981 y 1991 (González y López, 2003).

Una ralentización entre tanto que se hará más acusada a partir de la década de 1990, momento en el que se iniciarán nuevas corrientes poblacionales, registrando el municipio de Vigo valores negativos a favor de otros circundantes, sumado a un continuado descenso en el saldo natural con la disminución de la tasa de natalidad.

La principal justificación a esta nueva tendencia es propiciada según González y López (2003) por el incremento que experimentan los precios del suelo, trasladando principalmente a la gente joven a otros municipios vecinos, permaneciendo activas las relaciones laborales con el caso de estudio.

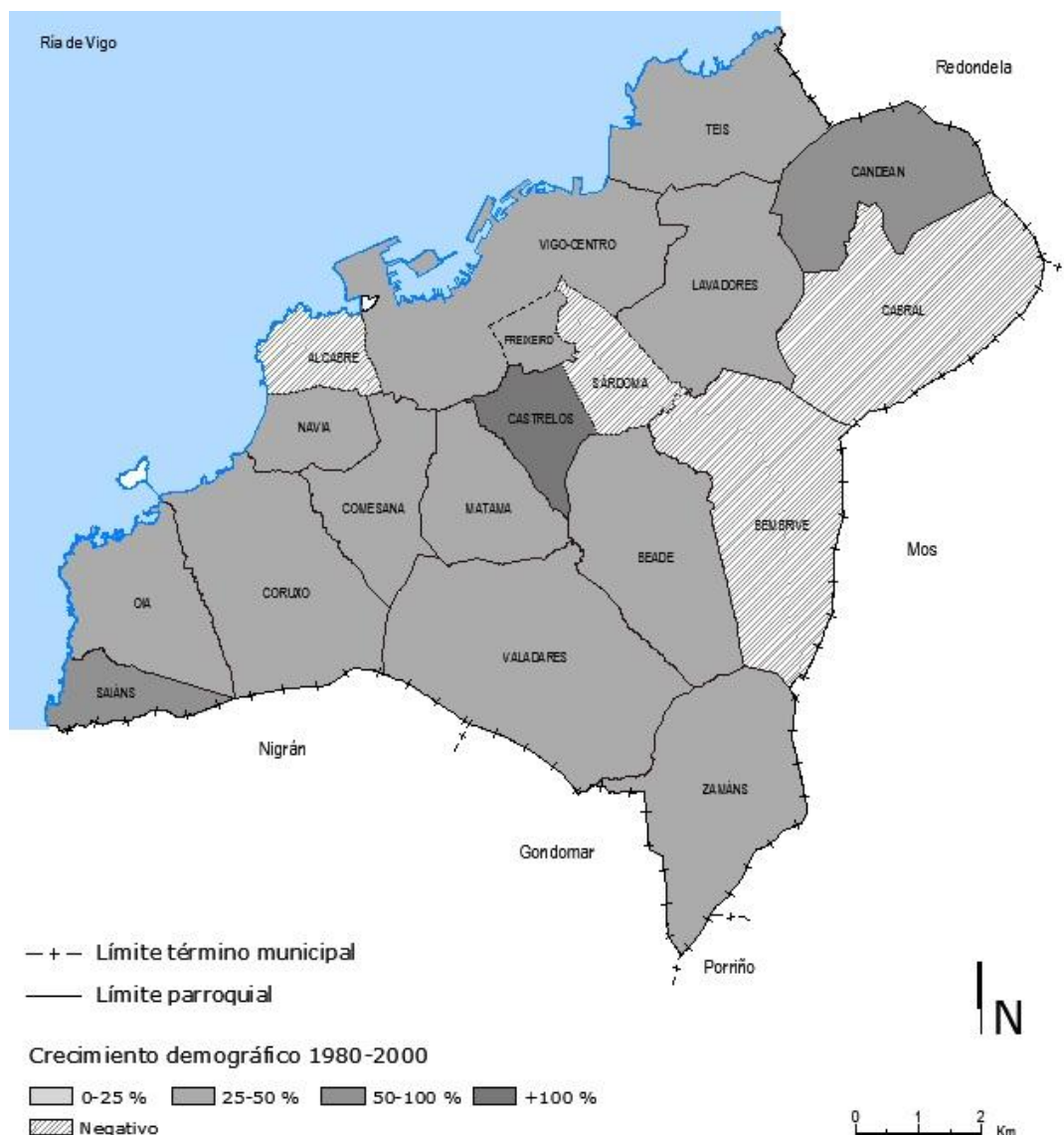


Fig. 3. 30: Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1980 y 2000.

Situación que queda perfectamente reflejada en los datos de los saldos migratorios del año 1995, en los que se plasma un valor total negativo de 435 personas en el municipio, habiendo salido con destino a otras áreas de la comunidad gallega en torno a 519 personas.

Dicho fenómeno encontrará continuidad a lo largo de la última década, siendo incrementado el porcentaje de personas que salen del municipio, principalmente entre los años 2000 y 2005 a favor de áreas próximas (Datos IGE).

Por otra parte, estas cifras negativas vendrán contrarrestadas por un alto incremento en el número de inmigraciones procedentes principalmente del extranjero, con las cuales será equilibrado el saldo total dentro del área de estudio.

A partir del año 2007 las pautas demográficas volverán a presentar cambios notables, por un descenso pronunciado en la llegada de inmigrantes, lo cual pese a que también disminuya el número de salidas del municipio, no conseguirá contrarrestar la diferencia de personas, conllevando a que en el año 2010 se registre por primera un saldo total negativo demográfico que asciende a 427 personas (Datos IGE).

Saldo migratorio

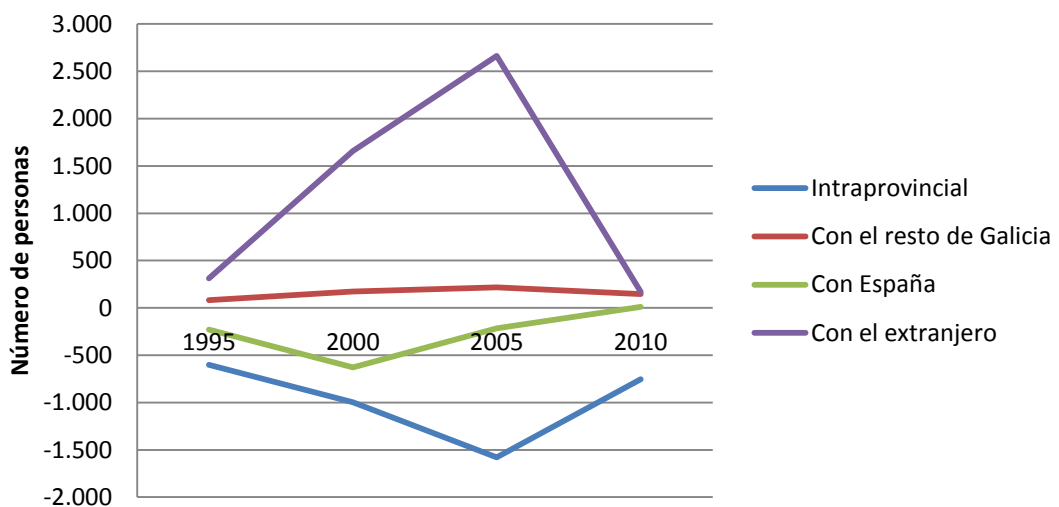


Fig. 3. 31: Gráfico del saldo migratorio entre 1995 y 2010. Se observa cómo el mayor número de personas que abandona el municipio lo hace a favor de lugares dentro de la misma provincia, así mismo se pone de manifiesto el cambio en las dinámicas de los años precedentes en los que Vigo era un claro receptor de población interna, siendo en este momento la entrada de personas de origen principalmente extranjero, efectuándose un fuerte retroceso del fenómeno a partir de 2005.

Por otra parte, aunque se ha experimentado un leve aumento en el número de nacimientos no es suficiente para sanear las cifras anteriores, llegando el municipio a contar en el año 2010, con un número de habitantes que asciende a los 297.124 (Datos INE).

A nivel territorial, es posible reconocer a partir de los datos estadísticos dos comportamientos diferentes en el transcurso de esta década, denotándose en una primera fase correspondiente al periodo de los años 2000 y 2005, una mayor concentración en las áreas centrales, sumando las parroquias circundantes un aumento de población total que no alcanza el 40% del crecimiento total del municipio, siendo las parroquias de Alcabre y Comesaña las más favorecidas, seguidas por Freixeiro y Lavadores.

Fenómeno contrario se produce en el transcurso de los cinco años posteriores, registrando el total de las parroquias conformadoras del ámbito un aumento de efectivos mayor al crecimiento total del municipio, lo que parece deberse a movimientos poblacionales desde las áreas centrales. Así, el crecimiento total experimentado entre 2005 y 2010 es de 3.399 habitantes, siendo registrado en dichas parroquias un crecimiento de 4.878 personas, con ubicación principalmente en Navia y Comesaña (Datos INE e IGE).

El resultado de las variantes demográficas a lo largo de la historia de Vigo concluyen en el año 2010 con una distribución poblacional en la que más del 30% reside en las entidades parroquiales, destacando la parroquia de Lavadores, con una poblacional de 17.844 personas, seguida por la parroquia de Castrelos con 8.002 habitantes, contrastando con las parroquias menos pobladas de Zamáns y Saiáns, con 834 y 1.156 habitantes respectivamente (Datos INE).

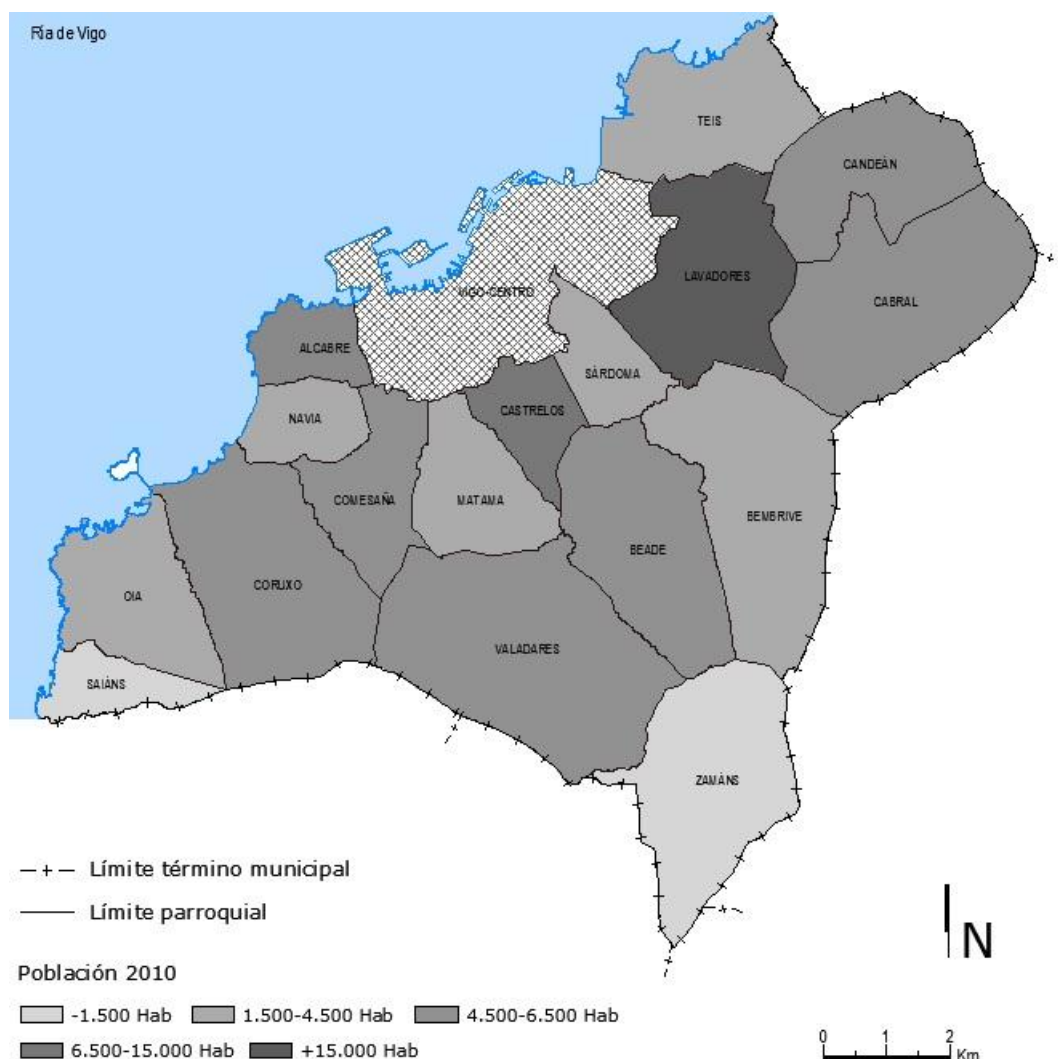


Fig. 3. 32: Distribución de la población en las diversas parroquias del municipio en al año 2010.

3.3.3. ORDENACIÓN URBANÍSTICA:

La realidad urbana que presenta el actual municipio de Vigo viene condicionada por la forma en cómo los diversos factores que se han presentado con anterioridad se consolidan en el ámbito y principalmente, por los instrumentos que regularon dicha consolidación. En este apartado serán presentados los principales mecanismos que han servido de base para el desarrollo urbano, así como el marco legal en que se encuadran.

Es importante para la comprensión del desarrollo de este apartado tener en cuenta la realidad administrativa de la que parte el área de estudio, afectando los primeros instrumentos de ordenación únicamente al antiguo municipio de Vigo, el cual ya contaba con la extensión municipal de Bouzas, no siendo hasta el año 1942 cuando se complete el área actual, quedando el antiguo municipio de Lavadores exento de cualquier tipo de ordenación en su crecimiento hasta ese momento.

Así, en una primera fase, la atención está focalizada en la proyección de una primera extensión de la ciudad fuera del primitivo núcleo fortificado, siendo varios los proyectos elaborados para tal cuestión, datando el primero de ellos de 1807, de autor desconocido, seguido por un segundo en 1810 a cargo del Ingeniero José María Muller, presentando en el año 1837 el autor Marcoartú un tercer proyecto de ensanche, para el cual tomará como base el realizado con anterioridad por José María Muller (Pereiro, 1981).

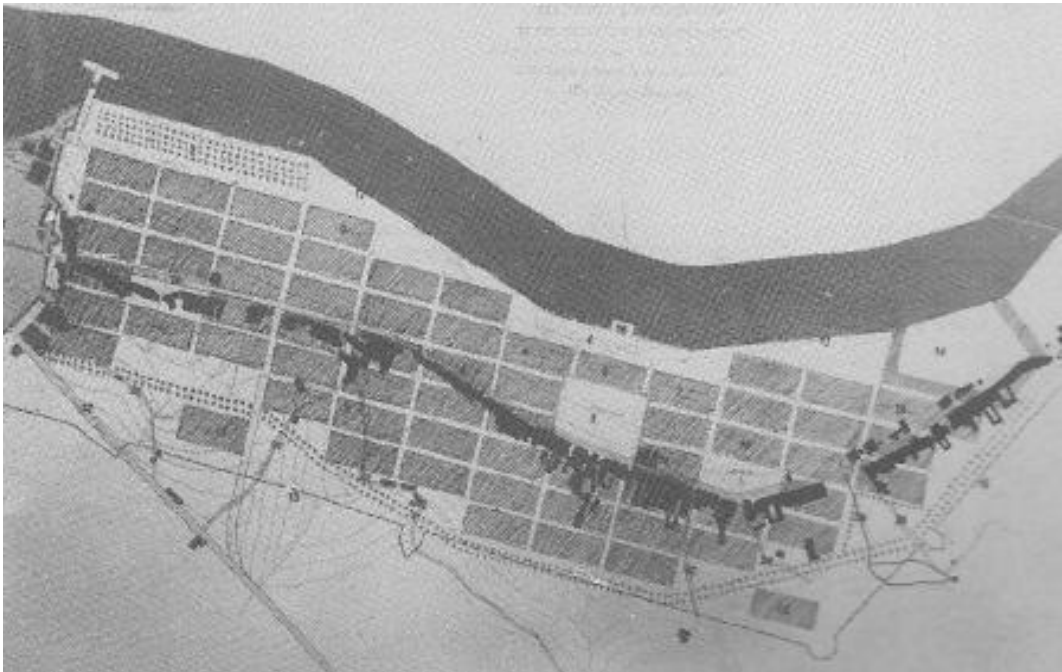


Fig. 3. 33: Plano de Nueva Población de José María Pérez, año 1853. La propuesta elabora consistía en un ensanche en sentido Este, sobre la carretera de Pontevedra, así como hacia el Norte sobre terrenos ganados al mar, resultando una superficie total proyectada de 24 hectáreas sobre una superficie longitudinal de 1350 m.

Los problemas propios de la época, principalmente de financiación, conllevan la imposibilidad de la puesta en marcha de dichos planteamientos, siendo únicamente el último de ellos, el de Marcoartú, el que llegue a consolidarse en parte a partir de 1870, aún con modificaciones posteriores elaboradas por José María Pérez por la necesidad de adaptación del mismo a las nuevas condiciones espaciales que presentaba el lugar de implantación.

El promotor de esta primera obra de ensanche será García Ollequi, el cual introducirá nuevamente modificaciones, suponiendo la solución final adoptada una expansión de la ciudad hacia el Este, conformada por cuatro hileras perpendiculares a la ría, en las que se desarrollan dieciséis manzanas, no siendo hasta el final del siglo cuando se ejecuten las primeras edificaciones en dicha área (Pereiro, 1981).

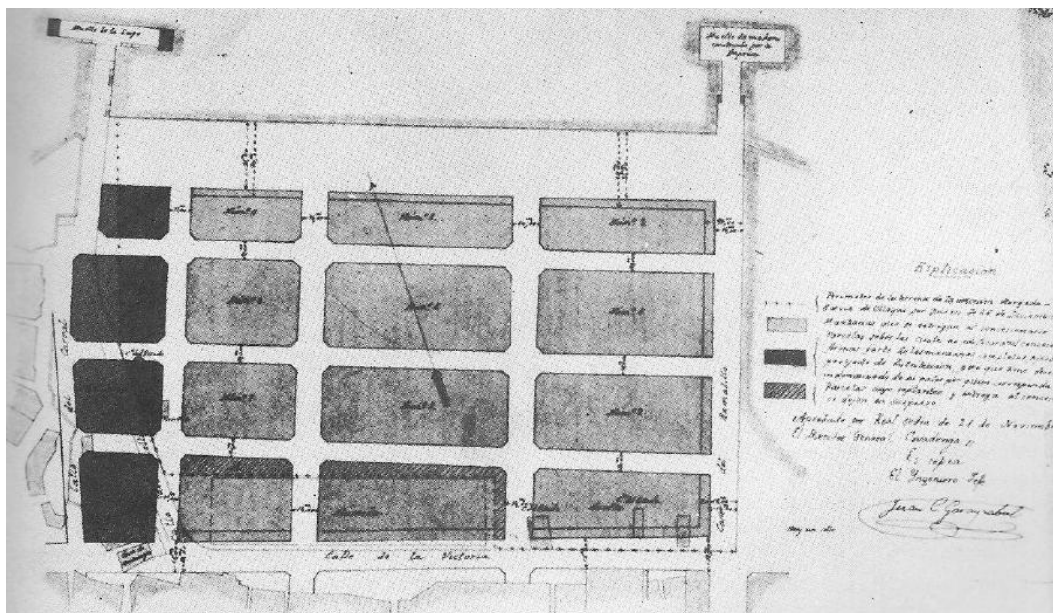


Fig. 3. 34: Ensanche promovido por García Ollequi, año 1878.

En el contexto nacional, el marco jurídico en materia urbana de la época vendrá establecido por la Ley de Ensanche de 1864, careciendo en el caso local de representación frente a, según Souto (1990), la primacía de los intereses de los dirigentes de aquel entonces, los cuales abogan por urbanizaciones parciales. Situación respaldada por el ayuntamiento el cual se limitará a la redacción de unas ordenanzas municipales en el año 1897, con el fin de suplir las deficiencias en materia urbana.

Dichas ordenanzas se centrarán en temas de seguridad y vigilancia, así como cuestiones relacionadas con la higiene, siendo en el ámbito de urbanismo únicamente regulado la altura de los edificios.

Una carencia normativa que provocará la consolidación de un crecimiento espontáneo en torno a las principales vías de comunicación, encontrándose a finales del siglo XIX la ciudad desbordada en su extremo Este, por ser el más favorable por las condiciones topográficas (Pereiro, 1981).

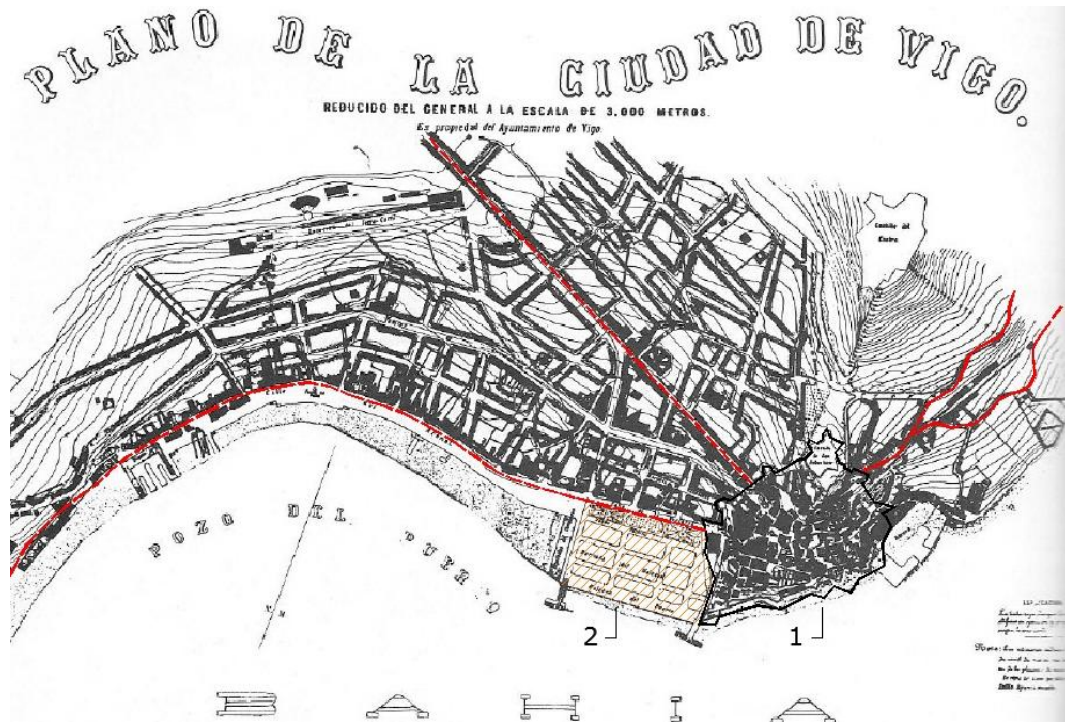


Fig. 3. 35: Plano de la ciudad de Vigo en 1883, con indicación del casco antiguo (2), el ensanche de G. Ollequi (1) y los caminos tradicionales que parten de la muralla que, como se observan actúan como principales ejes de expansión.

Será en las primeras décadas del siglo XX cuando se estudien nuevas propuestas de crecimiento de la ciudad, datando el primero de ellos de 1910 bajo el título de “Proyecto de Reforma y Ensanche de la ciudad de Vigo” siendo el autor el ingeniero de caminos Ramiro Pascual (Pereiro, 1981).

A diferencia de los proyectos presentados con anterioridad en los que la expansión urbana era proyectada en sentido Este desde el recinto amurallado, el proyecto de Ramiro Pascual plantea una actuación que se extiende a lo largo de toda la costa, superando el núcleo fortificado y extendiéndose hacia el Oeste.

La proyección viaria será el principal instrumento que utilice en su propuesta, recurriendo a la creación de nuevas vías. A su vez, planteará un nuevo ensanche en la zona Este, organizado en torno a una vía principal de treinta y cinco metros de ancho,

que tomará una nueva orientación y de la que partirán las vías de carácter secundario. Así mismo para solucionar el acusado desnivel que presenta el territorio en sentido Sur, trazará una retícula viaria con trayectoria a cuarenta y cinco grados de forma a seguir las líneas marcadas por la topografía y reducir las pendientes.

Las vías que forman parte del antiguo recinto amurallado serán también caso de estudio del proyecto de Ramiro Pascual, principalmente motivado por la reciente promulgación de la Ley de saneamiento, en 1895 en el ámbito nacional, por la que se establece una reforma interior para mejorar las condiciones higiénicas, siendo propuesta una remodelación que afecta principalmente al ancho de calles y plazas (Pereiro, 1981).

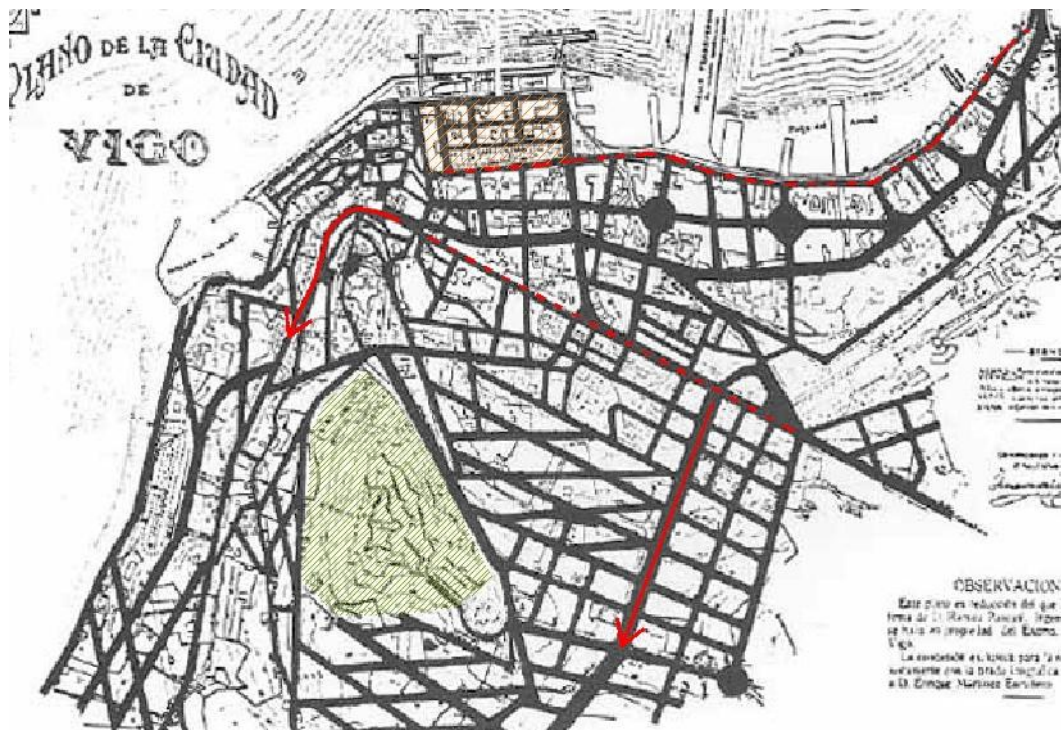


Fig. 3. 36: Proyecto de Reforma y Ensanche de la ciudad de Vigo de Ramiro Pascual, 1910, con Indicación de las vías principales existentes y la proyección de nuevos ejes de crecimiento en las que se observa en primer lugar la propuesta de la penetración de la vía central en el caso antiguo para dar continuidad al crecimiento en el área occidental, bordeando el Monte Castro. Así mismo, se proyecta un nuevo eje de expansión perpendicular a la vía central, tornando el sentido de crecimiento de la ciudad hacia el sur motivado por la limitación del término municipal, el cual en este momento encuentra linde con Lavadores.

Pese a que el proyecto no llegó a contar con aprobación oficial, será el que marque las pautas de desarrollo hasta la aprobación de un nuevo plan en el año 1943, dado que el ayuntamiento tramitará en 1926 la actualización de las Ordenanzas Municipales siendo los planos presentados en dicho proyecto utilizados como oficiales, quedando dichas ordenanzas establecidas de forma complementaria para regular las alturas de los

edificios, así como los requisitos que deben darse para la apertura de calles particulares, sus rasantes y alineaciones (Souto, 1994).

Esta situación será interrumpida únicamente por la aprobación del Plan Palacios, que como se verá apenas estará vigente entre los años 1934 y 1937.

De forma paralela será presentado durante este periodo un proyecto de mejora del puerto a cargo de Eduardo Cabello, siendo el objeto del proyecto la ampliación de la dársena del Berbés y el relleno de la Ribeira, así como el muelle pesquero de transatlánticos, el dársena de viajeros y el muelle comercial, el cual servirá de base para las futuras obras en el mismo (Pereiro, 1981).

Cabe mencionar al respecto de este tema las diversas direcciones en materia de ordenación que tomará dicho espacio con respecto al resto del área urbana dado que, desde la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Vigo en 1881, la zona portuaria se irá desarrollando con independencia de cualquier ordenación municipal, hasta el año 1978, tras resolución de un contencioso administrativo.

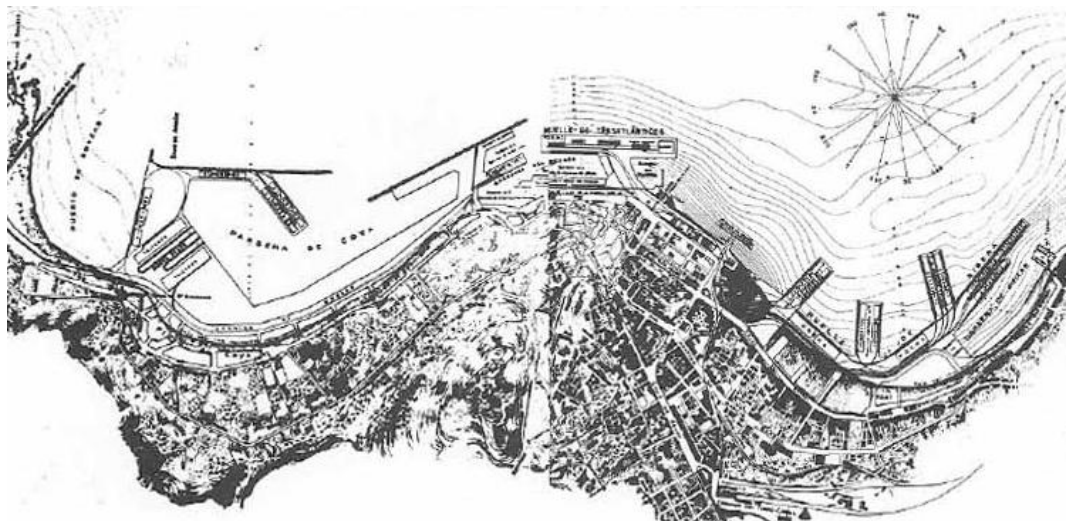


Fig. 3. 37: Anteproyecto definitivo del puerto de Vigo, E. Cabello, año 1913.

El siguiente proyecto elaborado que tiene por objeto el área de estudio será aprobado en el año 1934, se trata de uno de los proyectos más relevantes en la historia de Vigo, en cuanto a planteamiento y solución se refiere, siendo el primer plan para la ciudad en el que se abarque la problemática desde un punto de vista comarcal, así como el primer estudio en el ámbito nacional en el que se analiza la influencia que ejerce un núcleo urbano sobre su área circundante.

Para la redacción del mismo, el autor del proyecto Antonio Palacios, parte de la base de que las particularidades que se dan en Galicia, principalmente por la cantidad del número de asentamientos existentes, la convierten en una inmensa “ciudad jardín” suponiendo por ello que su estudio no debe quedarse dentro de los límites municipales (Souto, 1994).

Así y pese a que en el momento de la elaboración del plan el municipio de Lavadores no pertenecía al área en cuestión, aparecerá incluido como parte integrante de la ciudad, definiendo así mismo un área de influencia en la que se incluyen veinte ciudades satélites dependientes de la Vigo, proponiendo para las mismas el estudio de los medios de comunicación y transporte, abogando por la intensificación y mejora de los existentes (Pereiro, 1981).

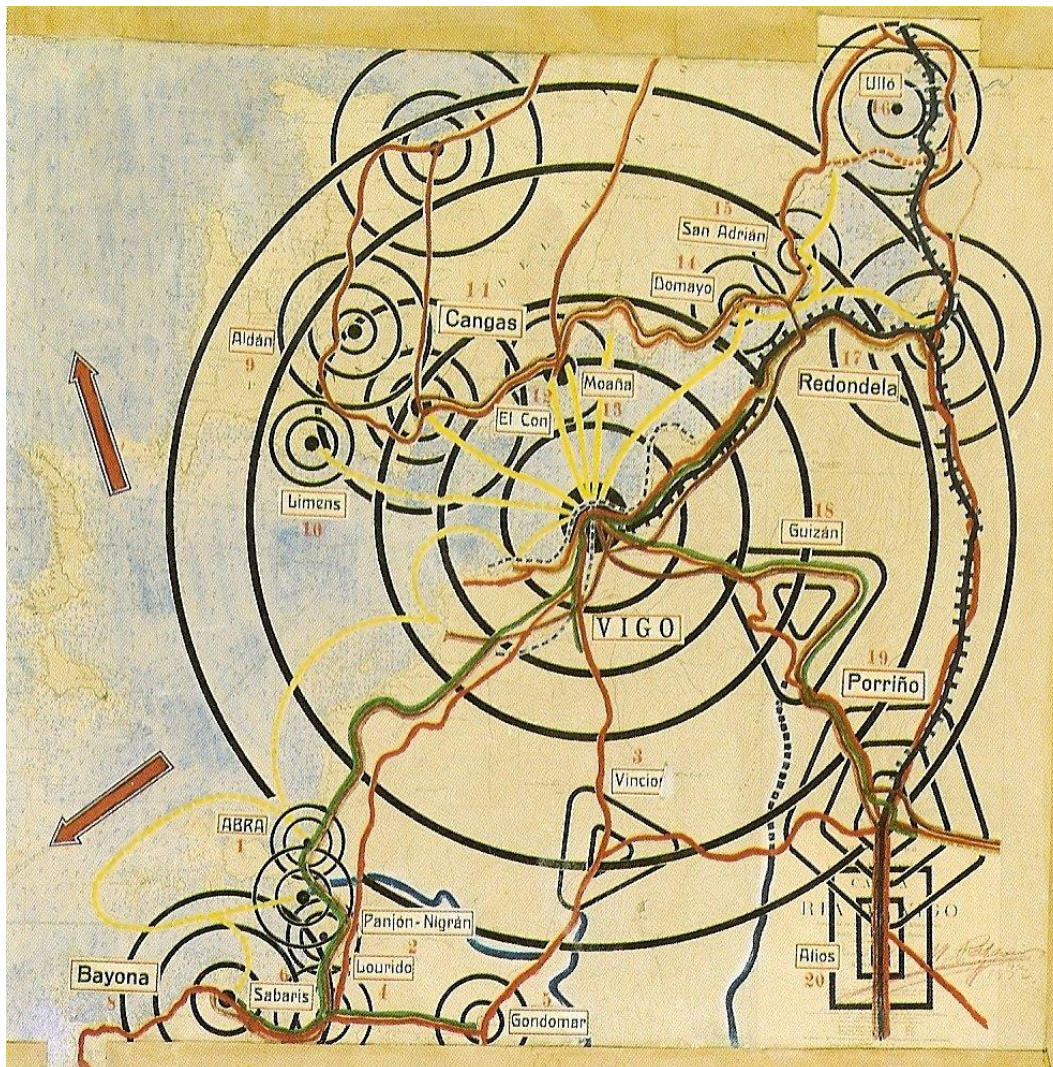


Fig. 3. 38: Esquema general del Plan Comarcal de A. Palacios, año 1934.

Fuertemente influenciado por las tendencias que se desarrollan en ese momento en Europa, en el seno de pensamientos funcionalistas, las soluciones que plantea el autor toman como base la delimitación de zonas concretas, en respuesta a los diversos usos que deben tener cabida en la ciudad, siendo la cuestión de la ordenación urbana una de los objetivos a conseguir. Para ello, el autor establece tres grandes áreas dentro del área de estudio; la zona marítima, el área interior y el área de extensión, sobre las que define dieciséis zonas con especificación funcional. Así mismo, tal zonificación será extensible a las áreas supramunicipales, en las que plantea la ubicación de las clases obreras y otras zonas residenciales.

Consecuente con las teorías urbanísticas racionalistas, A. Palacios atribuye especial importancia a los espacios verdes y a las zonas libres en el interior de la ciudad como elementos necesarios para la salubridad de las mismas (Pereiro, 1981).

Pese a que dicho plan llegó a ser aprobado de forma definitiva, pasarán solo tres años hasta que se proceda a su suspensión y posterior anulación en el año 1937 (Souto, 1994).

Una circunstancia que conllevará la ausencia de muestras ejecutadas en el urbanismo de la ciudad, no siendo por tanto abordado en la fase de análisis de la investigación, considerando aún así necesaria esta pequeña explicación por ser un plan pionero tanto a nivel local como nacional.

A partir de este momento nos situamos en un nuevo contexto marcado por un periodo de posguerra, el cual toma inicio en la década de 1940 y que estará marcada en el contexto nacional por la redacción de Planes de Ordenación, aún quedando muchos de ellos limitados a simples trazados de alineaciones y rasantes (Pereiro, 1981).

En el caso de Vigo, tras un periodo de inactividad, en el que se seguirán las directrices del proyecto de Ramiro Pascual, se procederá a la redacción de un nuevo instrumento de ordenación que, a diferencia de la tónica general que se da en el resto del país, dará continuidad a las prácticas anteriores, siendo el documento elaborado por Manuel Comingues bajo el título de “Proyecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de Vigo”, presentado en el año 1943.

Dicho proyecto se centrará en un área delimitada en torno al núcleo original, olvidando una extensa zona perimetral en la que se suceden las actuaciones inmobiliarias. El mismo abarcará un área total de 400 hectáreas y la técnica viaria será su característica más relevante, quedando según Pereiro (1981) los espacios públicos y las zonas verdes relegados a un segundo plano, destacando por su escasez.

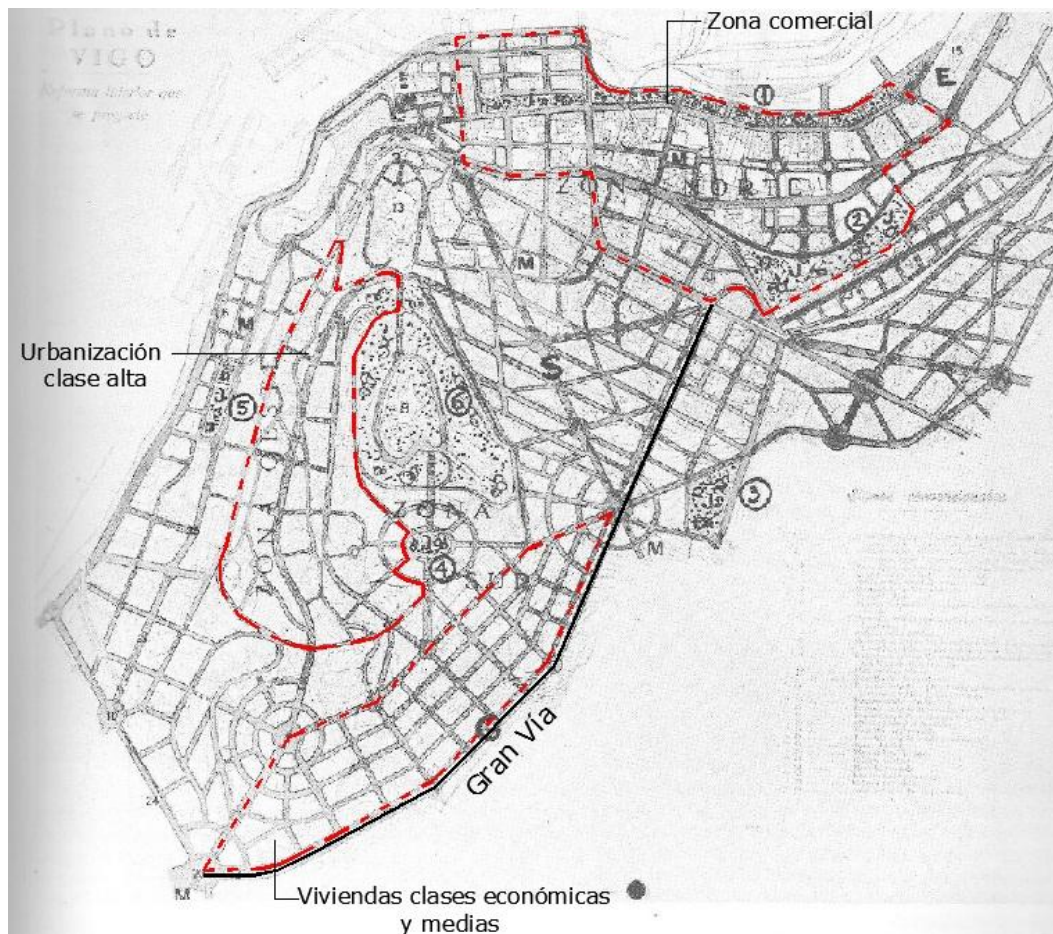


Fig. 3. 39: Proyecto de Reforma interior, ensanche y extensión, M. Comingues, 1943. Indicación del nuevo eje de crecimiento que tomará la ciudad en sentido oriental (Gran Vía), así como los principales sectores del territorio, destinando el área oeste de la ladera del Monte Castro (6) a residencias unifamiliares y las zonas en torno a la nueva vía de expansión a bloques de viviendas.

Para Souto (1990) se trata de un proyecto que se remite a dar respuesta a los intereses de las clases burguesas locales, canalizando sus necesidades de crecimiento, hecho que justificaría la exclusión de las viviendas obreras en áreas externas a la ciudad. Del mismo modo Pereiro (1981) considera que esta forma de planteamiento vino a configurar una separación morfológica y social entre el centro y la periferia, estando en esta última las actuaciones regidas por prácticas de espontaneidad.

La aprobación de este plan contará con una serie de excepciones, principalmente las que afectan a la reforma interior del casco antiguo, así como al sector comprendido entre la calle Gran Vía y Conde de Torrecedeira, y el Arenal y la estación de ferrocarril, los cuales serán resueltos a través de un proyecto complementario de alineaciones y rasantes elaborado por el equipo formado por Pedro Bidagor y Paz Maroto, resultando la aprobación definitiva en el año 1948 prolongándose su periodo de vigencia hasta el año 1972, con la presentación del primer Plan General de Ordenación, en el que será incluido (Pereiro, 1981).

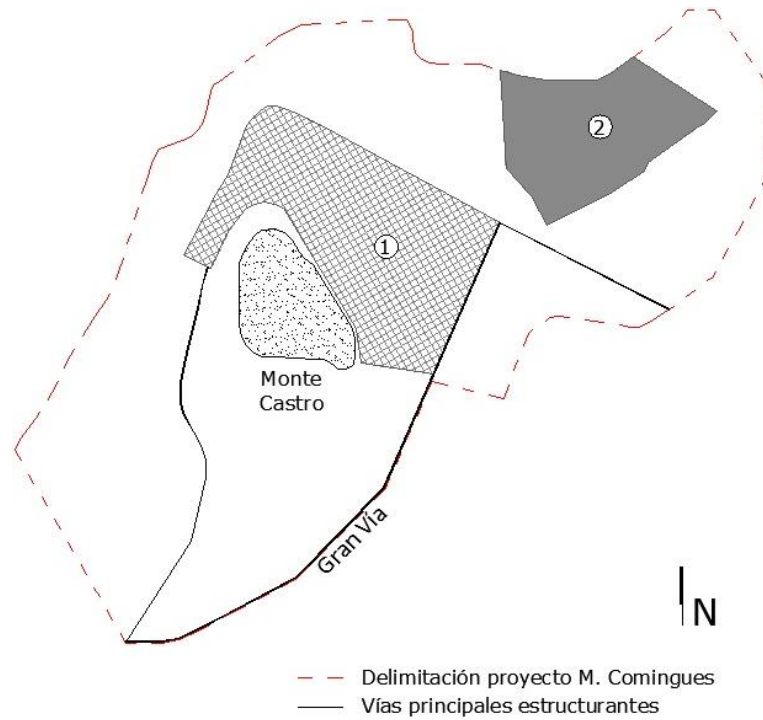


Fig. 3. 40: Esquema de modificaciones del Proyecto de M. Comingues

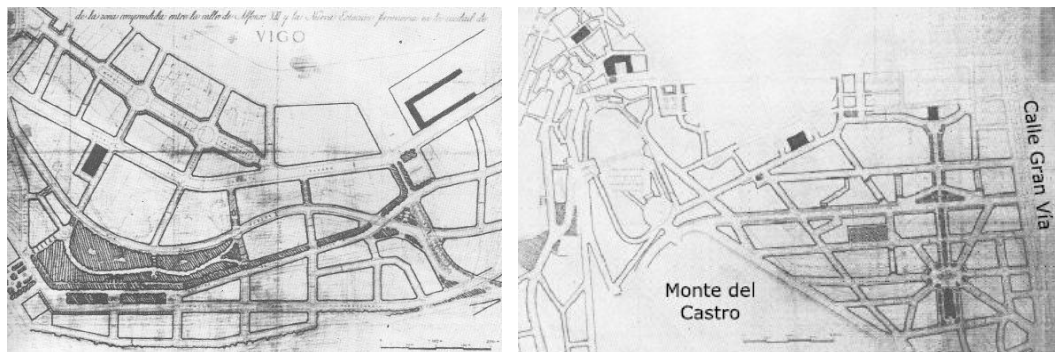


Fig. 3. 41 y Fig. 3. 42: Plan de alineaciones de la zona comprendida entre la estación y el Arenal (1). Plan de alineaciones de la zona entre las calles Gran Vía y Conde de Torrecedeira (2).

Bajo resolución de este proyecto serán desarrolladas principalmente nuevas calles y urbanizaciones a través de las cuales la ciudad tomará un nuevo eje de crecimiento.

Coincidiendo con el mismo, será elaborado de forma paralela un nuevo proyecto en la zona litoral, desarrollado por M. Esparrago en el año 1941, por el que se procederá a la conexión de la zona del Barbés y Bouzas mediante un enlace perimetral que constituirá la actual Avenida de Beiramar (Souto, 1990).

Durante el periodo de vigencia del proyecto de Comingues se procederá a la elaboración de otros cuatro proyectos parciales, siendo el primero de ellos el de urbanización de la

playa de Samil, en el año 1946, priorizando lo que se planteó como una zona de reposo y esparcimiento, frente a otros sectores poblados y con problemas urbanísticos como serán los barrios de Bouzas y Lavadores principalmente (Pereiro, 1981).

Será a finales de la década de 1950 cuando se decida poner solución al crecimiento que había surgido en la periferia, datando de 1958 el plan parcial de Lavadores, el cual abarcará los barrios del Calvario, San Roque y Travesía en el que, limitado a un proyecto de alineaciones destacará su estudio de la red viaria, siendo el objetivo final el de conexionar dicha área con el resto de la ciudad.

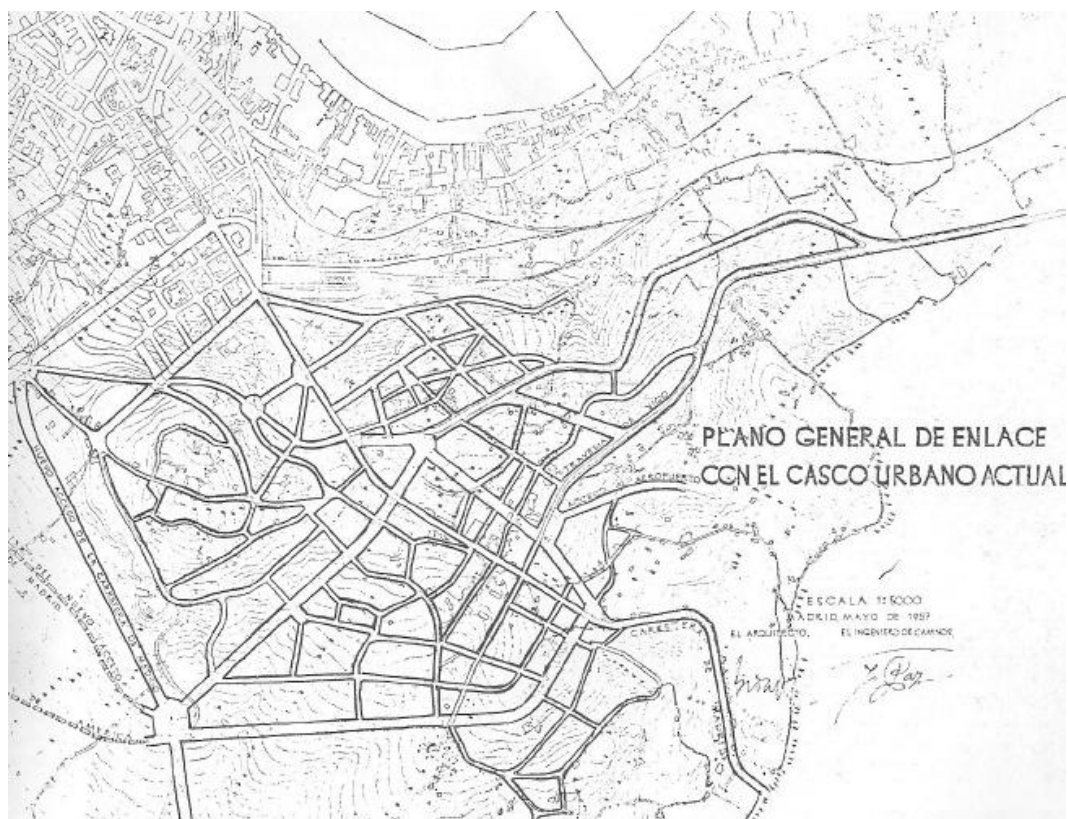


Fig. 3. 43: Plan parcial de Lavadores de Pedro Bidagor y Paz Maroto, 1957.

Una propuesta a la que seguirán los planes parciales de Florida y de Teis, en el año siguiente, limitándose del mismo modo a proyectos de alineaciones.

Cabe destacar en este mismo periodo la presentación por parte del ayuntamiento del Plan General de Mejoras de 1953, con el que promueven la construcción de mercados, grupos escolares y viviendas protegidas, así como la aprobación definitiva de la delimitación de los terrenos para la zona franca entre los años 1956 y 1957, la cual no estaba prevista en el plan en vigor, así como ningún otro sector para suelo industrial (Pereiro, 1981).



Fig. 3. 44: Plan Parcial de Florida, 1959.

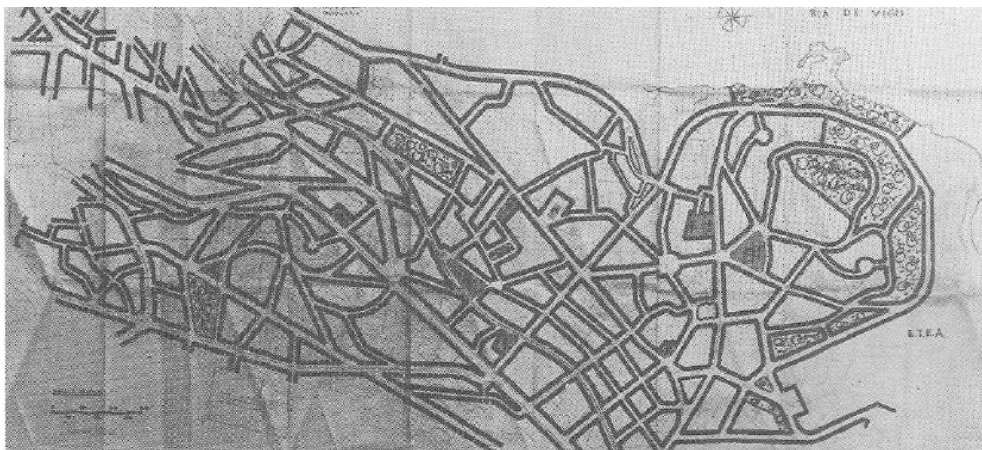


Fig. 3. 45: Plan Parcial de Teis, 1960.

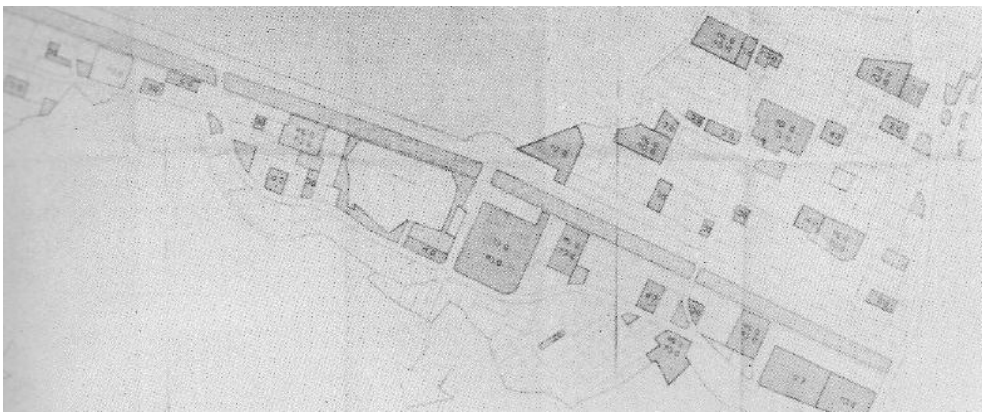


Fig. 3. 46: Plan Parcial de Coia, 1963.

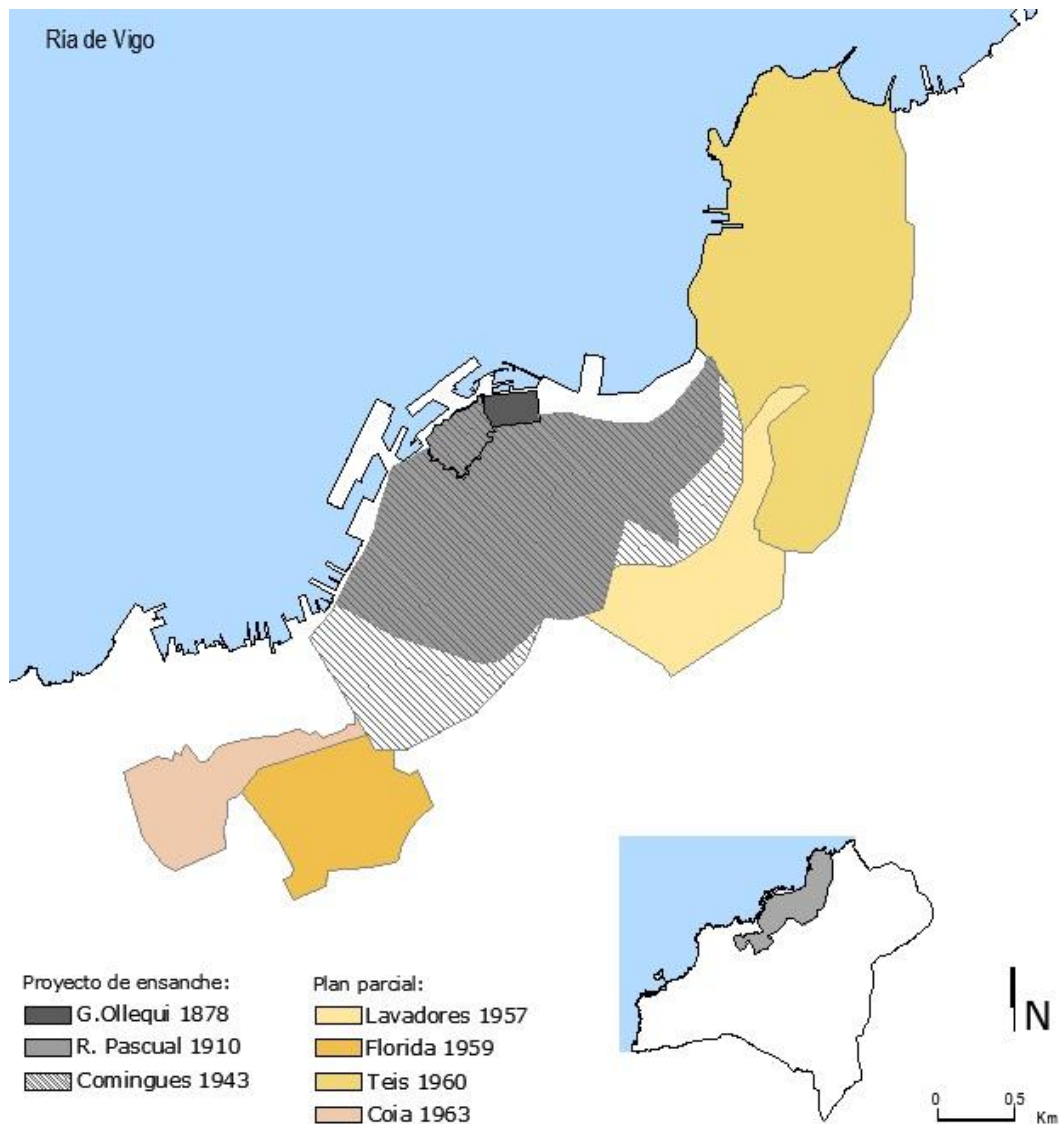


Fig. 3. 47: Proyectos de ensanche y reforma interior y planes parciales de la ciudad hasta 1971.

Contrasta con esta actividad municipal el contexto legal en el que se encuadra, siendo promulgada en el año 1956 la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana la cual, la cual retomando las teorías del urbanismo europeo incidirá en la necesidad de operar con la figura de los Planes Generales de Ordenación, siendo su principal objetivo el de uniformar la legislación existente. Para lo cual eran indicadas pautas como la clasificación del suelo en urbano, urbanizable o rústico, quedando el espacio urbanizable sujeto a la elaboración de planes parciales específicos (Souto, 1994).

El poco impacto que ocasiona en un inicio dicha ley en el área de estudio queda constatado no solo con la consecuente aparición de planes parciales tal como se ha visto, sino además con un nuevo proyecto de Ordenanzas Municipales de Edificación,

que será aprobado en el año 1956 tras la entrada en vigor de la Ley del Suelo. Así mismo cabe destacar en relación a dichas ordenanzas lo referente a la normativa que afectaba al ámbito exterior, en el que se permitía la construcción de viviendas unifamiliares, aisladas o adosadas, sobre parcela mínima de 150 m², contradiciendo lo estipulado en la Ley en vigor que estipulaba valores más elevados. Una restricción que será modificada en el año 1968 resultando en su eliminación, quedando limitadas las construcciones a tipologías de bajo y un piso, con un coeficiente máximo de edificabilidad de 1 m³/m² (Pereiro, 1981).

Posteriormente, aún siendo en este caso fomentado por políticas gubernamentales de ámbito estatal se procederá al desarrollo de un nuevo plan parcial en el barrio de Coia en el año 1963 en el que, y que pese a ser redactado por el Ministerio de Vivienda, se incumplirá lo establecido en la Ley de 1956 en lo referente en primer lugar al desarrollo del mismo, al no existir aprobación ni elaboración del plan general, así como en la reserva de espacios para zonas verdes y públicas.

De forma paralela y coincidiendo con nuevas políticas que tratan de potenciar la industria turística, será elaborado y ejecutado en casi su totalidad un proyecto para la zona de la playa de Samil, no habiendo sido realizado el presentado con anterioridad. El cual será efectuado bajo respaldo de la Ley sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1963, independiente a la de ordenación territorial vigente. El objetivo del proyecto se centra en la transformación turística de la playa, para lo que se propone la ejecución de un paseo marítimo y la creación de equipamientos para tal uso (Pereiro, 1981).

Será en el año 1972, tras un largo periodo de tramitación de 10 años y por imposición definitiva por parte del Ministerio de Vivienda cuando se apruebe el primer Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Vigo, en el que siguiendo las pautas marcadas por la Ley del Suelo, el ámbito será dividido siguiendo una zonificación general en la que se definirán sectores de uso urbano, de reserva urbana y rústico (Souto, 1994).

Para la delimitación de los tipos de suelo se tendrá en consideración los varios planes parciales indicados con anterioridad, siendo todos ellos incluidos en el plan con carácter de suelo urbano, junto con los terrenos del antiguo casco urbano, siendo definido el suelo de reserva urbana como el previsto para una posterior urbanización, el cual, considerando unas previsiones de crecimiento muy elevadas, abarcará una amplia superficie de extensión principalmente sobre el sector occidental.

El resto del territorio será clasificado como suelo rústico, a excepción de ciertos núcleos delimitados que se indican como suburbanos. A su vez, este último tipo de suelo quedará subdividido entre el tipo forestal y agropecuario, estimando para el uso forestal

una parcela mínima de edificación de 50.000 m², quedando reducida a 2.000 m² en el caso de los agropecuarios (Pereiro, 1981).

La problemática que supone esta medida en el caso de estudio, por el tamaño medio de las parcelas ser muy inferior al propuesto, dada la particularidad de minifundios característica en el entorno gallego, será resuelta por la corporación municipal con la aprobación de unas Reglas de Aplicación de las Normas Urbanísticas del plan en las que suprime la exigencia de la parcela mínima.

Por otra parte, serán especificados en el plan varios sectores para uso industrial, ubicados principalmente en el Val del Fragoso, fuera de la zona de reserva urbana y de uso prácticamente exclusivo para tales actividades (Memoria PGOU 1972).

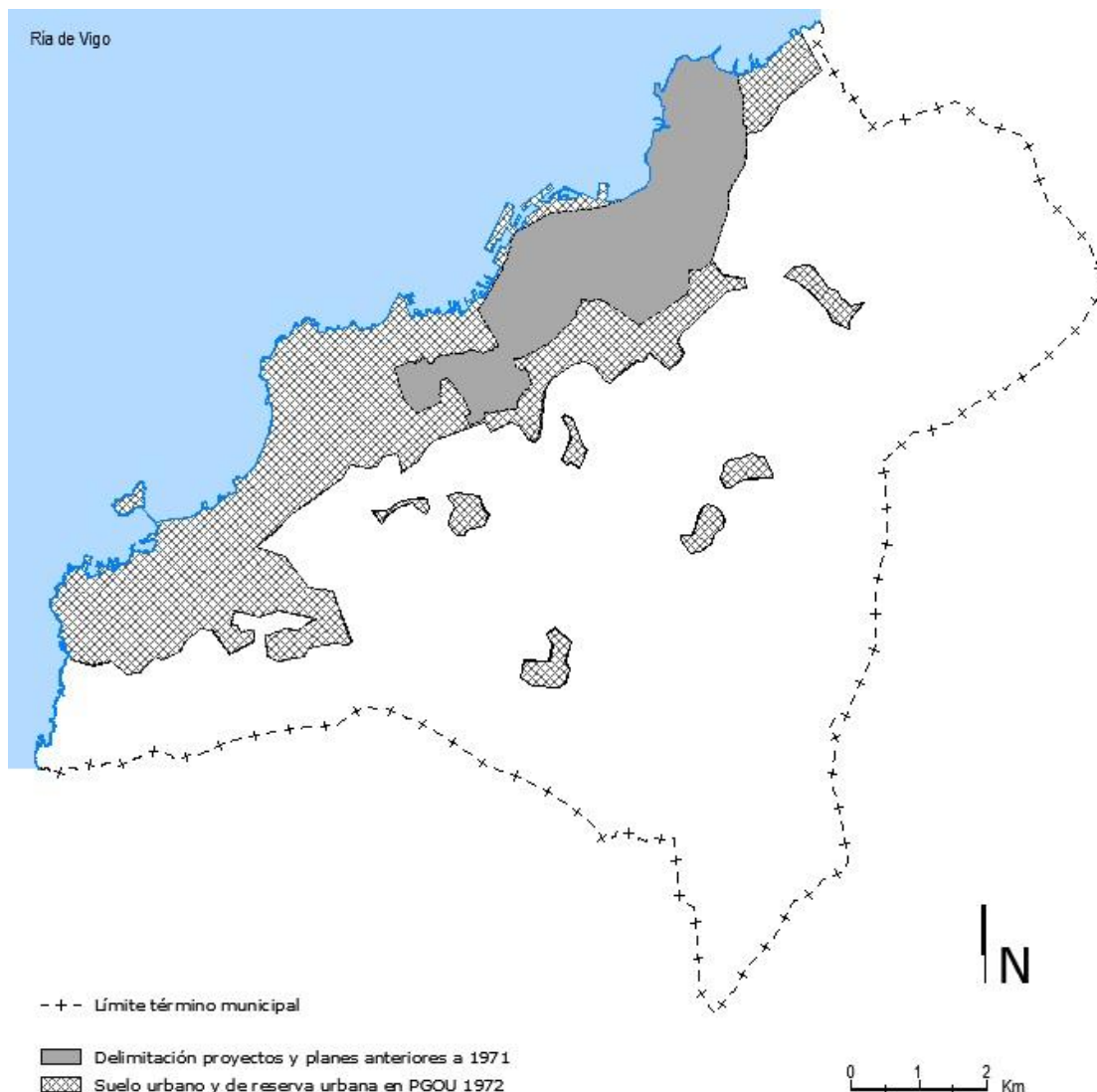


Fig. 3. 48: Delimitación de suelo urbano y de reserva urbana en PGOU de 1972. Los proyectos de ordenación urbana vigentes en el momento de la elaboración del plan son incluidos en el mismo con carácter de suelo urbano, siendo así mismo ampliado en función de las previsiones de crecimiento, abarcando una amplia zona en sentido oriental.

A nivel viario la propuesta se centra en el desarrollo de una estructura conformada por dos ejes principales, uno en sentido longitudinal y otro transversal, con apoyo de una trama secundaria que siguiendo el mismo esquema tratan de mejorar las comunicaciones entre los diversos ámbitos de la ciudad y entre los principales sectores industriales existentes y propuestos, con una red de conexión independiente (Memoria PGOU 1972).

Una propuesta que tendrá un periodo de vigencia relativamente corto, siendo en el año 1976 aprobado un nuevo proyecto de Red Arterial impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, junto con el proyecto de la Autopista del Atlántico, ambos con independencia del plan general, aprobado éste último en el año 1972. En cuanto al proyecto de la red arterial, la solución propuesta parte de un esquema tipo radio céntrico planteado por el ministerio, resuelto por cuatro cinturones y varias vías radiales (Pereiro, 1981).

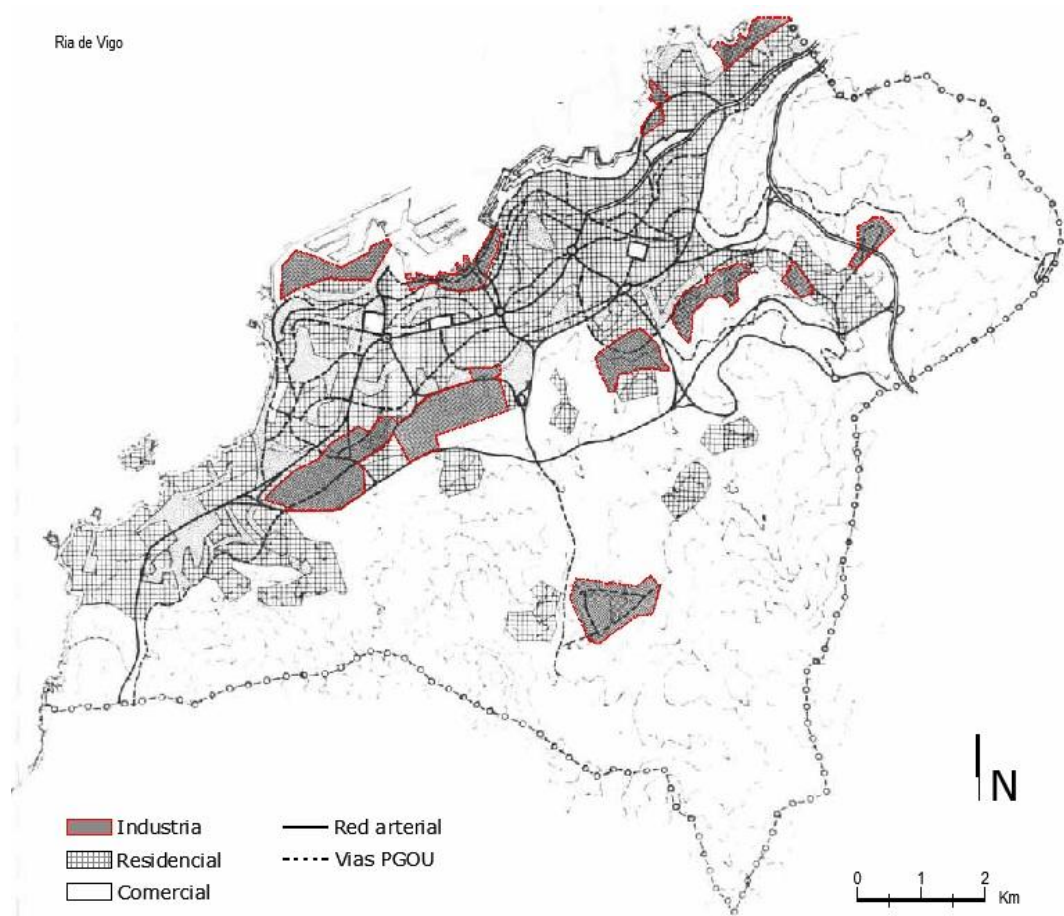


Fig. 3. 49: Esquema general Plan General de Ordenación de 1972.

El PGOU de 1972, además de ser el primero que abarque todo el municipio, recogerá también el primer estudio comarcal (aparte del indicado de Palacios) en que serán incluidos varios municipios colindantes, estableciéndose al igual que para el área de Vigo la especificación de sectorización de los diversos usos del suelo, el cual no llegará a ser aplicado, sirviendo únicamente como documento informativo (Pereiro, 1981).

Tras la aprobación definitiva del Plan se procedió a su desarrollo, quedando para ello el área de reserva urbana delimitada en 17 polígonos para los que era preciso elaborar sus correspondientes planes parciales, labor que la corporación municipal encargó y adjudicó en los años posteriores. El primero de ellos será el que comprende la zona del Castillo de San Sebastián, en el que conjuntamente se procedió a la ejecución del nuevo Palacio Municipal, siendo los restantes quince proyectos parciales adjudicados en el año siguiente. El resultado final de dicho desarrollo no fue muy positivo, no pasando la mayoría de ellos del papel.

Así mismo en el año 1975, con motivo de la reciente creación del Colegio Universitario de Vigo y la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales se procederá a una modificación del mismo en la que, al no contar con delimitación para tal uso, se propondrá la ubicación y las características de una nueva zona universitaria, siendo el proyecto aprobado en el año que sigue. Sobre el cual cabe destacar su lugar de implantación en el lugar de Marcosende, en la parroquia más al sur del municipio, justificada por la proximidad con los municipios del área comarcal de Vigo (Nigrán, Gondomar, Porriño, Mos y Redondela) así como por las posibilidades de comunicación desde los mismos y desde el propio centro urbano, siendo para su uso reservadas sesenta hectáreas de terreno (Memoria PGOU 1972).

La vigencia del Plan General de Ordenación Urbana de 1972 se prolongará hasta el año 1988 en que será aprobado uno nuevo que lo sustituye. La principal causa para la redacción del nuevo plan será la entrada en vigor de la Ley del Suelo de 1975 por modificación de la anterior (Texto refundido por Real Decreto 1346/1976).

Bajo la nueva legislación, los nuevos Planes Generales pasarán a ser clasificados en suelo de tipo urbano, urbanizable y no urbanizable, abarcando este último la práctica totalidad de los suelos rústicos, en los que quedaba fijada la prohibición de toda edificación que pudiera dar lugar a nuevos núcleos (Pereiro, 1981).

Así el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de 1988 reconocerá dos situaciones en el término municipal, dividiendo el mismo entre un núcleo central y el resto del área, abarcando el primero un contorno similar al plan anterior y de características parecidas por su clasificación como suelo urbano y urbanizable. Entre tanto aunque la clasificación

de suelo urbanizable se extendía principalmente sobre el sector oeste, difería en cuanto en sus dimensiones con respecto al PGOU de 1972, siendo en este último reducida sensiblemente (González y López, 2003).

De forma posterior a la elaboración de la información que dio lugar a este último plan, se produce la promulgación de una nueva ley que afectará al territorio de Galicia, se trata de la Ley de 22 de Agosto de 1985 de Adaptación de la del Suelo a Galicia (LAGSA). Hecho que deriva de la promulgación en 1978 de la Constitución española, adquiriendo a partir de este momento competencias las distintas autonomías en “materia de ordenación del territorio y litoral, urbanismo y vivienda”, quedando el marco legal amparado en la Ley del Suelo de 1975, que sigue dictando los esquemas de ordenación, siendo la ley LAGSA, en régimen complementario, quien asigne los parámetros de clasificación y calificación en el territorio de Galicia.

El incumplimiento del PGOU de 1988 de Vigo conforme a los nuevos condicionantes establecidos en la ley LAGSA, conllevó la elaboración y aprobación de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana en el año 1990, el cual tendrá un periodo de vigencia muy corto al tener que recoger modificaciones introducidas un año más tarde por la Xunta de Galicia en la Ley inicial.

La subsanación de las deficiencias detectadas dará lugar a la suspensión de este último y a la aprobación de un nuevo plan en el año 1993. Dado que los principales cambios introducidos por la ley LAGSA afectan al espacio no urbano, el Plan General de Ordenación Urbana de 1993 mantendrá lo dispuesto en el PGOU de 1988 en lo referente al área urbana consolidada, aún introduciendo pequeñas modificaciones y redefiniendo su extensión, centrándose la redacción del mismo en el ámbito exterior (González y López, 2003).

Entre los principales objetivos descritos en su memoria justificativa, cabe destacar los de potenciación, estructuración y mejora de los núcleos existentes, controlando el crecimiento en el medio rural y contribuyendo a la consolidación y conservación de los que presentan características urbanas.

Entre tanto, del mismo modo en que ocurre con los últimos planes elaborados en Vigo, cuatro años después de la aprobación definitiva del PGOU de 1993, surgirá una nueva norma que obligue a su actualización. Se trata en este caso de la Ley de 1/1997 de 24 de Marzo del Suelo de Galicia, la cual estará vigente hasta el año 2003, siendo sustituida por la Ley 9/2002 de 30 de Diciembre de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia.

Así el último plan elaborado para el lugar de estudio seguirá los dictámenes de dicha normativa, siendo aprobado de forma definitiva en el año 2008 y sirviendo de instrumento en materia de urbanismo en la actualidad, se trata del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM).

Al igual que en los casos anteriores, la totalidad del área municipal será clasificado en una serie de tipos de suelo que la ley en vigor establece, siendo en este caso los de suelo urbano, urbanizable, de núcleo rural y suelo rústico.

Así mismo, el tipo de suelo urbano será subclasificado en urbano consolidado y no consolidado, previendo para el último caso la necesidad de un proceso de urbanización. Los principales condicionantes para la inclusión en este tipo de suelo serán la disposición de los servicios básicos, el contar con una consolidación edificada de al menos dos terceras partes del perímetro delimitado y estar inmerso en el trazado urbano, es decir, que por su ubicación no se encuentren aislados, siendo incluida en esta categoría la práctica totalidad del área de estudio.

En el caso de la clasificación de núcleo rural la ley hace referencia a las características morfológicas identificadas con este tipo de entornos, aludiendo así mismo a la tipología de las edificaciones de carácter tradicional y a la vinculación de las explotaciones naturales, siendo en el plan actual a penas incluidos en dicha categoría los núcleos de la parroquia de Zamáns, así como algunos de las parroquias de Coruxo y Bembrive.

Los espacios en los que se considere que se deba preservar el desarrollo urbanístico serán incluidos en la categoría de suelo rústico, quedando el suelo restante clasificado como suelo urbanizable.

Haciendo referencia a consideraciones que la ley incluye, en la redacción del plan se procede a la identificación de dos realidades dentro del ámbito de suelo consolidado, para lo que se atenderá a las características que presenta en cuanto a trazado viario, introduciendo los conceptos de “trama urbana” y “malla urbana” definiendo el primero de ellos como “aquel que forma o entramado de rúas e prazas, de parques e xardíns, que ven ser a retícula na que se insire a edificación” (PXOM 2008, p.22), frente a la “malla urbana” conformada por “un tecido de mallas, un conxunto de vías estruturadas por nós ou lazos (...) fórmana substancialmente baleiros” (PXOM 2008, p. 23).

Así mismo y a través de dichas definiciones los autores del plan convienen en diferenciar entre lo que denominan como ciudad compacta y dispersa (espallada), relacionando la primera de ellas con la primacía de trazos característicos de la trama urbana, siendo los espacios que presentan una morfología acorde con la definición de malla urbana identificados con la ciudad dispersa.

La principal innovación de dicho instrumento con respecto a sus predecesores vendrá dictada por la realidad del área de estudio, perpetuando sus características urbanas la necesidad de un abordaje de su totalidad desde un punto de vista de conjunto, para lo cual las principales líneas planteadas se centrarán en el tratamiento de sus diversas morfologías, así como en la de los espacios naturales existentes, respondiendo principalmente a la búsqueda de un equilibrio armónico entre la preservación del medio natural y el desarrollo urbano, enfatizando así mismo la relación entre dichos elementos.

Por otra parte la componente metropolitana adquirirá un mayor protagonismo, asumiendo un papel central en las propuestas concernientes a los espacios productivos y a la red viario, planteando para esta última además el desarrollo de un sistema que fortalezca la articulación de los entornos urbanizados.

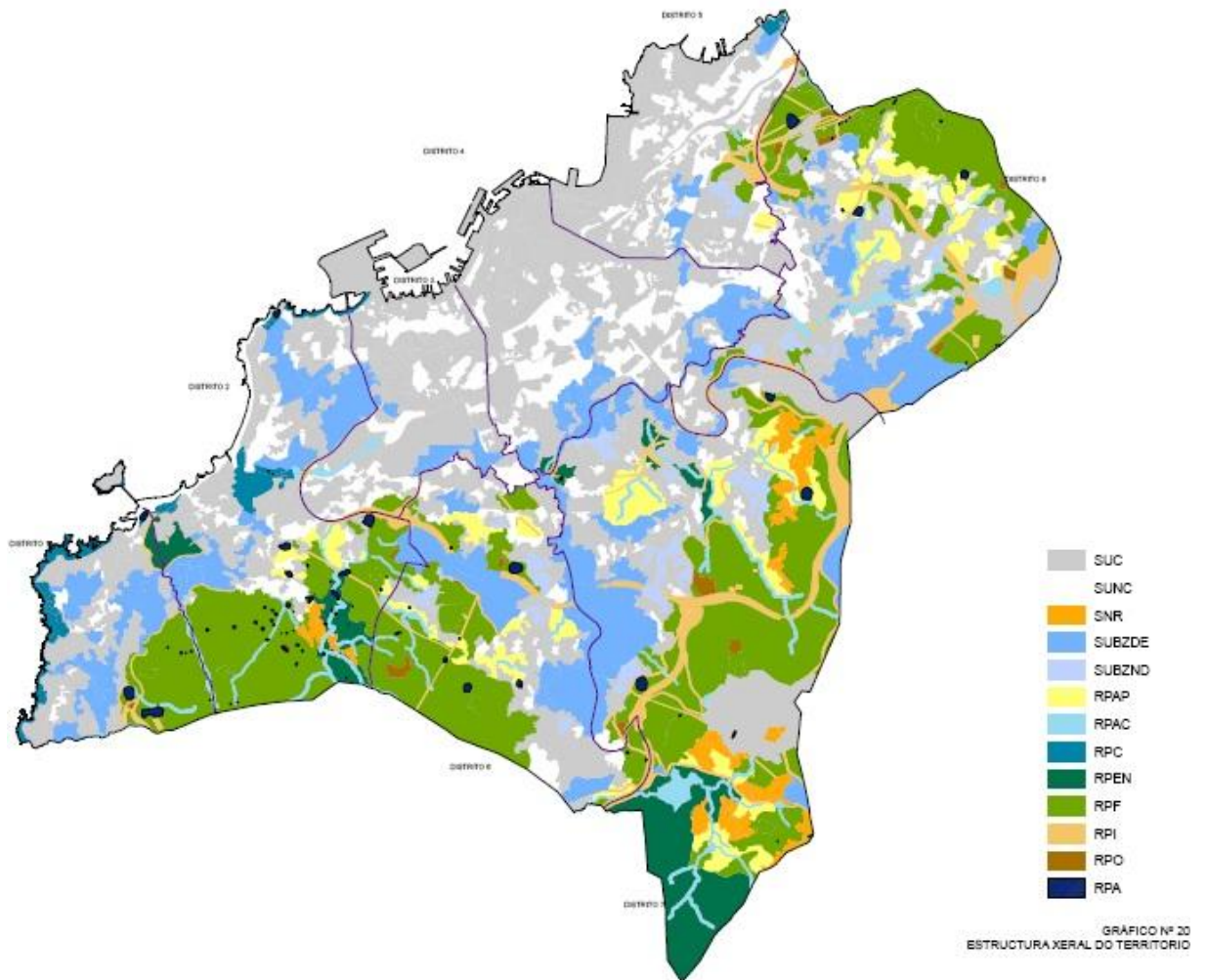


Fig. 3. 50: Esquema general de la clasificación del suelo del PXOM de 2008, siendo las zonas de color gris clasificadas como *suelo urbano consolidado*, las blancas como *suelo urbano no consolidado* y las naranjas como *suelo de núcleo rural*.

4. ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE CASO

4.1. CRITERIOS DE SELECCIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS FASES DE ANÁLISIS:

Para llevar a cabo el análisis del objeto de estudio han sido seleccionados unos periodos de temporales concretos, respondiendo su discriminación a los objetivos pretendidos.

Así partiendo de la base de que la presente disertación cobra sentido tras la aparición de la denominada periferia y que ésta emerge por influencia de los acontecimientos económicos y demográficos principalmente, serán estos indicadores los utilizados para la especificación de dichos periodos, estando condicionados entre tanto por las referencias gráficas existentes, siendo éstas el elemento base sobre el que se asiente la identificación de los cambios acaecidos en la fisionomía urbana.

Para ello se han tomado como base las características propias del local de estudio, descritas en el capítulo previo, de las cuales se ha extraído la relevancia de los aspectos como principal motor de transformación, condicionando su evolución las variantes demográficas y por extensión entendemos que las de la forma urbana.

Por lo que atendiendo a éstas, se advierte en el caso de Vigo de un primer punto de inflexión coincidiendo con los primeros síntomas de industrialización en el transcurso del S. XIX, los cuales dadas las condiciones físicas de la ciudad, principalmente de volumen, contribuyeron a un proceso de densificación y expansión de forma limitada, tal como indican los planos y estudios existentes, no siendo hasta las décadas de 1950 y principalmente 1960, cuando nuevos cambios económicos provoquen alteraciones notables en la ciudad, con la llegada de las primeras industrias multinacionales tras la apertura del mercado internacional. Una circunstancia que reflejan los índices demográficos, que habían seguido crecimientos paulatinos hasta 1960, suponiendo dichas alteraciones incrementos acusados.

Así y con la finalidad de obtener una perspectiva del área en un estado previo a las transformaciones más profundas, y como se ha dicho condicionado por la documentación gráfica, datando la primera referencia en la que se refleja la totalidad del municipio del año 1954, se ha establecido una primera fase de análisis en el año 1960.

A la cual seguirá una siguiente en el periodo de 1985, momento en el que nuevamente tengan lugar cambios en los signos económicos, con la adquisición de un mayor protagonismo de las actividades terciarias frente a la reducción de la producción industrial. Sobre la misma se verá además la incidencia de una secuencia de crecimientos demográficos de relevancia, motivados por incrementos en las tasas naturales y por procesos migratorios desde los ambientes rurales por la crisis en el sistema agrario.

Para concluir, el periodo que cierra el análisis evolutivo se corresponde con el año 2010, representando a través del mismo la situación actual del área.

Por tanto la estructura del abordaje analítico se divide en tres partes, en la cual se seguirá una lectura diacrónica que desvelará los principales cambios de la forma urbana, siendo entre tanto complementado por otra de tipo sincrónica centrada en ciertos elementos contenidos en la misma, estando la identificación de éstos amparada en las teorías relacionadas con la problemática a investigar.

Así atendiendo en primer lugar a las especificaciones que determinan los conceptos de *ciudad compacta* y *periferia*, en los que la aparición de la última vendrá determinado principalmente por la consolidación de edificaciones fuera de la ciudad, siendo característico así mismo en los entornos periféricos la ausencia de servicios, los primeros elementos discriminados para la realización del análisis serán las ocupaciones residenciales e industriales, y los equipamientos principales.

Del mismo modo, con la finalidad de dar respuesta al segundo de los objetivos propuestos y atendiendo a la incidencia que diversos autores atribuyen al sistema infraestructural en la conformación de los paisajes periféricos y extensivos, será éste el cuarto elemento discriminado.

Por otra parte la identificación de los mismos en los diversos momentos temporales permitirá conocer el modo en que se van materializando las transformaciones en el lugar, desvelando los procesos que tienen lugar, así como la relevancia que adquiere cada uno ellos.

La estructura de las fases de análisis será común, constando cada una de ellas de tres subapartados en los que se utilizará un método de análisis diferente; en un inicio se afrontará cada uno de los elementos de forma individual, identificando sus principales características y elaborando un esquema interpretativo capaz de aportar una lectura y un conocimiento más profundo del caso de estudio.

Con base al mismo se dará pasó a un análisis conjunto en el que los elementos serán agrupados dos a dos, permitiendo determinar la información extraída la incidencia de cada uno sobre el resto, aportando una serie de conclusiones que serán la base para la identificación de las posibles pautas que han regido el desarrollo morfológico.

De forma complementaria, se ha delimitado sobre cada una de las fases áreas concretas de estudio, justificadas en función de las especificidades de cada una de ellas, en los que se procederá a un análisis más pormenorizado, siendo la metodología seguida la misma que en los casos anteriores, y haciendo uso de los mismos elementos.

4.2. ANÁLISIS 1960:

Centro urbano y periferia

Características principales del área de estudio en 1960:

Tal y como se ha indicado, el análisis urbanístico que toma comienzo parte de la realidad urbana en la segunda mitad del siglo XX, en concreto en el año 1960.

A modo de introducción serán presentadas a continuación las principales características del área en este momento concreto, así como el estado de los elementos a analizar a lo largo del proceso, correspondientes a la ocupación edificada, a la ocupación industrial, a las infraestructuras y a los equipamientos principales. Dando paso de forma posterior al análisis interpretativo de los mismos.

En esta primera figura son identificados en conjunto en la fecha indicada.

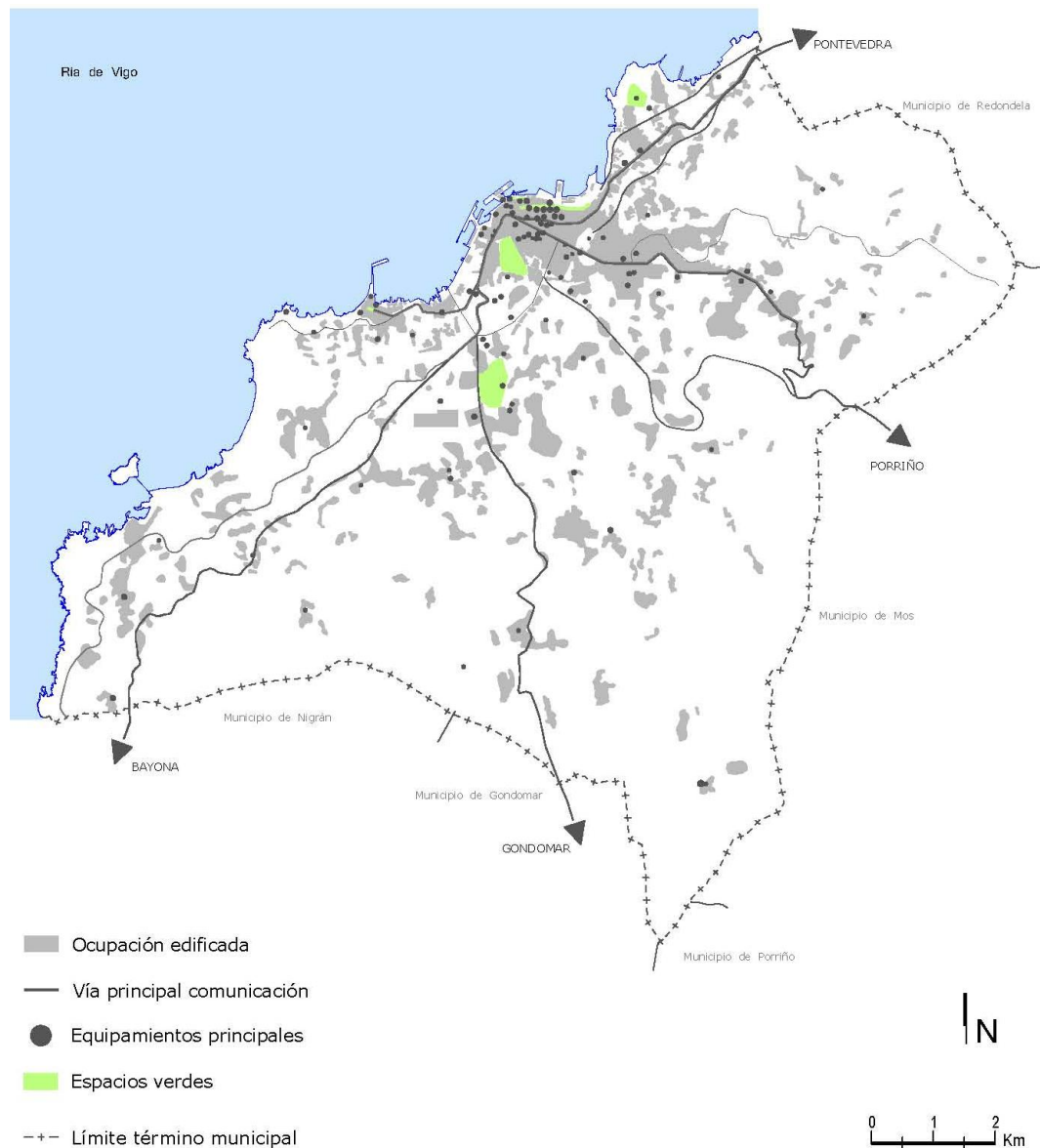


Fig. 4.2. 1: Esquema general de la realidad del área de Vigo en 1960.

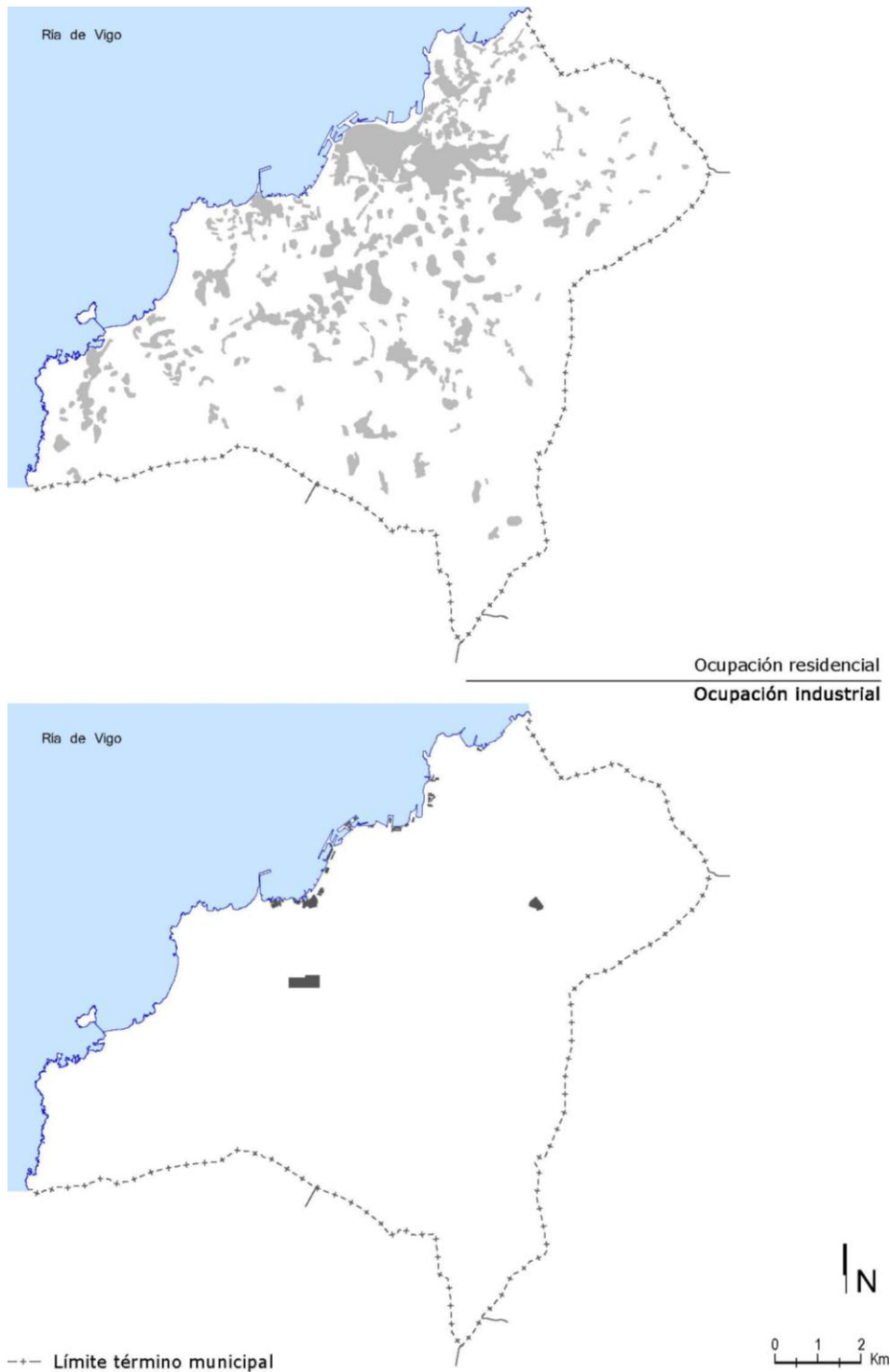


Fig. 4.2. 2: Esquema general de ocupación del área de estudio.

A través del esquema correspondiente a la ocupación, en el que son discriminados los tipos de construcción, se puede observar la materialización de los diversos procesos demográficos previos al año 1960, así como el resultado de los primeros desarrollos basados en la industrialización de la materia prima local, así como la aparición de nuevas fábricas fruto de las economías capitalistas emergentes.

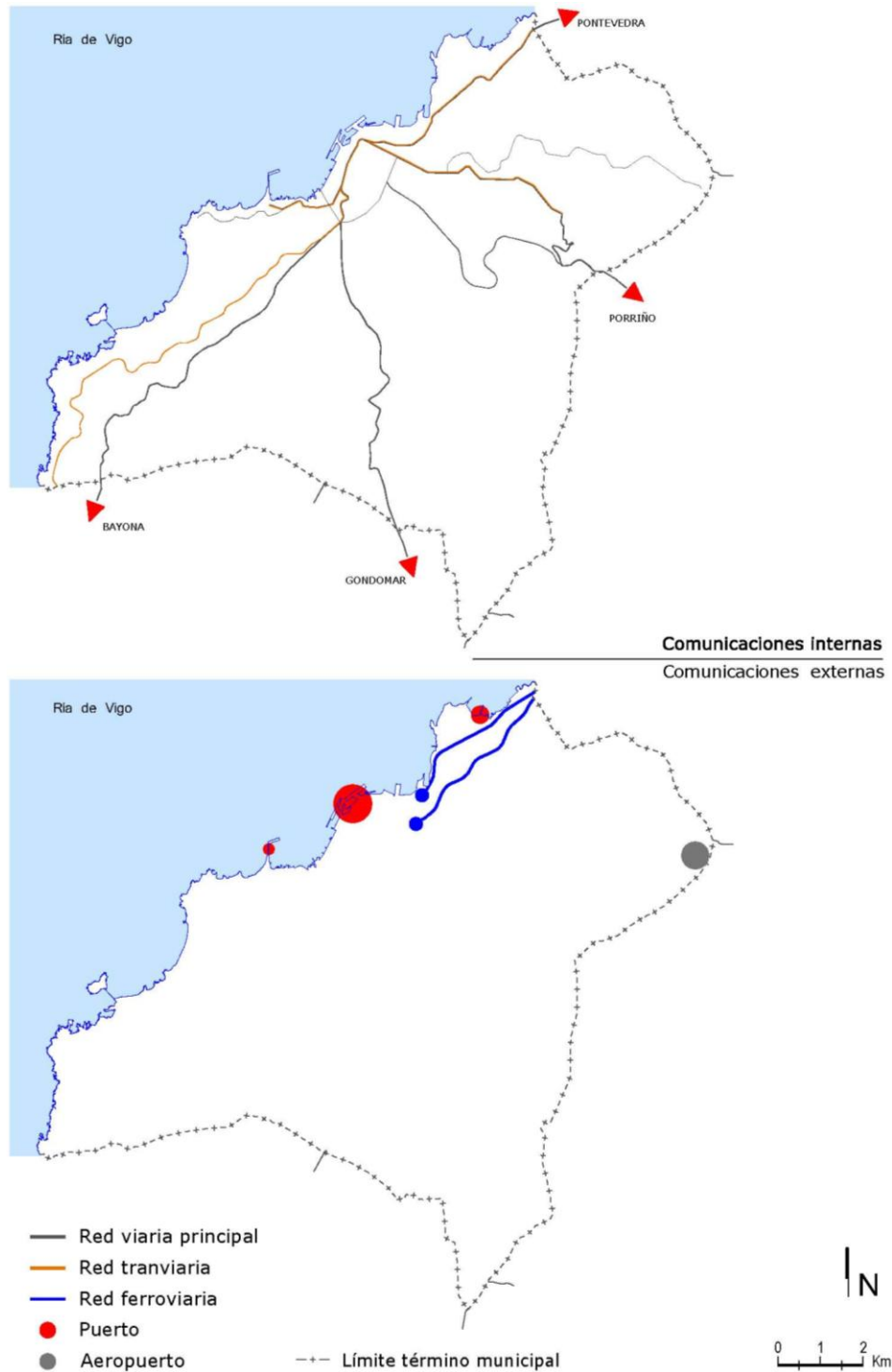


Fig. 4.2. 3: Esquema general de comunicaciones.

A nivel infraestructural son apreciables dos tipos de sistemas; la imagen superior presenta la estructura de las infraestructuras viarias principales que recorren el municipio, así como las líneas de tranvía; la imagen inferior muestra las comunicaciones de diversa índole con nodos externos, destacando las infraestructuras portuarias, la red ferroviaria y el aeropuerto de Peinador.

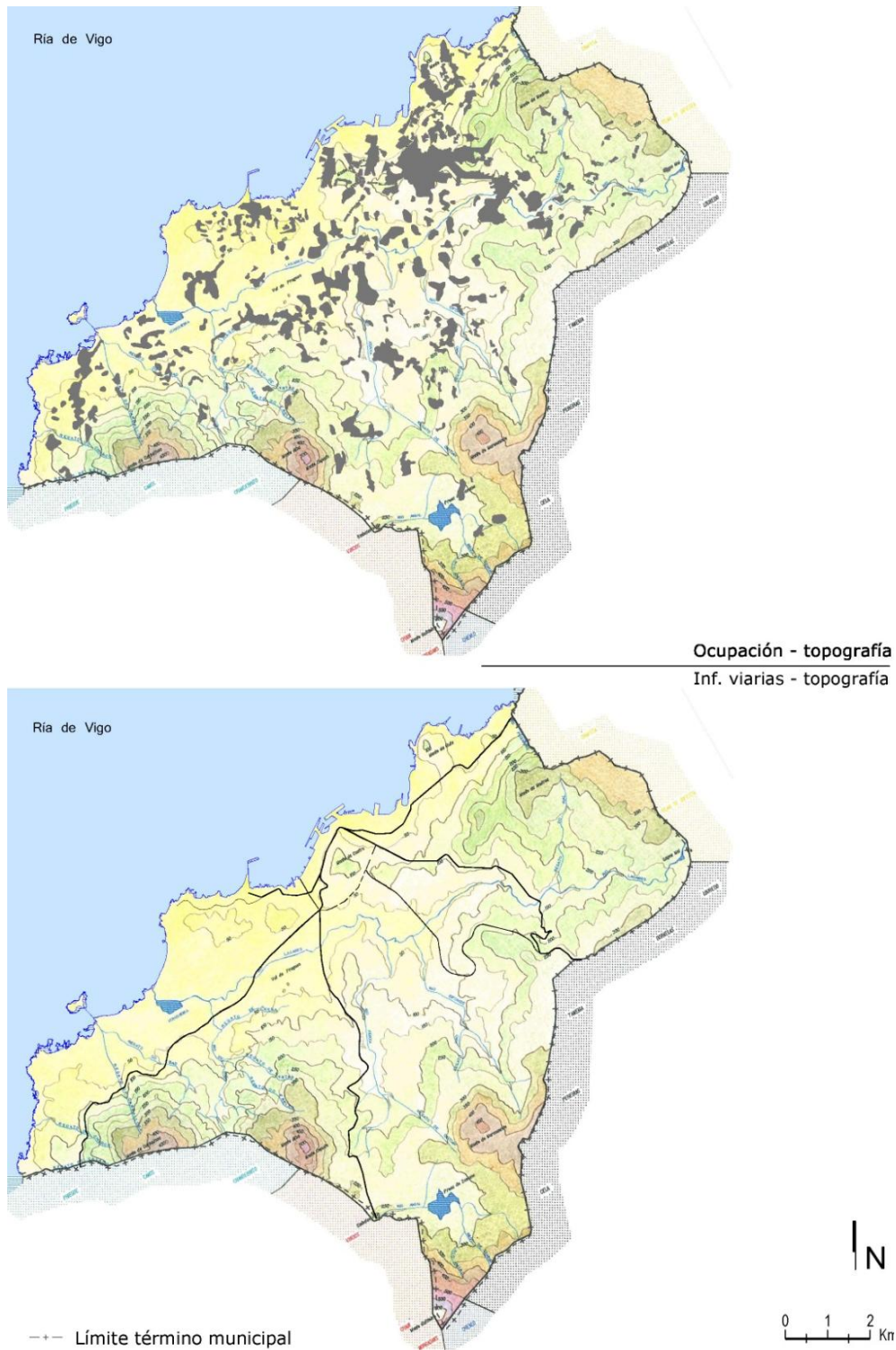


Fig. 4.2. 4: Esquema topográfico.

A través de la superposición de la topografía y la mancha de ocupación es posible observar como la ubicación de los asentamientos guarda relación con las cotas altimétricas, ocupando preferentemente las zonas más llanas y con menor pendiente.

La misma situación se observa con las vías de comunicación, pudiendo determinarse que el trazado y la dirección de las mismas vienen condicionados por la topografía.

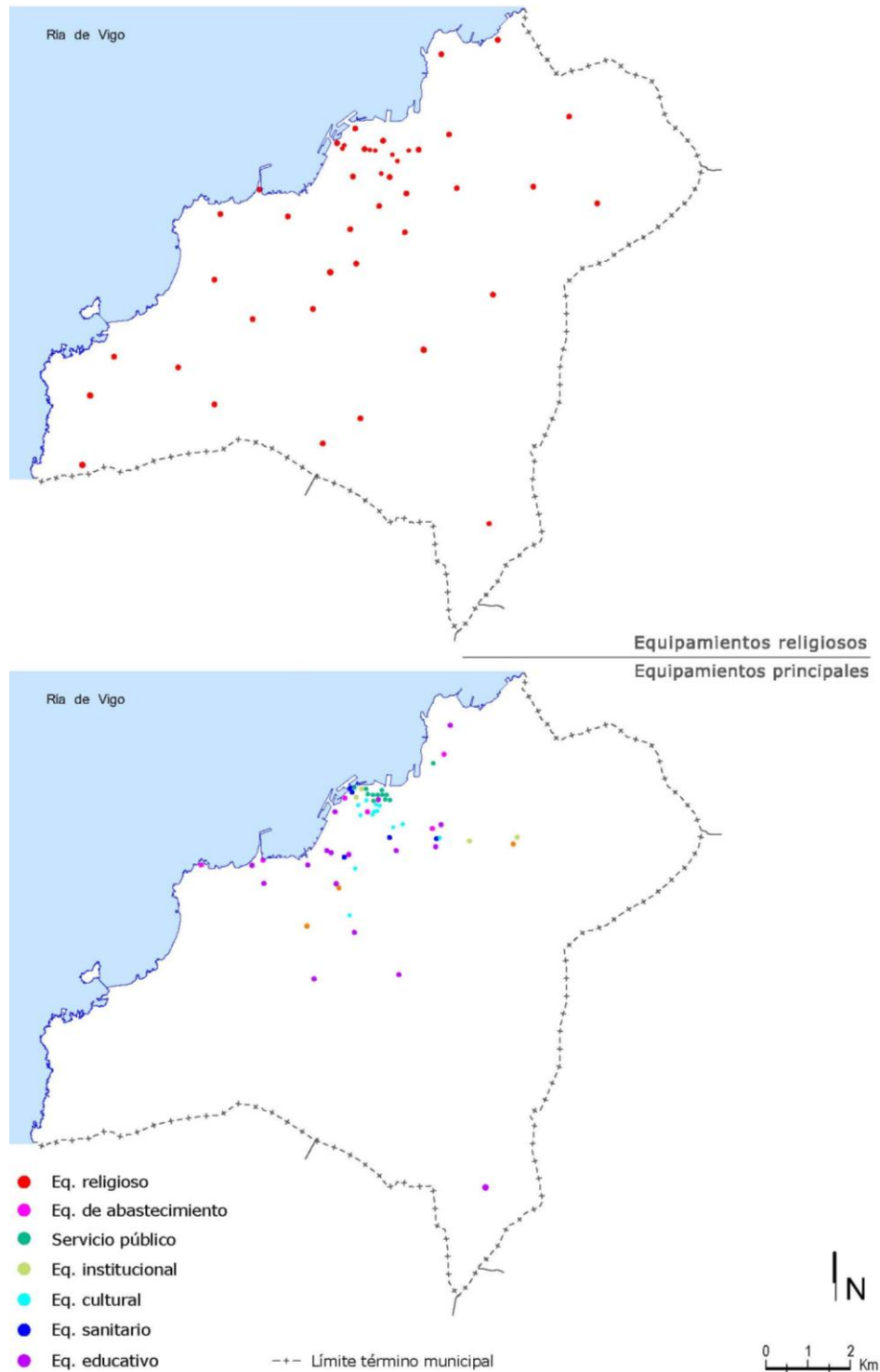


Fig. 4.2. 5: Esquema general de equipamientos

En lo relativo a los equipamientos, en esta primera etapa son destacados los equipamientos religiosos, motivado principalmente por las características de la tradición ocupacional rural, siendo un elemento clave tal como se ha visto en el apartado de contextualización. Así mismo, la presencia y la ubicación de los equipamientos restantes será un aporte fundamental de información para el caso de estudio.



Fig. 4.2. 6: Vista aérea del entorno envolvente de centro urbano en el año 1960.



Fig. 4.2. 7: Vista aérea parcial del centro urbano de Vigo en el año 1966. Se observa el monte de El Castro, a la derecha del mismo la ocupación urbana compacta y al fondo las infraestructuras portuarias.



Fig. 4.2. 8: Vista de la ciudad desde la ría con el monte de El Castro al fondo, entre la década de 1960 y 70.



Fig. 4.2. 9: Litoral de Bouzas en 1960.



Fig. 4.2. 10: Vista del litoral contiguo al centro urbano con el núcleo de Bouzas al fondo, en torno a la década de 1940.

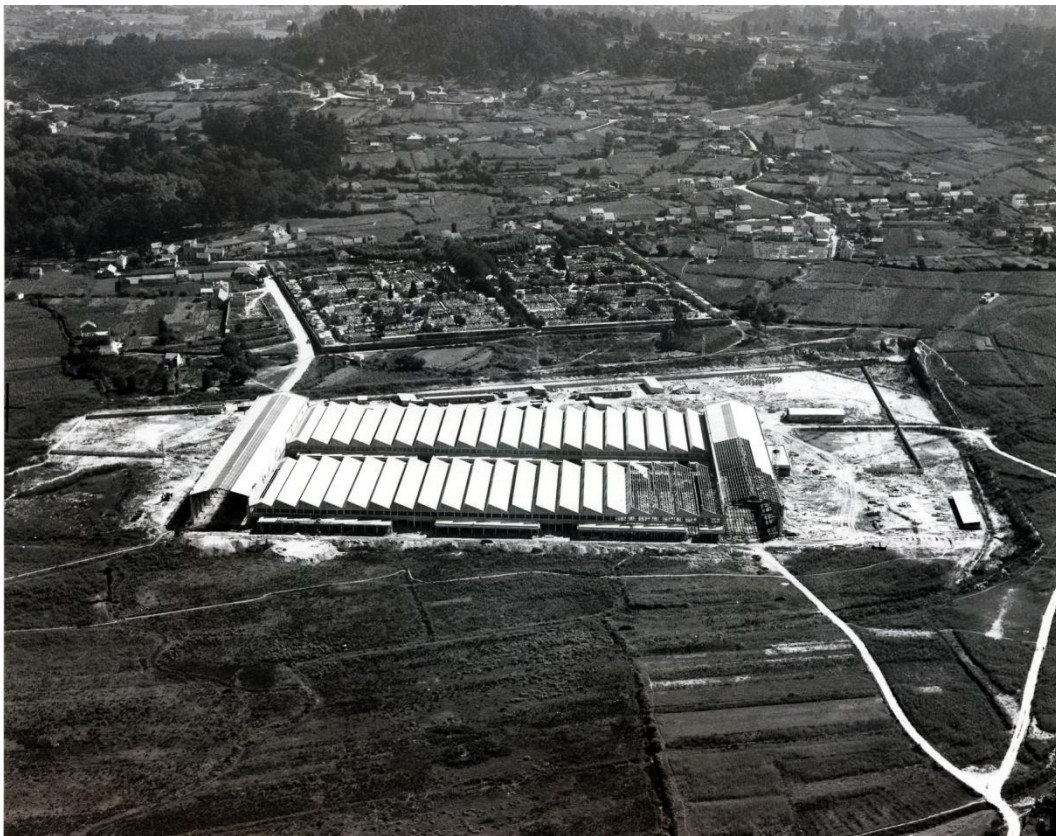


Fig. 4.2. 11: Fábrica de Citroën en 1959.

4.2.1. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE LOS ELEMENTOS URBANOS

- A. OCUPACIÓN EDIFICADA**
- B. OCUPACIÓN INDUSTRIAL**
- C. INFRAESTRUCTURAS**
- D. EQUIPAMIENTOS**

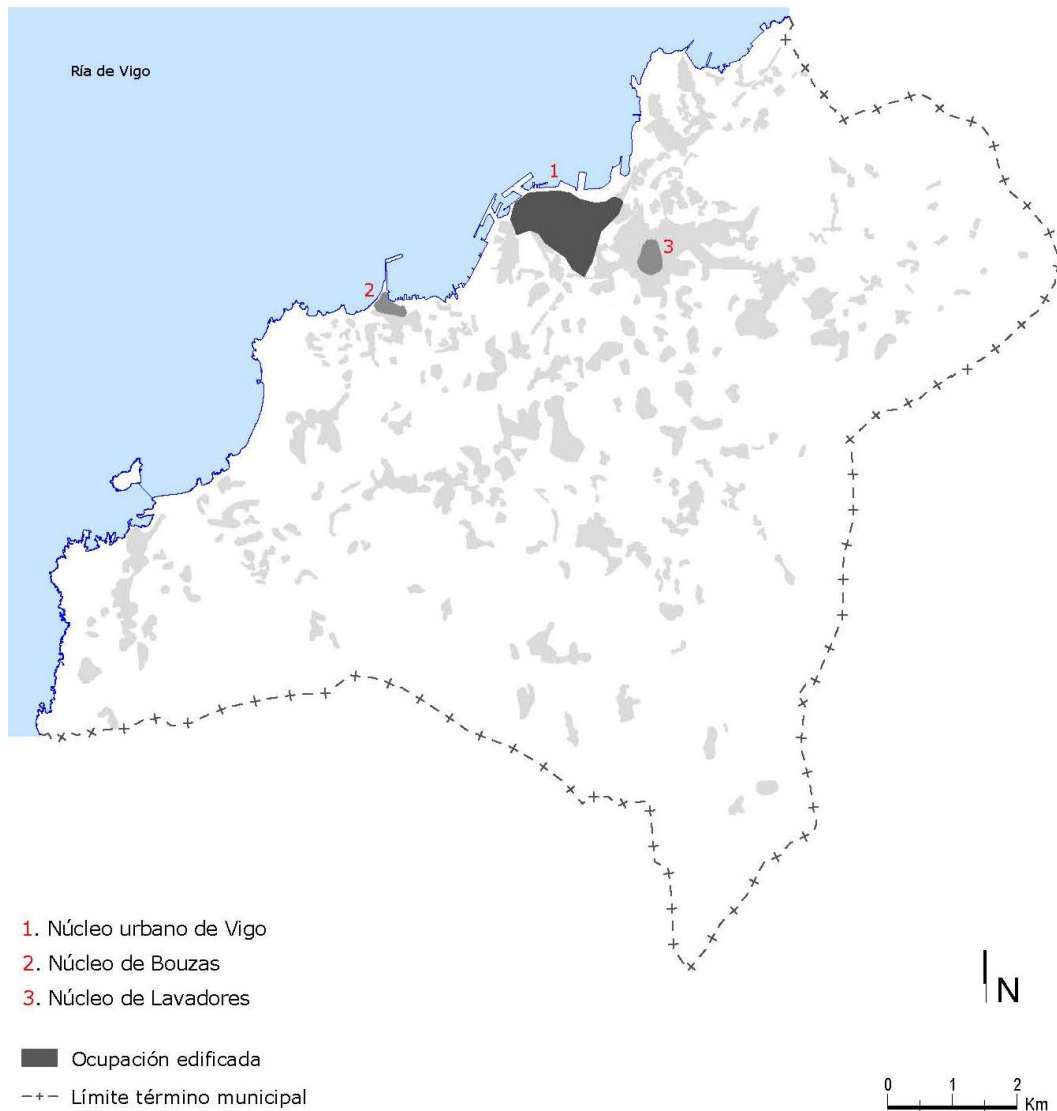


Fig. 4.2. 12: Esquema de ocupación del área de estudio.

A. Dando paso al análisis concreto de cada uno de los elementos identificados y comenzando por las particularidades de la ocupación edificada es posible observar en la figura que se presenta sobre éstas líneas un área en el que se destacan tres núcleos de mayor densidad, sobre un entorno en el que las edificaciones se manifiestan en la práctica totalidad del espacio, aún presentado ésta signos de dispersión.

Para la explicación de esta circunstancia es preciso hacer mención a ciertos aspectos históricos que han sido contemplados en el capítulo previo, como es en primer lugar la larga tradición ocupacional de carácter rural, la cual vendría caracterizada por la distribución de núcleos de asentamiento dispersos, dada su vinculación a la explotación agraria. Otro aspecto a considerar es la división administrativa de la que parte el área, conformada en sus inicios por los municipios de Vigo, Bouzas y Lavadores, produciéndose la anexión de Bouzas en el año 1904 y la de Lavadores en 1942, correspondiendo los núcleos destacados con el lugar central de cada uno de los mismos.

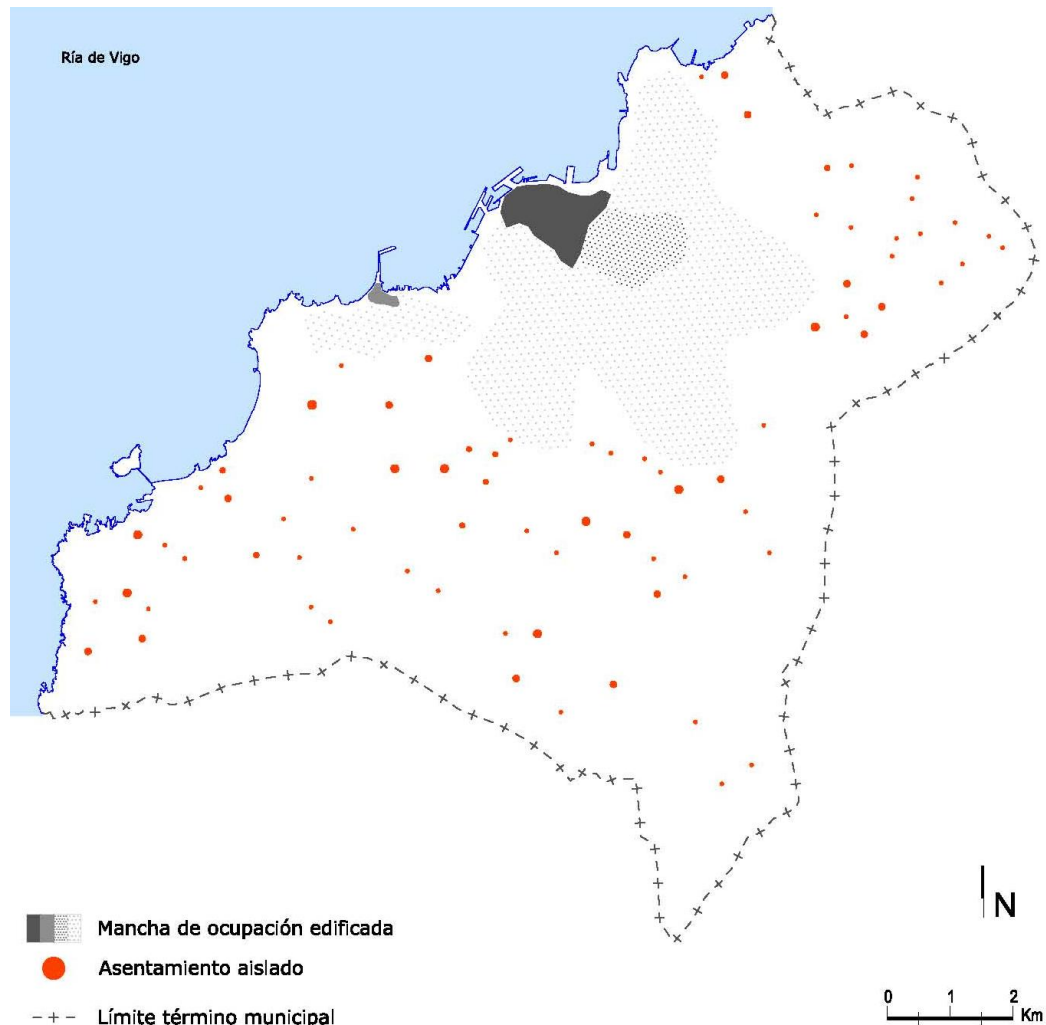


Fig. 4.2. 13: Esquema interpretativo de ocupación residencial

A través de las figuras presentadas se identifica un mayor desarrollo en el núcleo de Vigo, el cual presenta características físicas que destacan por tamaño y densidad con respecto al resto. Circunstancia que viene propiciada por ser el lugar donde se gesten las actividades económicas e industriales impulsoras del desarrollo de la ciudad, tal como se ha visto.

La incidencia de este proceso en el conjunto del área de estudio es apreciable a través del esquema interpretativo de la figura 13; en él se observa cómo en torno al núcleo principal, se gesta un área perimetral indefinida en la que las manchas de ocupación son más numerosas y guardan menor distancia entre ellas.

Así mismo se distingue una mayor continuidad en la ocupación en sentido suroeste, propiciado principalmente por la ubicación del núcleo de Lavadores.

El enclave de Bouzas, más alejado del núcleo urbano de Vigo, conllevará un desarrollo aislado, en el que pese a que es apreciable una zona de expansión en torno al mismo será de menor relevancia.

En el resto del espacio se identifica la existencia de un elevado número de asentamientos de población sin solución de continuidad.

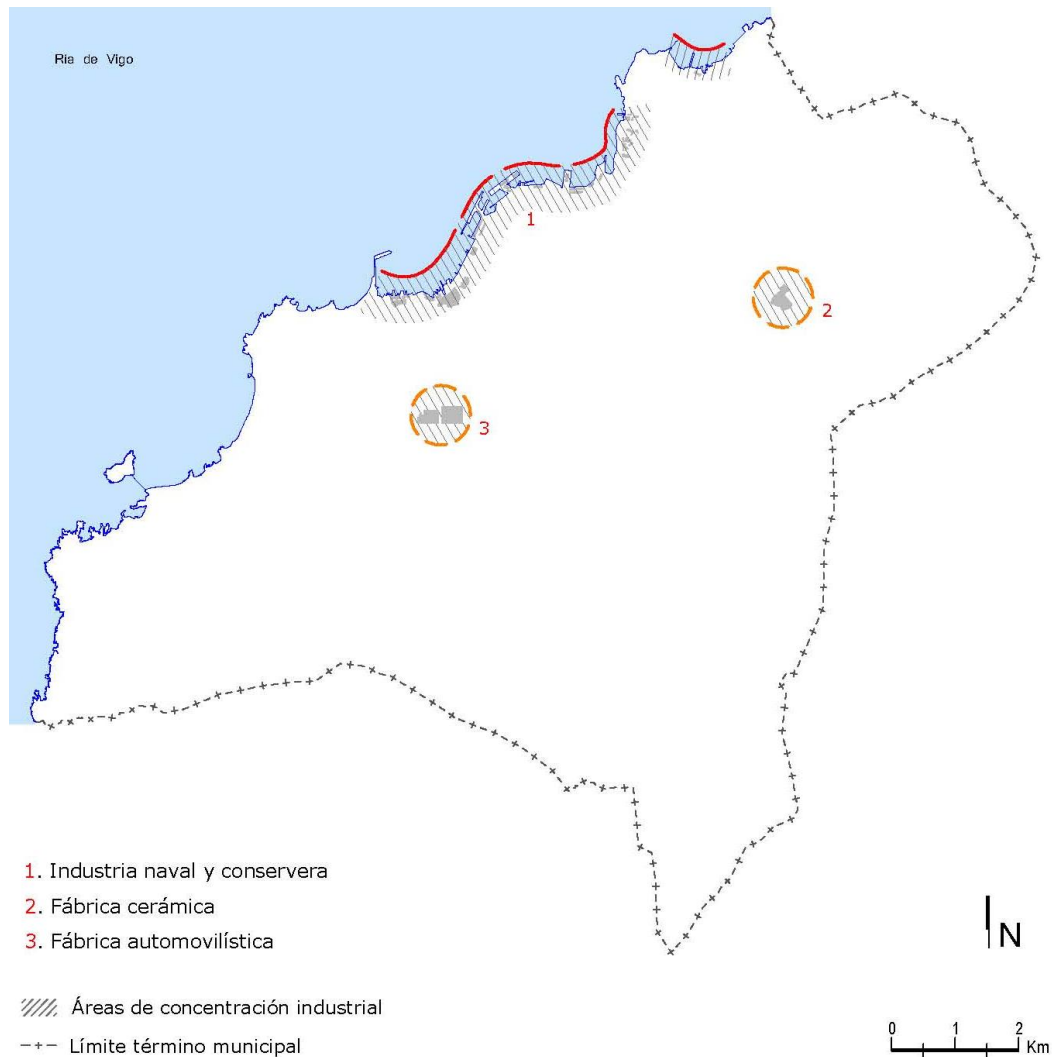


Fig. 4.2. 14: Esquema interpretativo de ocupación industrial.

B. Tal como se ha descrito anteriormente, la actividad industrial responderá a diversos desarrollos económicos, estando la aparición de las primeras industrias relacionada con la explotación de los recursos naturales marítimos. Desde sus inicios en torno al siglo XIX y hasta finales de la década de 1950 dichas actividades serán la base casi exclusiva de la economía local. Una situación que se verá alterada con la llegada en 1957 de una nueva industria automovilística, fruto de nuevas políticas económicas.

Unas circunstancias que se traducen en el territorio con una mayor ocupación de la actividad industrial en las zonas costeras (1), concentrándose principalmente en la parte central y noroeste del litoral, y relevándose como las de mayor peso específico en el caso de estudio en los años previos a la etapa a analizar.

De forma aislada y con ubicación en el interior del territorio se encuentran la nueva fábrica automovilística (3), así como una fábrica de cerámica (2) que se viene desarrollando desde los años 1930, de impacto reducido en la economía viguesa, pero destacable por su ubicación y tamaño.

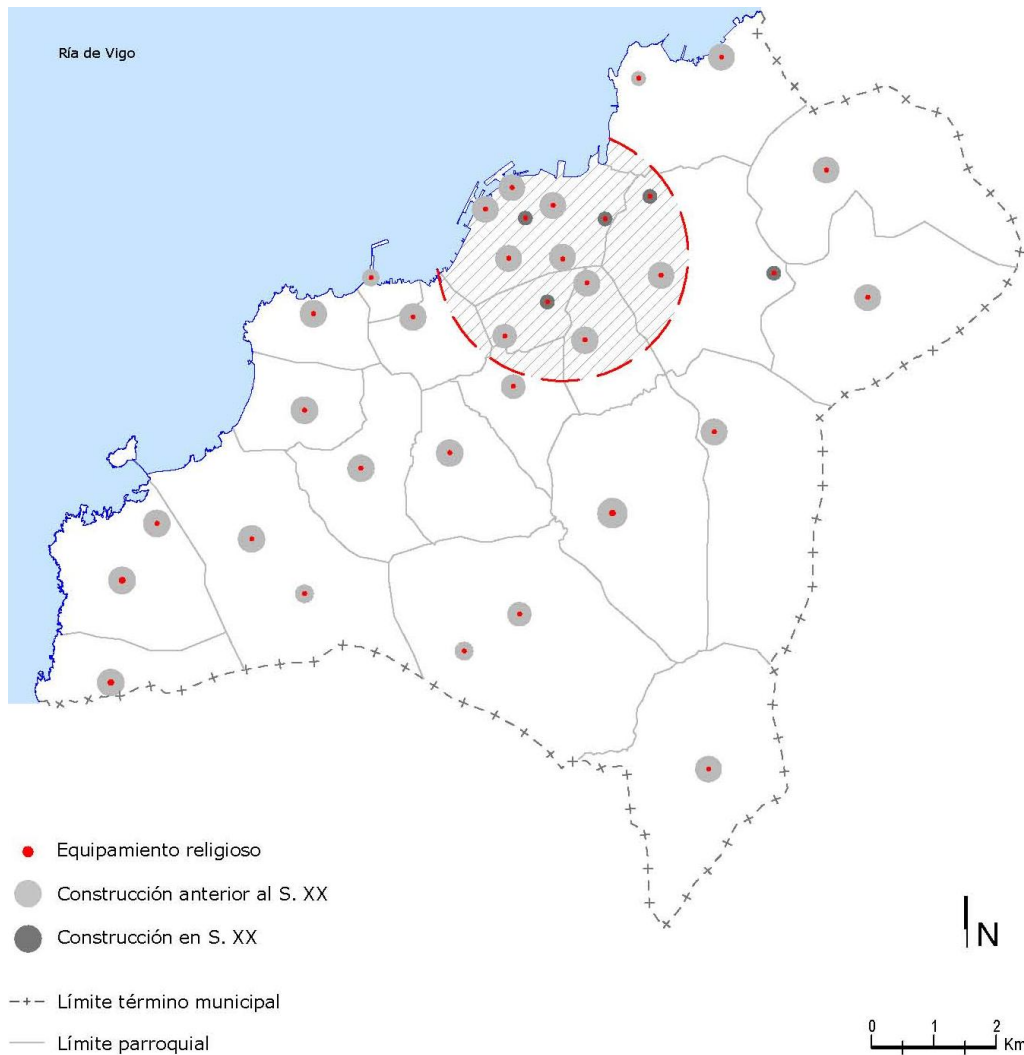


Fig. 4.2. 16: Esquema interpretativo de la distribución de equipamientos religiosos contrastado con la división parroquial.

D. El análisis de los equipamientos revela en primer lugar, atendiendo a las entidades religiosas, como la presencia de éstas será constante en el área, distribuyéndose de forma dispersa y abarcando la totalidad de la misma, coincidiendo la estructura parroquial con su localización, existiendo en cada parroquia al menos una entidad.

Dichos equipamientos serán clave para la comprensión de la edificación dispersa ya que, tal como se ha visto, la presencia de estas construcciones será un indicativo de la materialización de asentamientos poblacionales en épocas anteriores, vinculadas así mismo con la constitución de las entidades parroquiales, estando su estructura basada en las mismas, un hecho que justifica la relación identificada.

Atendiendo a su posición, es posible discriminar un área de mayor intensidad en el que se concentra un mayor número de iglesias, tanto de formación reciente, en el transcurso del siglo XX, como anterior al mismo, revelando la presencia de una ocupación mayor frente al resto del área en periodos previos, así como en las décadas recientes.

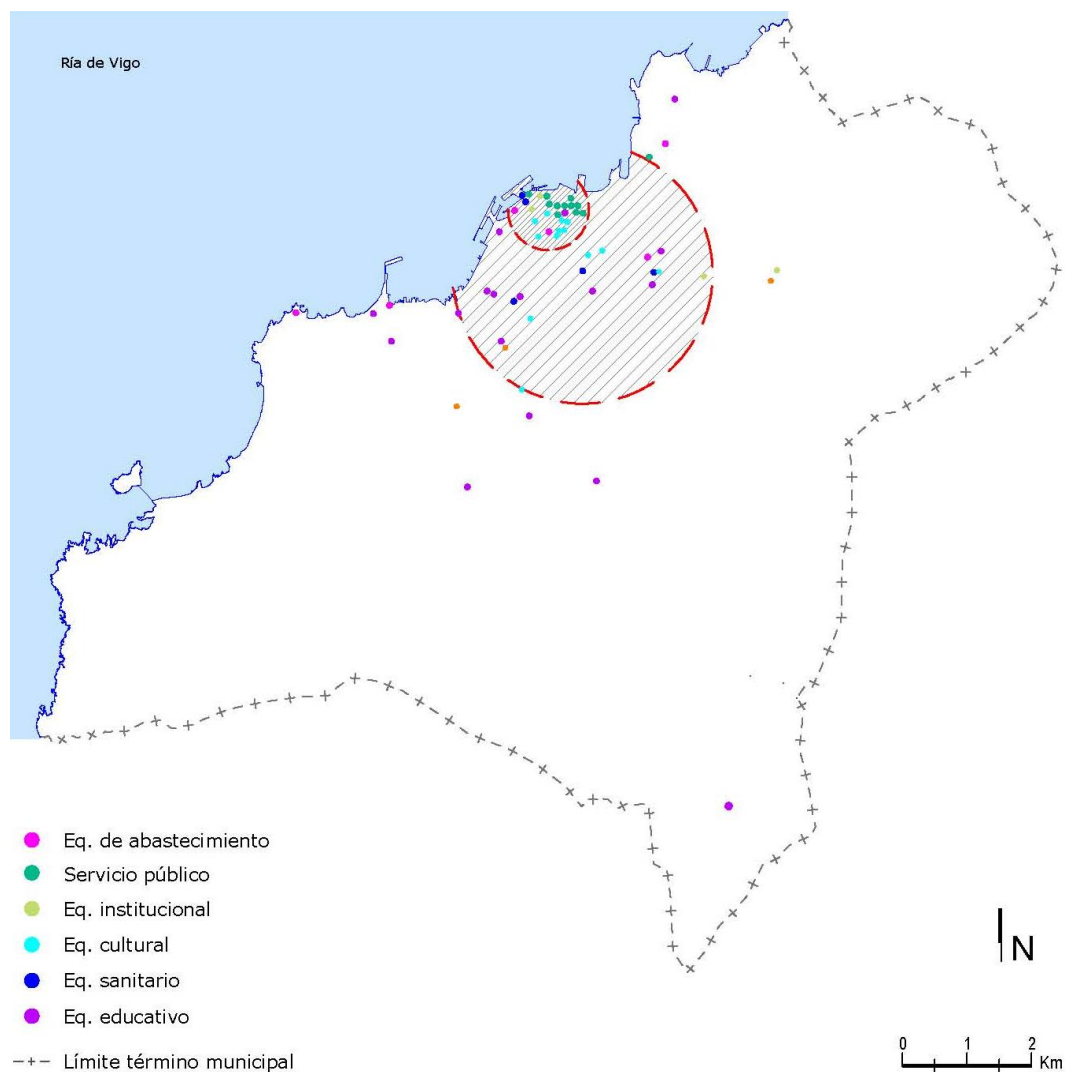


Fig. 4.2. 17: Esquema interpretativo de la distribución de los equipamientos principales.

A través del resto de los equipamientos principales, se puede determinar una concordancia con el esquema presentado anteriormente ya que, en el área discriminada en la que se observa un mayor número de entidades religiosas se concentrarán igualmente la mayoría de las dotaciones, aún siendo posible establecer en este caso un segundo foco de intensidad destacada, así como una carencia perceptible de los mismos en los espacios interiores.

Atendiendo a la especificación y ubicación de los mismos es posible determinar tres sectores; advirtiéndose una primera zona de mayor concentración y especialización, donde tienen lugar principalmente servicios públicos y equipamientos institucionales; una segunda que rodea a la primera, de menor intensidad y diversidad, donde encontrarán ubicación centros sanitarios y educativos, posiblemente de apoyo a la primera; y una tercera zona exterior a las dos señaladas en la que es notable la ausencia de los mismos.

4.2.2. ANÁLISIS CONTRASTADO DE LOS ELEMENTOS URBANOS

E. OCUPACIÓN EDIFICADA E INFRAESTRUCTURAS

F. OCUPACIÓN EDIFICADA Y EQUIPAMIENTOS

G. VIAS DE COMUNICACIÓN Y EQUIPAMIENTOS

H. INFRAESTRUCTURAS Y OCUPACIÓN INDUSTRIAL

I. OCUPACIÓN INDUSTRIAL Y OCUPACIÓN EDIFICADA

J. DETALLE DE LOS NÚCLEOS URBANOS DESTACADOS

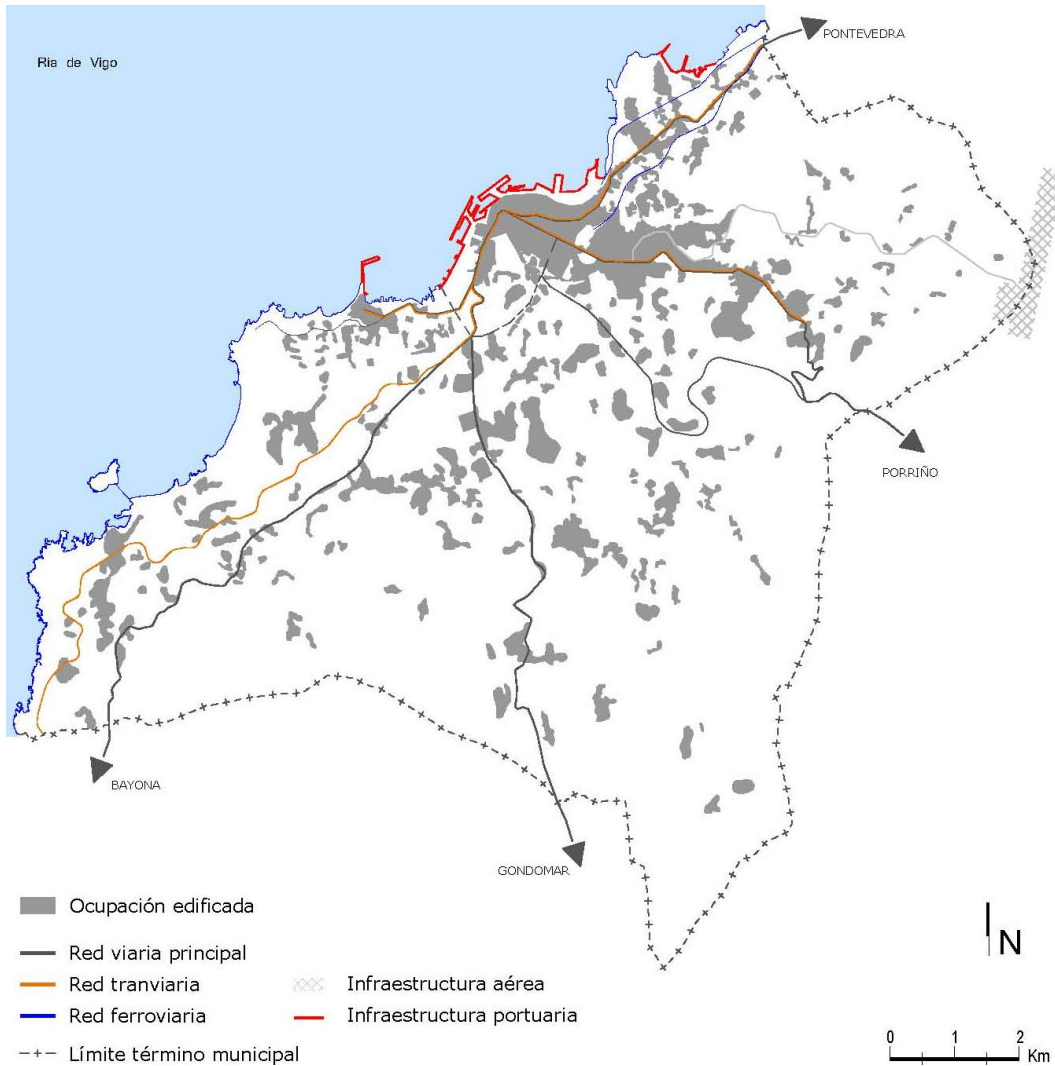


Fig. 4.2. 18: Esquema de la superposición de la mancha edificada y las infraestructuras de comunicación.

E. Los esquemas que se presentan en estas páginas resultan de la superposición de la ocupación edificada y las infraestructuras de comunicación, con la finalidad de identificar la relación que se establece entre dichos elementos.

Desde un punto de vista general, es posible determinar una correspondencia entre los mismos, siendo en primer lugar el área destacada con mayor densidad, correspondiente al núcleo urbano de Vigo, la que presenta mejor accesibilidad, siendo además del lugar donde se concentran las infraestructuras portuarias y ferroviarias, el punto donde confluyen las principales líneas viarias y tranviarias.

Así mismo se observa una correlación entre el sistema viario y la mancha de ocupación dispersa, coincidiendo ésta última con los cuatro ejes que discurren de forma centrífuga hacia el exterior del término municipal, apreciándose entre tanto una mayor tendencia de expansión y crecimiento desde el área urbana de Vigo y con apoyo en la trayectoria de la vía con dirección Porriño.

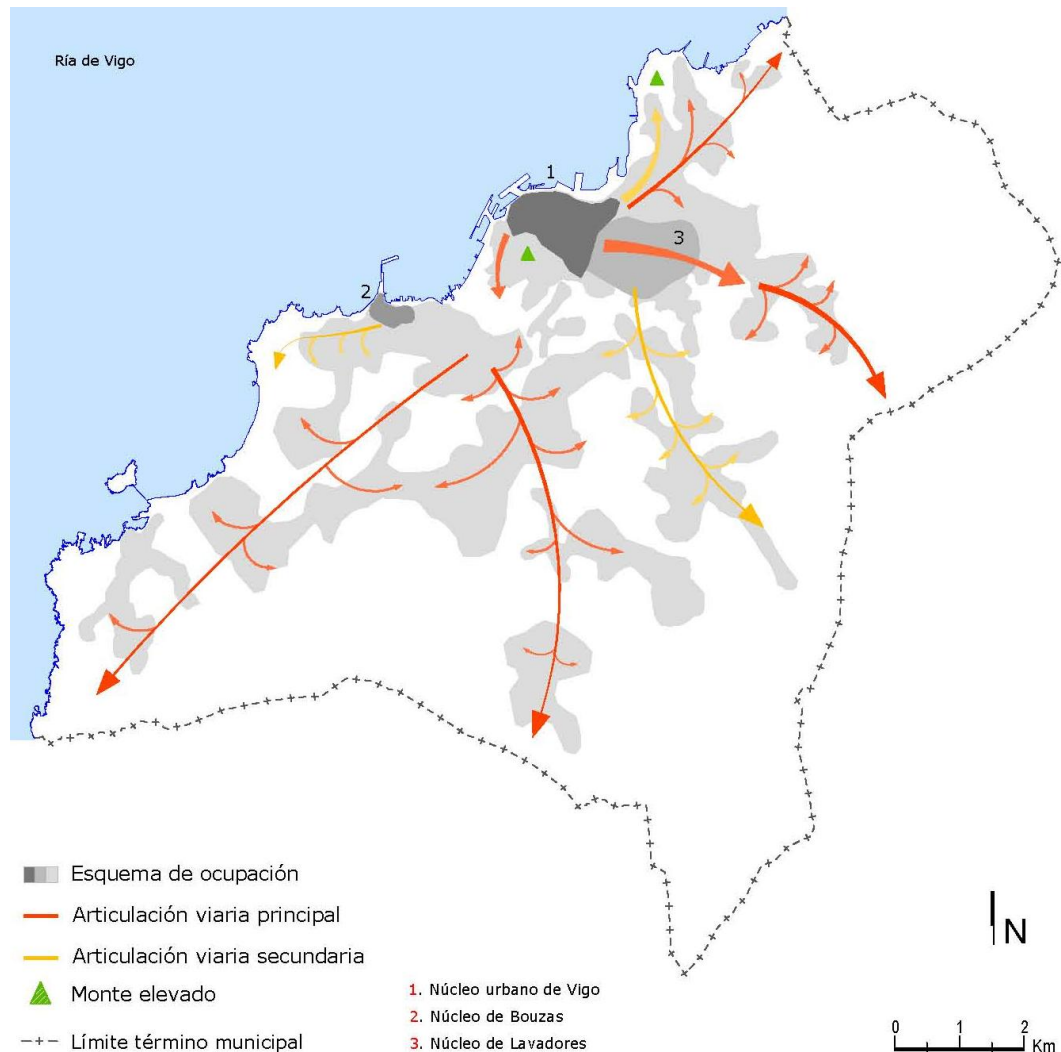


Fig. 4.2. 19: Esquema interpretativo de la relación entre la mancha edificada y la red de comunicación local.

La ocupación en el resto del área encontrará igualmente soporte en las vías principales de comunicación, concentrándose los asentamientos existentes en torno a las mismas, siendo el acceso a las zonas intermedias garantizado a través de ramificaciones secundarias.

Entre tanto se observa una mayor intensidad en el número de asentamientos en las zonas centrales del territorio, sobre una franja en torno al área urbana central, donde la distancia entre los diversos elementos viarios disminuye.

De igual modo se identifican ciertos desarrollos en torno a vías secundarias que parten de los núcleos de ocupación destacados, con sentido igualmente centrífugo.

Las infraestructuras tranviarias serán otro elemento articulador de la mancha de ocupación, aún no presentando éstos signos dinamizadores en la aparición o intensificación de asentamientos, situación que queda reflejada en la comparación de los ejes de Gondomar y Bayona, donde pese a la carencia de la línea de tranvía en el primero, presentan un mayor número de asentamientos de población.

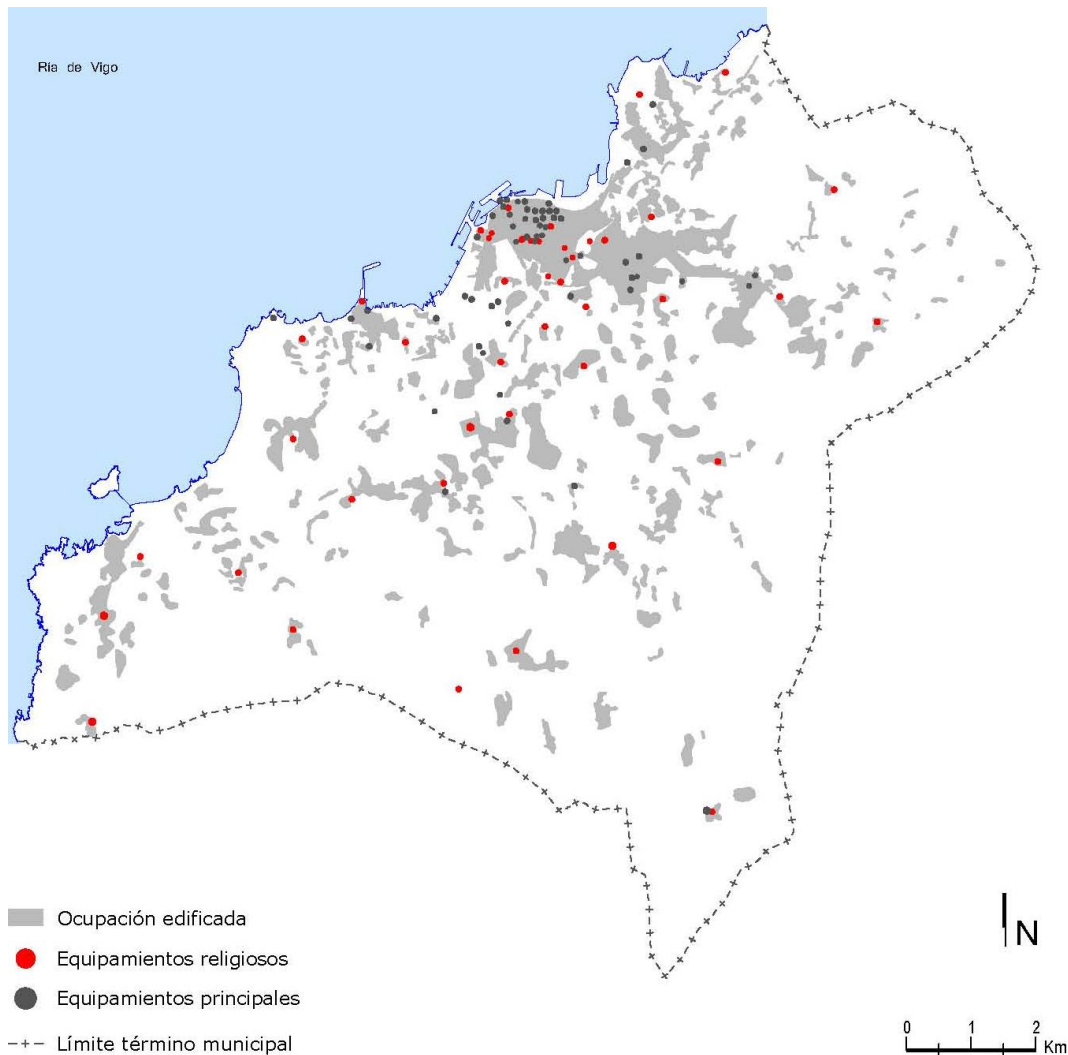


Fig. 4.2. 20: Esquema de la superposición de la mancha edificada y los equipamientos principales.

F. A través del estudio comparativo entre los principales equipamientos y la ocupación edificada es posible verificar varios aspectos que ya se habían adelantado en el desarrollo de este análisis.

Focalizando la atención en primer lugar en los equipamientos religiosos, se observa como la mayor concentración de los mismos se ubica en la zona de mayor densidad ocupacional, correspondiente al núcleo de Vigo.

Por tanto se confirma una relación biunívoca entre los núcleos de población dispersos en el territorio y las construcciones eclesiásticas, habiendo correspondencia entre la localización de las iglesias y los asentamientos dispersos, tal como se puede apreciar en el esquema de la figura 20.

En cuanto al resto de los equipamientos, es apreciable una mayor agrupación sobre el núcleo urbano de Vigo, surgiendo en torno al mismo concentraciones puntuales de menor intensidad.

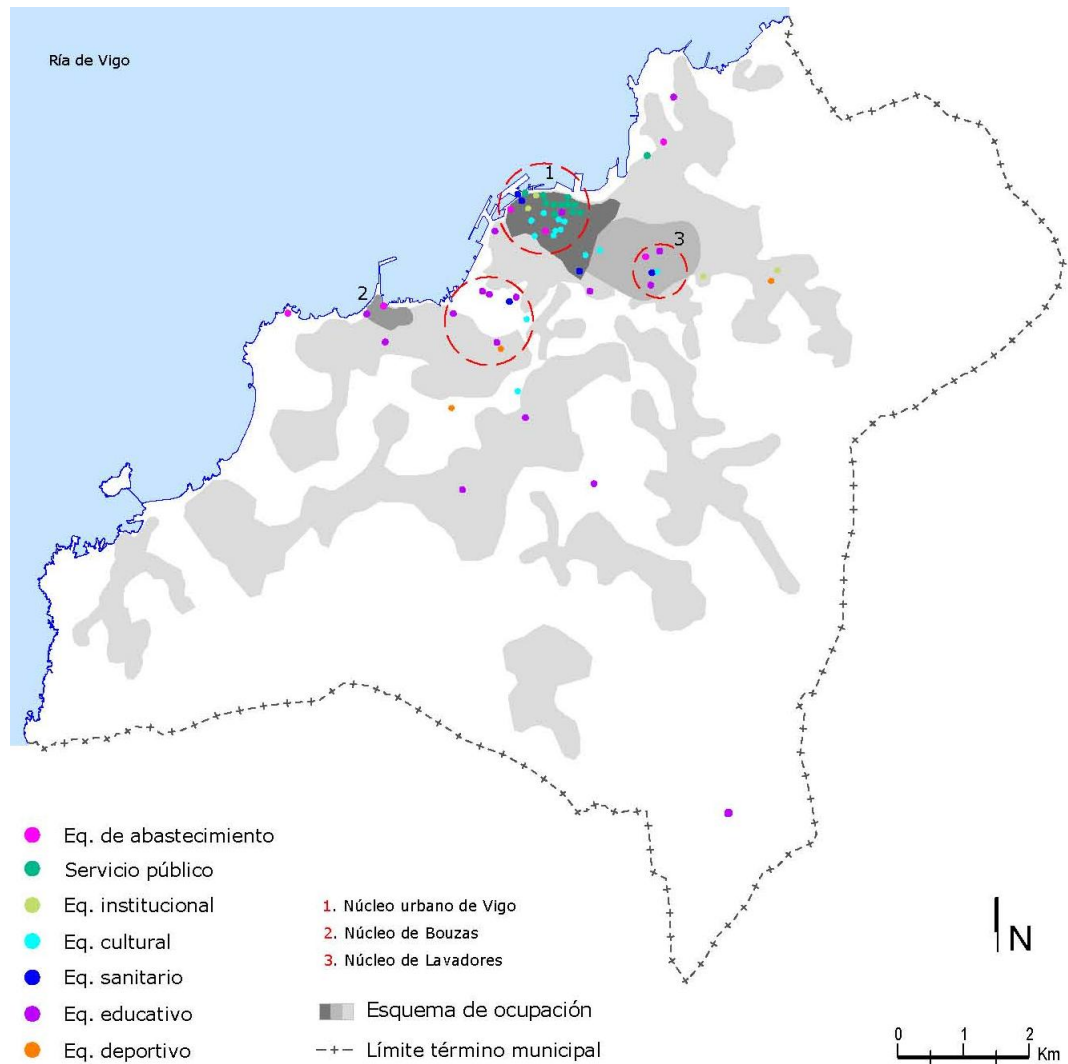


Fig. 4.2. 21: Esquema interpretativo de la relación entre la mancha edificada y los equipamientos.

Tratándose éstos últimos de focos dotacionales descentralizados que coinciden, en uno de los casos con el núcleo gestado en el antiguo municipio de Lavadores, en el que el número de elementos es menor pero de actividad diversificada. La otra agrupación destacada, surge en el espacio comprendido entre el núcleo de Bouzas y el de Vigo, en un área no edificada y desvinculada por tanto de las dinámicas residenciales, por lo que su origen parece estar respaldado por estrategias planificadas.

Atendiendo al tipo de equipamientos de ésta se observa una mayor agrupación de construcciones destinadas a un uso educativo, y en menor número a centros sanitarios y deportivos; servicios que aun existiendo en el núcleo urbano central estarían en minoría, a partir de lo cual se puede interpretar que la finalidad del mismo obedecería a la creación de un área complementaria.

Por otra parte la ausencia de equipamientos en el área circundante exterior revela las características propias de un entorno periférico, el que condicionado por el núcleo central, establece vínculos de dependencia para su abastecimiento funcional.



Fig. 4.2. 22: Esquema de la superposición de los equipamientos y las infraestructuras viarias.

G. Una vez analizada la relación entre la mancha de ocupación y los equipamientos se procede ahora a la superposición de los últimos con las vías principales de comunicación, siendo descartadas en este caso las infraestructuras portuarias, aéreas y ferroviarias por tratarse de medios destinados a comunicaciones de larga distancia que no inciden en la articulación del ámbito municipal.

A través de los esquemas resultantes se puede observar como la ubicación de los equipamientos, del mismo modo que acontecía con la ocupación, se concentran en áreas próximas a los flujos de circulación, siendo en este caso en los puntos en los que confluyen o se cruzan varias vías donde el número es más elevado.

Sobre la agrupación más destacada, correspondiente el núcleo urbano de Vigo, la mayoría de los equipamientos se emplazan en el espacio que discurre entre las vías principales y la línea de costa, siendo un punto de accesibilidad elevada, por ser donde desembocan las carreteras que llegan de Pontevedra y Porriño.

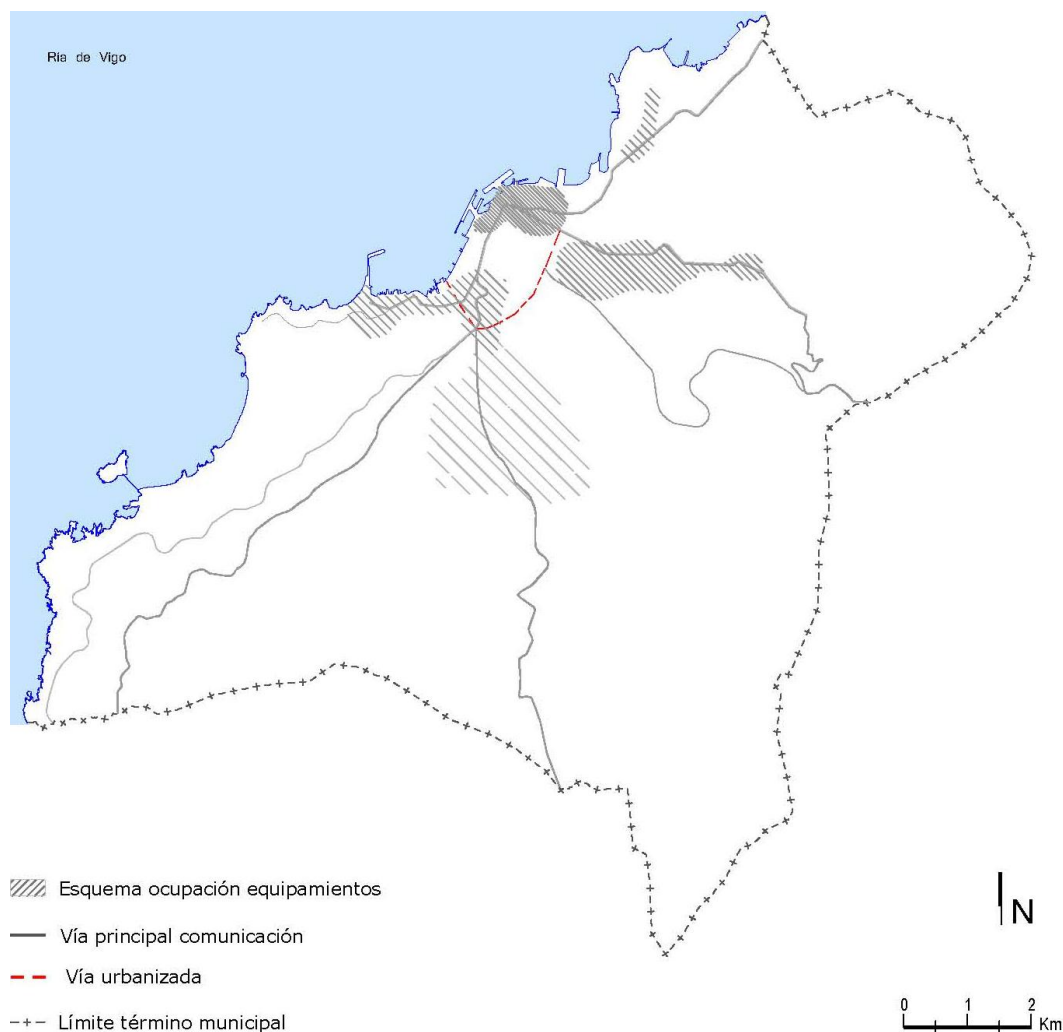


Fig. 4.2. 23: Esquema interpretativo de la relación entre los equipamientos principales y la red viaria.

Para la explicación del resto de las zonas de ocupación destacadas cabe hacer referencia a un eje viario urbanizado que discurre perpendicular a la vía de Porriño hacia el oeste, siendo en el encuentro entre ésta última y los accesos desde Porriño, donde tenga lugar una segunda concentración de equipamientos, encontrando continuidad en la carretera que atraviesa el núcleo de Lavadores.

Aunque de forma más dispersa, es reconocible otro punto de localización en la bifurcación de las vías de Bouzas y Gondomar, así como en la intersección de esta última con la de Bayona y la vía urbanizada descrita anteriormente.

Así mismo cabe incidir en la presencia de elementos dotacionales con un desarrollo lineal y paralelo a las vías principales de comunicación, siendo más intensa la presencia de éstos en la vía de Porriño, destacando así mismo la incidencia sobre el eje de Gondomar, en el cual resalta además una localización distante desde la misma.

Se puede por tanto determinar una distribución fragmentada de los equipamientos en el territorio, focalizada sobre el espacio central-litoral y generada principalmente en torno a los ejes viarios, los cuales actúan como mecanismo de articulación y soporte.

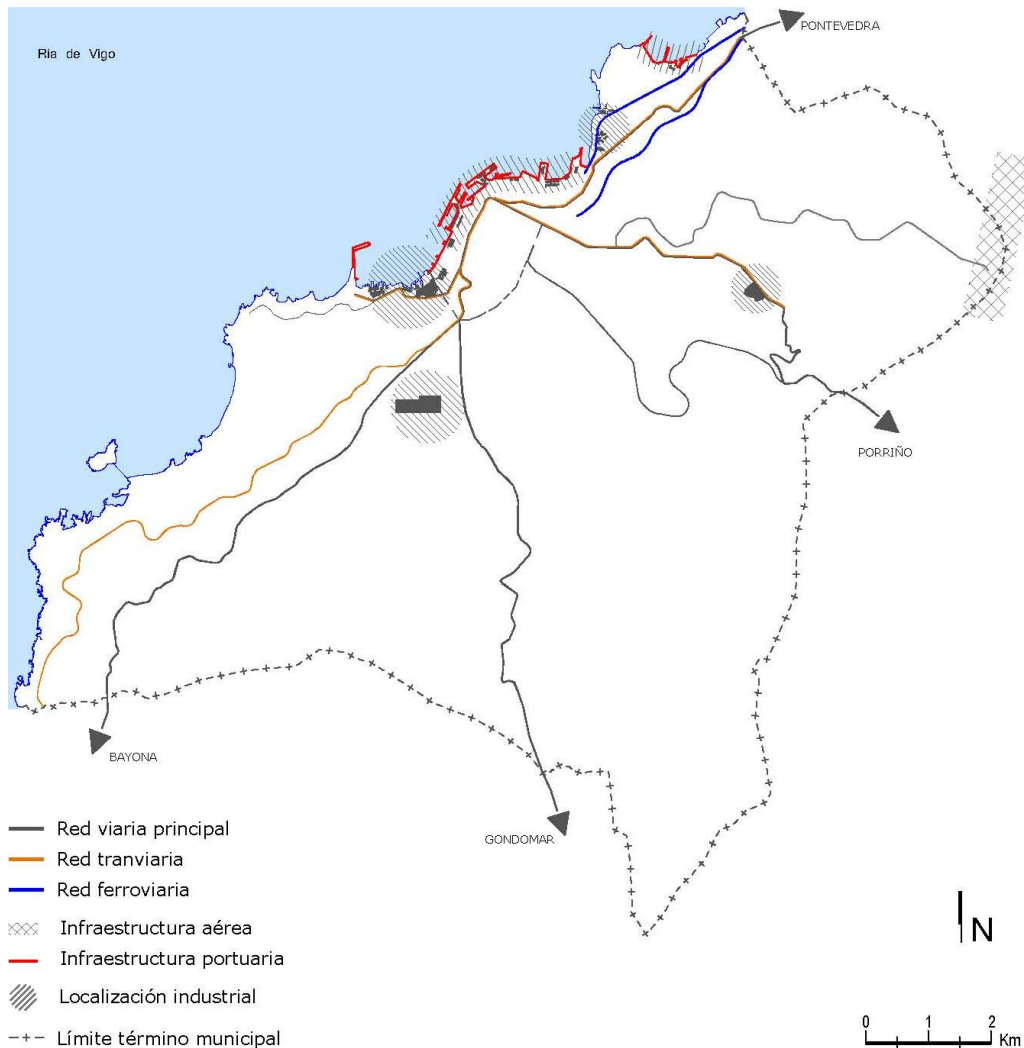


Fig. 4.2. 24: Esquema interpretativo de la relación entre las infraestructuras de comunicación y la industria.

H. Los esquemas y el análisis que se desarrollan a continuación corresponden a la superposición de las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial.

Tal y como se ha visto previamente el tejido productivo se distribuye en tres zonas, una principal en torno a la línea de costa y dos secundarias en las que se ubican de forma aislada sendas empresas de gran envergadura.

Sobre la situación de éstas últimas, destaca su posición próxima a las vías de comunicación, posiblemente propiciado por cuestiones de accesibilidad, aún tratándose de vías de carácter tradicional y por tanto no especializadas para tal fin.

En el caso de las actividades que se desarrollan en el litoral, es preciso incidir sobre el modo en que son organizadas; a través del esquema de la figura 25 se observa una distribución en la que la zona central es ocupada por las infraestructuras portuarias, y en menor medida por industrias, siendo en los extremos de la misma donde se desarrollen los principales focos fabriles. Se verifica así mismo una mayor relevancia en cuanto a volumen de ocupación, sobre el área situada al noroeste, contigua al núcleo de Bouzas.

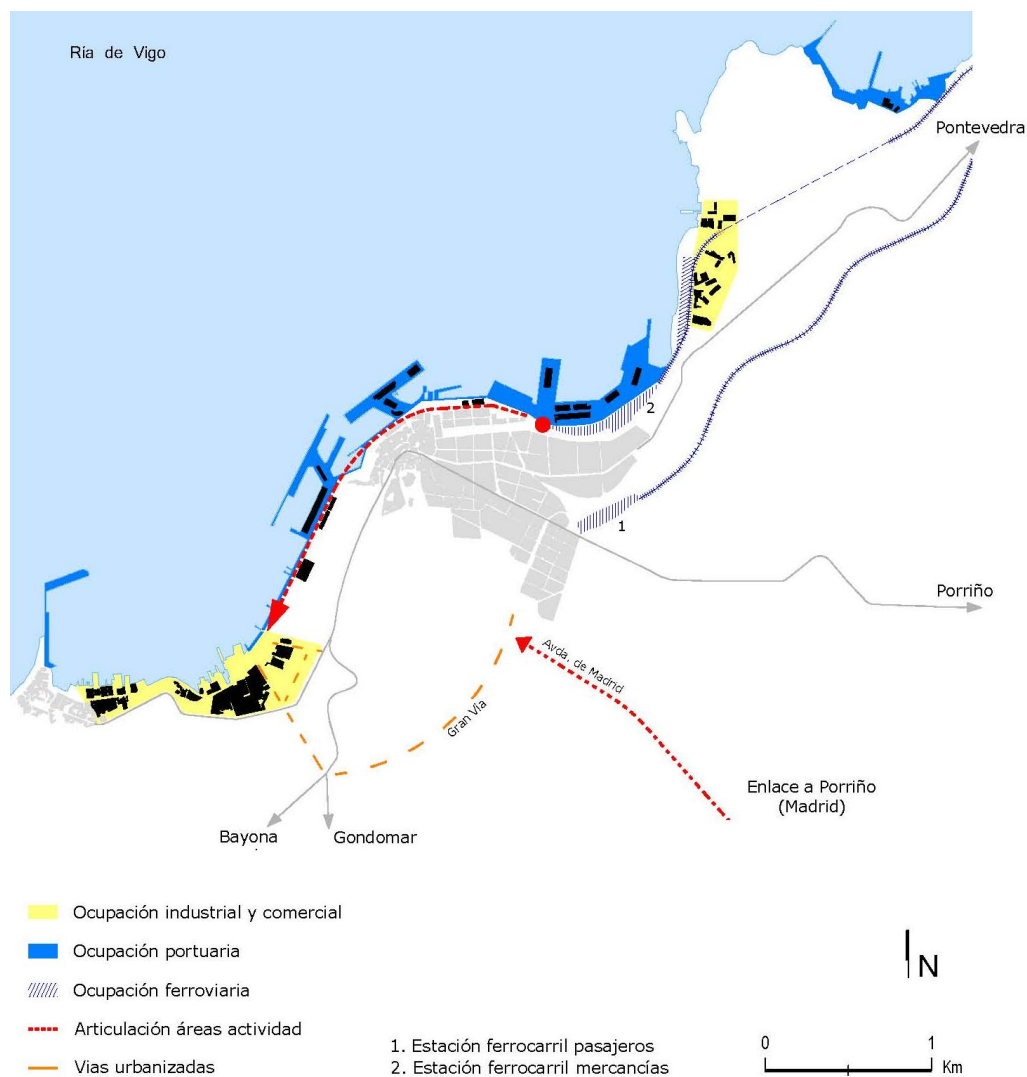


Fig. 4.2. 25: Esquema detallado de la ocupación industrial litoral.

Las principales infraestructuras que proporcionan el acceso a dichas áreas industriales serán el puerto y el ferrocarril, como se puede deducir por la situación de la primera, así como por la existencia de una estación ferroviaria destinada a tales actividades.

La comunicación entre éstas y las construcciones fabriles será garantizada por medio de una vía perimetral paralela a la costa, la cual acabará generando una barrera entre la ciudad y el mar como es apreciable en el esquema.

A nivel viario, al igual que acontece con las industrias ubicadas en el interior del municipio, la comunicación será efectuada a través de la red existente, careciendo de un sistema especializado. Destacar en este sentido, la posición respecto a una vía de reciente creación (Avda. de Madrid), la cual surge con la finalidad de mejorar los accesos a la ciudad desde áreas del interior de España, pero que al desembocar sobre el sistema viario urbanizado, provoca que la posible articulación entre ésta y los focos industriales discurra por las vías urbanas preexistentes.

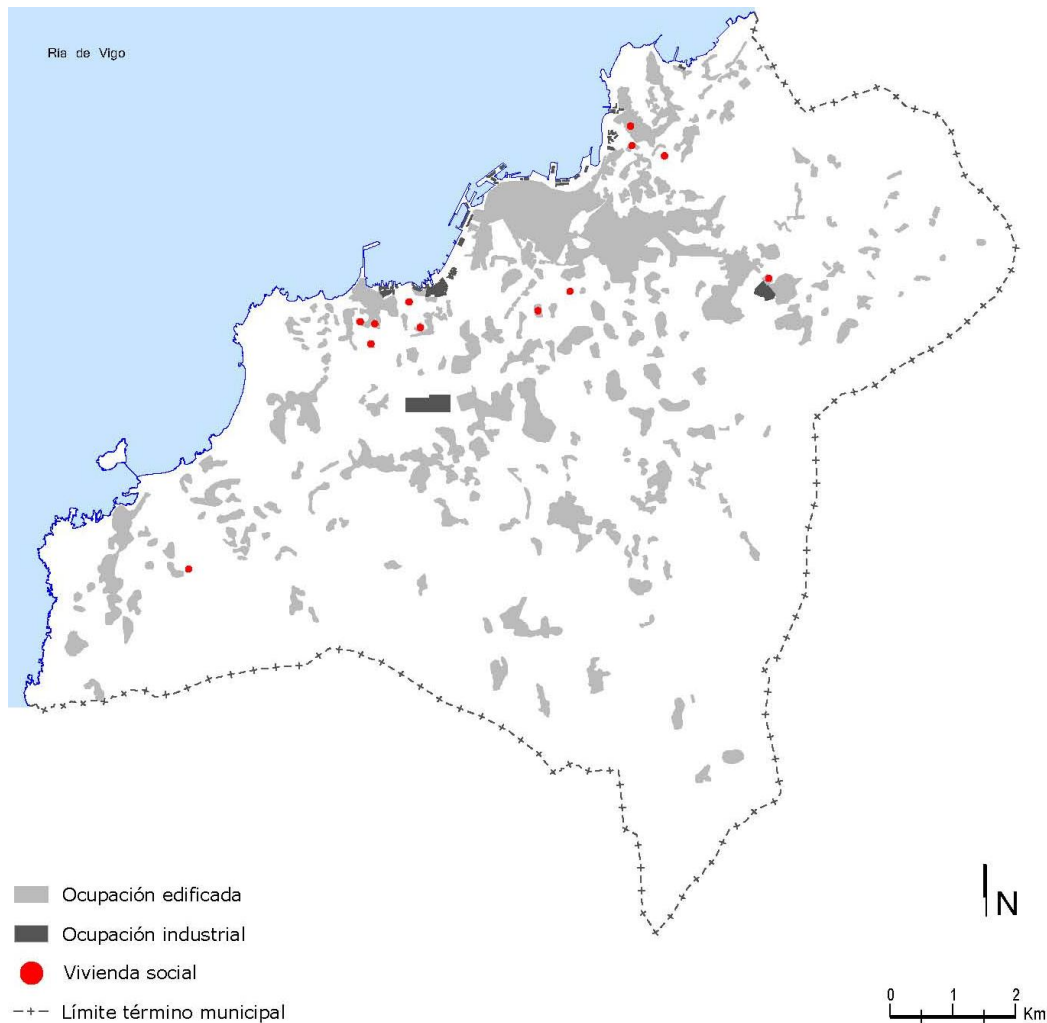


Fig. 4.2. 26: Esquema de superposición de la ocupación industrial y la mancha edificada.

1. Atendiendo a la superposición la mancha edificada y la ocupación industrial, son identificadas al igual que en casos anteriores situaciones dispares, en relación principalmente a la ubicación de las fábricas.

En primer lugar y observando la situación que se da en el litoral, resulta evidente una deslocalización de los focos industriales respecto a la posición del núcleo urbano, tal como aprecia en el esquema de la figura 25. Dado que la actividad de dichas industrias está totalmente vinculada al espacio marítimo, es probable que esta circunstancia responda a causas de necesidad más que a una intención de deslocalización, estando el espacio litoral en contacto con el núcleo edificado ocupado en su totalidad por las infraestructuras portuarias.

Por otra parte, para determinar la incidencia ocasionada por la implantación de las construcciones fabriles que se ubican en el interior del área, es preciso tener en cuenta su historia, siendo la empresa automovilística construida en el año 1957, contando por el contrario la de cerámica con 30 años de antigüedad y con capacidad por tanto de generación de posibles dinámicas.

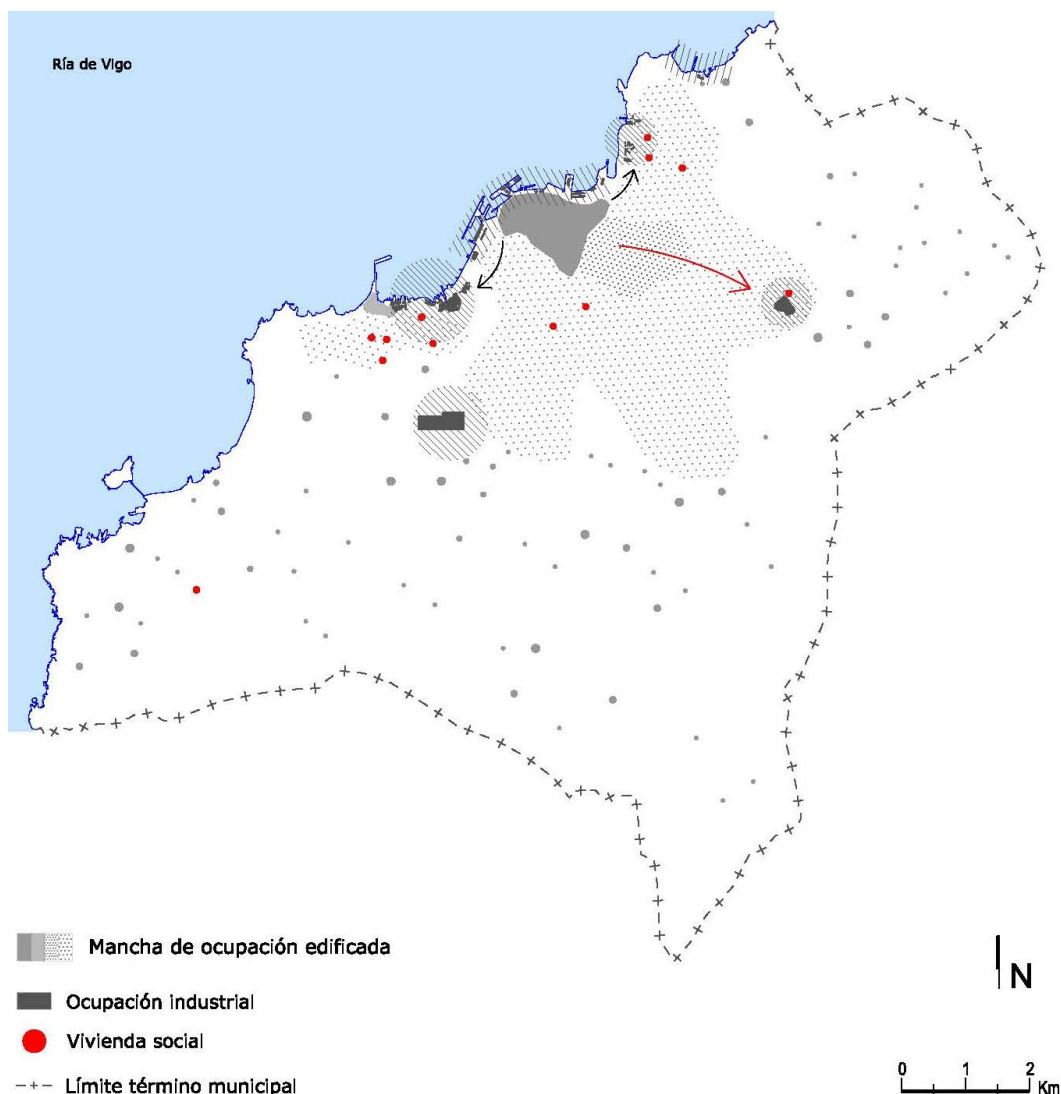


Fig. 4.2. 27: Esquema interpretativo de la relación entre la mancha de ocupación y la ocupación industrial.

Por lo que teniendo en cuenta esta premisa y pese a que en torno a la primera existen asentamientos diversos, se apunta a que su aparición no estará relacionada con este elemento concreto. En cuanto a la fábrica de cerámica, su situación en la vía con destino Porriño y en las proximidades del núcleo de Lavadores, supone su inmersión en una zona de expansión edificada, lo cual dificulta determinar su posible influencia. Aunque al prestar atención al modo de ocupación, se identifica una disminución en la mancha edificada previa a su localización, incrementándose al coincidir con la misma, lo cual parece indicar una incidencia positiva sobre el crecimiento edificado.

La indicación de las viviendas sociales presentes en el lugar, de construcción entre las décadas de 1940 y 1960, reafirmarán la relevancia de las industrias marítimas en los periodos precedentes, así como la manifestación de situaciones propias de los procesos de industrialización, en los que surgen barrios obreros en las proximidades de las fábricas, fuera de los entornos urbanos.

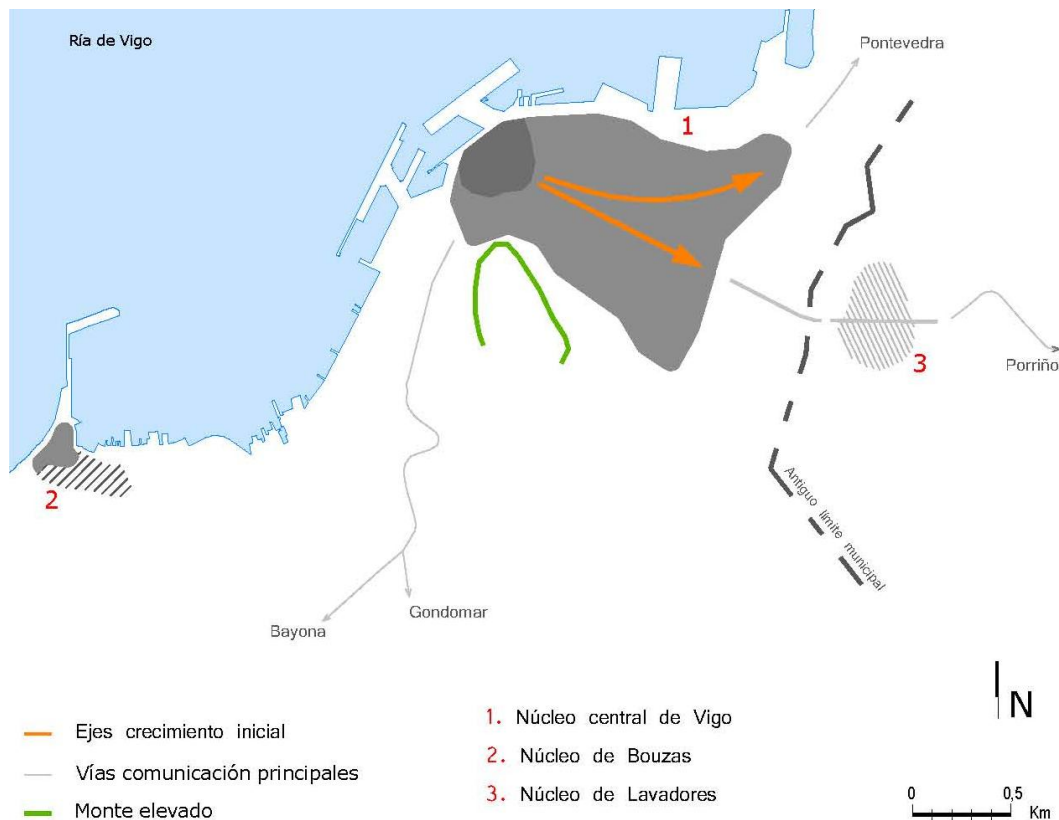


Fig. 4.2. 28: Esquema interpretativo de la expansión del área urbana y de la relación de la misma con los demás núcleos de población destacados presentes en el área de estudio.

J. A través de los esquemas presentados se ha ratificado una circunstancia anunciada en el capítulo de contextualización, como es la relevancia del núcleo de Vigo frente al resto de asentamientos contenidos en el territorio, suponiendo el principal elemento urbano, formal y funcionalmente hablando, destacando entre tanto sobre el territorio los asentamientos gestados en los lugares de Bouzas y Lavadores.

Una realidad física que vendrá propiciada por la situación administrativa anterior, que dividía el actual área de estudio en tres municipios independientes, dando respuesta esta particularidad a la existencia del núcleo de Bouzas que como se ha comentado, cuenta con una antigüedad similar al de Vigo. Por el contrario el antiguo municipio de Lavadores, carece de un núcleo urbano histórico, siendo la ocupación destacada de formación reciente, resultado de la incidencia que ejerce la ciudad de Vigo por la proximidad física y las posibilidades de comunicación con el mismo, tal como muestra su materialización junto al antiguo límite municipal y sobre la vía de acceso al núcleo urbano.

Partiendo de estas premisas y focalizando la atención sobre el núcleo urbano central, es posible deducir condicionantes y pautas en su modo de expansión, pudiendo determinarse que las barreras físicas serán el principal elemento que influenciará su desarrollo desde el núcleo original amurallado de Vigo, por su situación entre la ladera del monte El Castro y el mar (identificado sobre la mancha del núcleo en color más oscuro), reduciendo las posibilidades de su crecimiento.

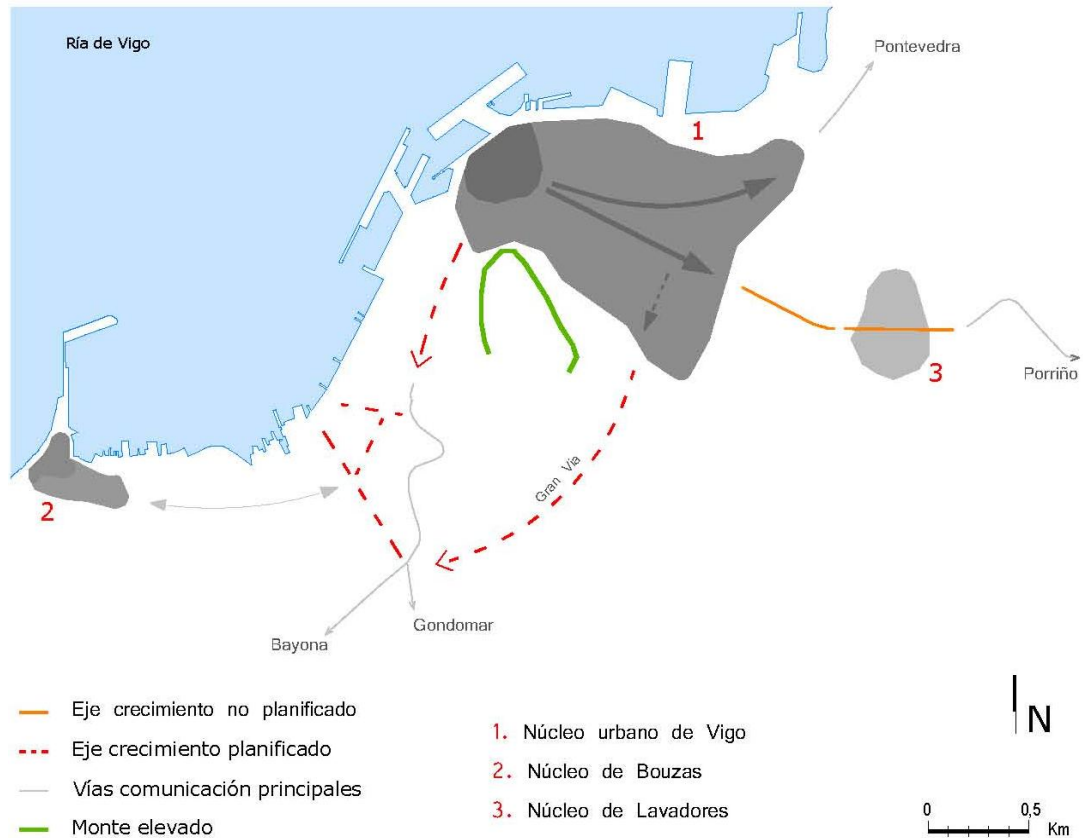


Fig. 4.2. 29: Esquema interpretativo de los indicadores de las futuras líneas de crecimiento.

Por tanto al ser las características físicas del área oriental más favorables, por contar con mayor amplitud de espacio y una topografía más llana, será este el sentido que tome el crecimiento urbano, siguiendo las líneas marcadas por las vías de comunicación que partían desde la antigua muralla hacia Pontevedra y Porriño.

Retomando la cuestión de la división administrativa, se aprecia en la primera figura como la dirección que sigue la expansión urbana queda condicionada por la presencia del antiguo municipio de Lavadores, el cual al no ser anexionado a Vigo hasta el año 1942, provocando un giro en el sentido del crecimiento del núcleo urbano, potenciándose la progresión del mismo hacia el suroeste.

Una circunstancia que conllevará la inclusión del accidente topográfico del monte El Castro en la superficie urbana, respondiendo la solución materializada a varios proyectos como se verá de forma más detallada.

Entre tanto sobre el esquema de la figura 29, se pueden observar los signos de dichas estrategias en forma de vías urbanizadas, las cuales como se puede apreciar, discurren de forma paralela al monte elevado, encontrándose en el punto en el que se bifurcan las vías con destino Bayona y Gondomar, y continuando hacia el litoral, generando una especie de circuito cerrado en el que los núcleos de Bouzas y Lavadores quedan excluidos.

Con base a los aspectos que se han analizado hasta el momento es posible establecer un punto de situación sobre las características principales del área de estudio en el año 1960, resaltando los aspectos que se describen a continuación.

En primer lugar es posible determinar la condición central del núcleo urbano de Vigo, en el que se concentran como se ha visto los principales medios de comunicación, dotándolo de mejores accesibilidades, siendo así mismo el contenedor de las principales funciones y servicios. Las cualidades formales se corresponden igualmente con dicha denominación, siendo el que presente pautas de mayor densidad, compacidad y continuidad. Una circunstancia que ya se deducía en lo descrito en el capítulo de contextualización y que queda reflejado tras el estudio.

Así mismo es posible identificar la incidencia que ejerce sobre los espacios circundantes, en los que si bien no es posible reconocer la formación de asentamientos consolidados, si se observa una mayor densificación, siendo más acusada sobre las vías de comunicación y de forma más evidente en la formación del núcleo de Lavadores, el cual se aglutina igualmente en el desarrollo de un eje principal de comunicación, pudiendo establecerse por tanto que el centro urbano actúa como foco dinamizador, siendo la red infraestructural el soporte que permite su materialización.

Se ha visto también como la mayoría de los equipamientos y servicios se concentran en este espacio urbano, verificándose entre tanto el inicio de un proceso de descentralización que se materializa tanto con la aparición de dotaciones en el exterior del mismo, como con la implantación de zonas productivas en áreas periféricas, que se desvinculan de aquellos espacios en los que se concentraba las primeras actividades industriales y que, aunque se desarrollaban fuera de los límites urbanos propiamente dichos, lo hacían de forma contigua, propiciado posiblemente como se ha dicho por la vinculación necesaria al medio marítimo.

Esta nueva circunstancia provocará un fuerte impacto en cuestiones principalmente formales, por la inclusión de elementos de gran envergadura en espacios regidos por lógicas de dispersión y de ocupación de baja densidad, así como una transformación funcional por la aparición de nuevos usos y ofertas laborales en espacios en los que, según los estudios concretos, se desarrollan actividades principalmente primarias, ligadas a la agricultura y a la ganadería.

Se puede decir por tanto y desde un punto de vista general que el periodo de 1960 está caracterizado por el protagonismo de un núcleo central, el cual focaliza los principales desarrollos urbanos, frente a un espacio periférico que comienza a manifestar síntomas de transformación pero de forma puntual y aislada, afectando a zonas concretas que suponen una pequeña parte del área de estudio total, frente al resto que sigue presentando las características tradicionales de ocupación y desarrollo rural.

Tomando como referencias éstas premisas extraídas del análisis desarrollado se procede al estudio detallado de áreas discriminadas representativas del ámbito municipal.

4.2.3. ANÁLISIS DETALLADO DE ÁREAS DISCRIMINADAS

A. NÚCLEO URBANO

B. BOUZAS

C. LAVADORES

D. CENTRALIDAD EN PROCESO DE FORMACIÓN

E. PARROQUIA PERIFÉRICA INTERIOR

F. PARROQUIA PERIFÉRICA LITORAL

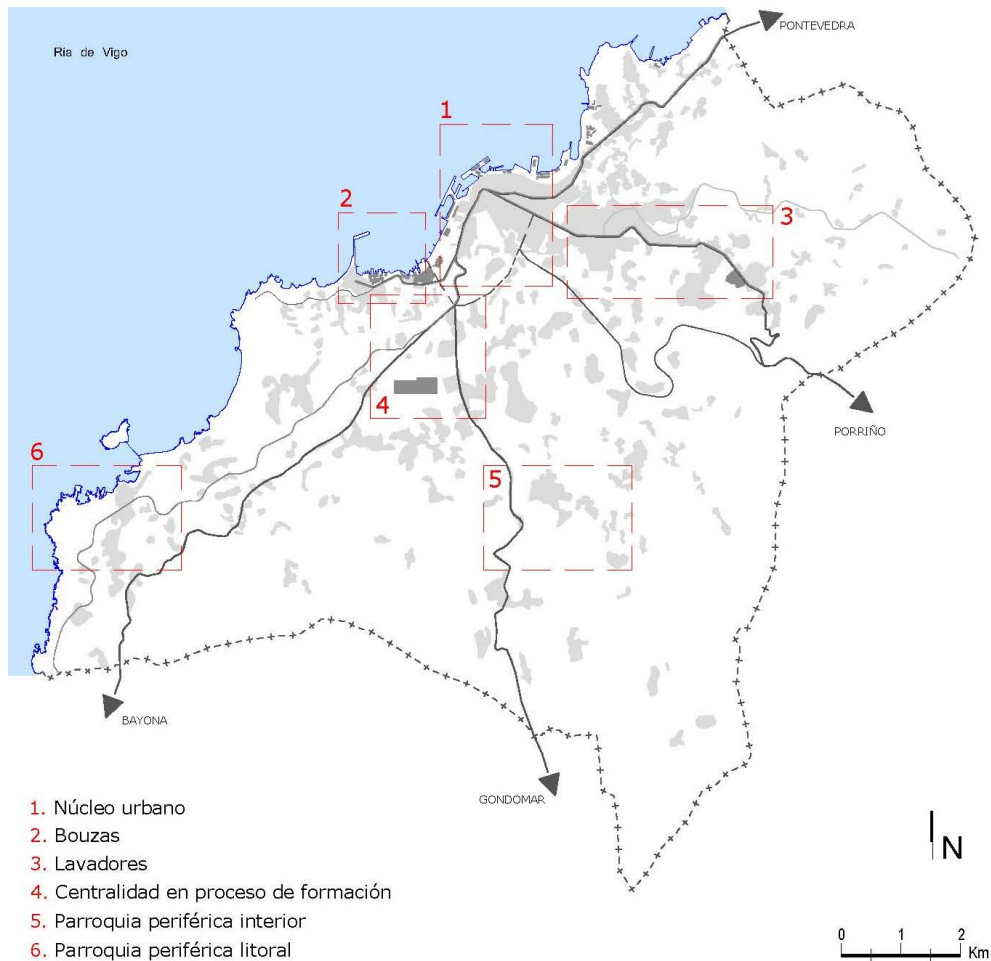


Fig. 4.2. 30: Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.

El tamaño del término municipal ha conllevado que el análisis desarrollado en las páginas anteriores sea efectuado a una escala en la que no es posible apreciar ciertos aspectos de la forma urbana que son importantes para una mejor caracterización de la misma. Por este motivo se procede a continuación a presentar el análisis de zonas concretas desde una escala más reducida.

Las áreas discriminadas para tal efecto vienen justificadas por las propias características del objeto de estudio, siendo los siguientes:

1. Núcleo central de mayor densidad ocupacional, dónde se localizan la mayoría de los equipamientos y la mayoría de los accesos.
2. Núcleo de carácter tradicional y en contacto con área industrial.
3. Núcleo destacado de reciente formación y crecimiento lineal sobre una vía.
4. Área con baja presencia ocupacional en la que ubican diversos equipamientos y lugar de implantación de la fábrica automovilística.
5. Asentamientos dispersos junto a una vía de comunicación principal y de ubicación en el interior del área de estudio.
6. Asentamientos dispersos junto a una vía de comunicación principal y junto a la red tranviaria, de ubicación en el litoral del área de estudio.

A. NÚCLEO URBANO



Fig. 4.2. 31: Imagen aérea del núcleo urbano en 1954.

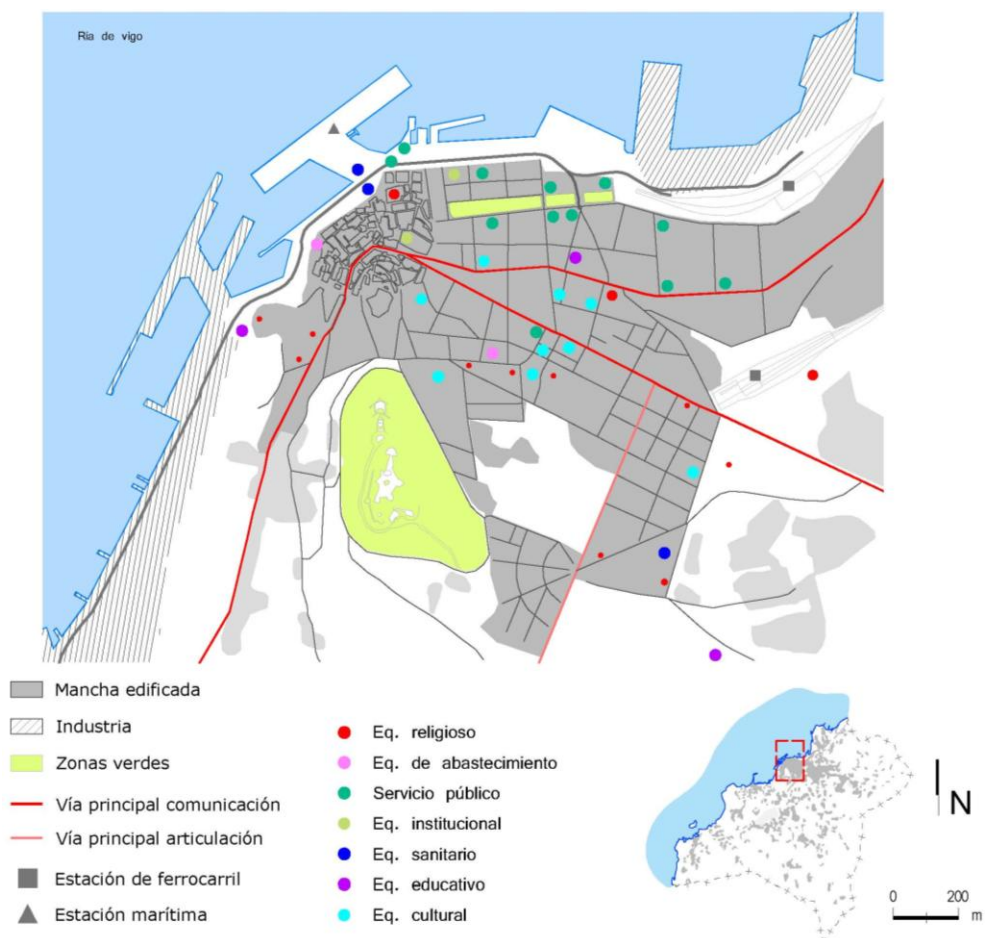


Fig. 4.2. 32: Esquema del núcleo urbano.



Fig. 4.2. 33: Núcleo original de la ciudad amurallada.

En el capítulo de contextualización se han indicado los diversos proyectos de aplicación sobre el núcleo urbano de Vigo; en esta primera parte del análisis se identificará sobre la forma urbana la correspondencia con cada uno de ellos, de modo a determinar la evolución en su consolidación.

Para comenzar, en la figura que se presenta sobre estas líneas es identificada el área del antiguo núcleo amurallado, con indicación de las puertas que le daban acceso y los caminos que partían del mismo hacia otros núcleos de población, siendo perceptible la permanencia del trazado original, resultando en elementos condicionantes de los crecimientos posteriores.

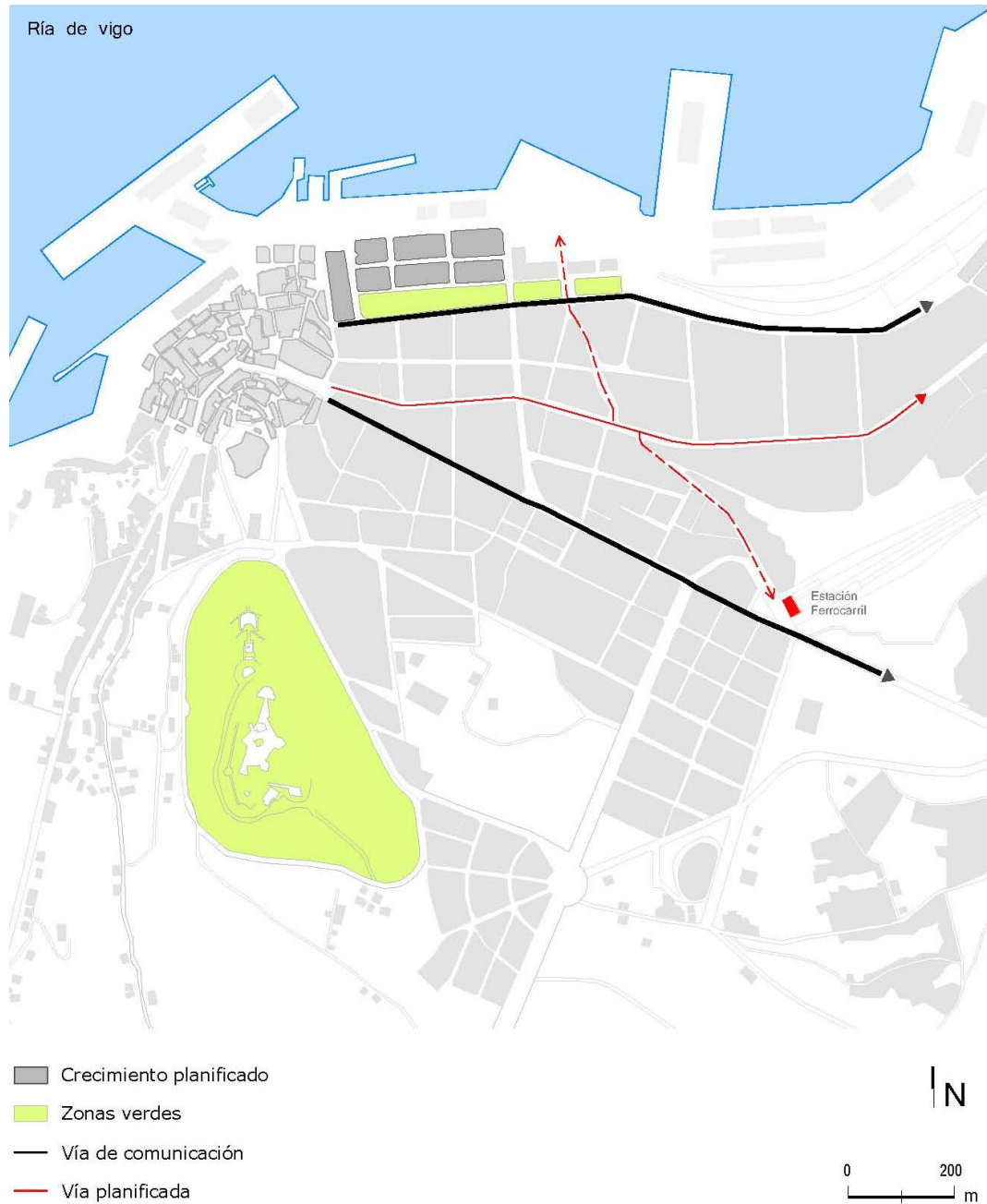


Fig. 4.2. 34: Ensanche de García Ollequi.

En la figura 34 se destaca la consolidación del primer ensanche de la ciudad, promovido por García Ollequi y realizado en base al proyecto de Marcoartú y José María Pérez, con modificaciones como se ha comentado. El resultado es una retícula viaria regular contigua al núcleo original y sobre el trazado de la vía a Pontevedra, que da lugar a la conformación de siete manzanas y una zona verde con disposición longitudinal.

La línea de comunicación que discurre entre las vías tradicionales existentes, resaltada en color rojo, aparecerá indicada en el proyecto de José Maria Perez.

Se trata de una bifurcación de la carretera tradicional de Pontevedra, que serviría de enlace entre ésta y la vía con destino a Porriño. En el proyecto original, dicha línea de comunicación discurría por el perímetro de la zona planificada, lo que hace pensar que en una primera fase el crecimiento de la ciudad se expandía principalmente sobre la carretera de Pontevedra.

Otro elemento a destacar vendrá determinado por la llegada del ferrocarril en 1878, siendo la estación del mismo ubicada sobre el eje de circulación de Porriño, un hecho que según Pereiro (1981) influirá en la alteración de la misma, pasando a convertirse en una vía urbana, provocando la dinamización de la misma así como la expansión en el sentido de su trayectoria.

Por otra parte la situación de la estación provocará la aparición de un vial de enlace entre la ésta y la zona portuaria y costera, la cual como se observa en el esquema de la figura 34 seguirá un trazado orgánico y en sentido oblicuo a las vías anteriormente descritas.

A través del plano de la ciudad de Vigo, correspondiente al año 1883, se ha observado como la apertura de nuevas calles darán continuidad al proyecto de Nueva Población planteado por José María Pérez en el año 1853, el cual será, tal como se ha visto en el capítulo de contextualización, el que sirva además de base para el ensanche realizado, abarcando éste último solo un pequeño fragmento del original.

La idea central de dicho proyecto era la de realizar una malla viaria ortogonal en dirección Este, sobre el trazado de la carretera de Pontevedra y de forma perpendicular a ésta. Siendo posible identificar, aunque de forma menos rigurosa, como las vías transversales ejecutadas posteriormente, se corresponden con las ideas plasmadas en este proyecto.

Una situación que se ve reflejada en la forma urbana del periodo analizado, dónde por un lado las vías contiguas al ensanche siguen las líneas de proyección marcadas por éste, como si de una prolongación se tratase, atravesando la vía intermedia que surge entre las calles de Pontevedra y Porriño, y encontrando desembocadura en esta última.

Así mismo las vías transversales materializadas a lo largo del eje viario de Pontevedra surgen de forma perpendicular a ésta, aún siendo como se ha dicho de forma menos rigurosa, resultando una malla viaria en la que se observa una intención de regularidad, pero sin llegar a conseguir una cuadrícula ortogonal.

Por lo que atendiendo al conjunto resultante, se verifica una clara diferencia entre las vías que discurren en sentido longitudinal, en las que como se ha dicho permanece el trazado de los caminos tradicionales y por tanto con una forma orgánica y poco regular, frente a las vías de comunicación transversales de trazado más o menos recto y con disposición perpendicular.

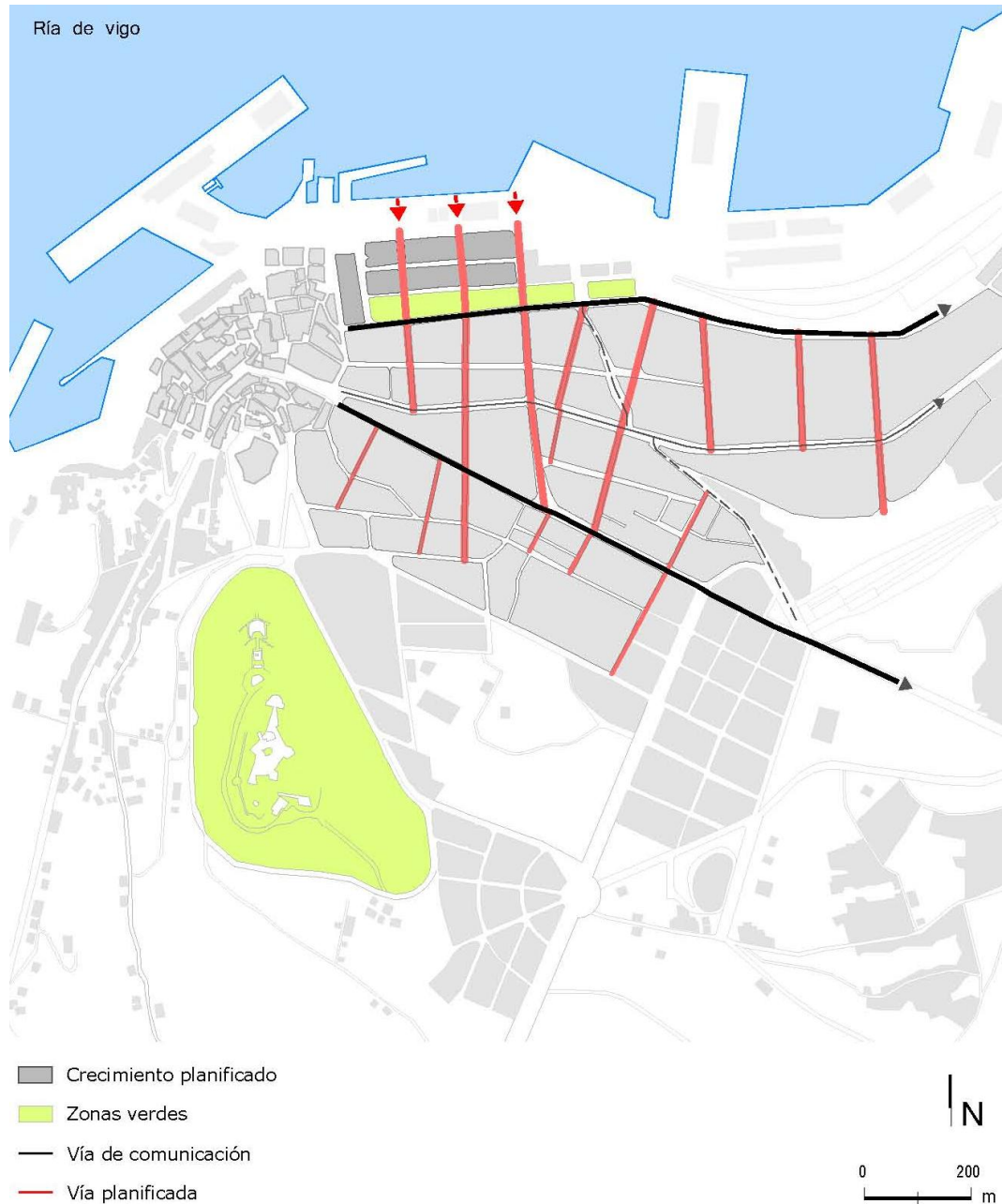


Fig. 4.2. 35: Esquema sobre la incidencia del ensanche y los proyectos realizados en la trama viaria.

Esta preocupación por elaborar trazos rectilíneos y ortogonales parece una constante en los desarrollos posteriores, tal y como se puede apreciar en la forma final, en la que las calles que surgen desde la vía de Porriño hacia el norte mantienen esta misma predisposición de continuidad y perpendicular sobre los trazados existentes.

Tras unos de años de inactividad proyectual en los que la expansión de la ciudad se va consolidando de forma no programada, resultando la situación que se ha venido describiendo, será en el año 1910 cuando sea presentado por Ramiro Pascual un nuevo proyecto de reforma interior y ensanche, el cual, pese a no ser aprobado marcará las pautas de actuación hasta 1943.



Fig. 4.2. 36: Correspondencia entre el proyecto de Ramiro Pascual y la situación en el año 1960.

Lo más destacable de lo ejecutado en base a este proyecto es la construcción de una nueva calle en sentido perpendicular a la vía con dirección a Porriño, dibujando un nuevo eje de crecimiento de la ciudad por la incidencia principalmente del límite del entonces término municipal como se ha visto anteriormente. La ejecución del mismo dará lugar a la aparición del primer tramo de la calle Gran vía.

A lo largo de la misma son ejecutadas una serie de vías secundarias, proyectadas de forma paralela y perpendicular, dibujando una cuadrícula ortogonal que dará lugar a la consolidación de manzanas regulares. Los esfuerzos del autor por propiciar la conexión entre la cara Oeste de la ladera del Monte Castro y el área urbana consolidada, se materializa con la apertura de una calle que atraviesa el antiguo espacio intramuros,



Fig. 4.2. 37: Correspondencia entre el proyecto de Manuel Comingues y la situación en el año 1960.

alterando su configuración y encontrando continuidad en la vía de carácter tradicional con destino a Bayona y Tuy.

Con la misma finalidad, el autor proyectó la continuación de una de las calles existentes hasta la vía que discurría por la ladera Oeste del monte, situación que no llega a realizarse (indicada en línea discontinua).

En cuanto a la reforma interior, las alteraciones se concentran en la estructura del casco antiguo, principalmente en cuestión de anchos de calles, en respuesta a un contexto en el que primaban las mejoras higiénicas, alteraciones que no son abordadas en mayor profundidad al considerar que no son relevante para la presente investigación.

Tal como se ha comentado el proyecto elaborado por Ramiro Pascual tendrá continuidad hasta 1943, interrumpido únicamente por la aprobación del Plan Palacios el cual, dado su corto periodo de vigencia no intercederá en la consolidación, ni en la transformación de la forma urbana.

El relevo de dicho proyecto se sucederá por tanto por el Proyecto de Manuel Comingues, aprobado en el año 1948.

El documento elaborado abordará toda el área urbana, introduciendo una serie de modificaciones sobre lo plasmado en el proyecto anterior, dado que todavía no se habían materializado en su totalidad, siendo la más destacada una nueva solución para el espacio comprendido entre la calle Gran Vía y el monte de El Castro. Se trataría de una propuesta próxima de la idea anterior en un nuevo intento de salvar las fuertes pendientes que caracterizan este espacio. Aunque tal y como se ha visto en la contextualización, la solución que albergará el proyecto en el momento de su aprobación final, responderá a las modificaciones introducidas por Pedro Bidagor y Paz Maroto. Pese a esto, se puede apreciar en la figura 37 como el área sigue sin ocuparse en el momento temporal que nos ocupa.

En cuanto al resto de la propuesta incluida en el nuevo instrumento, referir la continuación de las ideas planteadas por el proyecto que le precede, fomentando la expansión del núcleo urbano sobre la ladera Oeste del monte El Castro y dando continuidad a la vía perpendicular que discurre en sentido suroeste.

El resultado de este proyecto se plasmará en las vías urbanizadas que se han detallado en la primera parte del análisis, que rodean el monte de El castro e impulsan la expansión urbana en sentido occidental.

En el área concreta que se está analizando se puede apreciar como sobre los ejes viarios con destino a Bayona y a Gondomar todavía no se experimenta un desarrollo destacado, observándose expansiones lineales sobre los márgenes de las vías existentes pero sin responder a la solución propuesta.

Adoptado de dicho proyecto y materializado en este periodo concreto, será la ejecución de un segundo tramo de la calle Gran vía. En el encuentro entre el tramo ejecutado y el nuevo propuesto, acompañado de una situación favorable de la topografía por ser el punto más elevado y por tanto en un cambio de rasante, será planteado un nodo de encuentro viario, el cual será enfatizado a través de una estructura viaria radiocéntrica envolvente, tal como se observa en la figura 37.

Así mismo se puede apreciar como la construcción de este punto concéntrico, junto con la estructura que lo acompaña, romperá con la continuidad formal que se venía observando, en primer lugar por el quiebro que se produce en la expansión continua, dando lugar a la aparición de vacíos intermedios y por otro por la utilización de un nuevo tipo de trazado que contrasta con las formas ortogonales del resto de área.

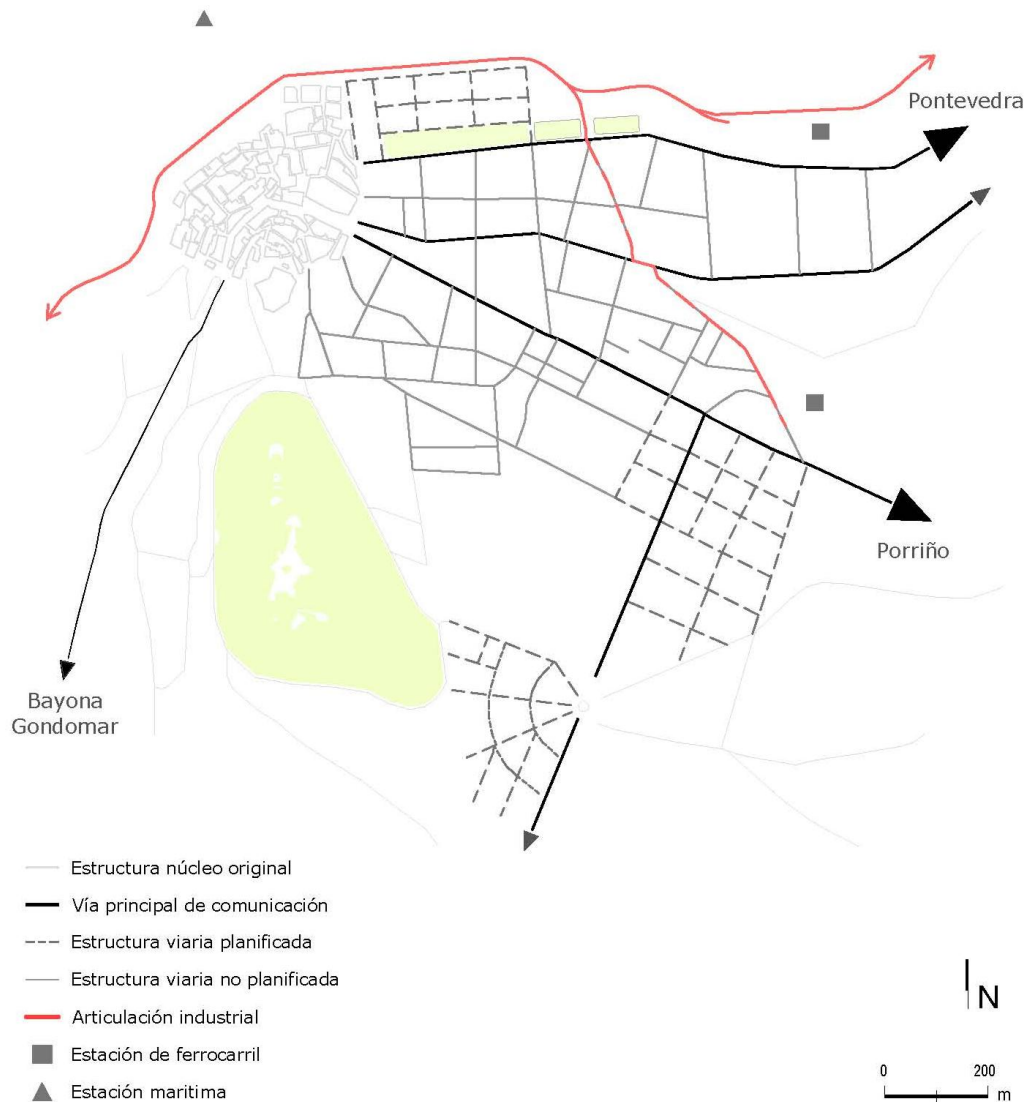


Fig. 4.2. 38: Esquema viario.

Sobre el esquema de la figura 38 son representadas las calles que conforman el espacio urbano discriminado, en el cual se identifica el resultado del proceso descrito, siendo reconocibles morfologías viarias diferentes en respuesta a cada situación. Las principales diferencias son apreciables a través de la configuración de las manzanas resultantes, siendo el área correspondiente con el casco antiguo mucho más tramada y con trazos orgánicos frente al resto, de mayor amplitud, y donde las variantes devienen de la regularidad, resultando en los espacios planificados un entramado más uniforme.

Así mismo se verifica como las vías longitudinales, principalmente las que discurren en sentido oriental desde el antiguo núcleo amurallado, serán las que articulan el espacio contiguo al mismo, dando paso a una situación opuesta con la aparición de la calle Gran Vía, por su desarrollo en sentido transversal.

En cuanto a las vías de articulación industrial, se observa un recorrido que envuelve el entorno urbano, perdiendo la vía que atraviesa el interior del espacio urbano dicha función tras la construcción de una nueva estación ferroviaria de mercancías en 1943.

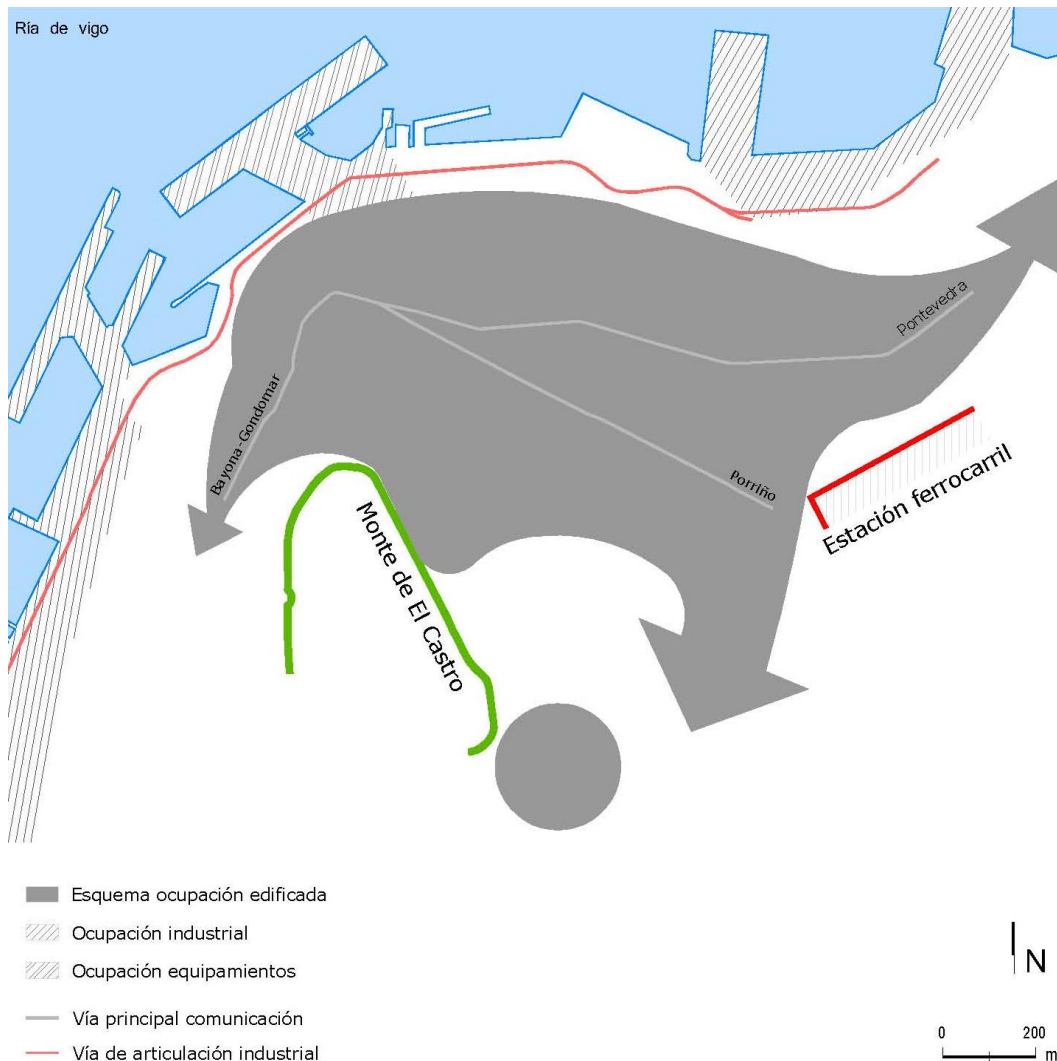


Fig. 4.2. 39: Esquema interpretativo de la expansión urbana.

A través del esquema interpretativo sobre el modo en que se ha producido la expansión de la mancha edificada (figura 39), es posible reconocer pautas de crecimiento centrífugo partiendo desde el núcleo original y siguiendo el trazado de las vías principales de comunicación. Tal y como ya se ha comentado la presencia del monte de El Castro, así como la ubicación del casco amurallado serán determinantes en la dirección de este, siendo perceptible un mayor desarrollo en sentido oriental.

Del mismo modo, la ubicación de la estación de ferrocarril inicial, construida en el año 1878, podría interpretarse como un elemento limitador, siendo en el encuentro con la misma donde se produzca el cambio de sentido en la expansión urbana.

Una alteración en la orientación del crecimiento urbano que seguirá pautas de continuidad en su tramo inicial, resultando tras las últimas actuaciones la aparición de áreas aisladas, dando lugar a vacíos y discontinuidades en la mancha edificada.

En cuanto a la distribución de las actividades, resalta la ubicación de las industrias en el espacio litoral a ambos lados del área urbana, así como un espacio destinado a equipamientos en la zona portuaria frontal a la misma.

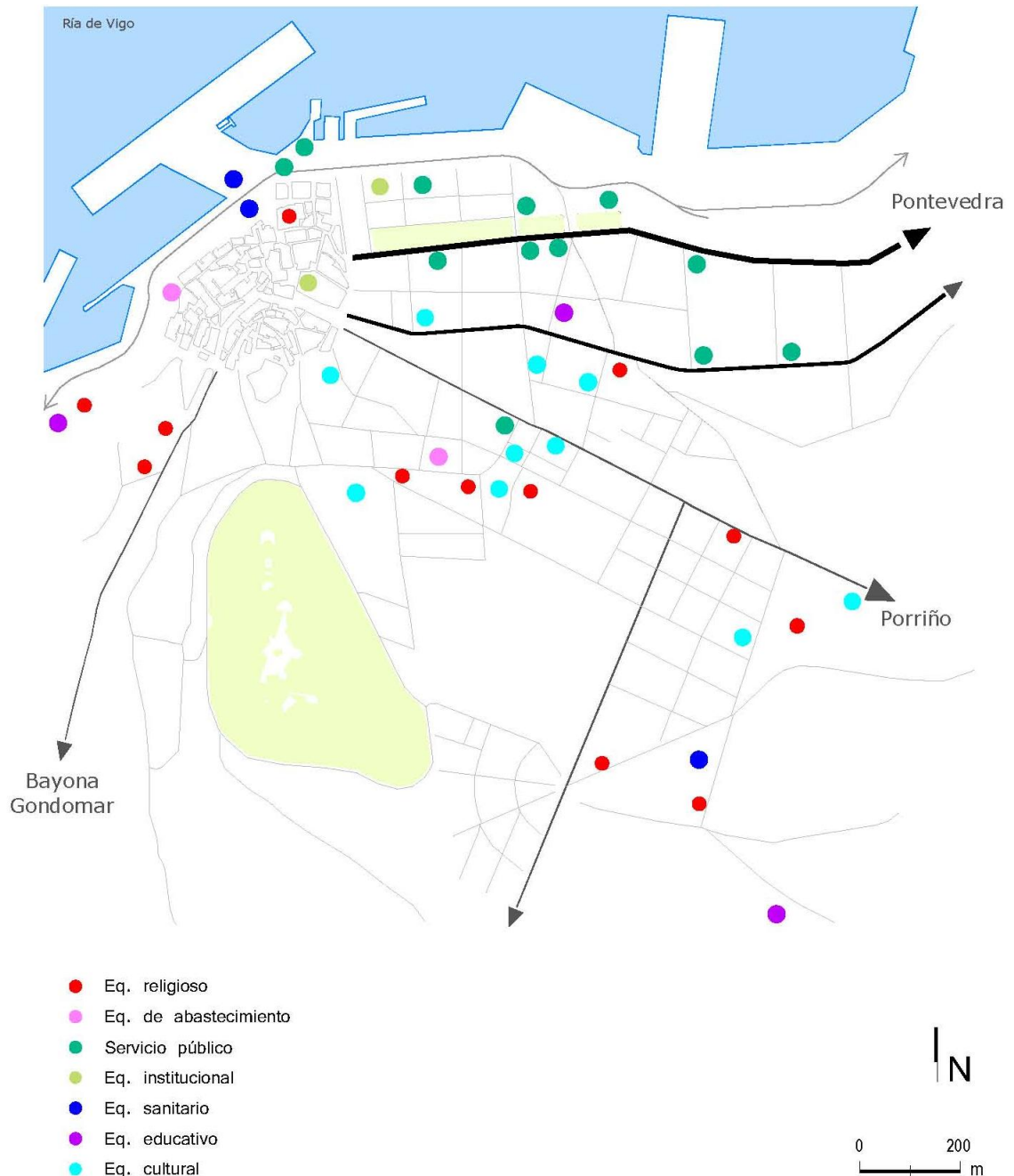


Fig. 4.2. 40: Esquema de los equipamientos principales.

A través de los equipamientos principales es posible determinar, desde un punto de vista general una mayor localización en los espacios próximos al antiguo recinto amurallado, careciendo los espacios proyectados en último lugar de cantidad y diversidad.

En cuanto a la implantación de los mismos se verifica una relación con las vías principales de comunicación, siendo más numerosos en las proximidades de las mismas, y en mayor medida en las calles con dirección a Pontevedra.

Destacar así mismo la carencia de espacios verdes, contando únicamente el área discriminada con el monte El Castro y un jardín urbano fruto del primer ensanche de la ciudad, que discurre paralelo a la vía igualmente de Pontevedra.



Fig. 4.2. 41: Imagen del primitivo casco urbano a finales del siglo XIX aproximadamente, en el que se observa su localización a los pies del monte de El Casto que preside la fotografía; así mismo es posible identificar la batería de A Laxe y la Iglesia de Santa María.

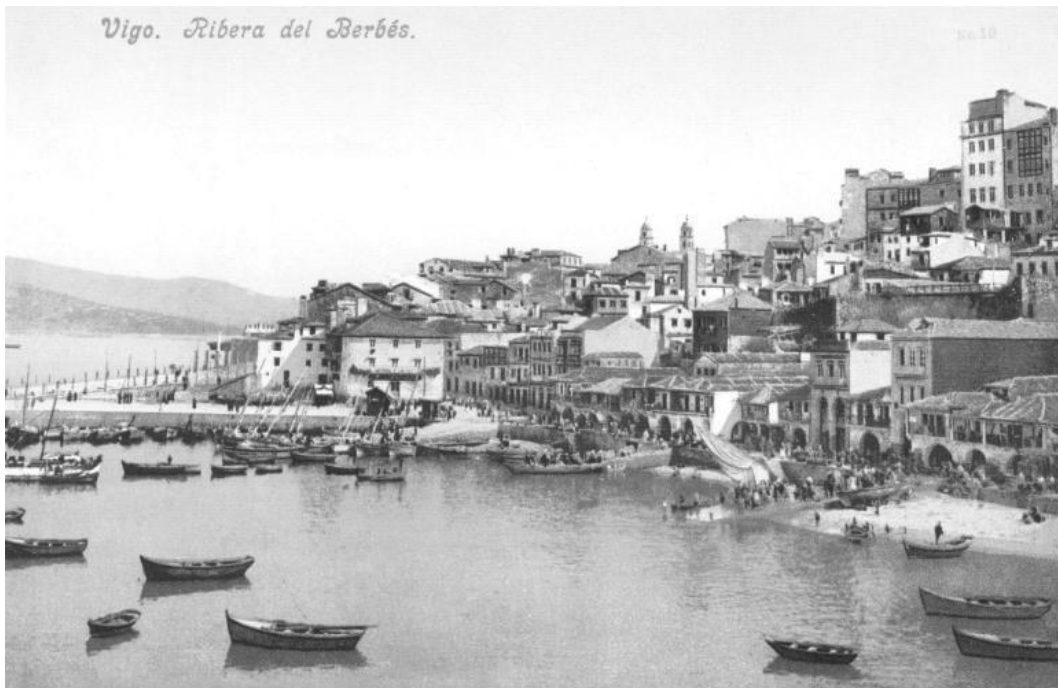


Fig. 4.2. 42: Imagen de la ribera del Berbés, al oeste de la anterior

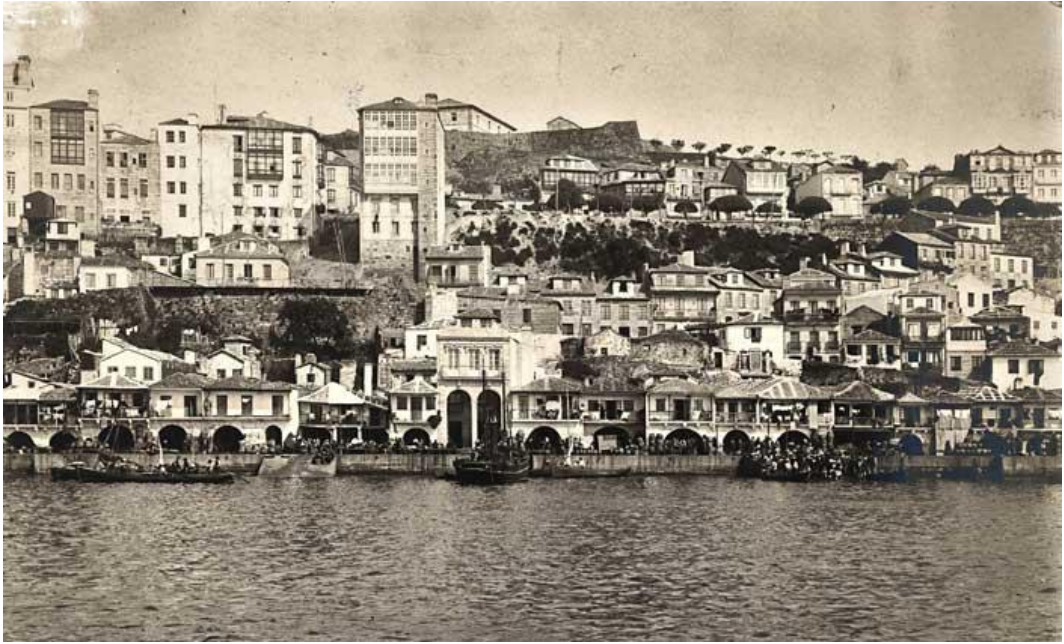


Fig. 4.2. 43: Imagen de la Ribera de El Berbés. Se puede a través de las imágenes hasta ahora expuestas la estructura inicial de la ciudad, de forma previa a los sucesivos rellenos para el ensanche urbano y para construcción de las infraestructuras portuarias, en la que la relación con el mar se efectuaba de forma directa. Así mismo es posible identificar a través de la disposición de las edificaciones las fuertes pendientes que acusan el lugar.



Fig. 4.2. 44: Imagen del frente litoral del casco antiguo tras las obras de relleno para la consolidación del primer ensanche y para la construcción del puerto, en la que se observa la transformación morfológica que supusieron las mismas para la ciudad, transformando por completo su estética original.



Fig. 4.2. 45: Imagen del antiguo núcleo amurallado. Se aprecian la dimensión reducida de las calles, estableciéndose un contacto directo entre los espacios de circulación y las construcciones que los delimitaban.



Fig. 4.2. 46: Imagen del jardín urbano que se genera entre el primer ensanche de la ciudad y el litoral marítimo. Los espacios públicos y las zonas abiertas cobran más protagonismo en la primera expansión planificada de la ciudad, dónde las construcciones toman distancia para permitir una mayor amplitud de espacio que se dotan con jardines urbanos para el uso y disfrute de los ciudadanos.



Fig. 4.2. 47 : Imagen del espacio resultante tras la penetración de una calle sobre el antiguo núcleo amurallado para la articulación entre ambas laderas del monte El Castro, en la década de 1960. Se puede verificar la transformación que supuso esta medida en la morfología del casco antiguo, en el que como se observaba en la imagen anterior los espacios de tránsito eran mucho más estrechos.



Fig. 4.2. 48: Imagen de carretera tradicional de Bayona y Gondomar en su transcurso por la ladera Oeste del Monte El Castro, entre la década de 1960 y 70 aproximadamente.

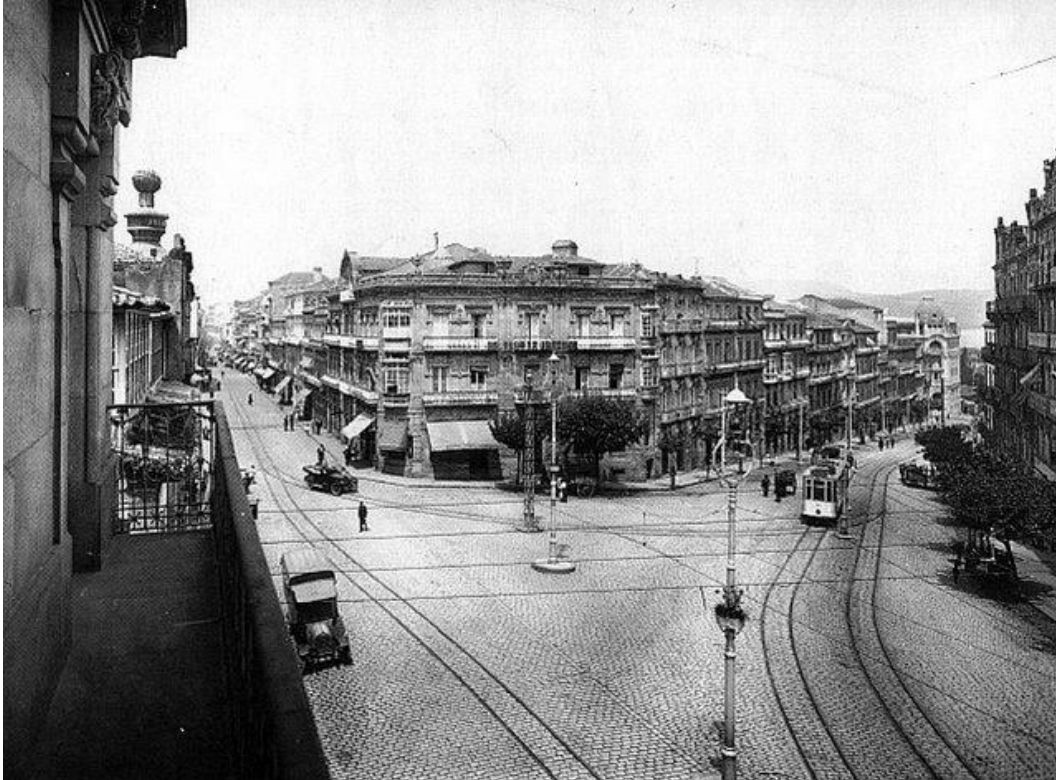


Fig. 4.2. 49: Imagen de la conexión ente la carretera tradicional de Porriño, a su paso por el centro urbano y una de las vías de desarrollo transversal y de comunicación con el espacio litoral, anterior a 1960. Se trata éste de un espacio trazado por continuidad de las vías planificadas y las existentes, dibujando como se puede apreciar un espacio consolidado con manzanas no ortogonales, en las que destaca la densificación y continuidad de las construcciones edificadas, definiendo un espacio perfectamente compactado.

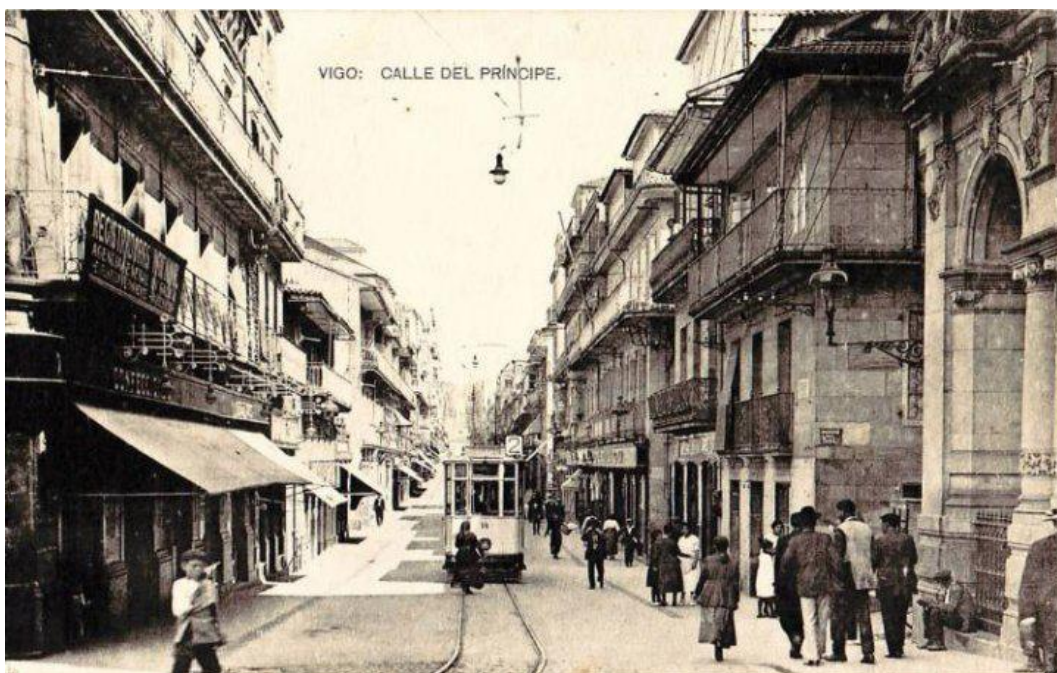


Fig. 4.2. 50: Imagen de la vía tradicional de Porriño a su paso por el centro urbano, anterior a 1960.



Fig. 4.2. 51: Imagen de la calle transversal de comunicación con el litoral y enlace con la vía de Porriño, anterior a 1960. La comparación de ésta imagen y la anterior, revelan en primer lugar el protagonismo que adquiere el medio de comunicación tranviario en la historia urbana, siendo el único transporte que aparece en las diversas fotografías. En cuanto a las particularidades formales cabe destacar la diferencia de escalas que se observa entre ambas situaciones, siendo la calle de trazado tradicional más estrecha, disminuyendo así mismo el volumen de las edificaciones, y el espacio libre disponible para los viandantes, aún siendo como se puede apreciar la totalidad viaria destinada a los diversos flujos utilizado como espacio público para los ciudadanos de a pie.



Fig. 4.2. 52: Imagen del nudo viario que se forma en el punto de encuentro entre los dos tramos de la calle Gran Vía, Plaza de España, en la década de 1960. En las nuevas proyecciones planificadas el espacio para las circulaciones de vehículos adquieren más relevancia, frente al espacio público que queda subordinado a éste.

B. BOUZAS

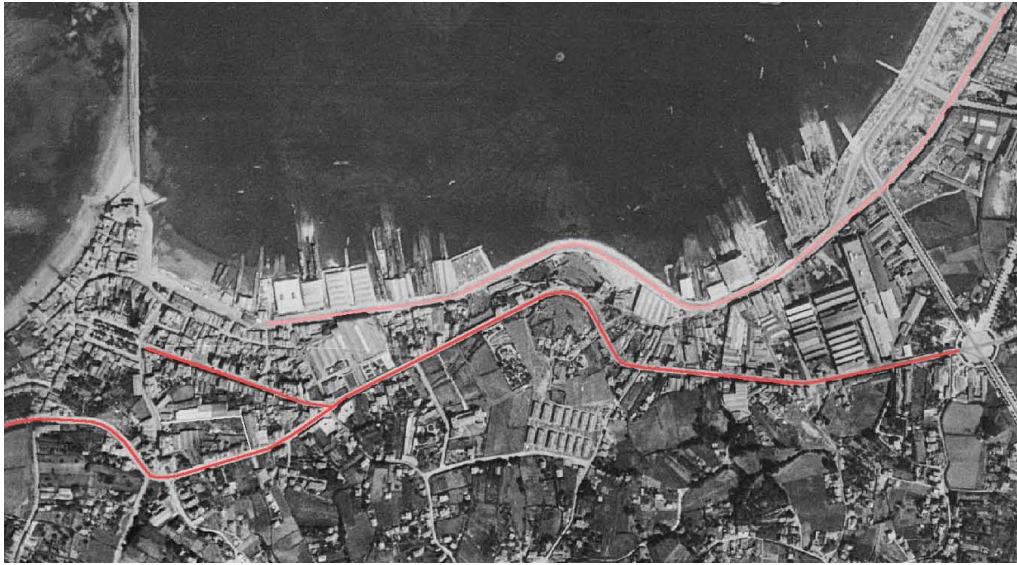


Fig. 4.2. 53: Imagen aérea del litoral de Bouzas.

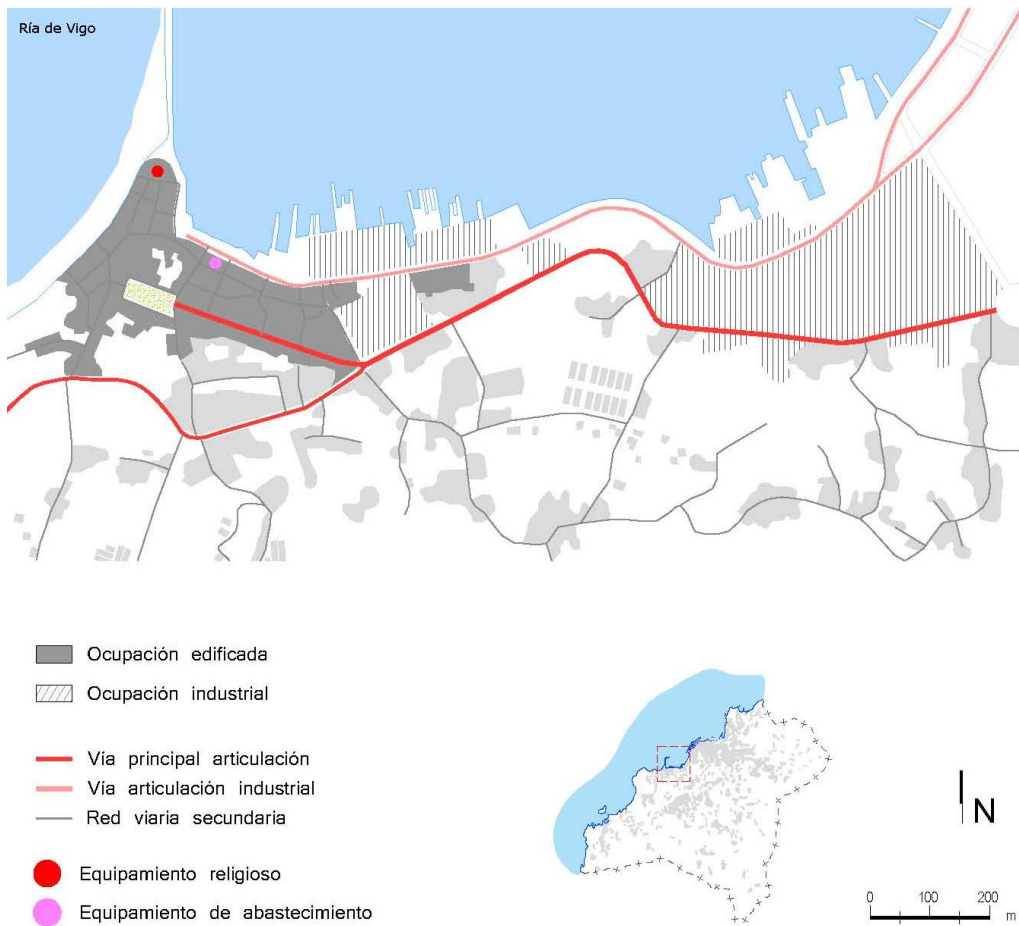


Fig. 4.2. 54: Esquema del área de Bouzas.

El enclave que se identifica en el lugar de Bouzas es de formación tradicional, del que se desconocen sus orígenes con exactitud pero que se cree que pudo ser anterior a la consolidación de la antigua villa de Vigo.

Su desarrollo urbano ha sido exiguo, motivado posiblemente por la situación de distanciamiento con respecto al núcleo urbano, siendo las principales alteraciones promovidas por la instalación de fábricas industriales relacionadas con la actividad naval. Estas circunstancias serán las que motiven el estudio concreto de la zona, con el fin de establecer la divergencia en la transformación de un núcleo de inicios similares al centro urbano actual y conocer el modo en que se articulan los diversos usos en proximidad tras la consolidación del foco industrial.

Para comenzar el análisis se ha identificado en primer lugar sobre la situación en el año que nos ocupa, la ubicación y el área que abarcaba la villa original según un esquema interpretativo de Fernández Fandiño (citado por Ávila, 2003). A través del mismo se puede observar como el enclave se situaba sobre un accidente geográfico, un pequeño saliente sobre el mar, ocupando la totalidad del mismo y avanzando hacia el interior, bifurcándose posteriormente de forma paralela a la costa sobre una vía de comunicación. Destacan sobre el mismo tres elementos correspondientes a una iglesia situada en el extremo de la villa, una pequeña ermita en la bifurcación que se genera en dirección Este y una plaza destinada a lugar de concentración comercial, en la cual desembocaba el camino que comunicaba con el núcleo de Vigo.

Sobre el esquema de la figura 56 correspondiente a su evolución, se verifica como la expansión ha sido mayor en torno a la bifurcación generada en sentido oriental. La penetración de una vía de comunicación con el centro urbano por este lateral, con desembocadura sobre la plaza del comercio, parece ser el responsable de esta forma de crecimiento, observándose así mismo un mayor dinamismo entre el eje viario y el margen litoral, siendo en el espacio comprendido entre ambos elementos donde se identifique una mayor densidad, frente a la ocupación al otro lado de la vía, más dispersa y agrupada sobre las líneas de comunicación secundarias.

A nivel viario destacan dos vías principales que recorren el área en sentido longitudinal de forma paralela a la costa. En la figura 57 se puede apreciar como la que se sitúa más a norte funciona principalmente de enlace industrial, al tratarse de una continuación de la vía que comunica con la estación de ferrocarril de mercancías, atravesando el área portuaria como se ha visto en apartados anteriores; correspondiéndose la segunda con la vía que comunica con el centro urbano descrita anteriormente.

El esquema presentado en la figura 58 representa los diversos trazados viarios contenidos en el área, contando la que se corresponde con la ubicación del antiguo núcleo y la zona de expansión señalada anteriormente, con una trama viaria más articulada, en la que es reconocible la definición de manzanas irregulares. En el resto las vías siguen una forma orgánica y poco estructurada, con escasas conexiones entre las mismas. Así mismo destaca la ausencia de elementos viarios en el espacio comprendido entre los ejes principales longitudinales, lo cual vendrá motivado por la implantación industrial tal como se verá.

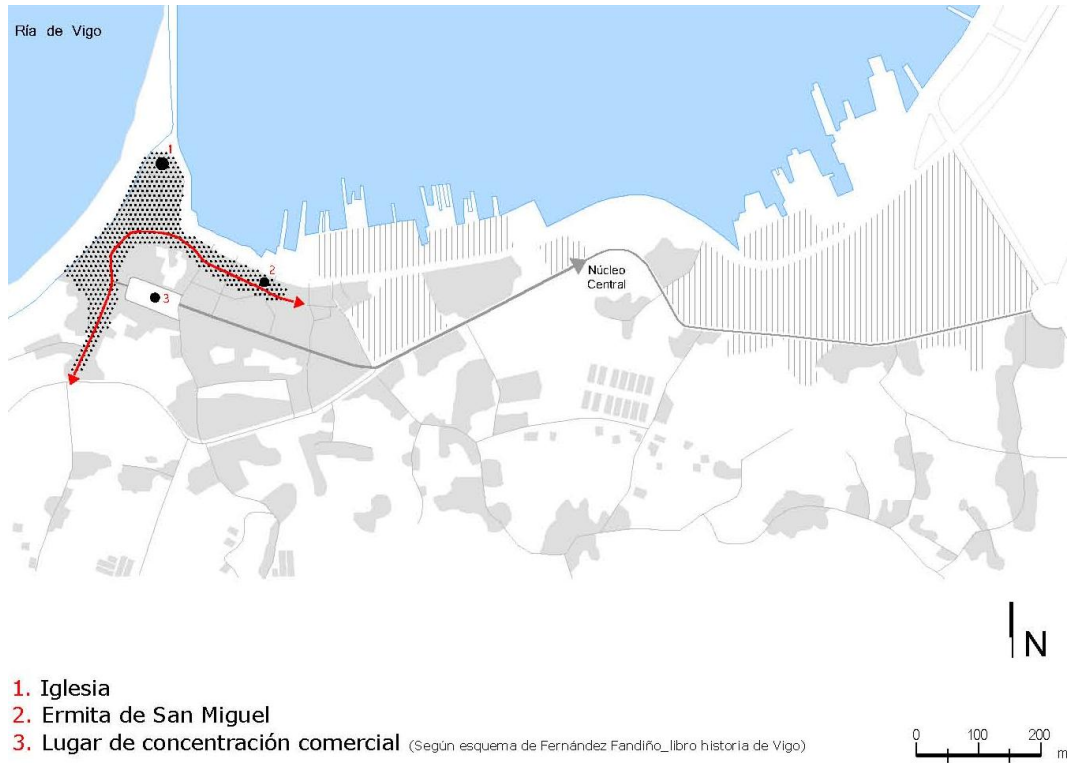


Fig. 4.2. 55: Esquema interpretativo del núcleo original de Bouzas.



Fig. 4.2. 56: Esquema interpretativo de la expansión del núcleo original.

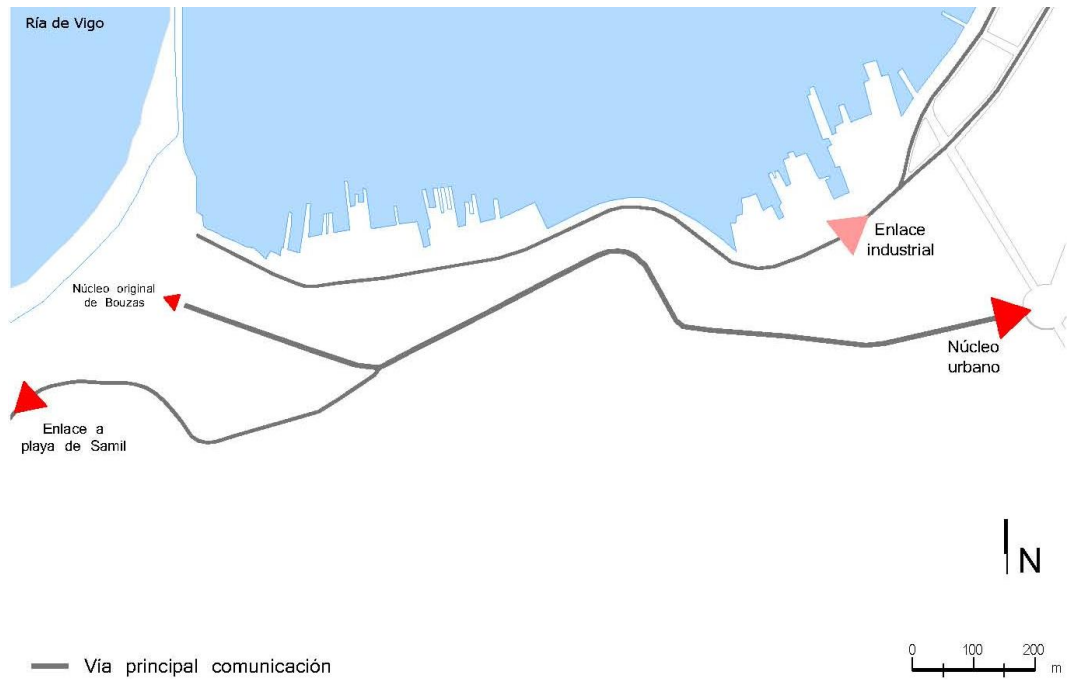


Fig. 4.2. 57: Esquema de las vías principales de comunicación.

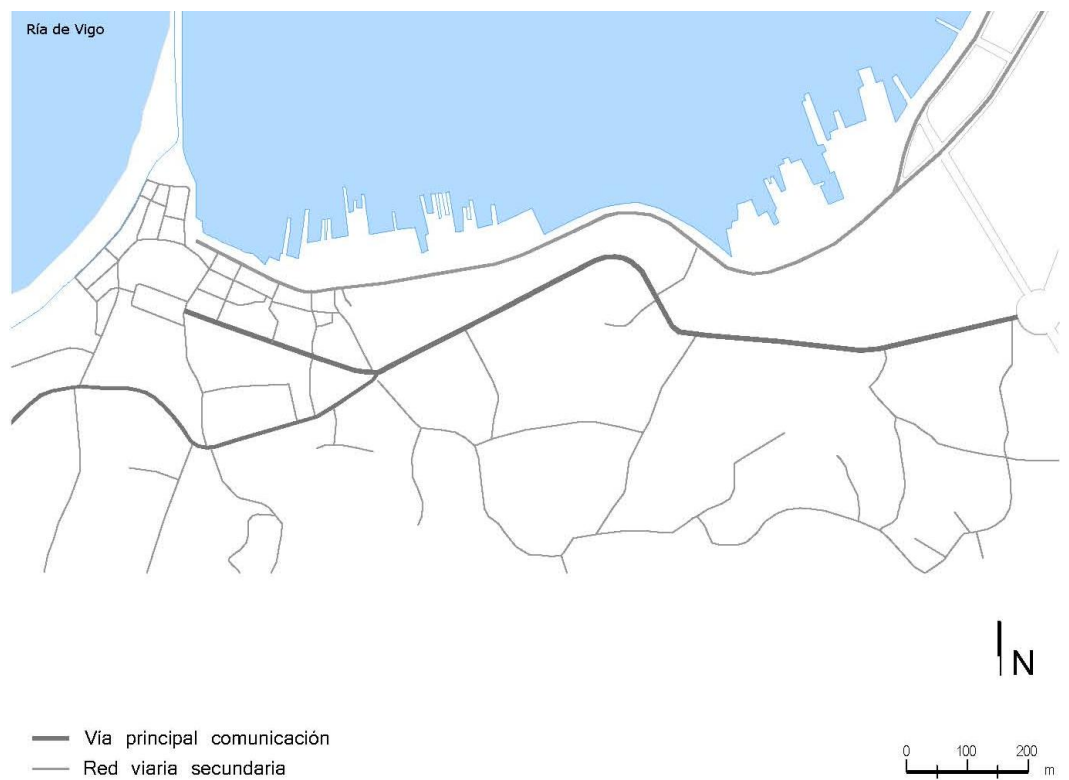


Fig. 4.2. 58: Esquema del sistema viario de comunicación.

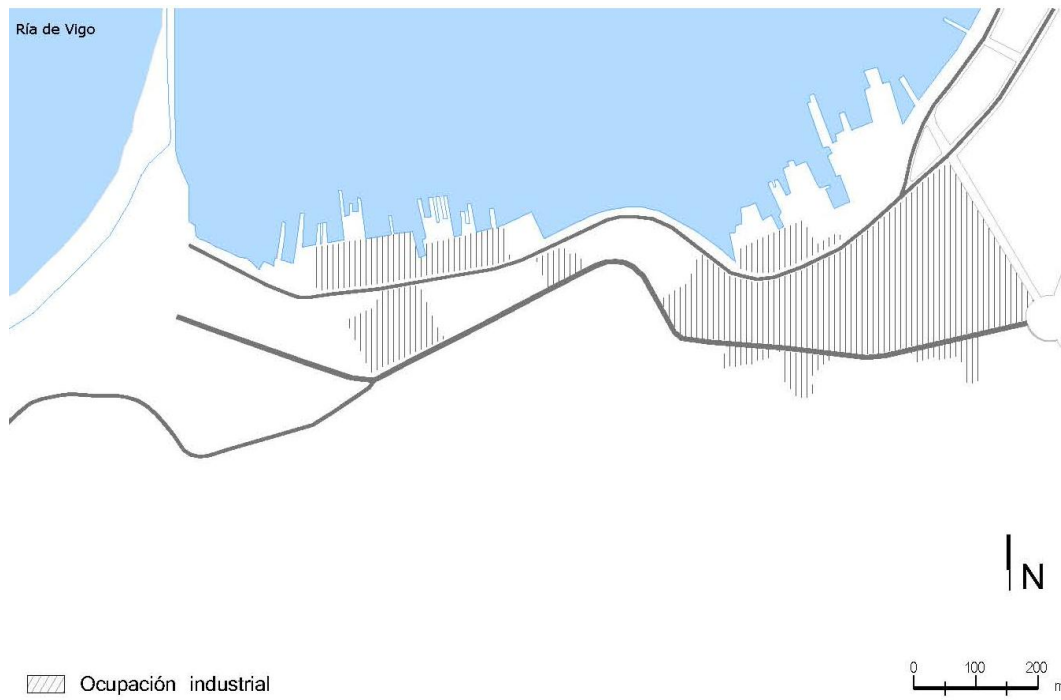


Fig. 4.2. 59: Esquema de la localización industrial.

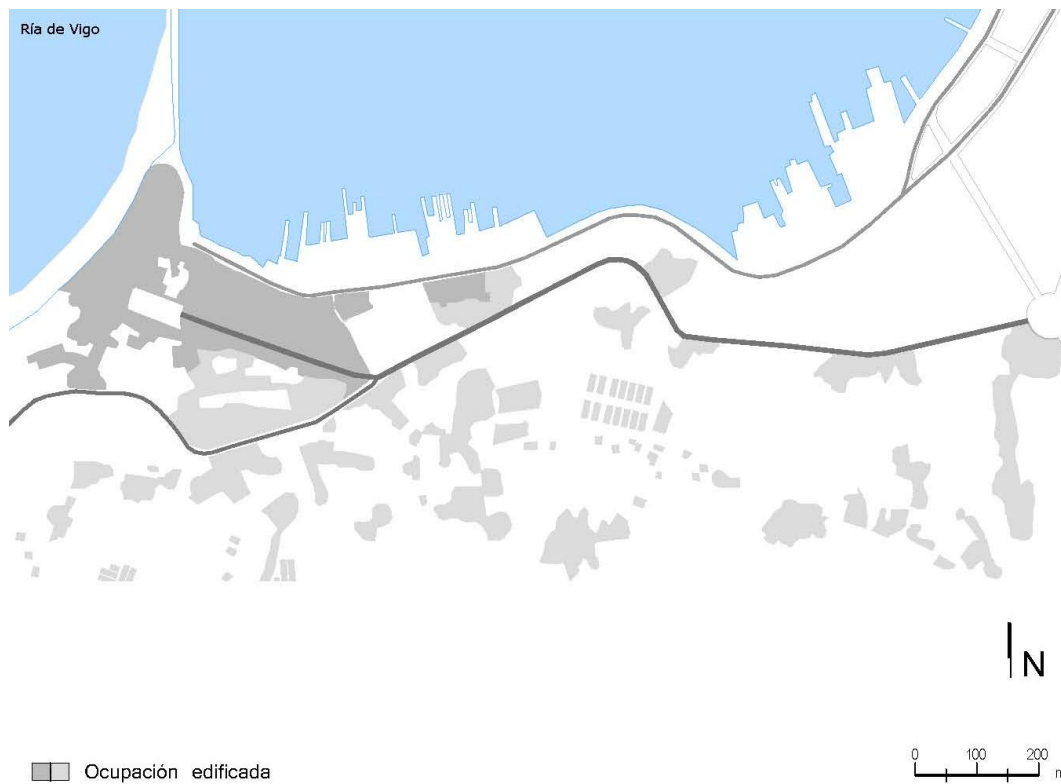


Fig. 4.2. 60: Esquema de la mancha de ocupación edificada.

Sobre la ocupación del área cabe destacar, como se ha adelantado, la coexistencia de espacios industriales y residenciales, al originarse un foco industrial en las proximidades del enclave de ocupación histórica, una situación que pasa a ser analizada.

Comenzando por la ubicación de los tejidos productivos es posible observar a través del esquema de la figura 59 el lugar que ocupan las fábricas, a través del cual se puede deducir un apoyo de las mismas en las vías que articulan el lugar longitudinalmente.

Teniendo en cuenta que la construcción de la vía litoral, de enlace con las infraestructuras portuarias y ferroviaria, data de finales de la década de 1940, y que en el plano de la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral de 1943 ya se apreciaba cierta ocupación fabril en esta zona, es posible reafirmar lo que se ha comentado a lo largo del análisis inicial sobre la relación que se establece entre este tipo de actividad y el litoral marítimo, propiciando la descentralización con respecto al centro urbano.

Hecho que queda así mismo mostrado a través de la localización de estas construcciones, siendo desarrolladas principalmente sobre el margen superior de la vía de comunicación interior. Así mismo es perceptible con respecto al núcleo poblacional como en las proximidades del mismo la ocupación industrial es menos intensa y separada por vacíos, pudiendo definirse varias agrupaciones entre las vías, así como una forma de ocupación más continua en las proximidades del litoral. Siendo a una cierta distancia dónde se desarrolle la agrupación más densa, con un mayor grado de consolidación, ocupando la totalidad del espacio definido por las vías longitudinales y una pequeña zona próxima al litoral.

En lo referente a las construcciones residenciales, se observan dos ambientes de características formales diferentes, motivado principalmente por la gestación en momentos temporales dispares, así el área que coincide con la ubicación de la antigua villa presenta un tejido más compacto que se expande siguiendo pautas de densificación sobre un desarrollo oriental, siendo en el espacio restante la ocupación conformada en torno a las vías de comunicación secundarias, resultando formas discontinuas.

A través del esquema interpretativo de la figura 61 en el que se superponen los dos tipos de ocupación descritos, residencial e industrial, es apreciable la especialización de ambos en los extremos del área, siendo en el espacio contiguo al desarrollo ocupacional compacto donde se manifieste una ocupación mixta, correspondiéndose posiblemente con la aparición de las primeras industrias, de carácter por tanto más tradicional.

Se puede deducir tomando como referencia el área ocupada por cada uno de los usos y considerando el carácter tradicional del núcleo, que se trata de una zona de mayor crecimiento y concentración industrial, el cual se va desarrollando principalmente en sentido oriental, mientras que el crecimiento residencial, condicionado por este último se expande bajo la articulación de las vías de comunicación secundarias, tal como se esquematiza en la figura 62.

Así mismo es posible concluir que en este caso, la presencia fabril no tendrá una incidencia positiva en la intensificación de la ocupación residencial.

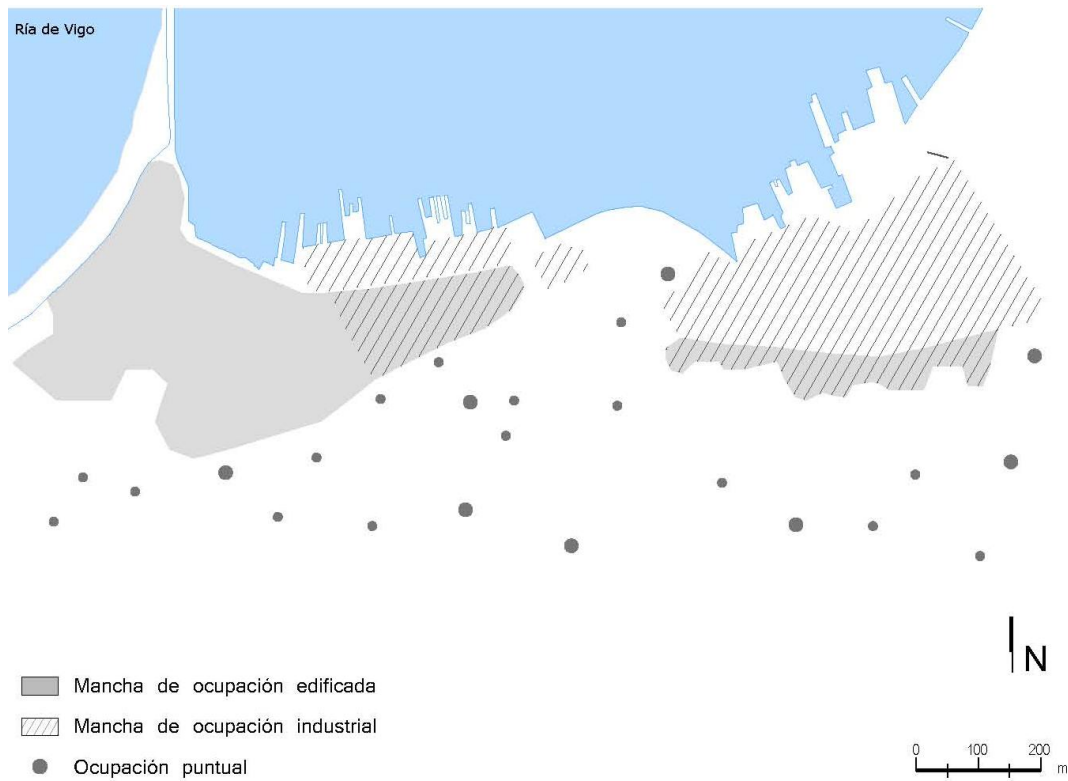


Fig. 4.2. 61: Esquema interpretativo de la ocupación del ámbito.

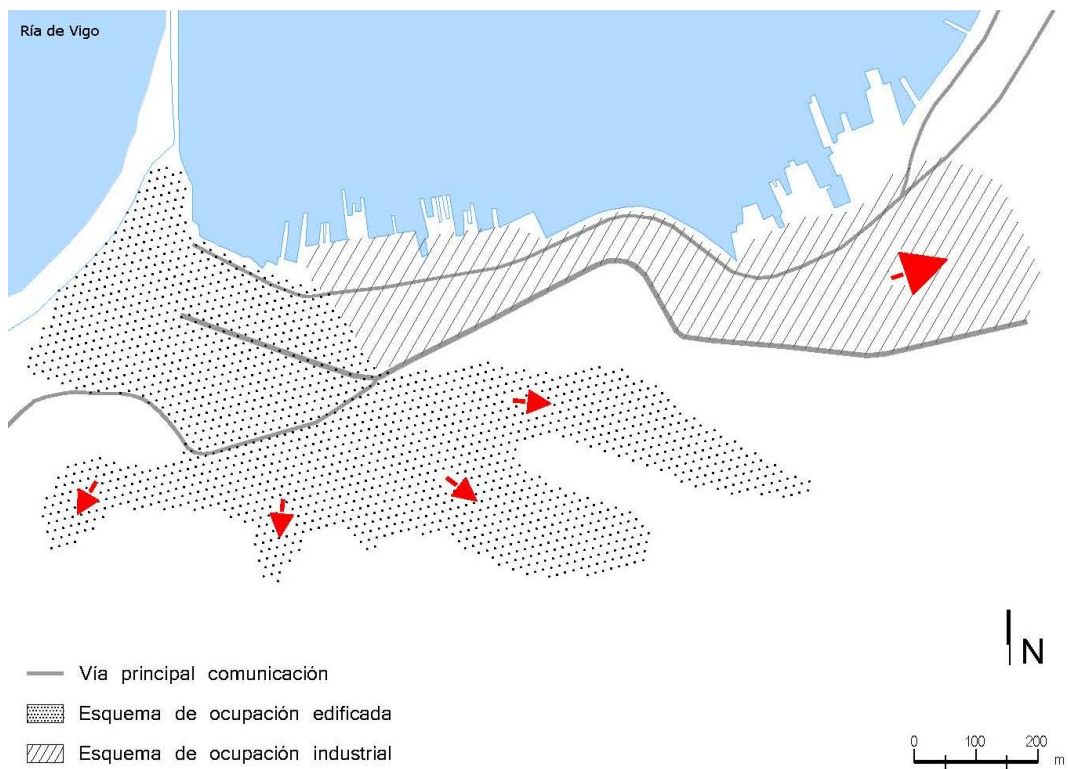


Fig. 4.2. 62: Esquema interpretativo del modo de expansión de las diversas áreas de ocupación.

C. LAVADORES



Fig. 4.2. 63: Imagen aérea de la vía de Porriño a su paso por el lugar de Lavadores.

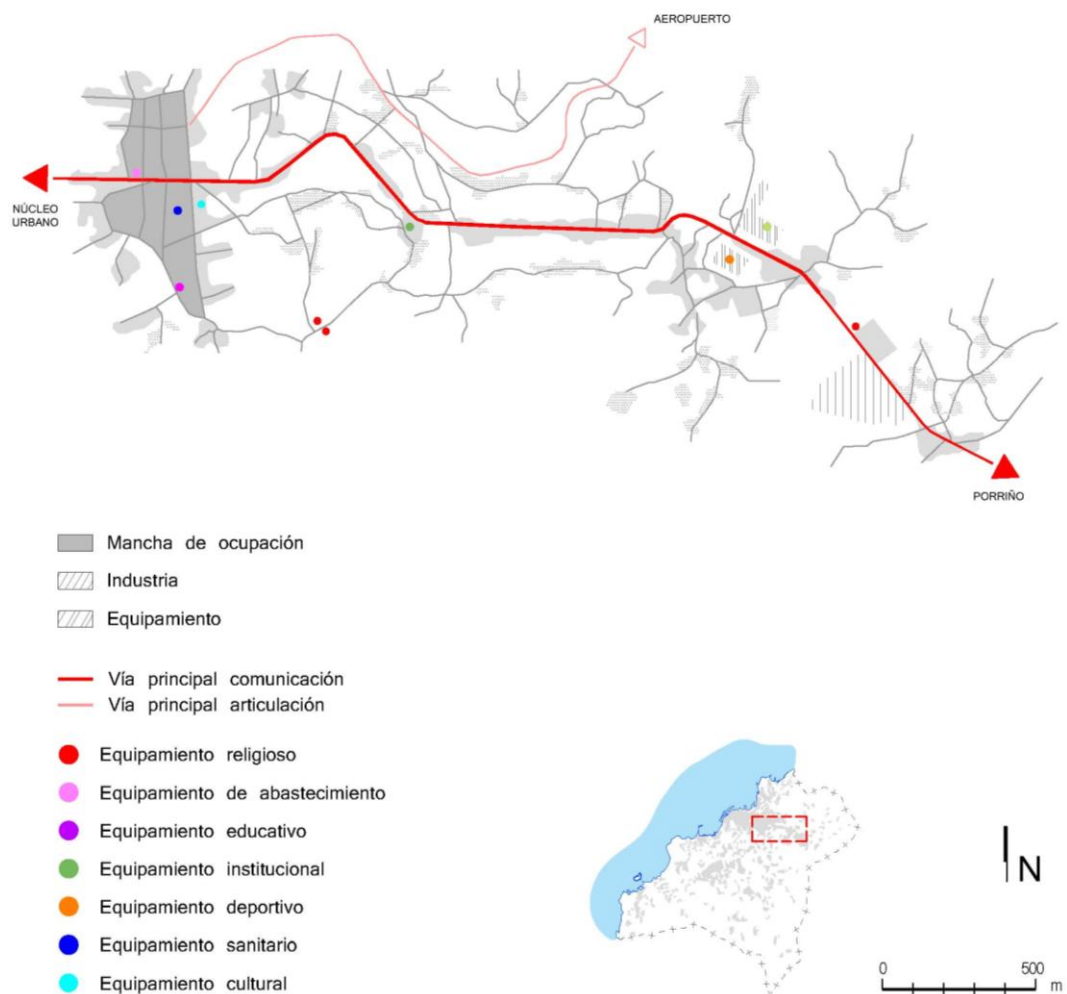


Fig. 4.2. 64: Esquema del lugar de Lavadores.

El área discriminada de Lavadores comprende el espacio que se conforma de modo contiguo al antiguo límite municipal de Vigo, sobre la carretera que parte del centro urbano con dirección a Porriño.

Tal como se ha visto en el transcurso del análisis inicial, la situación de proximidad con respecto al centro urbano, han incidido posiblemente en el desarrollo puntual de este espacio, destacado con respecto a su envolvente y conllevando la aparición de un asentamiento de formación no planificada que adquiere una cierta consolidación y aglomeración de funciones. Para su análisis se ha abordado además un tramo contiguo de la carretera sobre la que se asienta, por identificarse sobre la misma una expansión lineal de la ocupación, así como la presencia de equipamientos. Estas circunstancias junto con la implantación de una fábrica aislada en el lugar, serán los indicios que justifiquen la concreción de este espacio.

La realidad descrita queda reflejada en el esquema de la figura 65, correspondiente a la mancha edificada y a la ubicación de construcciones de dimensiones mayores. En el mismo se observa una primera zona donde la ocupación del espacio es más densa y con pautas de continuidad, prolongándose en sentido norte y sur desde el eje de la vía, siendo en el resto las edificaciones dispuestas de forma más dispersa, y agrupada en torno a la zona destacada y sobre los márgenes de la vía principal, así como en el espacio circundante en el que se observan asentamientos aislados.

Las construcciones de mayores dimensiones, de uso dotacional e industrial, se sitúan dislocados de la zona compacta, apoyados igualmente sobre la vía principal, aumentando ligeramente la mancha edificada en torno a los mismos, siendo entre tanto mayor junto a los equipamientos.

En el esquema de la figura 66, en el que se presentan las vías de comunicación secundarias y terciarias, es apreciable la concordancia con la situación descrita, en la que destaca una primera zona donde se dibuja una malla en sentido transversal a la vía principal, conformando un entramado longitudinal sencillo que define manzanas de dimensión irregular, estando en el resto del área el sistema viario conformado por un trazado más orgánico, poco articulado y apoyado sobre la vía principal, desde la cual parten las líneas de comunicación que se bifurcan a lo largo de su trayecto, dando lugar a una estructura ramificada.

Así mismo cabe destacar la presencia de un eje de articulación con el aeropuerto, el cual es efectuado a través de una vía secundaria y que como se puede apreciar en el esquema desemboca en el entramado viario que se origina en el núcleo de ocupación.

En cuanto a la distribución de los equipamientos, esquematizada en la figura 67, se verifica su vinculación con las vías principales de comunicación, siendo en torno a las mismas dónde serán implantados. Aún no denotándose una agrupación destacada, se puede determinar una mayor concentración en el espacio de mayor densidad, en el que se ubican los equipamientos sanitario, educativo y de abastecimiento.

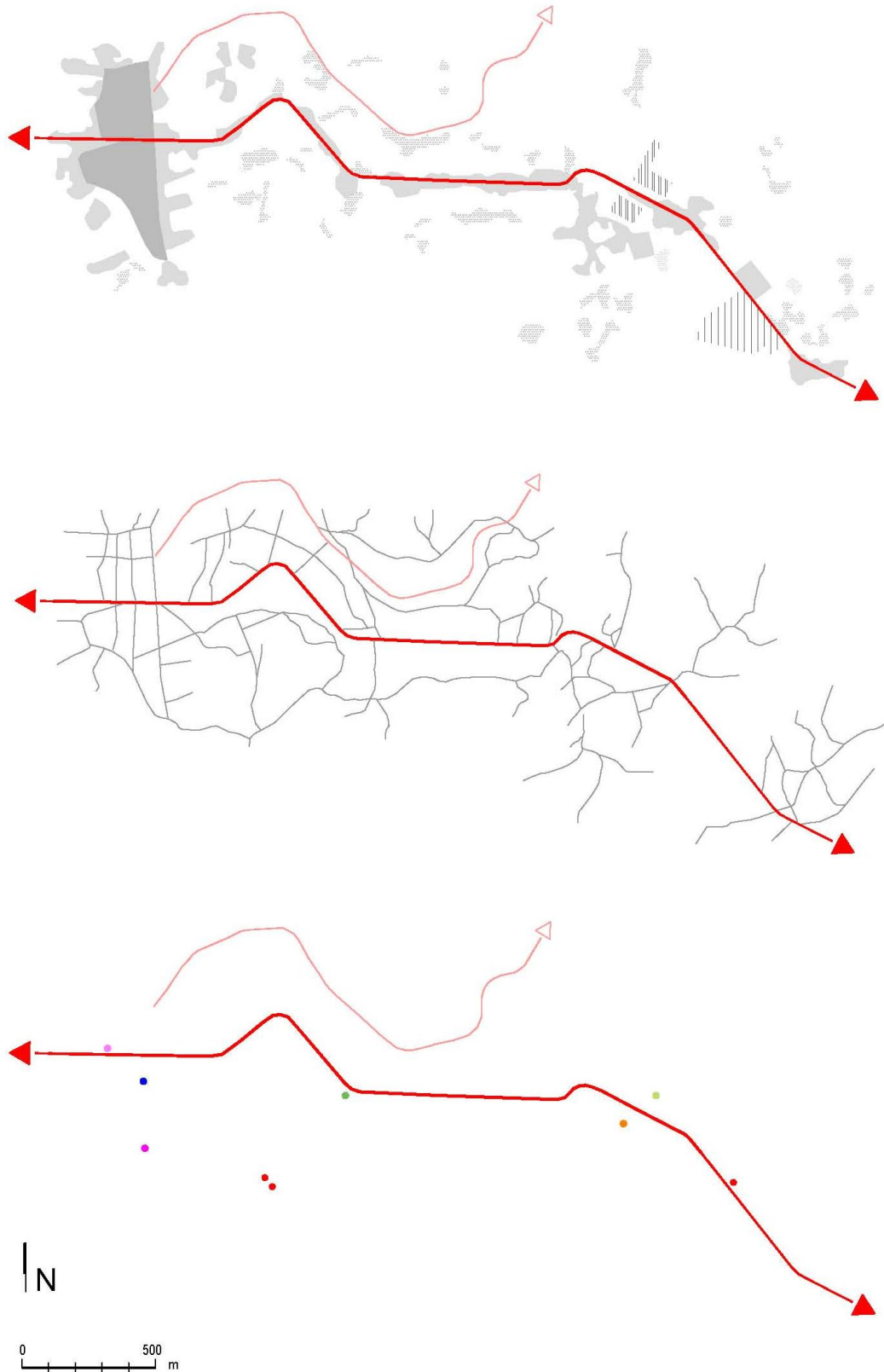


Fig. 4.2. 65: Esquema de ocupación.

Fig. 4.2. 66: Esquema viario.

Fig. 4.2. 67: Esquema de la ubicación de equipamientos.

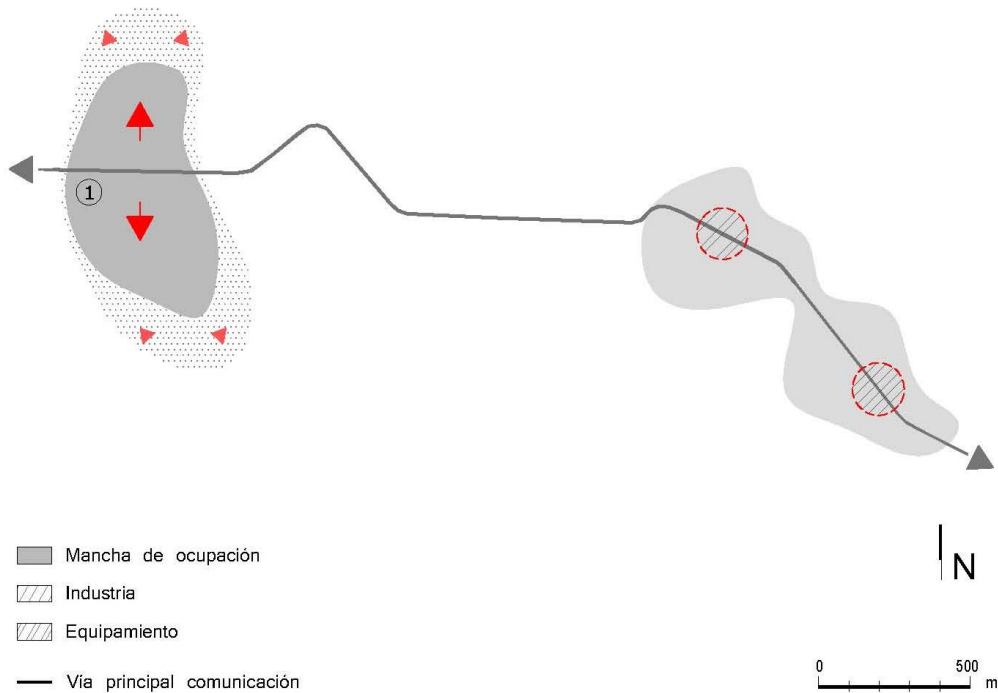


Fig. 4.2. 68: Esquema interpretativo del desarrollo del área de Lavadores.

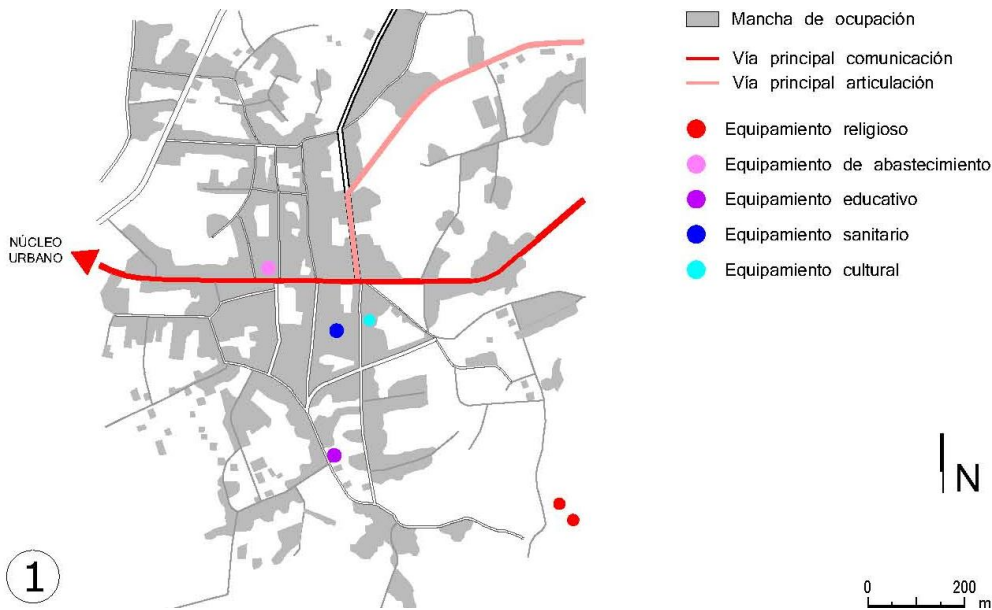


Fig. 4.2. 69: Esquema detallado del núcleo urbano del área de Lavadores.

Por tanto y para concluir es posible identificar dos situaciones sobre el área analizada; una primera en la que destacan características físicas de mayor compacidad y continuidad, así como funcionales, siendo el que alberga el mayor número de actividades relacionadas con la actividad cotidiana y social; y una segunda determinada por la presencia de los equipamientos de mayores dimensiones y la fábrica industrial, propiciando la aparición de un desarrollo dislocado del anterior. Se puede determinar a través de este ejemplo la relevancia que adquieren las líneas de comunicación, identificándose como elementos de apoyo de las dinámicas ocupacionales y funcionales.



Fig. 4.2. 70: Asentamiento urbano de Lavadores. En torno a la vía principal de comunicación será donde se gestó el origen de esta ocupación; en la imagen se puede apreciar un espacio con una configuración formal diversa de la que se observaba en las correspondientes al centro urbano siendo las construcciones definitorias de un tejido compacto pero más heterogéneo.



Fig. 4.2. 71: Vía tradicional de comunicación hacia Porriño. En su desarrollo la vía va adquiriendo características diversas, advirtiéndose diferencias notables entre esta imagen y la anterior, suponiendo la consolidación del asentamiento de Lavadores la transformación del elemento viario en una calle urbana, manteniéndose en las zonas menos pobladas sus características originales.

D. CENTRALIDAD EN PROCESO DE FORMACIÓN

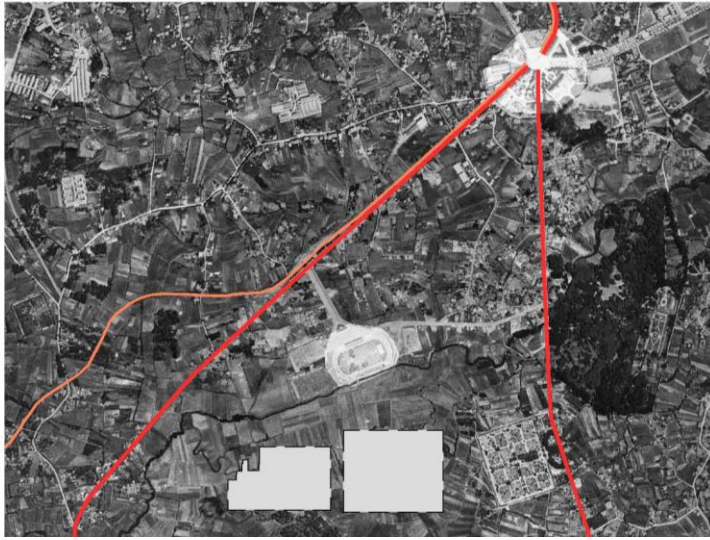


Fig. 4.2. 72: Imagen aérea del espacio envolvente de las vías de Bayona y Gondomar en 1954.

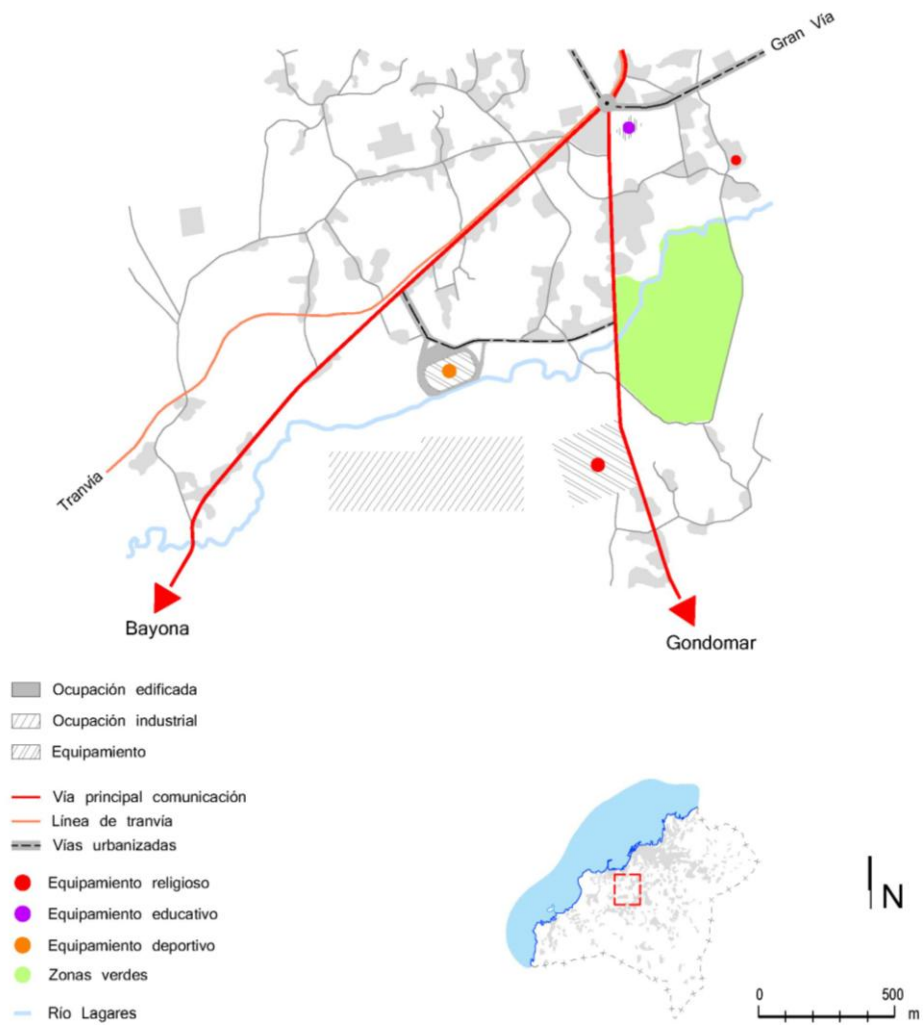


Fig. 4.2. 73: Esquema del espacio envolvente de las vías de Bayona y Gondomar.

El área de estudio que se describe a continuación abarca el desarrollo inicial de las vías que toman dirección a Bayona y Gondomar tras su bifurcación. El interés del mismo surge por ser el espacio hacia dónde se focaliza la expansión planificada y por albergar la implantación de la industria automovilística y equipamientos municipales descentralizados.

Analizando en primer lugar la red de comunicaciones, se observa una estructura articulada en base a un nodo viario situado en el extremo superior, originado por el encuentro entre la prolongación del segundo tramo de Gran Vía, el punto de bifurcación de las vías tradicionales que discurren hacia Bayona y Gondomar y otra vía de conexión con el espacio litoral. Desde el mismo partirán dos ejes que articulan el espacio estudiado, con un recorrido transversal y actuando como líneas de fuga que toman direcciones divergentes, aumentando la distancia entre las mismas a medida que avanzan. En un punto intermedio se identifica una calle urbanizada que conecta ambas vías, la cual será ejecutada para dar acceso al estadio de fútbol, que se analizará a continuación. Sobre la red secundaria cabe destacar la carencia de un entramado complejo y articulado, correspondiéndose el sistema existente con una estructura más bien rural, de trazado orgánico y sencillo.

Atendiendo al tejido edificado, cabe señalar la relevancia que adquiere igualmente el nudo viario descrito, apreciándose en torno al mismo una mayor compacidad, frente al resto del área en el que los asentamientos se suceden de forma dispersa, denotándose entre tanto una mayor densidad y continuidad en los márgenes de las vías principales, más acusado en la Gondomar. Así mismo destaca la barrera que supone el río Lagares, provocando una interrupción en la sucesión de los asentamientos, siendo posiblemente el causante de la densificación de las manchas edificadas que se observan en sus proximidades.

En cuanto a los equipamientos lo más reseñable es la presencia de elementos de grandes dimensiones como son el estadio de fútbol y el cementerio municipal, ambos destinados a cubrir las necesidades de la ciudad central pero con ubicación periférica, siendo notable la ausencia de otros servicios de desempeño local. Entre ambos equipamientos, situado en el margen opuesto de la vía de Gondomar se implanta también un espacio verde de grandes dimensiones, el cual formaba parte del antiguo Pazo Quiñones de León, donado al ayuntamiento de Vigo en el año 1924, con la condición de disponer en él de un museo y un jardín público. Atendiendo a la situación de este último en relación al estadio de fútbol y a la vía urbanizada que le da acceso, se podría interpretar que la implantación del complejo deportivo, inaugurado en el año 1928, responde a una intención de especialización del espacio para ocio y recreo. Otro equipamiento a destacar es el ubicado junto al nudo viario, igualmente de amplias dimensiones y destinado a uso educativo.

La implantación de la industria automovilística en esta área pone de manifiesto una vez más un fenómeno de desarticulación urbana, principalmente por la necesidad de espacios libres, por el que tienen lugar la aparición de elementos aislados en los entornos periféricos. Sobre ésta última cabe mencionar la fragilidad de las infraestructuras, siendo el acceso garantizado a través de la vía de comunicación tradicional de Gondomar.

Se puede concluir por tanto en la definición de un espacio periférico en proceso de transformación en el que se conjugan y materializan actuaciones fragmentadas.

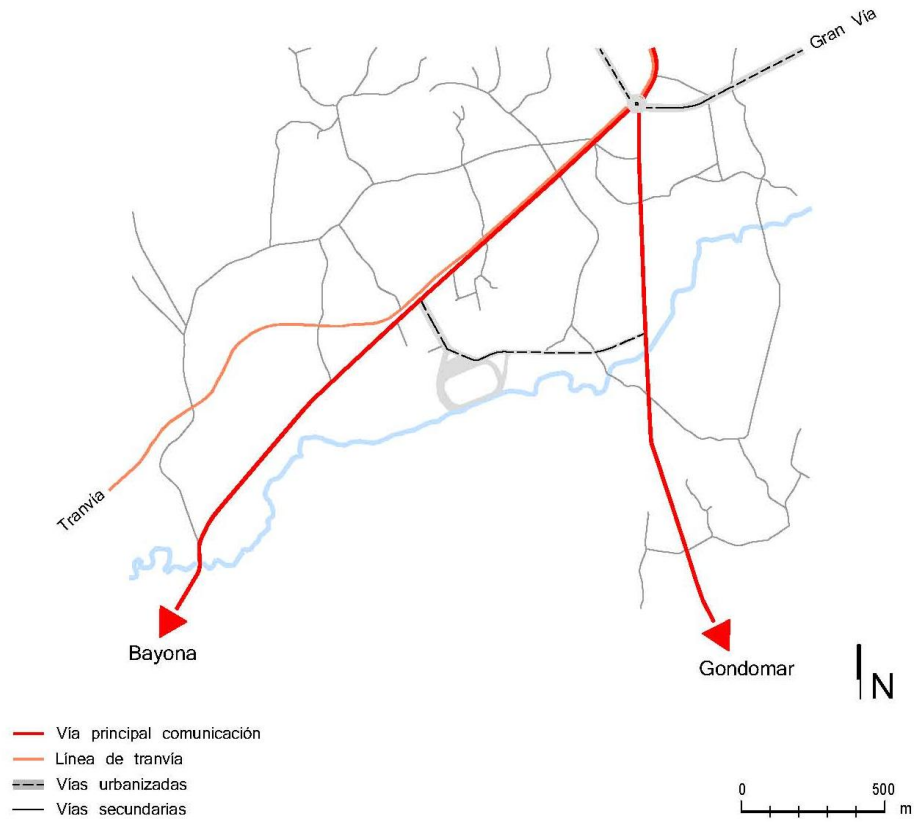


Fig. 4.2. 74: Esquema viario del área.



Fig. 4.2. 75: Esquema de ocupación del área.

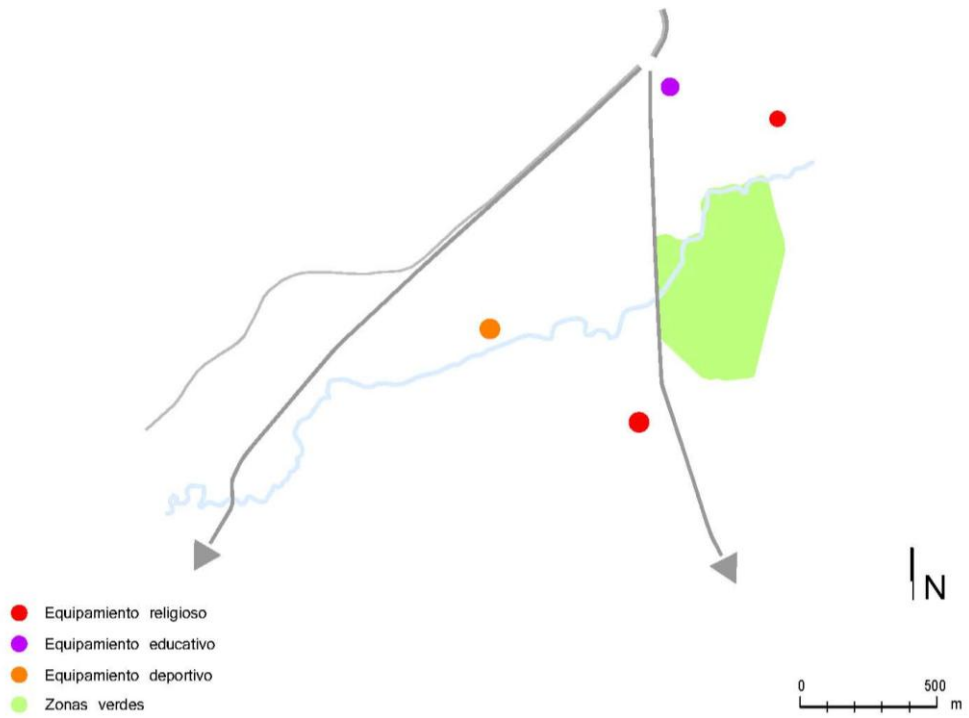


Fig. 4.2. 76: Equipamientos principales y espacios verdes.

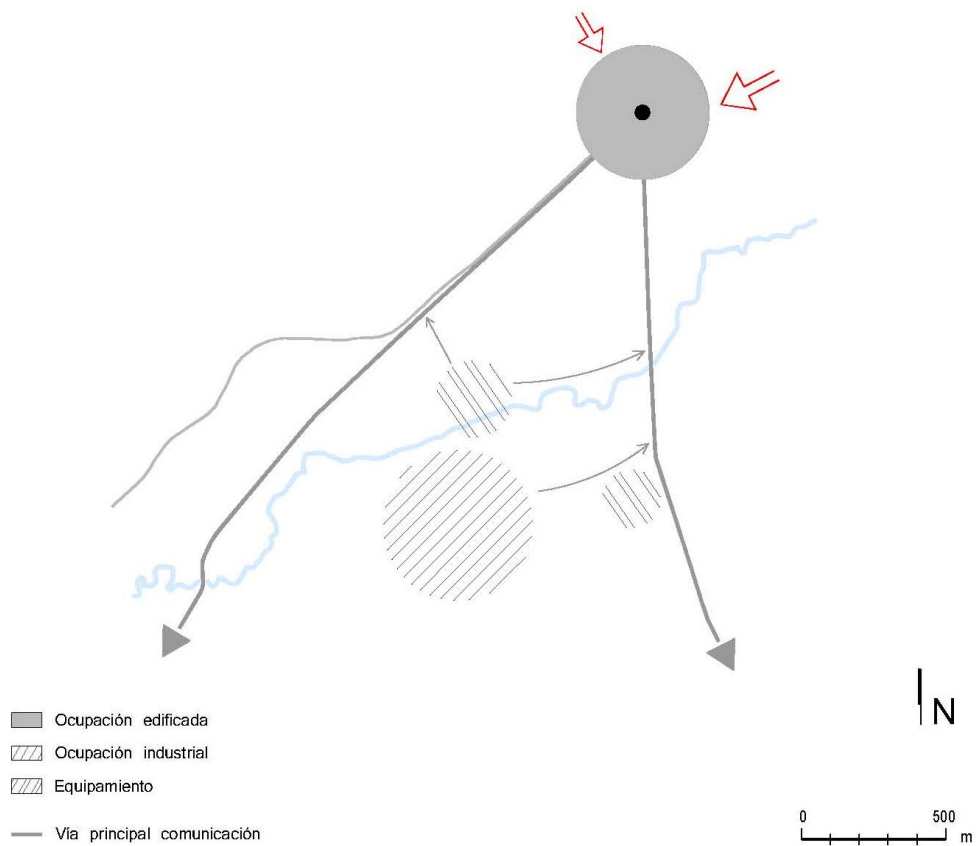


Fig. 4.2. 77: Esquema de conclusión de la situación del área.



Fig. 4.2. 78: Imagen del nudo viario de As Travesas. Resalta a través de esta imagen el protagonismo creciente que adquieren los elementos viarios, posiblemente propiciado por un incremento en el uso de los medios de comunicación privados, siendo la amplitud de los mismos con respecto a las calles del centro urbano notable. Así mismo se verifica la centralidad que se genera en este punto, respaldado por la construcción de edificaciones que se ubican en torno al mismo, aún encontrándose como se aprecia sin consolidar.



Fig. 4.2. 79: Fábrica automovilística de Citroën y estadio de fútbol de Balaidos. Implantación de ambos elementos en un entorno de características no urbanas, suponiendo la transformación del paisaje y un incremento en la heterogeneidad morfológica.

E. PARROQUIA PERIFÉRICA INTERIOR



Fig. 4.2. 80: Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 1954.

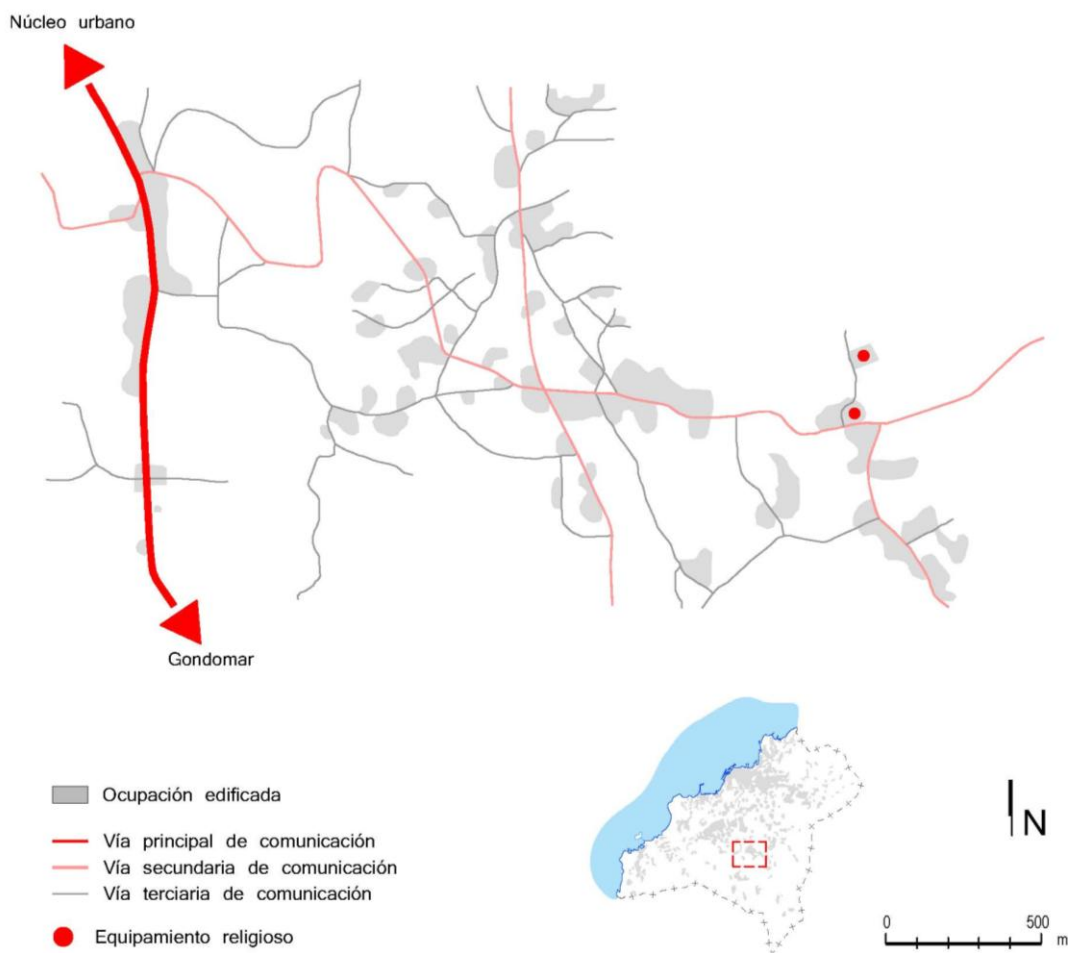


Fig. 4.2. 81: Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade.

F. PARROQUIA PERIFÉRICA LITORAL

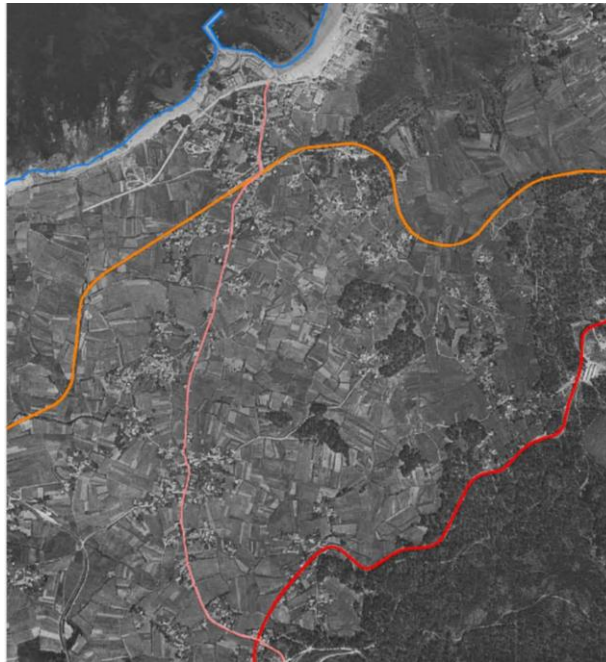


Fig. 4.2. 82: Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en el año 1954.

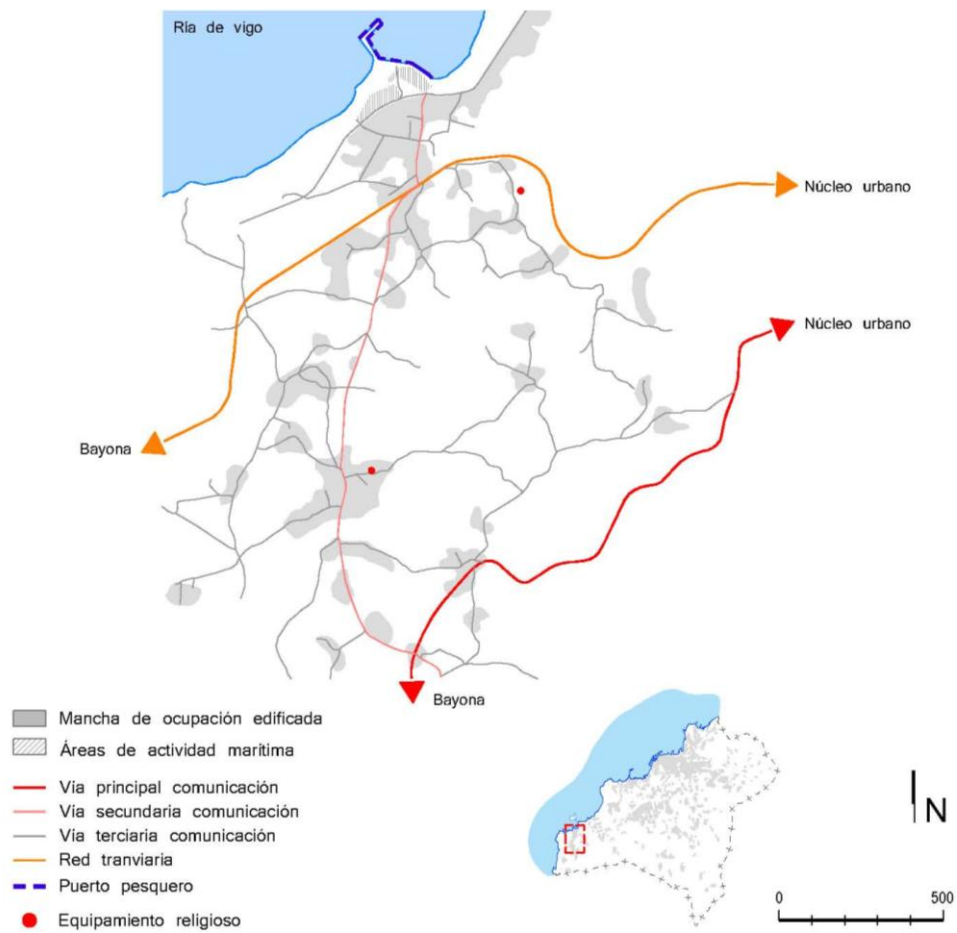


Fig. 4.2. 83: Esquema general de una zona de la parroquia de Oia.

Los esquemas 5 y 6 presentados corresponden a áreas discriminadas del municipio donde se observa una ocupación mayoritariamente dispersa y de baja densidad.

El primero de ellos se corresponde con una parroquia del interior, la de Beade concretamente, en la que se ha seleccionado un espacio próximo al transcurso de una de las vías principales, ya que tal como se ha visto en el análisis del conjunto, es sobre éstas donde se observa generalmente un mayor número de asentamientos. En el caso del esquema 6 la parroquia seleccionada es la de Oia, siguiendo los mismos criterios.

Tal y como se ha visto en el capítulo de contextualización, la características históricas del lugar han propiciado la ocupación del mismo desde periodos antiguos y de forma continuada, estando el modo de vida de sus habitantes vinculada principalmente a actividades agrarias en el interior y pesqueras en el litoral.

A través del análisis de las zonas descritas serán perceptibles las características físicas y funcionales que presentan dichos entornos en el periodo concreto de estudio, siendo seleccionadas las áreas con ubicación en el interior y en el litoral para reflejar las posibles diferencias entre los mismos.

Comenzando por la superficie de la parroquia interior y atendiendo a su estructura es perceptible una ocupación que se desarrolla sobre las vías de comunicación existentes, siendo más acusada en las proximidades de las vías principal y secundarias, manifestando entre tanto algunas diferencias, ya que en el caso de la primera el modo de ocupación es más continuo, surgiendo sobre las vías secundarias, asentamientos dispersos que se adosan a ésta o a las terciarias que surgen de las mismas.

La estructura de la red viaria es simple, conformada por una vía principal que garantiza el acceso, surgiendo de ésta las vías secundarias que articulan el espacio y que a su vez dan apoyo a las líneas terciarias, destacando un mayor desarrollo de las últimas sobre la red secundaria, dibujando un entramado más intensificado y dislocado de la vía principal.

En relación a los equipamientos enfatizar la ausencia de los mismos, contando únicamente con dos elementos religiosos.

En el caso de la periferia que se desarrolla en Oia, y coincidiendo con el tipo de actividad tradicional, es identificado un pequeño puerto pesquero sobre el que se origina un área de actividad relacionada con el mismo.

A nivel estructural, pese a que atraviesan el área la vía principal hacia Bayona y el tranvía, será sobre una vía secundaria que discurre de forma transversal desde el puerto indicado donde se observe una mayor ocupación, siendo más acusada en las proximidades del mismo. Los equipamientos presentes serán del mismo modo religiosos, coincidiendo así mismo las características de su estructura viaria con el caso anteriormente descrito.

Así desde un punto de vista morfológico las similitudes entre ambos casos es evidente, siendo la principal variante el grado de dispersión, más acusado en el primer caso y generando por tanto una extensión de ocupación en el territorio mayor. Resalta por tanto la predominancia de características rurales en los entornos más distanciados del centro urbano, no siendo perceptible una incidencia de las dinámicas urbanas en este momento.



Fig. 4.2. 84: Imagen del entorno periférico interior del área de estudio, en la que se observa un entorno en el que prima la ausencia de construcciones y la predominancia de espacios de cultivo. Los elementos de comunicación pueden ser identificados con caminos, de trazado orgánico y espacialmente reducido.

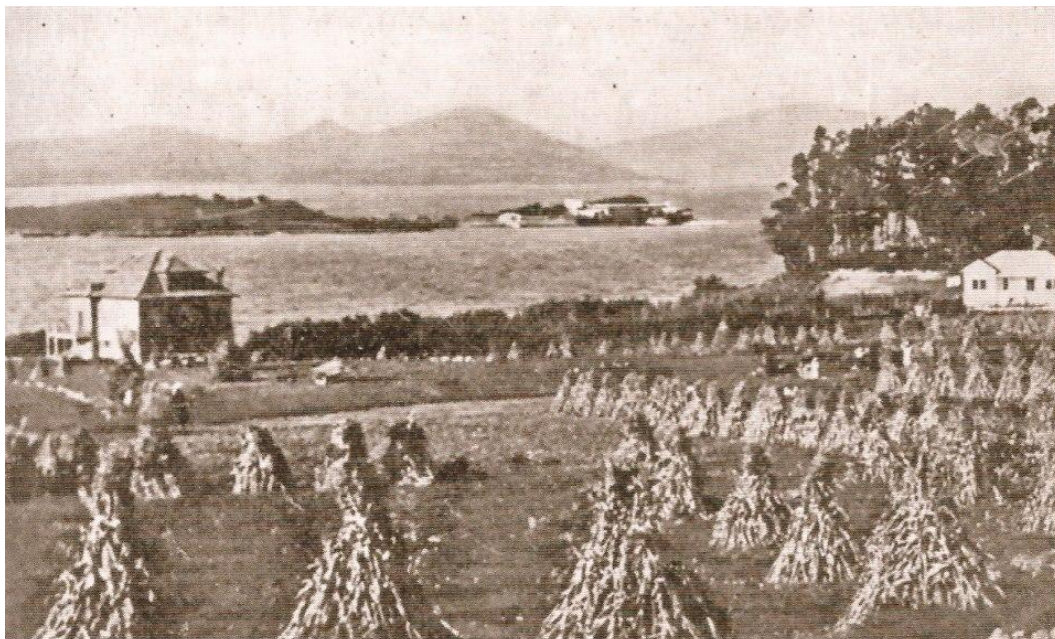


Fig. 4.2. 85: Imagen del entorno periférico litoral. Al igual que en el caso anterior es apreciable un espacio rural donde los vacíos cultivados son los elementos caracterizantes.

4.3. ANÁLISIS 1985:

Expansión del centro urbano

Características principales del área de estudio en 1985:

La segunda fase del análisis evolutivo, tal como se ha visto, se centra en el estudio de la situación del área en el año 1985.

Los elementos utilizados para la interpretación de las características definitorias son los mismos que en la fase anterior; correspondiente a la ocupación edificada, la ocupación industrial, las infraestructuras y los equipamientos principales.

La metodología utilizada sigue a una estructura en la que serán analizados cada uno de los elementos de forma individual, dando paso a la correlación posterior.

En esta primera figura se identifica el conjunto de los elementos en la fecha indicada.

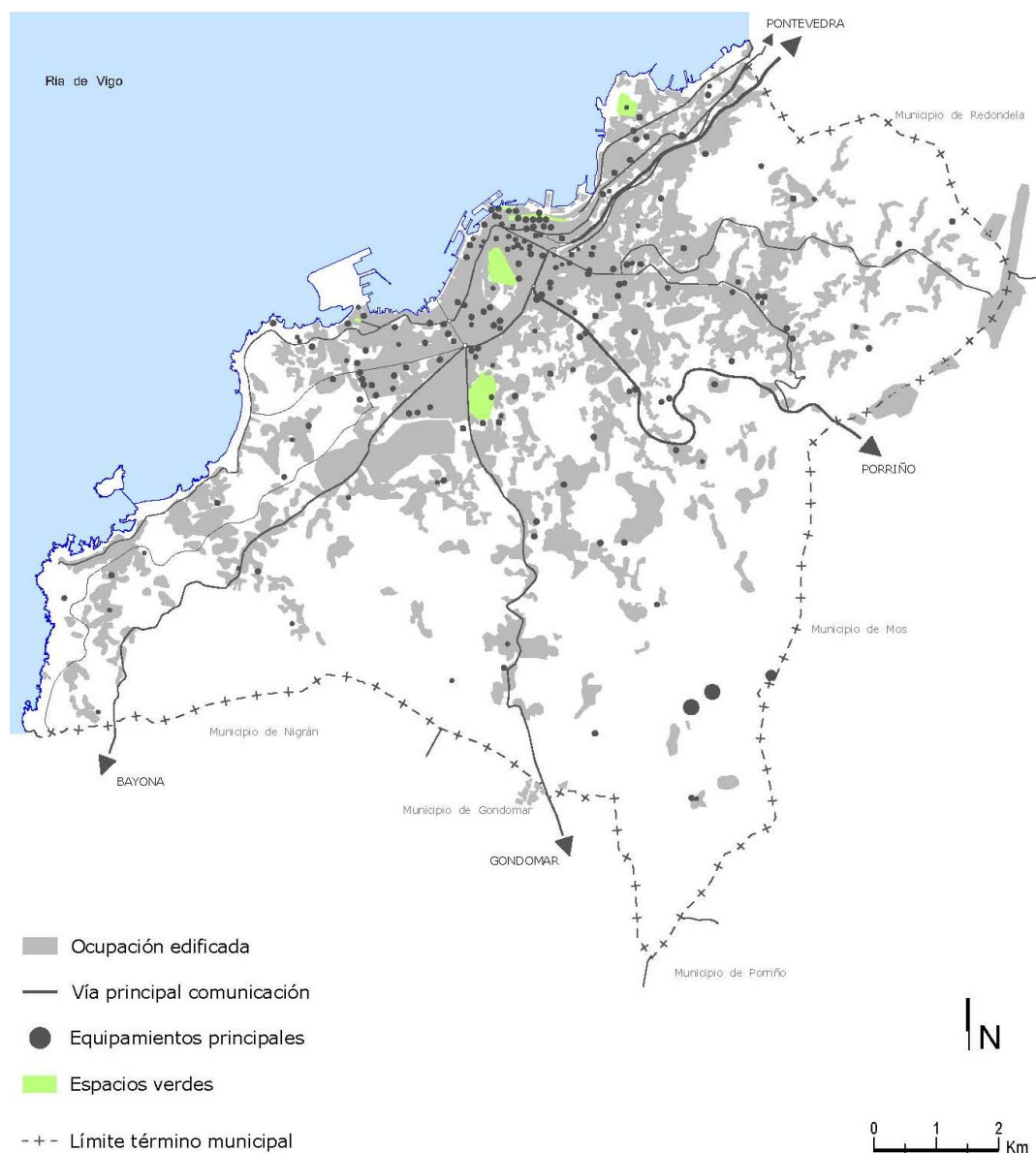


Fig. 4.3. 1: Esquema general de la realidad del área de estudio en 1985.

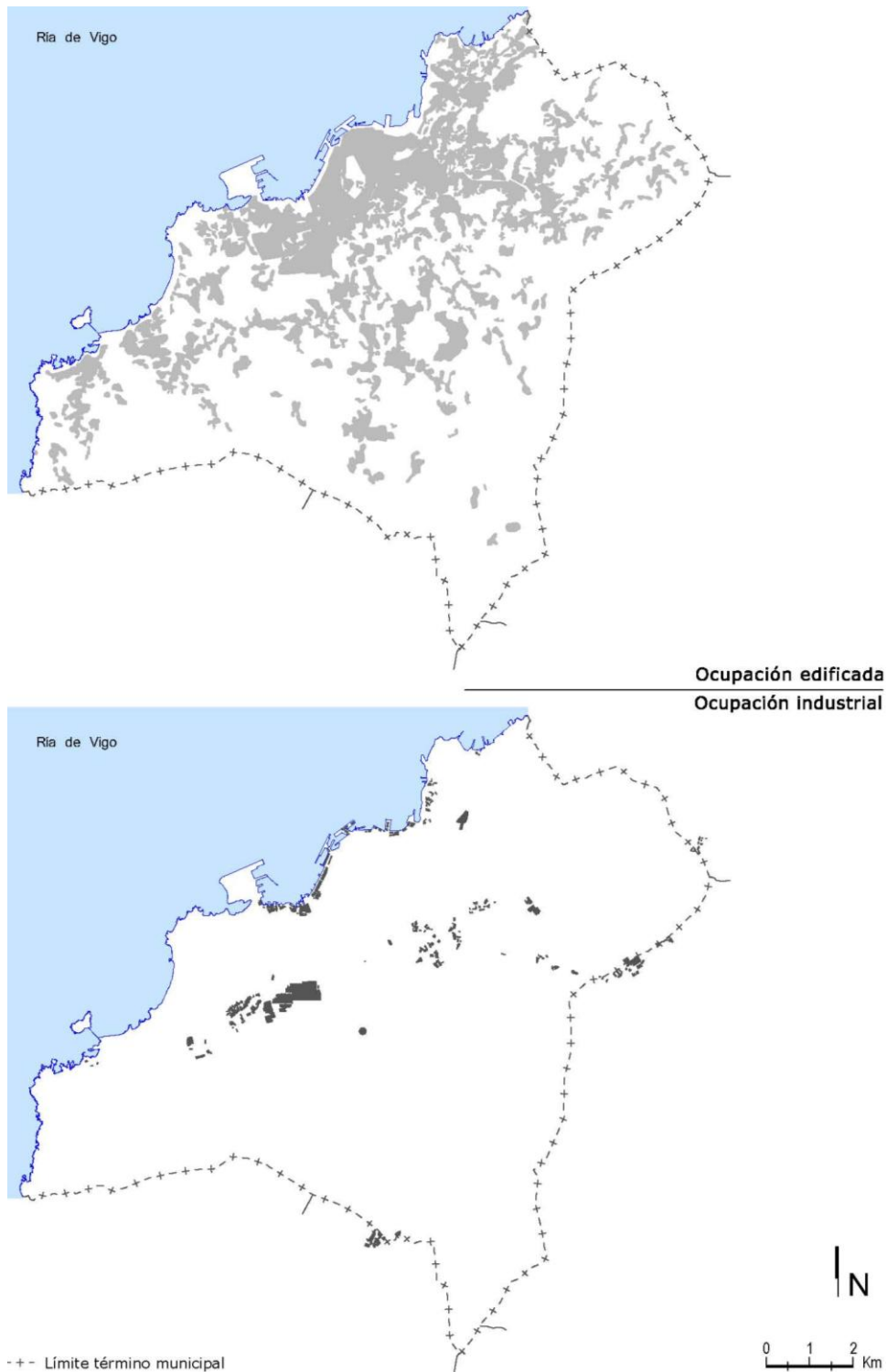


Fig. 4.3. 2: Esquema general de ocupación del área de estudio.

A través del esquema correspondiente a la ocupación, en el que son discriminados los tipos de construcción, se puede observar la materialización de los procesos demográficos del periodo comprendido entre 1960 y 1985, así como la materialización del desarrollo de las estrategias económicas capitalistas que daban comienzo en la fase previa.

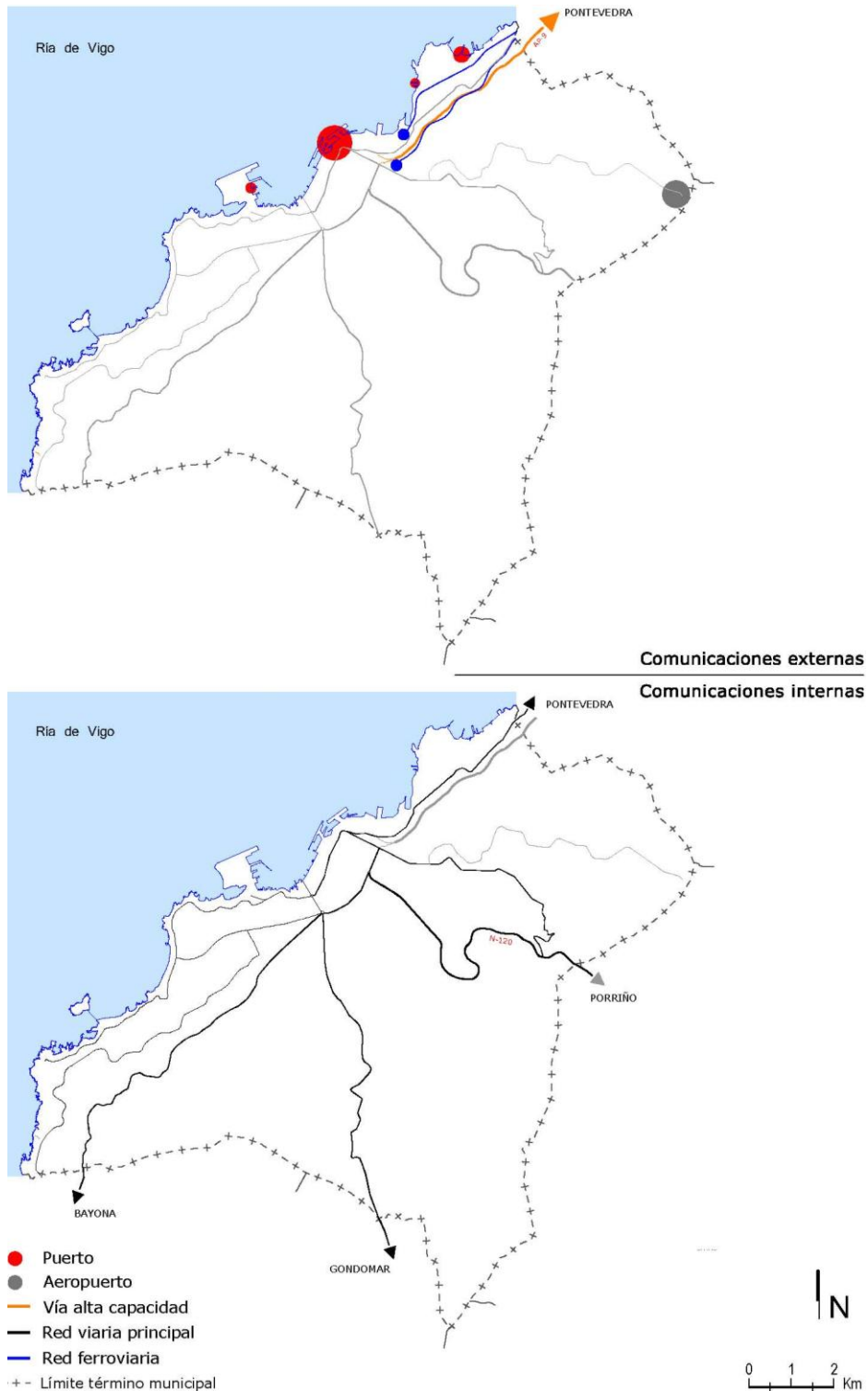


Fig. 4.3. 3: Esquema general de comunicaciones.

La estructura del sistema de comunicaciones sigue trazas similares a la fase anterior. La imagen superior muestra las infraestructuras de enlace con nodos externos, en la que se observa el incremento de una vía de una vía de alta capacidad. En la imagen inferior se representan las infraestructuras viarias que recorren el municipio, lo más destacable es la desaparición de las líneas tranviarias, eliminadas de la ciudad en el año 1968.

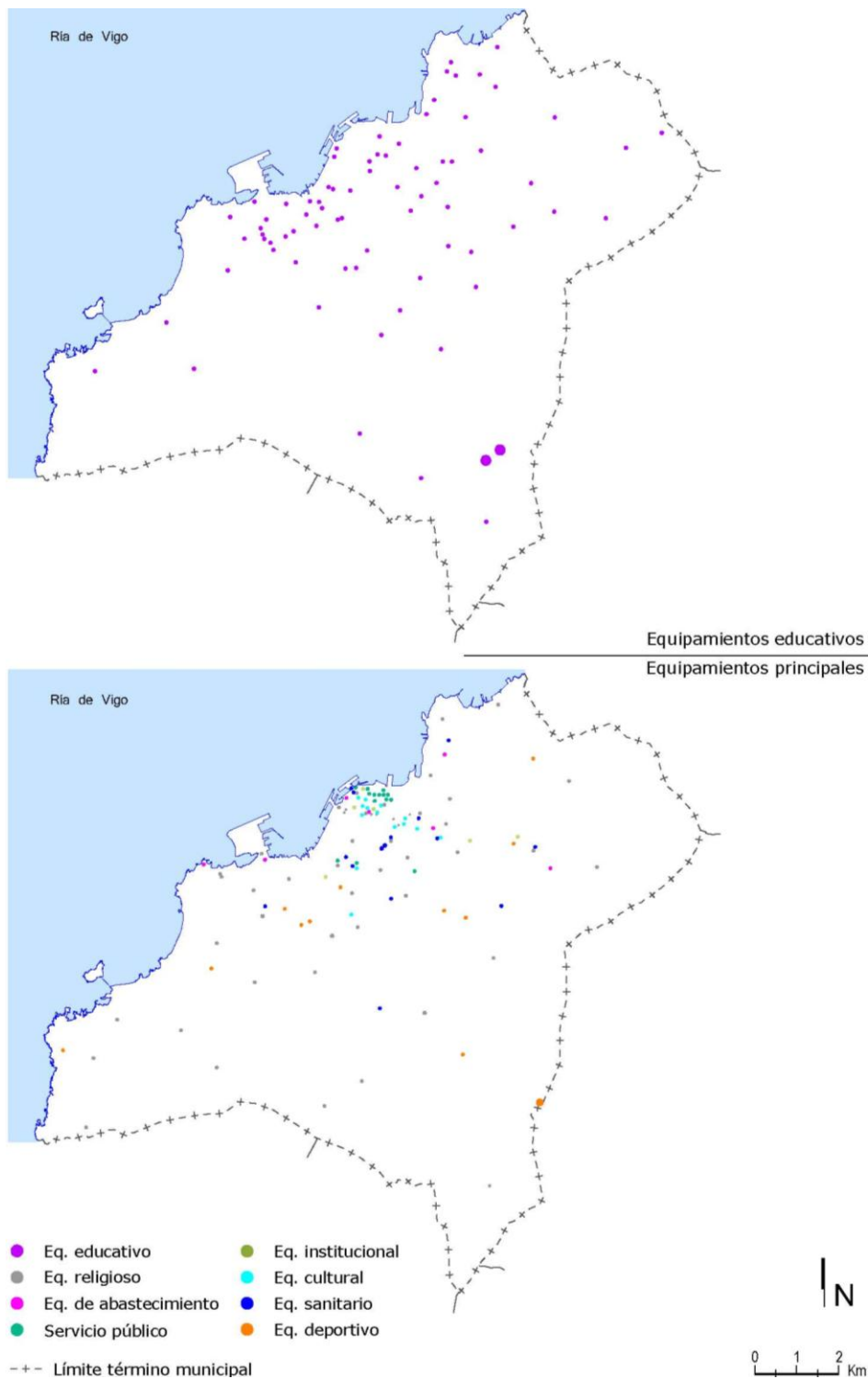


Fig. 4.3. 4: Esquema general de equipamientos

En lo relativo a los equipamientos, son resaltados en esta fase los centros educativos por el fuerte incremento que experimentan tras la puesta en marcha de políticas de mejoras tal como se verá. El desarrollo en el resto de equipamientos principales será también notable, siendo posteriormente analizada la ubicación de los mismos en el área de estudio y la relación con los demás elementos analizados.



Fig. 4.3. 5: Vista general de Vigo en el año 1981. De derecha a izquierda se observa el núcleo central inicial y las expansiones contiguas al mismo; el accidente geográfico de El Castro inmerso en las edificaciones, que a su vez encuentran continuidad siguiendo la dirección de la calle Gran Vía; al fondo urbanización del polígono de Coia y del plan parcial de Florida. Se puede apreciar así mismo la extensión de la ocupación edificada y los diversos grados de densidad que se registran.



Fig. 4.3. 6: Vista desde el estadio de fútbol de Balaidos hacia el monte El Castro (al fondo de la imagen), en la década de 1970 aproximadamente. Atravesando el área en sentido transversal se aprecia la calle Gran Vía, desde la que se bifurcan la vía tradicional de Bayona y una nueva vía de acceso al estadio de fútbol, siendo apreciable un crecimiento lineal apoyado en las mismas.



Fig. 4.3. 7: Vista desde el estadio de fútbol de Balaidos hacia el monte El Castro (al fondo de la imagen), en el año 1981. Comparando esta imagen con la anterior es posible verificar el fuerte incremento de la ocupación residencial en el área de estudio, siguiendo como se aprecia las pautas indicadas.



Fig. 4.3. 8: Fabrica de Citroën con el polígono de Coia en proceso de construcción al fondo, año 1969.



Fig. 4.3. 9: Litoral de Bouzas en el año 1974. Al fondo de la imagen es posible apreciar el resultado de la expansión urbana acaecida, en el que se conjugan densidades y tipologías diversas.

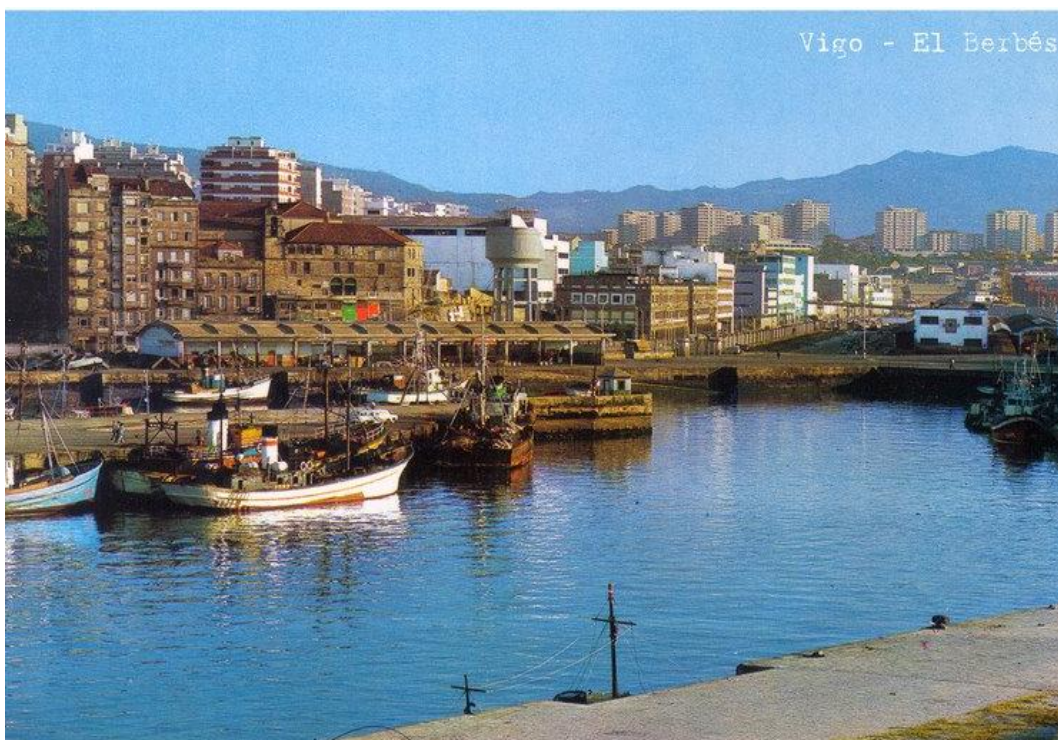


Fig. 4.3. 10: Imagen de la ciudad desde el puerto del Berbés. A la izquierda de la imagen las edificaciones contiguas al casco antiguo, seguidas de las industrias que se ubican en el frente marítimo; al fondo la materialización de la expansión urbana.



Fig. 4.3. 11: Imagen del tejido productivo, correspondiente a la expansión de fábrica de Citroën.



Fig. 4.3. 12: Panorámica del espacio urbano en el año 1989, en la que se observa al fondo la expansión urbana acaecida, el crecimiento del tejido productivo y la intensa ocupación de baja densidad en la envolvente.

4.3.1. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE LOS ELEMENTOS URBANOS

- A. OCUPACIÓN EDIFICADA**
- B. OCUPACIÓN INDUSTRIAL**
- C. INFRAESTRUCTURAS**
- D. EQUIPAMIENTOS**

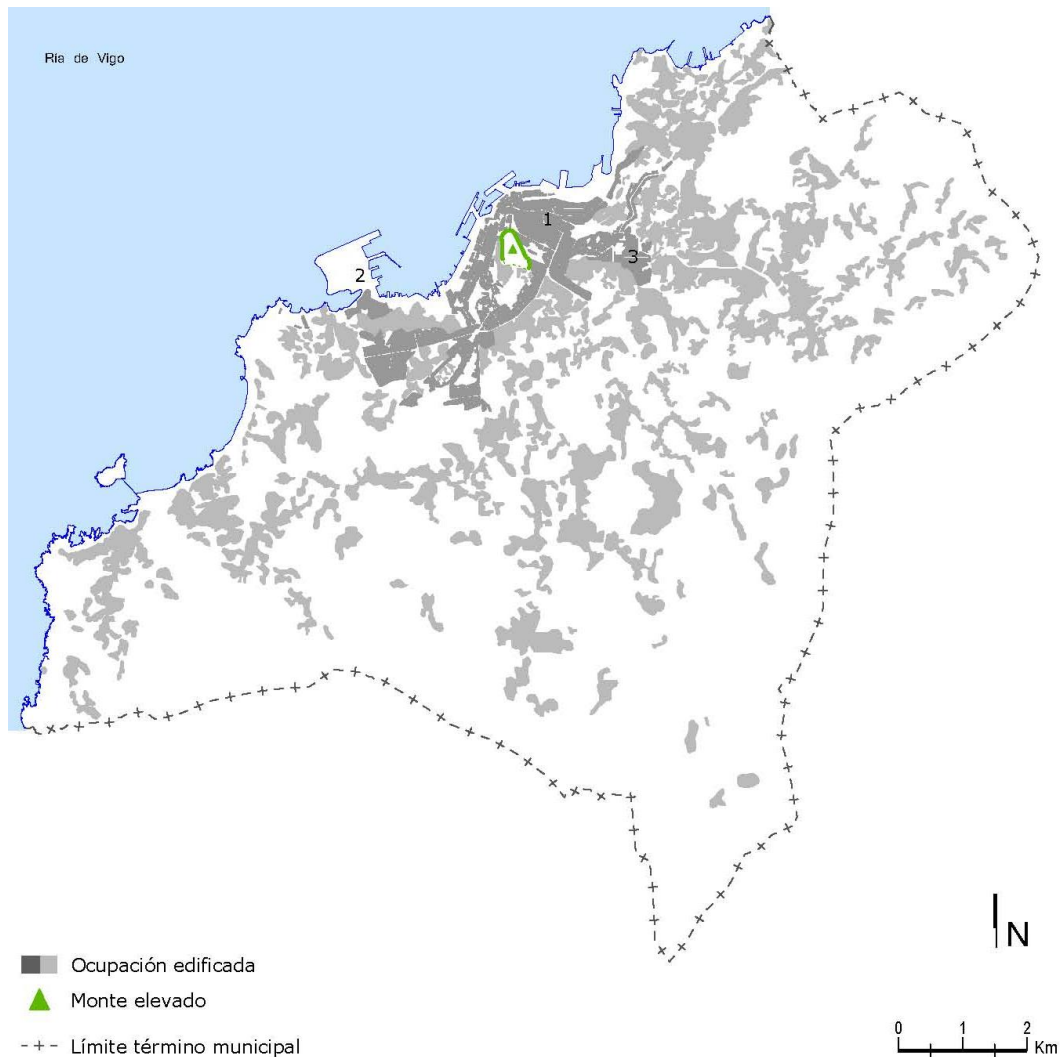


Fig. 4.3. 13: Esquema de la mancha de ocupación.

A. Dando paso al análisis concreto de cada uno de los elementos identificados, serán interpretadas en este primer apartado las alteraciones en la ocupación edificada.

Recurriendo a los datos demográficos presentados en el capítulo de contextualización, se deduce que el periodo comprendido entre los años 1960 y 1985 es altamente positivo, registrando los mayores incrementos poblacionales del municipio, que conllevarán un aumento ocupacional en todas las parroquias.

Dicha situación se materializa en el territorio con el incremento de los asentamientos dispersos que ya se observaban en la fase previa, aún siendo más notoria la ocupación en la zona central-litoral del mismo, como se puede apreciar en la figura 13.

Antes de describir las características de ésta última es preciso hacer mención de los instrumentos de planificación urbana correspondientes al Plan Comingues y a los planes parciales de las zonas de la Florida, Teis y Coia, de elaboración entre 1957 y 1963, siendo en este periodo temporal cuando se aprecie su materialización en la forma urbana.

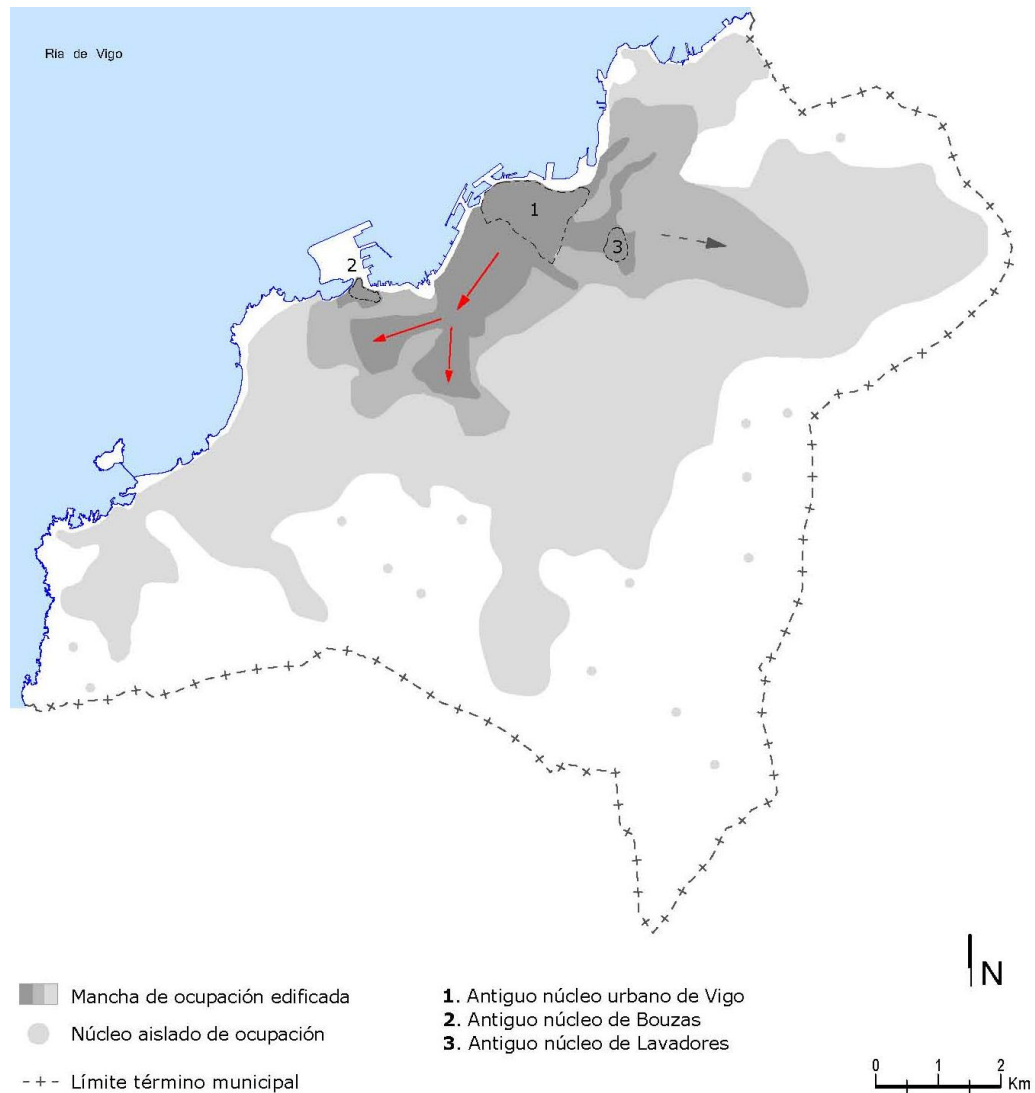


Fig. 4.3. 14: Esquema interpretativo de ocupación residencial.

En el primero de ellos se proyectaba la extensión del centro urbano en sentido occidental, incidiendo los demás en zonas de menores dimensiones contiguas a éste y al espacio consolidado. Al observar las áreas edificadas resultantes y tras identificar los tres núcleos destacados en la fase anterior, es posible verificar la incidencia de dichas estrategias en la expansión urbana. El resultado es una mancha que aumenta hacia el Suroeste, siguiendo pautas de continuidad en un primer desarrollo, bifurcándose posteriormente sobre dos direcciones. En el lado opuesto el crecimiento se materializa dibujando extensiones lineales que surgen desde el área central, englobando una de ellas el antiguo núcleo de Lavadores.

En torno a la misma es apreciable una franja envolvente, donde la ocupación dispersa va adquiriendo mayor intensidad, siendo más significativo en el extremo Noreste y desde éste en la contigüidad del lugar de Lavadores. Intensidad que irá disminuyendo a medida que la distancia aumenta, pudiendo identificarse una segunda franja donde los asentamientos van aumentando de volumen, siendo en los espacios situados más al interior del municipio donde la dispersión sea más acusada.

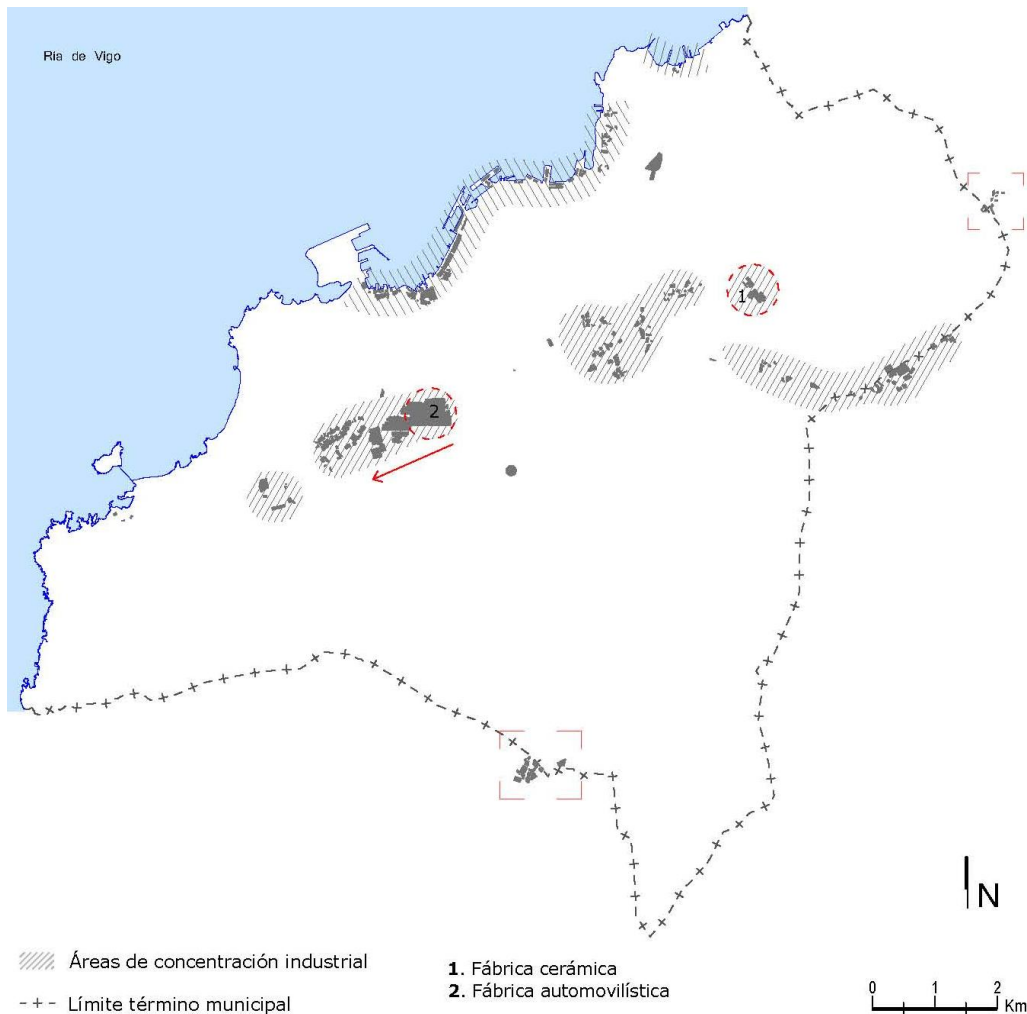


Fig. 4.3. 15: Esquema interpretativo de ocupación industrial.

B. Dando paso a la ocupación industrial se verifica a través de la figura que se presenta sobre estas líneas la continuación y potenciación de las tendencias de ubicación que se observaban en el año 1960, concentrándose las nuevas industrias principalmente en espacios interiores del área de estudio.

Las estrategias políticas sobre la impulsión de nuevas economías parecen ser las primeras responsables de ésta situación al permitir y fomentar la libre proliferación fabril por la totalidad del territorio a excepción del área urbana. Así mismo el PGOU de 1971 siguiendo criterios inspirados en ideas funcionalistas delimitará polígonos alejados de la urbe para tales fines.

El resultado es la consolidación de una línea discontinua de ocupación industrial instalada en la mitad del ámbito municipal, de forma paralela a la que se desarrolla en el litoral.

Así mismo destacan nuevas ocupaciones en el exterior del límite del municipio, propiciado según Souto (1994) por precios del suelo más bajos y por el aprovechamiento de ventajas fiscales de los municipios limítrofes. En el caso de los espacios litorales se puede observar un estancamiento en la ocupación, siendo el periodo que nos ocupa caracterizado por procesos de especialización e industrialización de la pesca en altura.

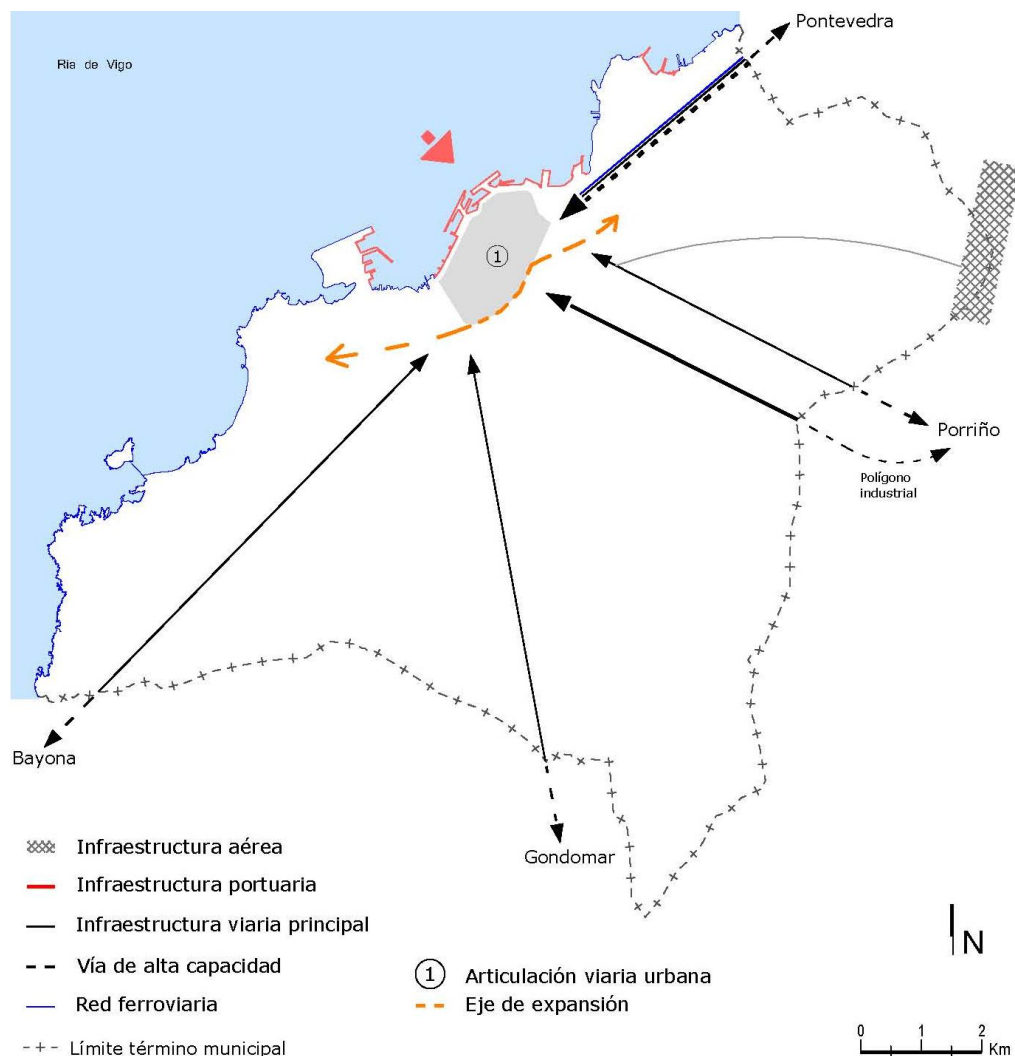


Fig. 4.3. 16: Esquema interpretativo infraestructuras de comunicación

C. En cuanto a las infraestructuras de comunicación, es apreciable una situación similar a la que se identificaba en la fase anterior, pese a que son varios los proyectos elaborados para su transformación, los cuales como resulta evidente no llegan a ejecutarse; se trataría de la propuesta viaria elaborada en el PGOU de 1972 y el Plan Arterial de 1976.

Por tanto, las líneas viarias de carácter tradicional son las que siguen articulando el espacio municipal y estableciendo las comunicaciones con los entornos interiores, respondiendo a una estructura centrífuga desde el espacio central-litoral. Así mismo las infraestructuras portuarias y ferroviarias se concentran en dicho espacio, destacando únicamente el aumento del contorno portuario en la zona de Bouzas, fruto de un relleno sobre el mar destinado a futuras actividades industriales.

La eliminación de los tranvías y la construcción de una vía de alta capacidad, la Autopista del Atlántico, serán los aspectos más relevantes. El acceso de ésta última será efectuado de forma paralela a la red ferroviaria, desembocando directamente sobre el centro urbano. A nivel interno cabe estacar también la expansión en sentido longitudinal de las vías urbanizadas del espacio central, superando el circuito cerrado preexistente.

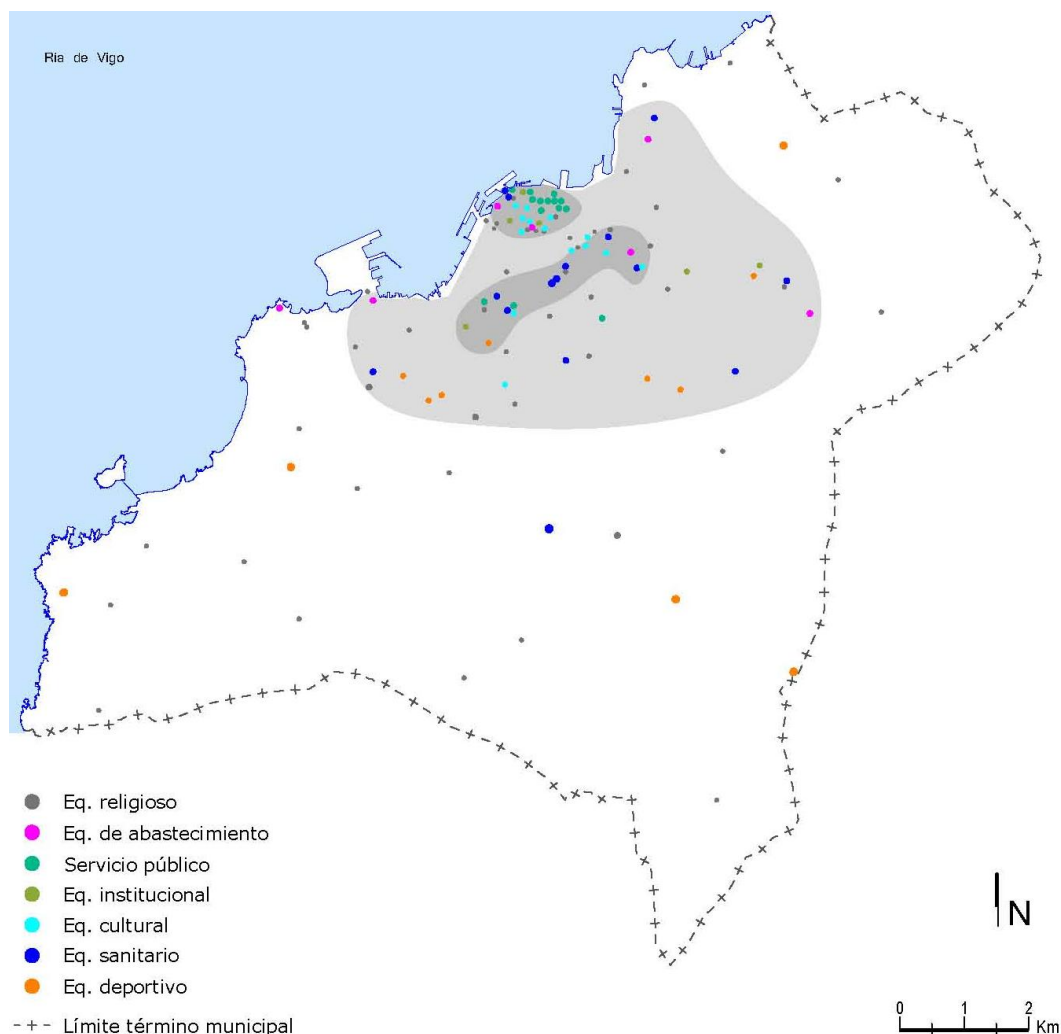


Fig. 4.3. 17: Esquema de distribución de equipamientos principales.

D. En el análisis de los equipamientos es posible verificar un aumento notable con respecto a la situación anterior, así como una mayor proliferación por el área de estudio, siendo los centros escolares y sanitarios los que experimenten los mayores incrementos.

Cabe referir sobre los servicios de abastecimiento, que los indicados corresponden únicamente a los de propiedad municipal, no siendo realizadas nuevas construcciones en este periodo, motivado posiblemente por el aumento de los establecimiento comerciales, tal como se ha visto en el capítulo de contextualización, los cuales no han sido identificados por falta de datos.

Sobre el conjunto del territorio es posible delimitar como se aprecia en la figura 17 varios ámbitos con distintos grados de intensidad; en la primera el número de equipamientos es más elevado y concentra principalmente los servicios públicos y las dotaciones culturales; sobre una segunda de mayor extensión es observable una mayor dispersión y diversidad, aún siendo notable la ausencia de servicios públicos. Sobre ésta última resalta una tercera zona dónde la localización de los mismos es más próxima, concentrando en su mayoría dotaciones sanitarias, y culturales. En el resto del municipio se denota una fuerte carencia, con presencia casi exclusivamente de equipamientos religiosos.

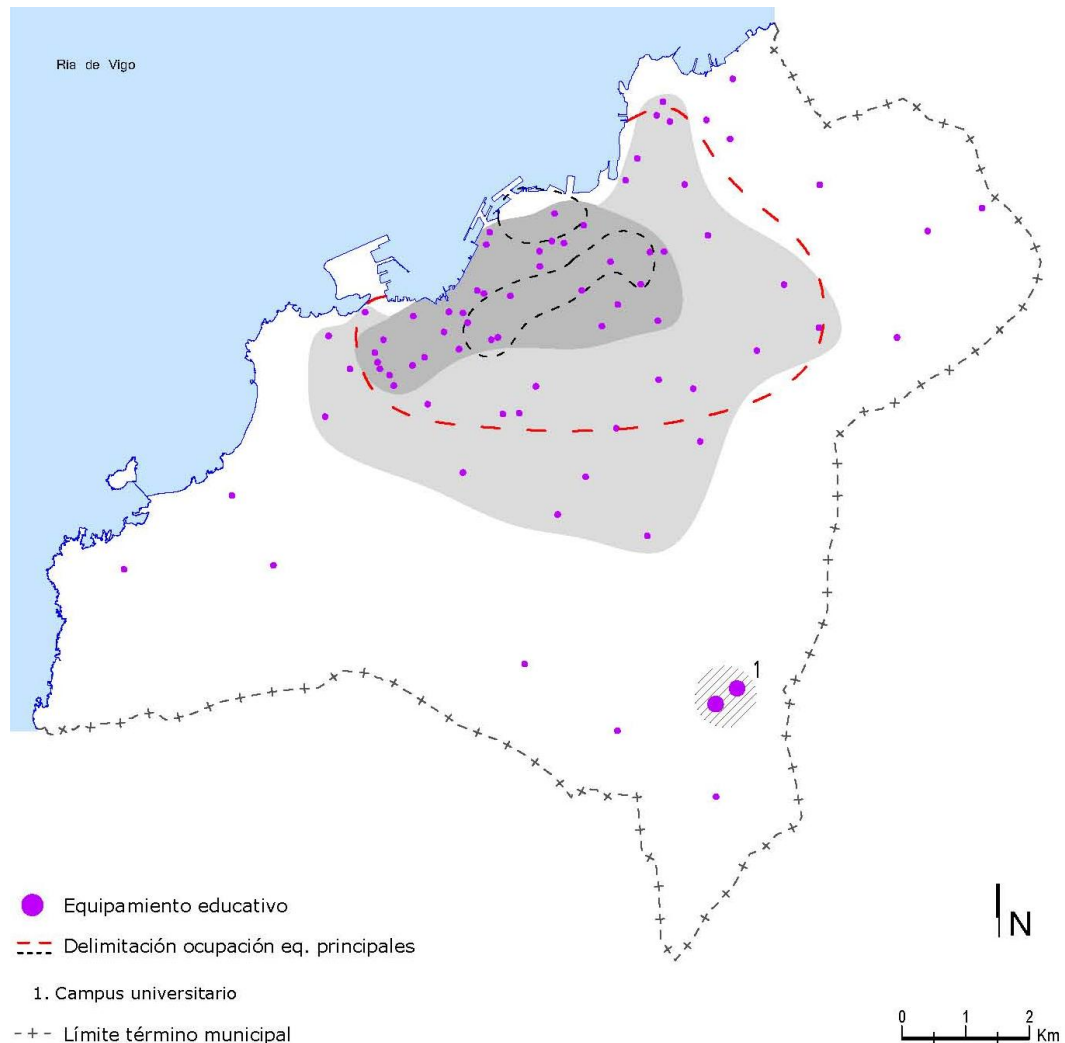


Fig. 4.3. 18: Esquema de la distribución de los equipamientos principales.

Aunque el cambio más notable con respecto al análisis de 1960 será el aumento en el número de equipamientos escolares como se ha dicho.

Situación que viene propiciada por la aprobación en el año 1963 del “Plan de Construcciones Escolares” por iniciativa municipal para paliar el déficit de centros, que según el estudio de Pereiro (1981) provocaba el ausentismo escolar de más del 90% de la población en edad educativa.

La materialización del mismo se puede apreciar en la totalidad del área de estudio, aún siendo más acusado el número de servicios educativos en el espacio central, aumentando sobre las áreas discriminadas anteriormente, donde la localización de equipamientos principales era mayor, definiendo por tanto un espacio de intensidad dotacional.

Cabe destacar también la construcción del Campus Universitario de Vigo, el cual se ubica como se puede apreciar en el extremo interior del término municipal, en respuesta tal como describe la memoria del proyecto en cuestión, a una situación favorable para la ciudad de Vigo y para los municipios colindantes.

4.3.2. ANÁLISIS CONTRASTADO DE LOS ELEMENTOS URBANOS

E. OCUPACIÓN EDIFICADA E INFRAESTRUCTURAS

F. OCUPACIÓN EDIFICADA Y EQUIPAMIENTOS

G. VIAS DE COMUNICACIÓN Y EQUIPAMIENTOS

H. INFRAESTRUCUTRAS Y OCUPACIÓN INDUSTRIAL

I. OCUAPCIÓN INDUSTRIAL Y OCUPACIÓN EDIFICADA

J. DETALLE DEL ÁREA CENTRO-LITORAL TERRITORIO

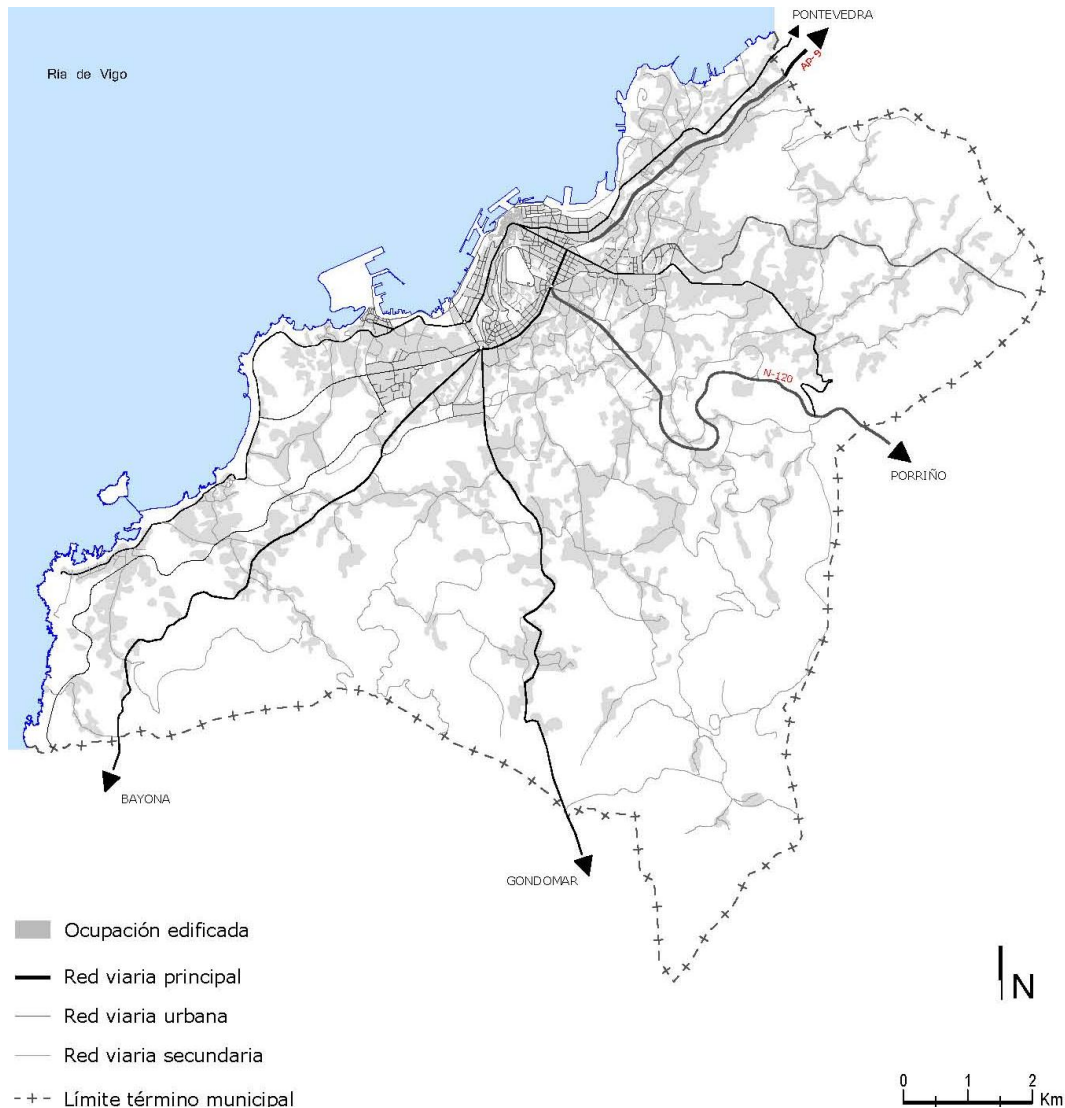


Fig. 4.3. 19: Superposición de las vías de comunicación y la ocupación edificada.

E. Los esquemas que se presentan en estas páginas resultan de la superposición de la ocupación edificada y las infraestructuras de comunicación viaria, con la finalidad de identificar la relación que se establece entre ambos elementos. La discriminación única de este medio de comunicación resulta de ser el que estructure y articule el territorio, frente a los demás que no aportan movilidad al espacio intramunicipal.

A través de los esquemas resultantes es posible reconocer dos situaciones; en primer lugar y haciendo referencia a la figura 19, se observaba una mayor ocupación en el espacio central-litoral del territorio, coincidiendo con un entramado viario más densificado y con una trama mejor definida de trazos ortogonales, el cual estará delimitado por la red viaria urbanizada que desde el núcleo central se expande hacia el Oeste.

La mayor intensidad edificada que se observa en la envolvente de éste no corresponde entre tanto con un entramado viario articulado, siendo aún así apreciable un mayor número de vías con respecto a las áreas en las que la ocupación es más dispersa.

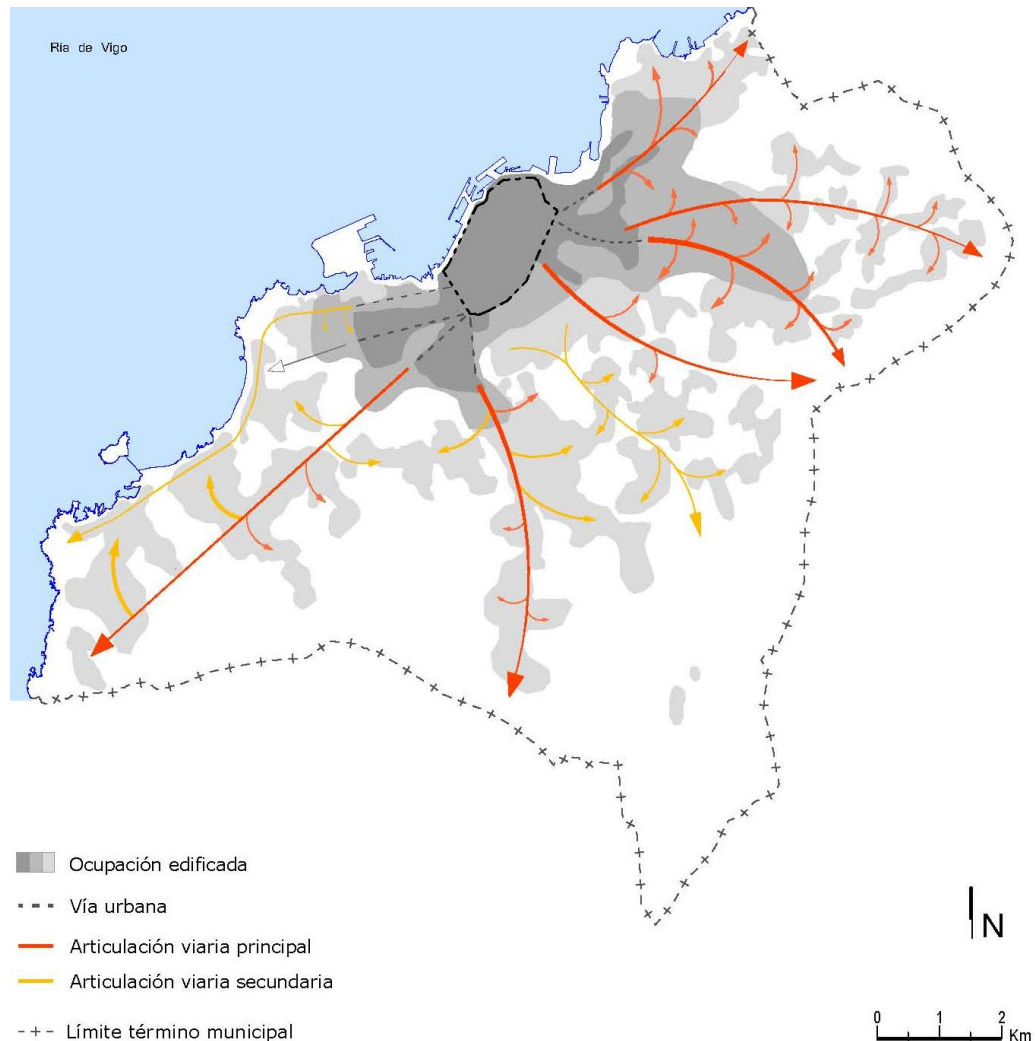


Fig. 4.3. 20: Esquema interpretativo de las vías de comunicación y la ocupación edificada.

Retomando un punto de vista más amplio del área y analizando la situación en su conjunto, es posible afirmar una correspondencia entre los asentamientos de población y la red viaria, así como entre ésta y el modo de expansión urbana.

En primer lugar, se identificaba en el estudio de la mancha de ocupación una mayor incidencia en el crecimiento sobre el lugar de Lavadores; a través de la superposición de ésta y el sistema viario es posible reconocer que la expansión lineal encuentra apoyo en la vía de Porriño, siguiendo la dirección de la misma. Situación que coincide de igual forma con el resto de elementos viarios, con diversos grados de intensidad.

Las vías servirán por tanto de apoyo a una ocupación que dibuja un esquema centrífugo desde el espacio centro-litoral hacia el interior del territorio. Una expansión que será más notable y continua sobre las vías de carácter tradicional que surgen hacia Porriño y Pontevedra, por colmatación y engrosamiento de las mismas, y menos acusada en las vías de Gondomar y Bayona, donde la red secundaria, tal como se apreciaba en los esquemas de la fase anterior, serán los soportes principales de la expansión edificada. Las particularidades de ésta última, numerosa y articulada entre sí, propiciará una cierta continuidad a un espacio de ocupación dispersa y de baja densidad.

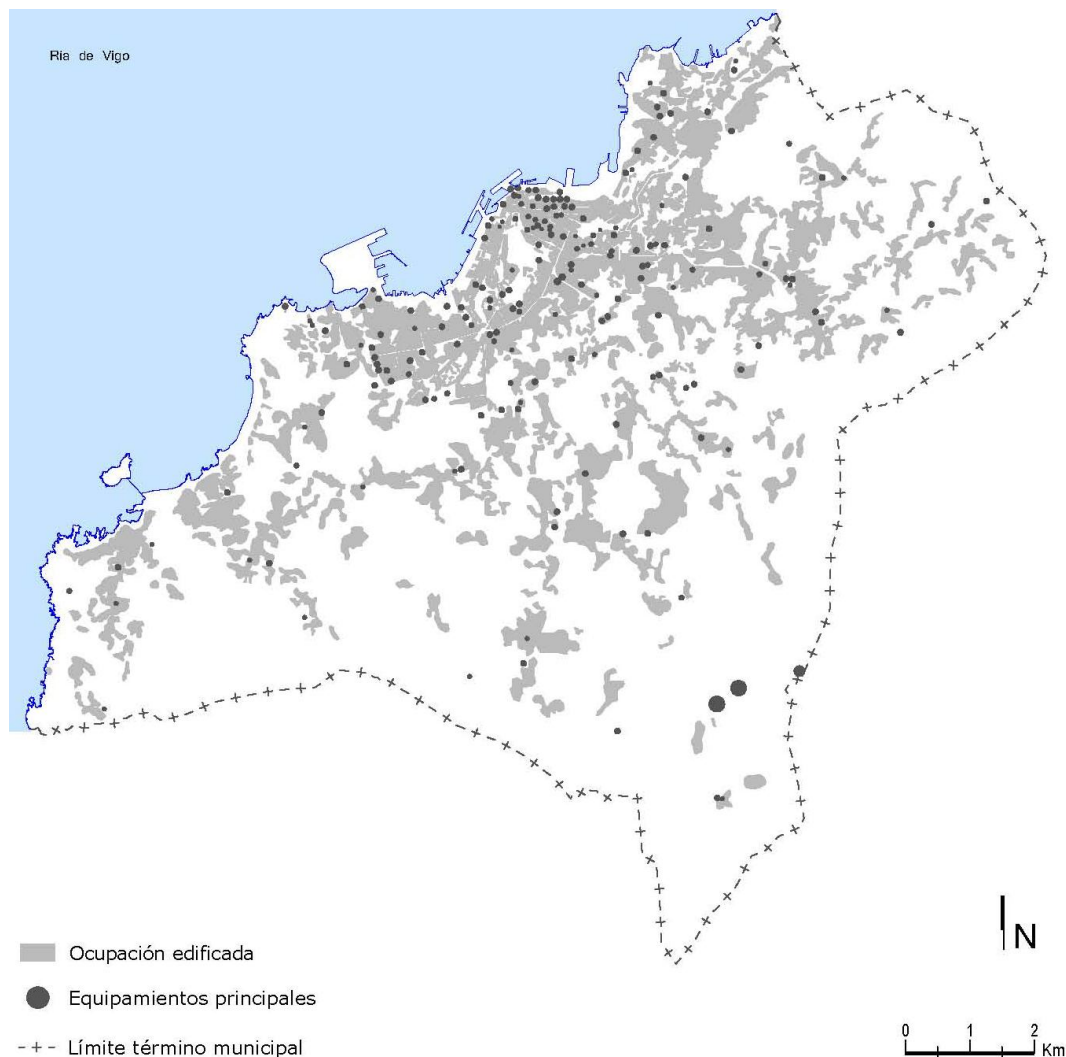


Fig. 4.3. 21: Superposición de los equipamientos principales y la ocupación edificada.

F. A través del estudio comparativo entre los principales equipamientos y la mancha de ocupación edificada es posible verificar también correspondencias, siendo en las áreas de mayor densidad donde el número de dotaciones sea más elevado.

Así mismo son identificables sobre ésta situaciones destacas tal como se aprecia en la figura 22; en primer lugar y sobre la zona correspondiente al núcleo urbano central (1), se observa la persistencia de las tendencias de agrupación de ciertas actividades, ejerciendo un práctico monopolio en cuanto a servicios públicos, institucionales y culturales, siendo éste el espacio donde se ubiquen la mayoría de los existentes en el área de estudio. La expansión edificada contigua al mismo en sentido Este, acumulará también un alto número de equipamientos, resultando llamativa la presencia de dotaciones culturales, prácticamente ausentes en el resto del territorio, lo cual podría determinar que las dinámicas funcionales del centro urbano encuentran continuidad sobre este eje de crecimiento.

Una segunda zona señalada se originará igualmente sobre la mancha edificada de mayor densidad, al Sureste del núcleo central (2), la cual resalta por concentrar un alto

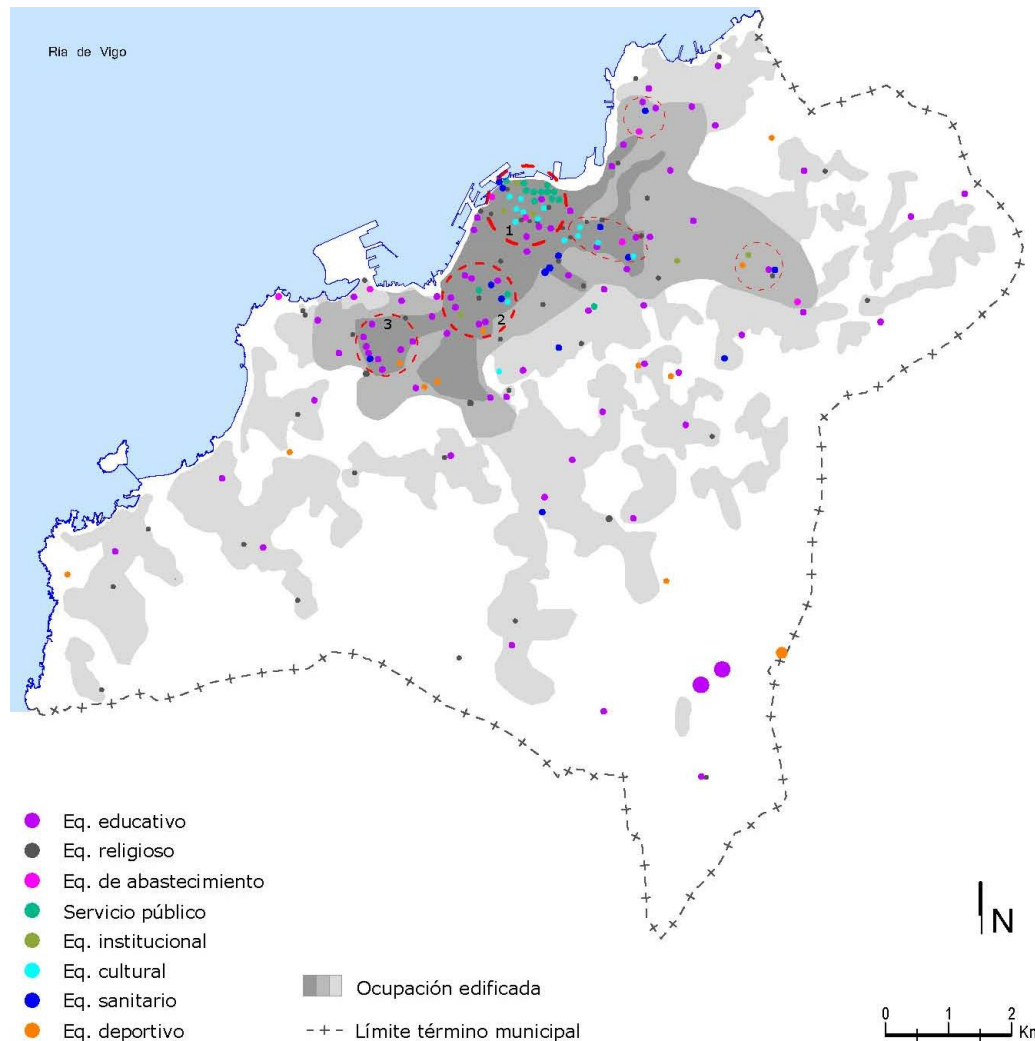


Fig. 4.3. 22: Esquema interpretativo de la correlación entre equipamientos principales y ocupación edificada.

número de equipamientos y principalmente por la diversidad de los mismos, siendo donde se ubiquen además algunos servicios públicos descentralizados, careciendo entre tanto de equipamientos culturales e institucionales.

Otro foco de intensidad se ubicará sobre una de las expansiones bifurcadas de la mancha más densa (3), en el cual se concentrará un alto número de centros educativos en un espacio reducido.

En el resto del ámbito las dotaciones serán menos numerosas y tal como se ha adelantado previamente responden principalmente a equipamientos educativos y religiosos, aún destacando en menor medida la proliferación de instalaciones deportivas y centros sanitarios. Así mismo se puede apreciar a través de los esquemas presentados, la situación que ocupa la zona universitaria descrita con anterioridad, en un espacio sin interacción con asentamientos edificados.

A través de lo señalado se puede concluir que la expansión física que se ha gestado de forma contigua desde el centro urbano viene acompañada además de la extensión de sus cualidades funcionales, perdiendo entre tanto continuidad en el proceso, resultando como se ha visto en la gestación de diversas centralidades.



Fig. 4.3. 23: Superposición de los equipamientos y las vías de comunicación principales.

G. Se veía en las páginas anteriores la relación entre la mancha edificada y los equipamientos, en este caso los últimos son superpuestos a la estructura viaria para determinar la relación entre ambos elementos.

Desde un punto de vista general y volviendo sobre lo que se ha dicho con anterioridad, donde se observaba que la mayor proliferación dotacional coincidía con el espacio de mayor densidad, en el área central-litoral del territorio, se puede verificar ahora que además se trata de una zona en la que confluyen las principales vías de comunicación, advirtiéndose mayores concentraciones en torno a las interconexiones de las mismas.

Así mismo se aprecia como en las zonas más distantes y menos dotadas, la localización de los equipamientos existentes será efectuada en las proximidades de las vías principales que articulan el área, siendo más acentuada la presencia de éstos en los ejes de Porriño y Pontevedra, correspondiéndose entre tanto con espacios de mayor densidad.

Destacar también las deficiencias en la articulación de la zona universitaria, siendo el acceso garantizado a través de vías secundarias, distando su ubicación de la red principal.

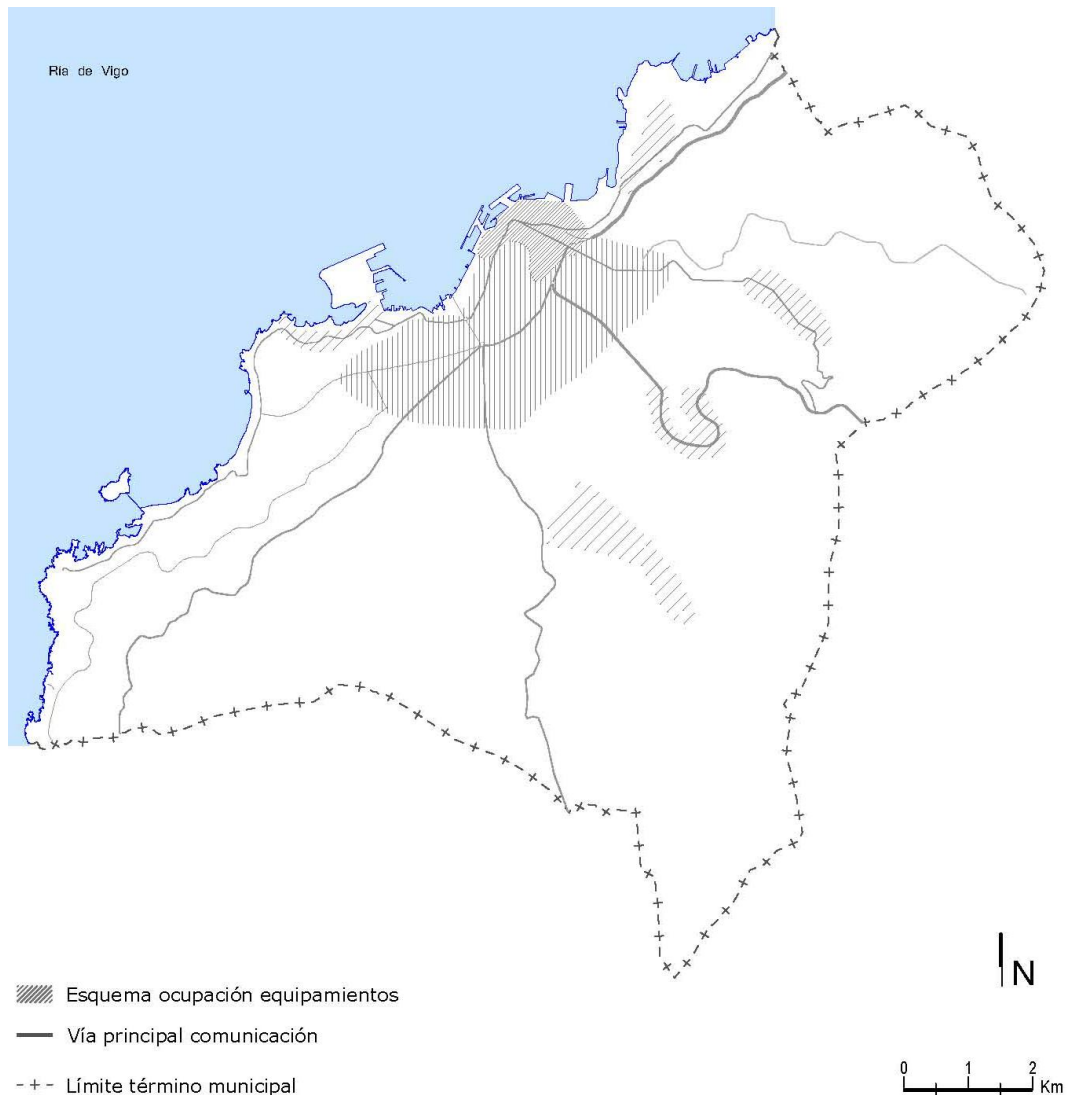


Fig. 4.3. 24: Esquema interpretativo de la correlación entre la ubicación de equipamientos y las vías de comunicación principales.

Inciendo sobre las concentraciones señaladas es posible apreciar en primer lugar, en el espacio del núcleo urbano inicial, una situación similar a la etapa anterior, siendo en torno a la vía de penetración desde Porriño donde se verifique una mayor actividad.

En lo referente a la segunda mancha de ocupación de servicios, que envuelve esta última, es posible denotar la vinculación con la red de articulación central al extenderse abarcando la totalidad de la misma, así como los tramos iniciales de las vías que surgen hacia el interior del área de estudio.

Otro aspecto reseñable son las concentraciones que se generan de forma dislocada sobre las vías de comunicación de Pontevedra, de Porriño y sobre la carretera N-120, aún siendo más llamativa la agrupación que se ubica entre la última y la vía de Gondomar, enfatizando la relevancia que en este caso adquiere la red viaria secundaria, cuestión que se ha tratado con anterioridad y que reafirma esta circunstancia.

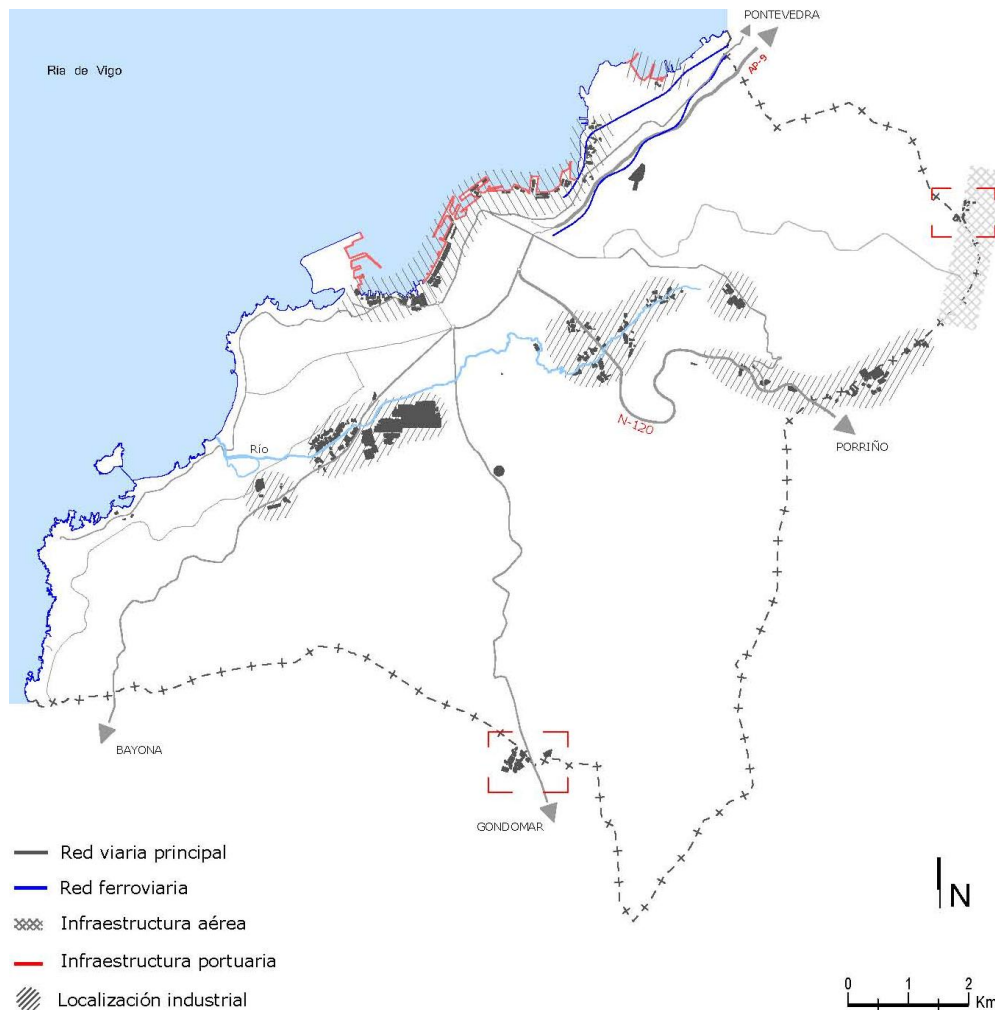


Fig. 4.3. 25: Superposición de infraestructuras de comunicación y ocupación industrial.

H. Sobre la relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial destaca lo que ya se venía comentando en la fase anterior sobre la falta de un sistema de apoyo a dichos espacios, siendo en el año que nos ocupa y pese a un desarrollo fabril notable, la industria apoyada en las vías de comunicación preexistentes.

Partiendo de esta base y retomando lo comentado sobre la expansión del tejido productivo, cabe resaltar el protagonismo del río Lagares en el proceso, siendo en torno al mismo donde se generen los principales núcleos. En cuanto a la relación de éstos con la red viaria, se observa una mayor vinculación de los nuevos espacios con la carretera nacional N-120 que discurre hacia Porriño, lugar donde se sitúa otro foco industrial fruto del polo de desarrollo descrito en la contextualización; circunstancia que podría haber originado también la aparición de nuevas construcciones en el extremo del límite municipal, junto a la misma. Así mismo, la proximidad entre éstas y el aeropuerto, es un indicativo de la posible inclusión de este medio en el transporte industrial.

La relevancia de la red viaria con respecto a la consolidación de las industrias quedará mostrada de forma clara con el ejemplo que se observa en la vía de Gondomar, localizándose un polígono fuera del límite municipal pero en torno a dicho eje, determinando también la vinculación de los focos supramunicipales con la actividad local.

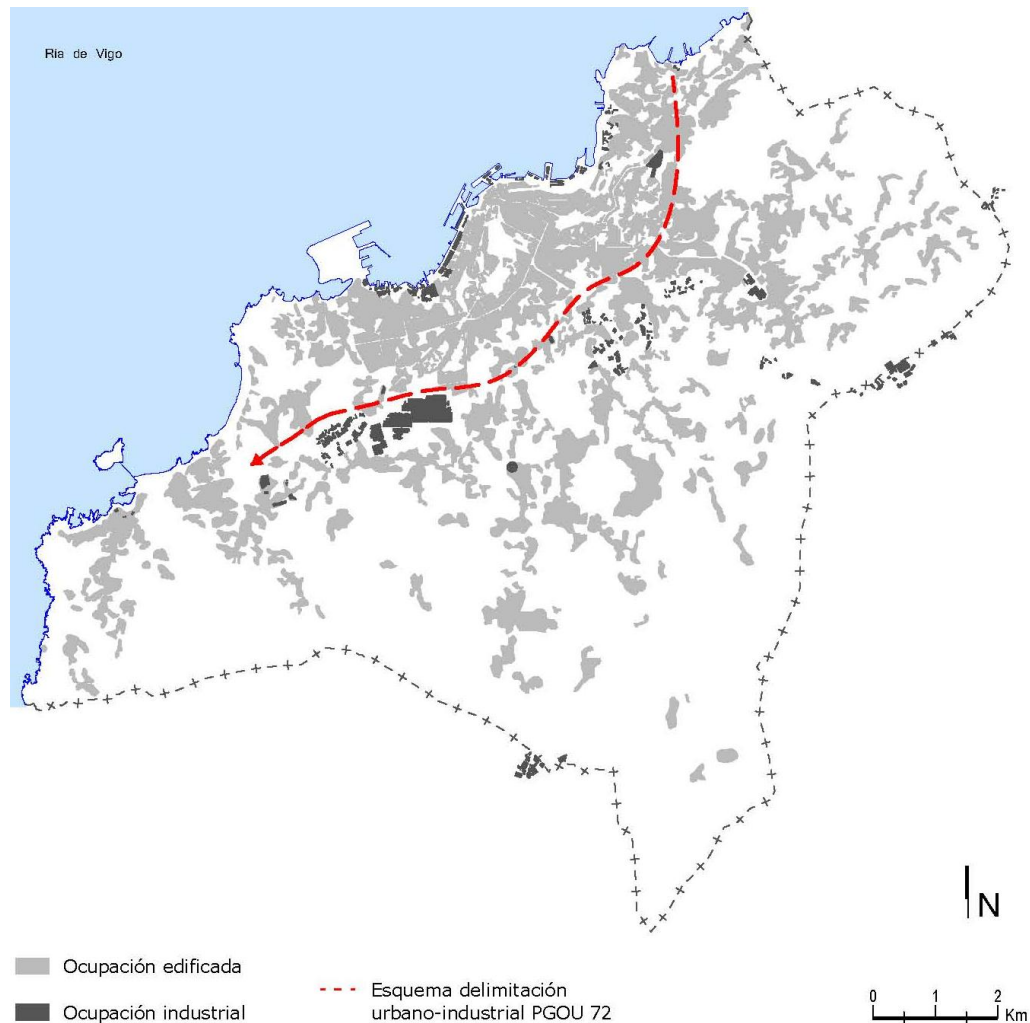


Fig. 4.3. 26: Superposición de la ocupación industrial y de la ocupación edificada.

1. A través de la superposición del tejido industrial y residencial, y atendiendo a las particularidades de ambos tras su análisis, es posible verificar la dislocación de las construcciones industriales con respecto a las áreas urbanas de mayor densidad.

Circunstancia que da comienzo en la fase anterior y que se observa aquí más acentuada, siendo los desarrollos que se han generado en cuestiones productivas organizados en el entorno periférico de la ciudad.

El resultado es la configuración de un espacio envolvente en el que se identifican ocupaciones especializadas, como es el caso del desarrollo contiguo a la fábrica automovilística y espacios mixtos en los que la industria se entremezcla con los asentamientos edificados, aun existiendo en ambos casos la coexistencia de usos, propiciado por la ocupación extensa tradicional del ámbito.

En cuanto a la incidencia de los polígonos fabriles sobre el desarrollo ocupacional residencial, se puede determinar que no es altamente positivo, ya que no se observan densificaciones notables con respecto a la situación anterior, circunstancia que reflejan las tendencias de expansión de la ocupación edificada, concentradas en mayor medida sobre los entornos ubicados al Noreste del área de estudio.

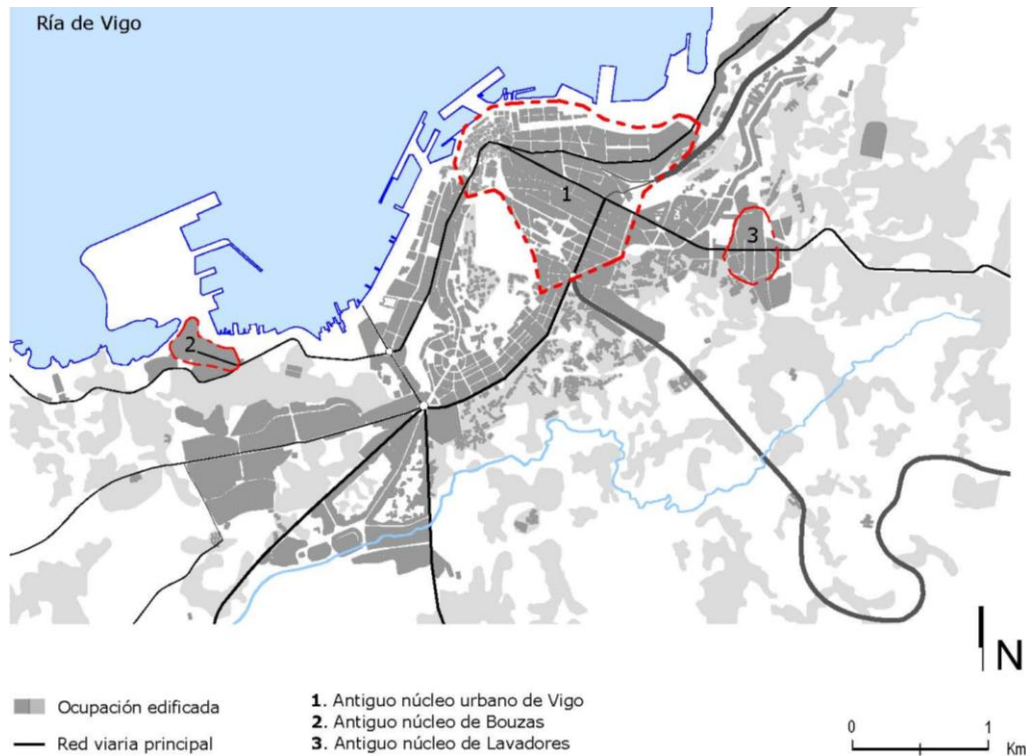


Fig. 4.3. 27: Esquema de ocupación del área centro-litoral del territorio, con indicación de los núcleos señalados en la fase de 1960.

J. Reincidiendo sobre las cuestiones formales y advirtiendo sobre lo que se ha visto a lo largo del análisis, en el que se extrae que en el espacio centro-litoral del es donde las transformaciones a nivel formal son más profundas, se procede a través de los esquemas de las figuras 27 y 28 a detallar mejor esta situación.

Para ello son retomadas las cuestiones que se observaban en el año 1960, siendo identificados sobre la realidad urbana del periodo que nos ocupa, los tres núcleos destacados correspondientes al centro de la ciudad, al asentamiento de Bouzas y al de Lavadores, pudiendo deducirse a través de los mismos las principales pautas que ha seguido el crecimiento a lo largo del periodo establecido.

Desde un punto de general es posible deducir en primer lugar la continuidad de la condición rectora del núcleo de Vigo, siendo en torno y a partir del mismo que se produzcan las principales expansiones, siguiendo diversas direcciones pero de forma más acusada en el sentido Suroeste del mismo.

Así mismo se observa la materialización de las tendencias de crecimiento que se identificaban hacia el antiguo núcleo de Lavadores, generando una mancha edificada continua que se extiende desde el centro urbano.

En el núcleo de Bouzas, su posicionamiento distante lo relega de la inclusión en el proceso, aún siendo identificada una mayor aproximación, así como una mancha de ocupación de menor densidad que se propaga desde el mismo hacia las áreas incrementadas.

Para caracterizar la forma urbana resultante, es preciso aludir previamente sobre varios proyectos urbanísticos detallados en el capítulo de contextualización.

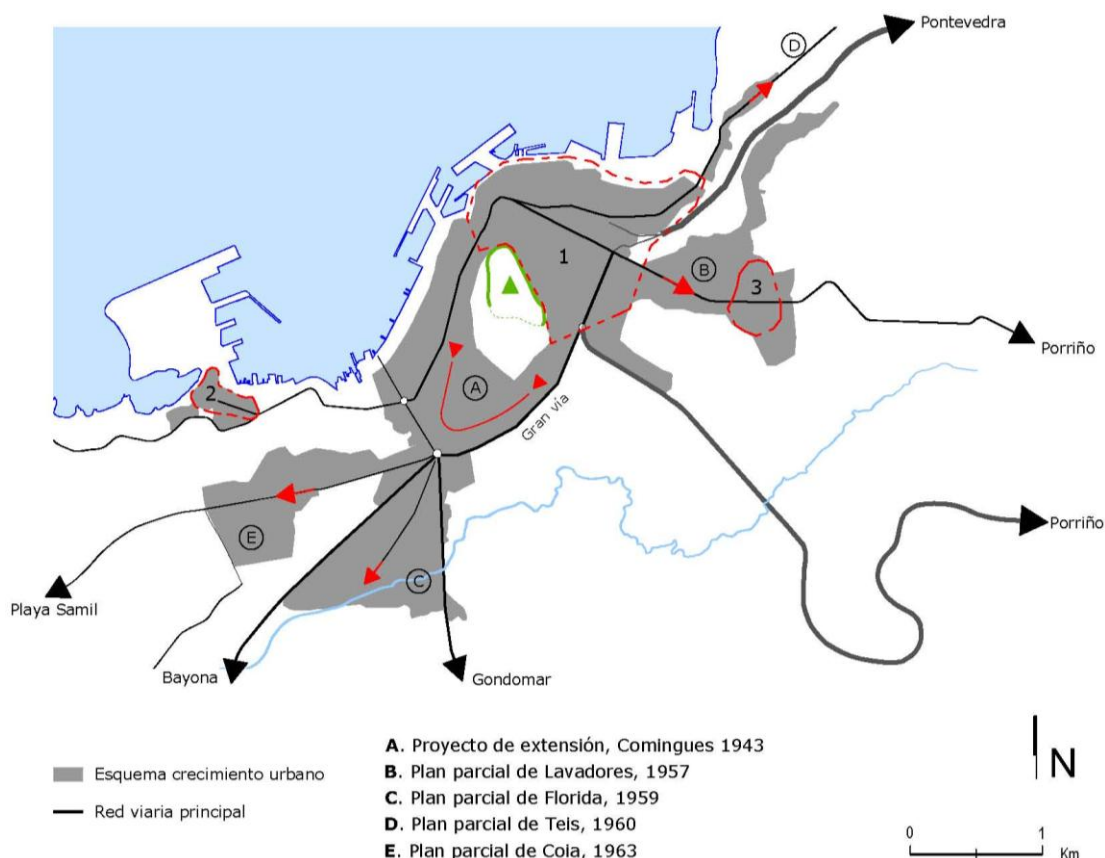


Fig. 4.3. 28: Esquema identificativo de los diversos proyectos urbanísticos elaborados.

En primer lugar cabe hacer mención al Proyecto de “Reforma Interior, Ensanche y Extensión de Vigo” presentado por Comingues en el año 1943, aprobado en 1948 y vigente hasta el año 1972 por la entrada en vigor del primer Plan General de Ordenación Urbana de Vigo.

En la fase de estudio anterior ya eran visibles algunas de las trazas marcadas por dicho proyecto, correspondientes a la urbanización de las vías que bordeaban el monte de El Castro, siendo en este periodo cuando se materialicen sus ideas en la forma urbana.

Poco tiempo después serían aprobados una serie de proyectos sobre zonas no incluidas en este último, resultando los planes parciales de Lavadores, Florida, Teis y Coia. Como se puede apreciar en la figura 28, los tres primeros se corresponderán con áreas contiguas al centro urbano, siendo los casos de Florida y Coia adosados al contorno delimitado por el Plan Comingues en su extremo inferior, sobre las vías de comunicación.

La consecuencia de este tipo de actuación será la de un desarrollo centrífugo en el que se identifican varias formas resultantes; en los espacios contiguos al núcleo central y advirtiendo pautas de continuidad se manifiestan extensiones más densas y compactas, así como filamentos puntuales que dibujan una ocupación en la que el crecimiento por adición característico de la formación urbana inicial se diluye, dando lugar a la aparición de vacíos intermedios, aún pudiendo advertirse que se trata de un proceso inconcluso y por tanto en fase de consolidación. Así mismo y de forma más fragmentada estarían las

formaciones correspondientes a los lugares de Coia y Florida donde la vinculación a las vías de comunicación es más notable, advirtiéndose en el segundo caso mayor incidencia de crecimientos lineales sobre las diversas vías que lo atraviesan.

En el espacio envolvente de las zonas descritas, así como en áreas intermedias de las mismas es posible advertir una situación que ya se destacaba en el análisis territorial como es la intensa ocupación que las sucede, aun presentando densidades inferiores a las anteriores, siendo entre tanto más elevada en cuanto a mayor proximidad, así como en el sector oriental, en el lugar de Lavadores.

Atendiendo a lo apuntado y junto con lo extraído del análisis previo es posible determinar algunos de los principales aspectos de la condición urbana de Vigo en el año 1985 que se pasan a definir.

En primer lugar y al hilo de lo que se venía comentando, cabe destacar la definición de un nuevo mosaico del tejido compacto que pasa a abarcar una mayor extensión del territorio, perdiendo definición en su delimitación y en la forma resultante, aún encontrándose como se ha visto en fase de consolidación.

Sobre el espacio que lo envuelve es posible determinar una densificación de los asentamientos que disminuye a medida que la distancia aumenta, poniendo de manifiesto una tendencia de aglomeración urbana en el transcurso del periodo analizado.

A nivel funcional, la ubicación de los principales equipamientos coincide con esta circunstancia, siendo en las zonas de mayor densidad edificada donde el número de dotaciones sea más elevado. Así mismo cabe destacar la enfatización de los procesos de descentralización que ya venían advirtiéndose, dando lugar a la aparición de varias centralidades que se distribuyen sobre el espacio urbano.

Se puede determinar por tanto una expansión de las cualidades urbanas, desde un punto de vista formal y funcional, focalizada sobre los entornos próximos del núcleo urbano central y en diversos grados de intensidad.

En cuanto al tejido productivo, encontrará continuidad la predisposición de ubicación de las construcciones industriales en los entornos periféricos, dando lugar a la formación de polígonos especializados junto con espacios residenciales preexistentes. Tal como se ha visto la implantación de dichas actividades no vendrá acompañada de aglomeraciones poblacionales, lo cual reafirma la incidencia que ejerce en este momento la condición urbana central, así como la existencia de una sociedad con capacidad de movimiento que posiblemente reside en la ciudad y trabaja en la periferia.

Podría determinarse para concluir que las principales características de esta fase están regidas por procesos simultáneos de suburbanización y de deslocalización, afectando la primera de ellas al tejido edificado y la segunda al productivo y a las actividades principales.

Tomando como punto de partida éstas premisas se da paso al análisis detallado de ciertas áreas discriminadas, seleccionadas en base a lo establecido hasta el momento.

4.3.3. ANÁLISIS DETALLADO DE ÁREAS DISCRIMINADAS

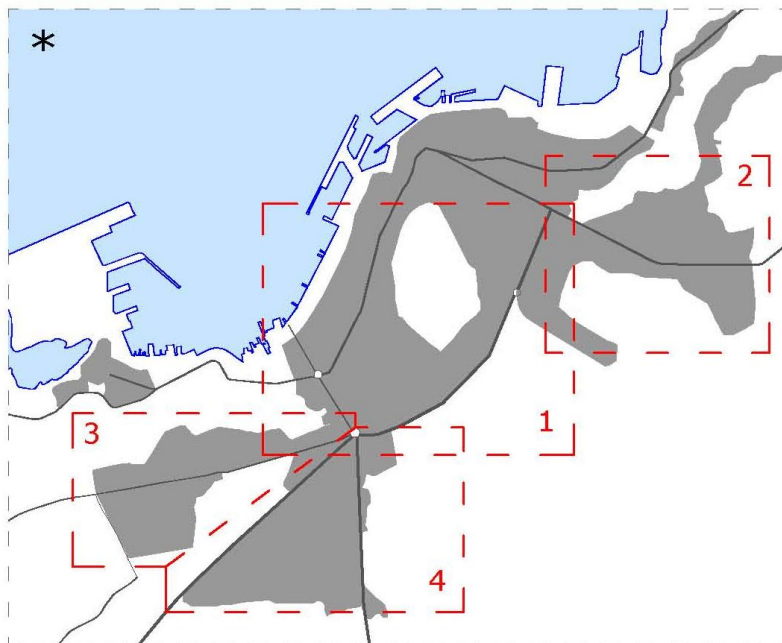
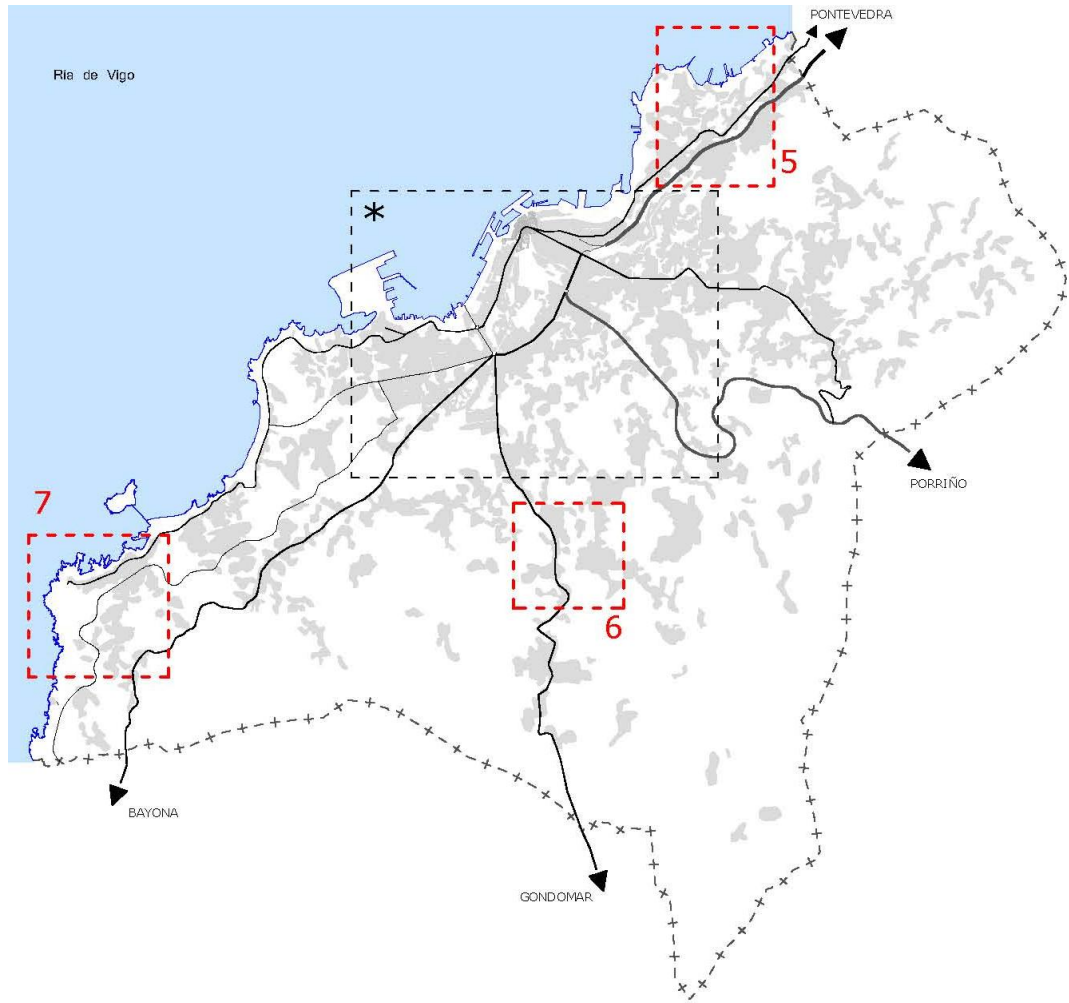
- A.** EXTENSIÓN SUROESTE
- B.** EXTENSIÓN LAVADORES
- C.** POLÍGONO DE COIA
- D.** FLORIDA - BALAIOS
- E.** EXTENSIÓN TEIS
- F.** PARROQUIA PERIFÉRICA INTERIOR
- G.** PARROQUIA PERIFÉRICA LITORAL

Al igual que en el caso anterior, en esta fase serán analizadas una serie de zonas del área de estudio, a una escala inferior a la efectuada en el desarrollo del municipio completo, con la finalidad de percibir con mayor nitidez ciertos aspectos contenidos en la forma urbana.

Para la discriminación de las mismas se ha tomado como referencia lo extraído a través del análisis previo, en el que se observa que las mayores transformaciones afectan al espacio central-litoral del ámbito, estando por tanto cuatro de las siete zonas a analizar contenidas en este espacio. Así mismo se analizarán ciertas superficies del espacio envolvente.

Los criterios seguidos para selección de cada una de ellas es la siguiente:

1. Extensión suroeste: Expansión contigua al centro urbano, donde se observa una mayor densidad ocupacional y del trazado viario, y donde se registran concentraciones de equipamientos destacadas. Así mismo será el espacio abarcado en el Plan Comingues, aprobado en el año 1948.
2. Extensión Lavadores: Área de expansión contigua al centro urbano hacia el antiguo núcleo de Lavadores, en el que se destacan así mismo dotaciones señaladas. Contará también con un proyecto urbanístico, correspondiente al Plan Parcial de Lavadores aprobado en el año 1957.
3. Polígono de Coia: Área urbanizada resultado del Plan Parcial de Coia, aprobado en el año 1963 y que se materializa en el territorio como una expansión fragmentaria en el que se localizan ciertos equipamientos.
4. Florida – Balaidos: Área de expansión de crecimiento no consolidado correspondiente a la superficie abarcada en el Plan Parcial de Florida aprobado en el año 1959, con presencia de equipamientos y en contacto con espacios industriales.
5. Extensión Teis: Expansión contigua al núcleo urbano inicial y por la que penetran las infraestructuras ferroviaria y la autopista; espacio en el que ha sido aplicado el Plan Parcial de Teis, aprobado en el año 1960.
6. Parroquia periférica interior: Asentamientos dispersos junto a una vía de comunicación principal y de ubicación en el interior del área de estudio.
7. Parroquia periférica litoral: Asentamientos dispersos junto a una vía de comunicación principal y de ubicación en el litoral del área de estudio.



- 1. Expansión núcleo urbano
- 2. Expansión central - Lavadores
- 3. Polígono de Coia
- 4. Polígono Florida -Balaidos
- 5. Expansión central - Teis
- 6. Área espacio interior
- 7. Área espacio litoral

Fig. 4.3. 29: Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.

A. EXTENSIÓN SUROESTE

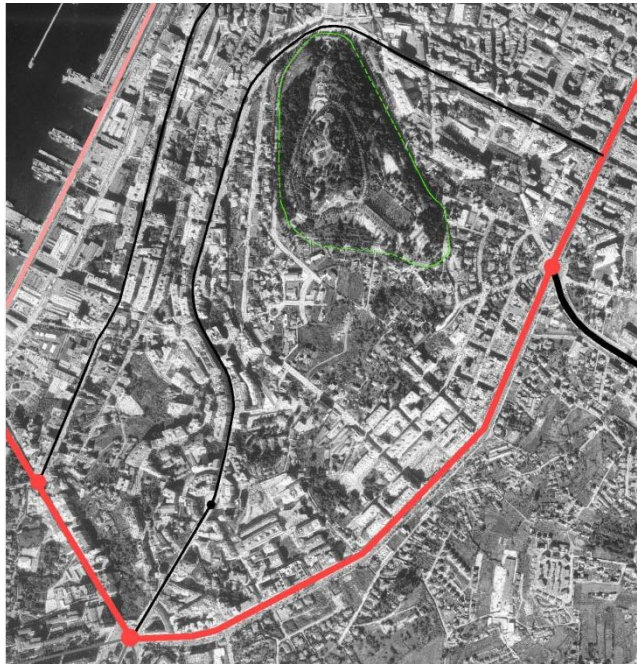


Fig. 4.3. 30: Imagen aérea del área de expansión urbana en 1985.

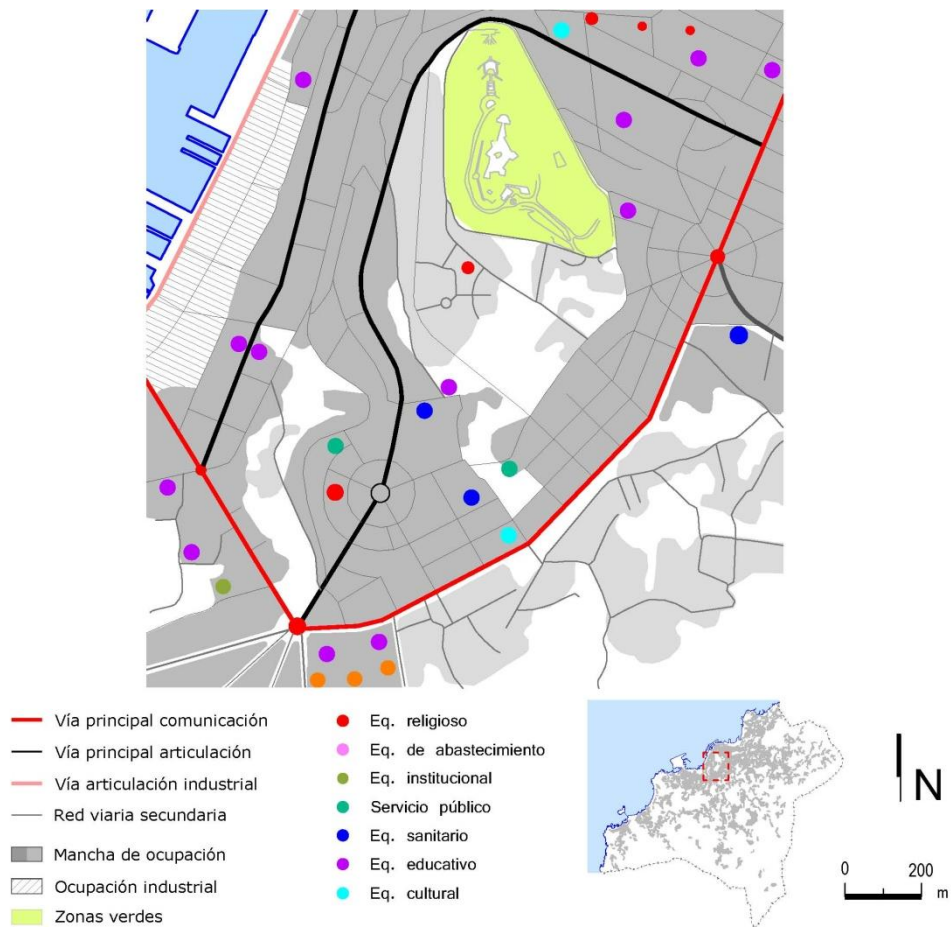


Fig. 4.3. 31: Esquema del área de expansión urbana en sentido suroeste en el año 1985.

El análisis que da comienzo corresponde con la superficie programada en el Plan Comingues, que discurre desde el área urbana inicial hacia el suroeste del municipio, tal como se ha visto. Cabe precisar que en el momento en que se efectúa este estudio, correspondiente a la situación en el año 1985, y pese a que dicho proyecto data de 1948, el área todavía se encuentra en fase de consolidación.

Desde un punto de vista general son apreciables diversas configuraciones formales, tanto a nivel viario como de ocupación, siendo a continuación caracterizadas de forma pormenorizada.

Comenzado por la malla viaria es posible resaltar varios ejes estructuradores del espacio, en sentido principalmente longitudinal, correspondiéndose con las vías proyectadas por Comingues y que discurren de forma paralela al monte de El Castro, en respuesta a un intento de superar la barrera impuesta por la elevación montañosa, principalmente en su cara Oeste. La vía situada más al Sur, la calle Gran Vía, cumplirá la función además de elemento principal de comunicación y de articulación del espacio urbano, junto con la de trazado transversal que discurre hacia el litoral, encontrándose ambas en el nudo de As Travesas, las cuales ya se identificaban en la fase anterior y que a su vez serán el límite del espacio programado.

Tal como se observa en la figura 33, sobre estos ejes se apoyará el sistema de comunicación secundario, siendo perceptibles diversas configuraciones en su trazado, así como una clara diferencia entre la situación que se gesta en la zona planificada delimitada y en el exterior de ésta; sobre el espacio interior, destaca la combinación entre estructuras radiocéntricas y mallas ortogonales de diversa índole, propiciada la diferencia entre estas últimas por las condiciones topográficas, siendo en los espacios sobre la ladera oeste del monte donde se observe una configuración más irregular y con tendencia longitudinal, frente a la retícula uniforme que se dibuja en el margen de la calle Gran Vía; en los espacios exteriores el sistema viario responde a estructuras arbóreas poco densificadas, propias de los paisajes de baja densidad.

Así mismo es apreciable a través del sistema viario secundario, un mayor desarrollo en torno a las vías principales y a las articulaciones longitudinales, careciendo los espacios intermedios de una estructura desarrollada. Situación que concuerda con la mancha edificada, tal como se observa en la figura 34, donde las construcciones se concentran en los márgenes de los ejes estructuradores, denotándose en los espacios restantes ocupaciones de baja densidad. Situación que se expresa en varias zonas del área en respuesta a especificaciones del programa en el que se preveían urbanizaciones unifamiliares parciales, como acontece en la envolvente del nudo de la Plaza de España, en el encuentro entre ambos tramos de la Gran Vía, o en la cara oeste de monte, donde la localización en conjunto de las mismas manifiestan una lógica estructural.

El ejemplo más claro del contraste formal del espacio urbano se observa sobre la Gran Vía, en la que la calle surge como una línea divisoria entre dos realidades morfológicas opuestas, donde se posicionan enfrentados bloques de manzanas cerradas y construcciones unifamiliares aisladas.

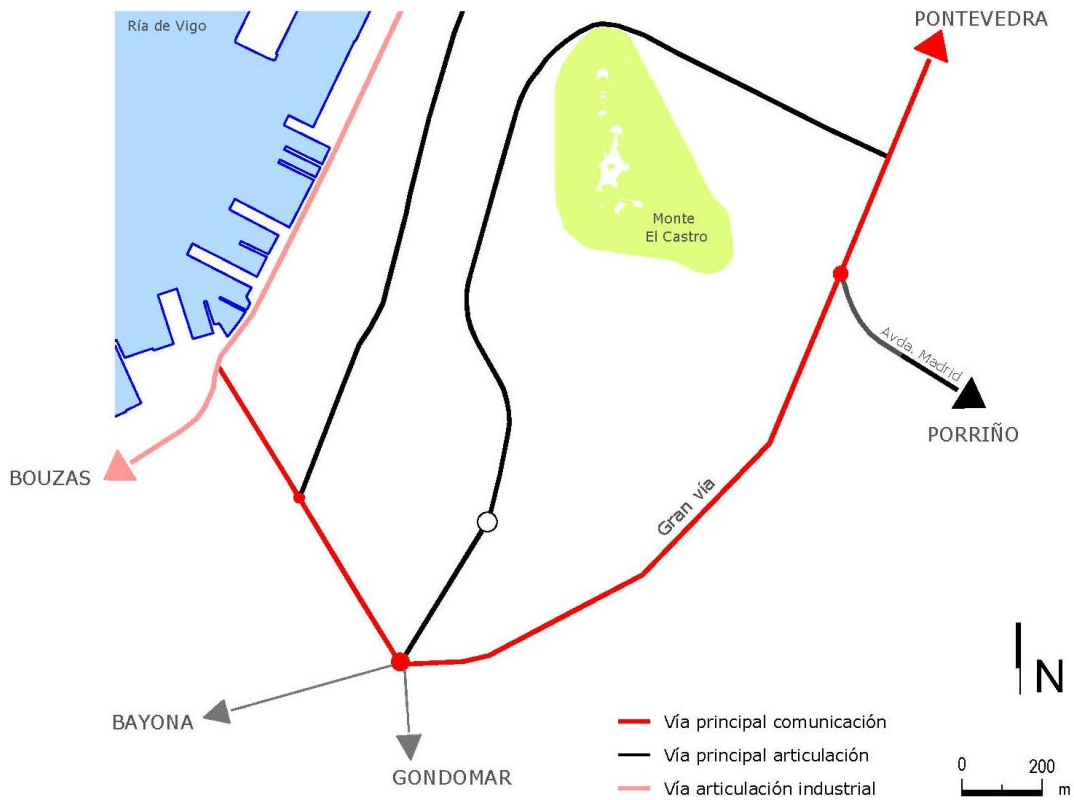


Fig. 4.3. 32: Esquema de la estructura viaria principal.

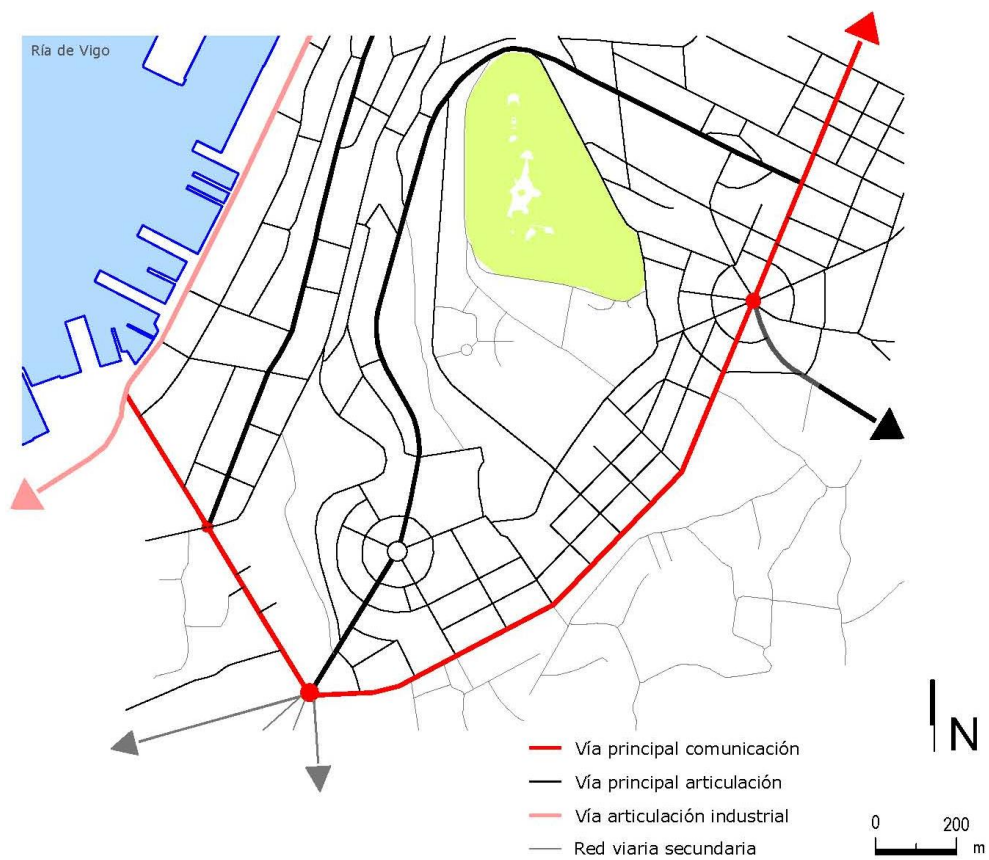


Fig. 4.3. 33: Esquema de la estructura viaria secundaria y terciaria.

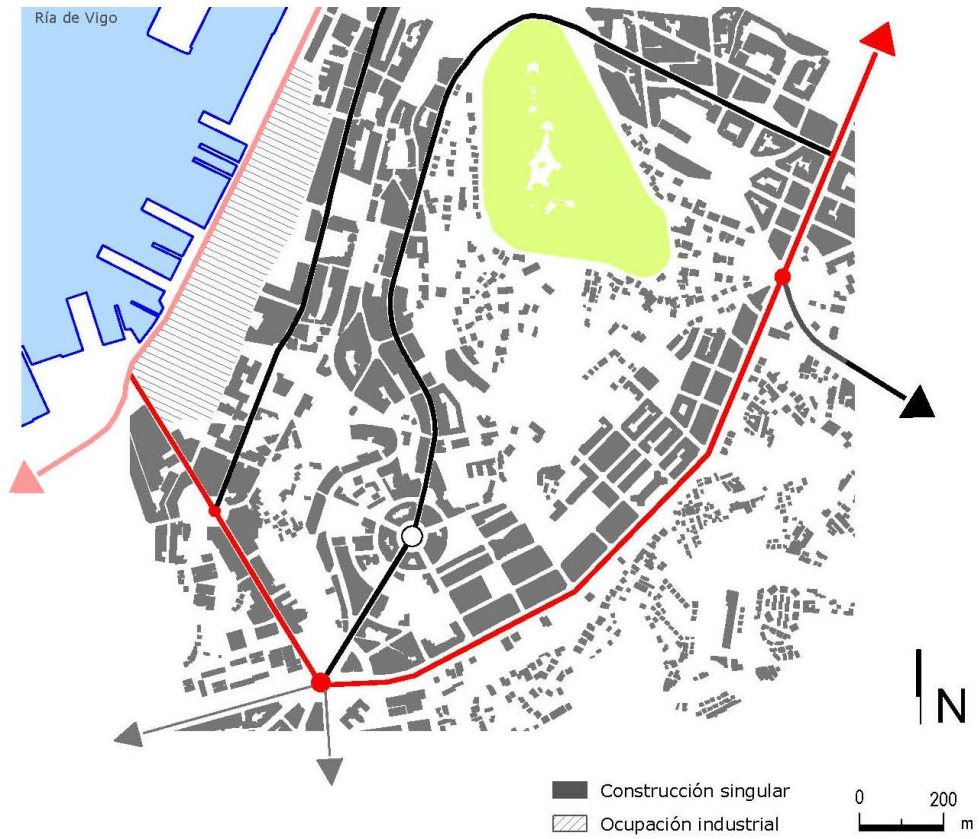


Fig. 4.3. 34: Esquema de ocupación.

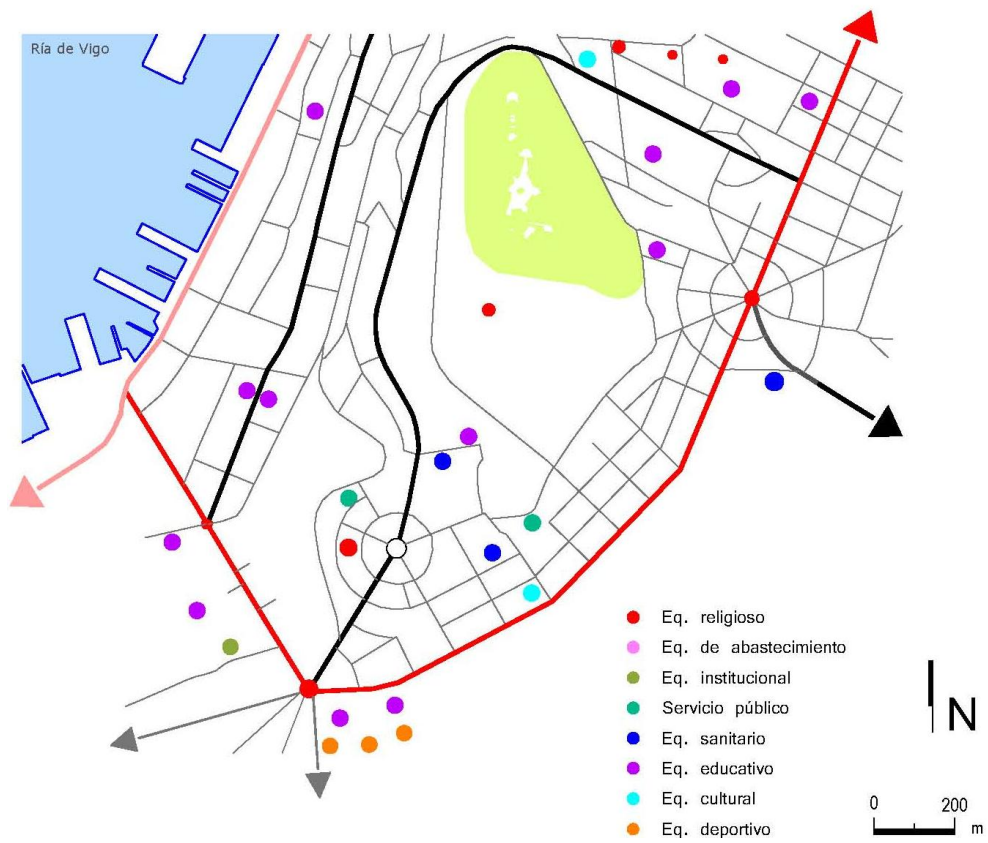


Fig. 4.3. 35: Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.

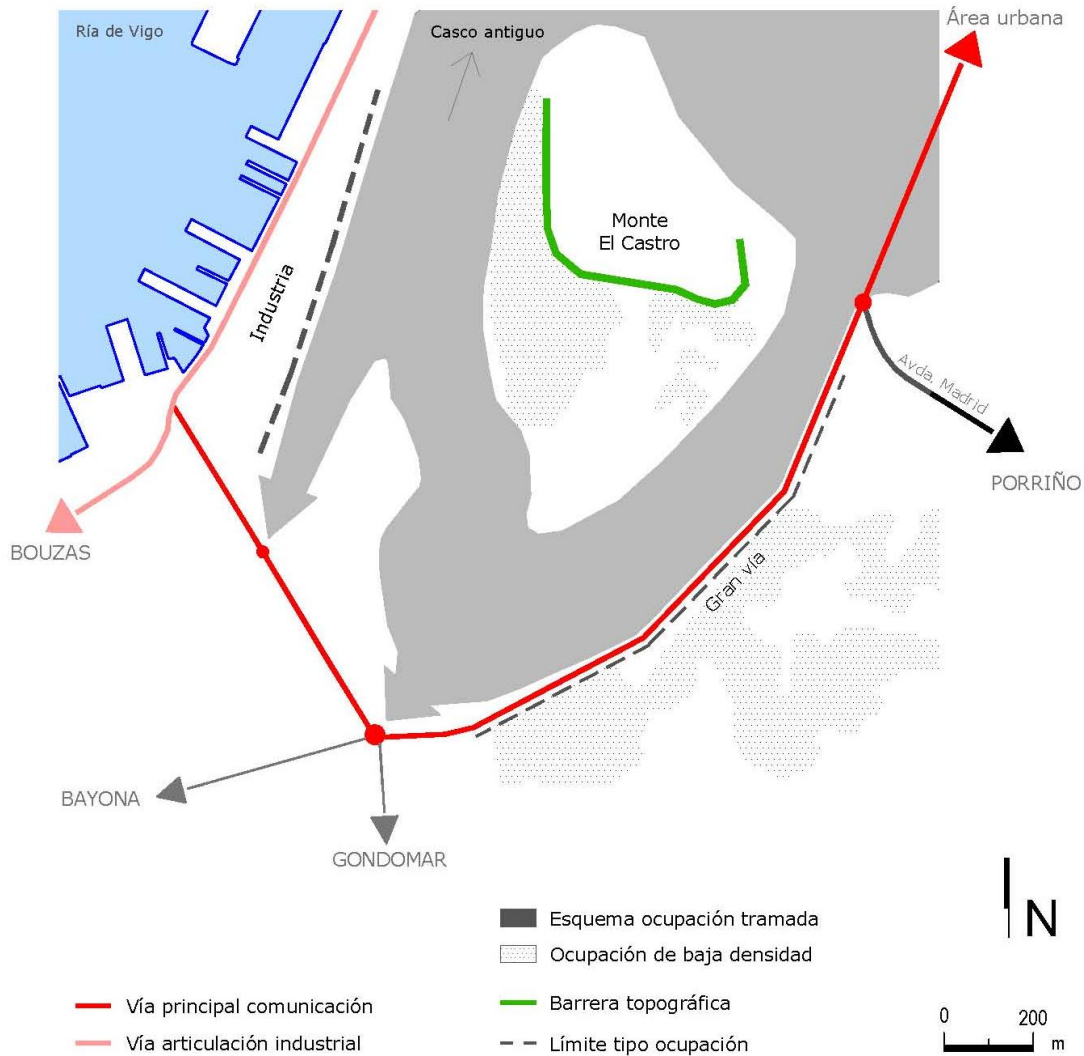


Fig. 4.3. 36: Esquema interpretativo del modo de crecimiento.

Se observaba en el análisis territorial el destaque de esta zona como receptora de nuevas agrupaciones de equipamientos; a través del esquema de la figura 35, se identifica como la organización de los mismos está relacionada con el esquema viario, siendo en torno a las estructuras radiocéntricas donde se localicen la mayoría de los mismos, alojándose de forma más diversificada en el nudo viario intermedio pudiendo determinarse como una centralidad en formación. Por otra parte llama la atención la carencia de espacios verdes, una constante como se ha visto en la mayoría del área de estudio y en este caso en particular, apreciándose únicamente la presencia del monte de El Castro.

Partiendo de la conjugación de los diversos elementos descritos es posible verificar que el modo de expansión desde el área urbana inicial responde a un crecimiento condicionado por la barrera del monte elevado y relacionado con las líneas que marcan los ejes viarios, actuando estos últimos también como límites morfológicos, tal como se puede observar en la calle Gran Vía; otro elemento que condicionará el crecimiento urbano serán los espacios industriales que por su ubicación en el frente litoral, propician un eje divisorio entre la costa y la urbe que incidirá en un desarrollo urbano hacia el interior.



Fig. 4.3. 37: Imagen de la ladera Oeste del monte El Castro en el año 1972, en la que se observan las fuertes que condicionan este espacio, siendo las vías trazadas de forma paralela y a corta distancia. La carretera de la parte superior corresponde con la que articula el área analizada longitudinalmente, partiendo del nudo de As Travesas hasta el primer tramo de la calle Gran Vía; la segunda inferior es la que atraviesa el casco antiguo hasta desembocar en la calle transversal principal descrita en el estudio.



Fig. 4.3. 38: Vista de la calle Gran Vía en torno a la década de 1970 aproximadamente, en la que se puede observar las diferencias en la densidad edificada y el límite morfológico entre ambos márgenes de la calle. Así mismo resalta la amplitud de la vía y su configuración formal, al incorporar espacios verdes en el interior.



Fig. 4.3. 39: Imagen de la urbanización del nudo de As Travesas y el de la plaza de la Independencia, en el transcurso de la década de 1960 aproximadamente. Se verifica como la tónica de estos años era la de adecuar el espacio para su posible ocupación edificada, para lo que se procedía a la construcción de los elementos viarios según el plan en vigor, resaltando el papel de los mismos en la configuración urbana. Así mismo destaca las dimensiones de los nudos de encuentro viario, adquiriendo especial protagonismo, al igual que las calles principales como se ha visto en el paisaje urbano.



Fig. 4.3. 40: Imagen parcial de una urbanización de baja densidad en las proximidades de la Plaza de España en el transcurso de 1960 aproximadamente.

B. EXTENSIÓN LAVADORES

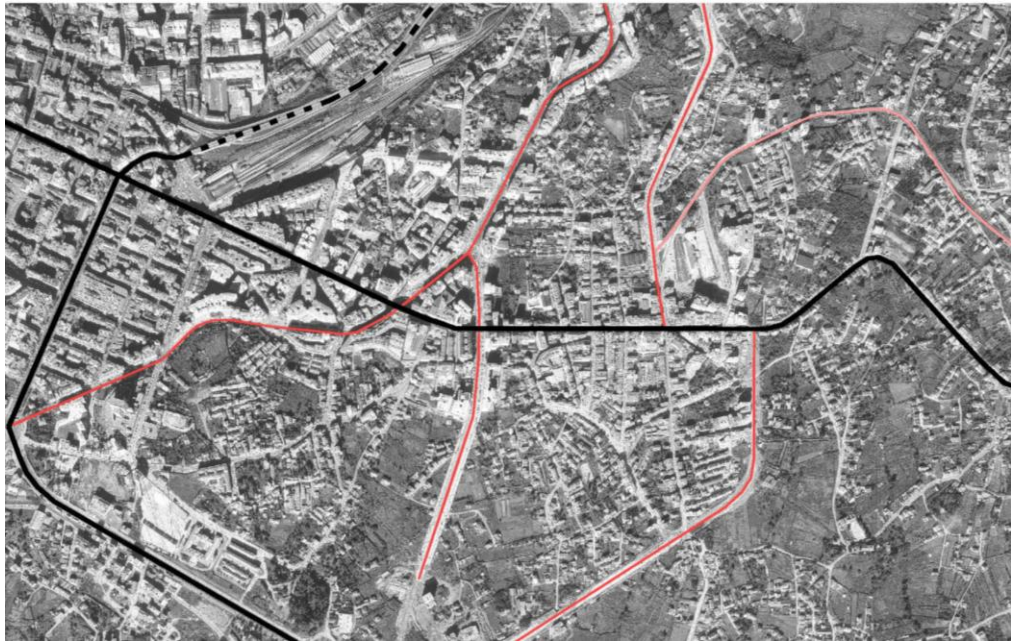
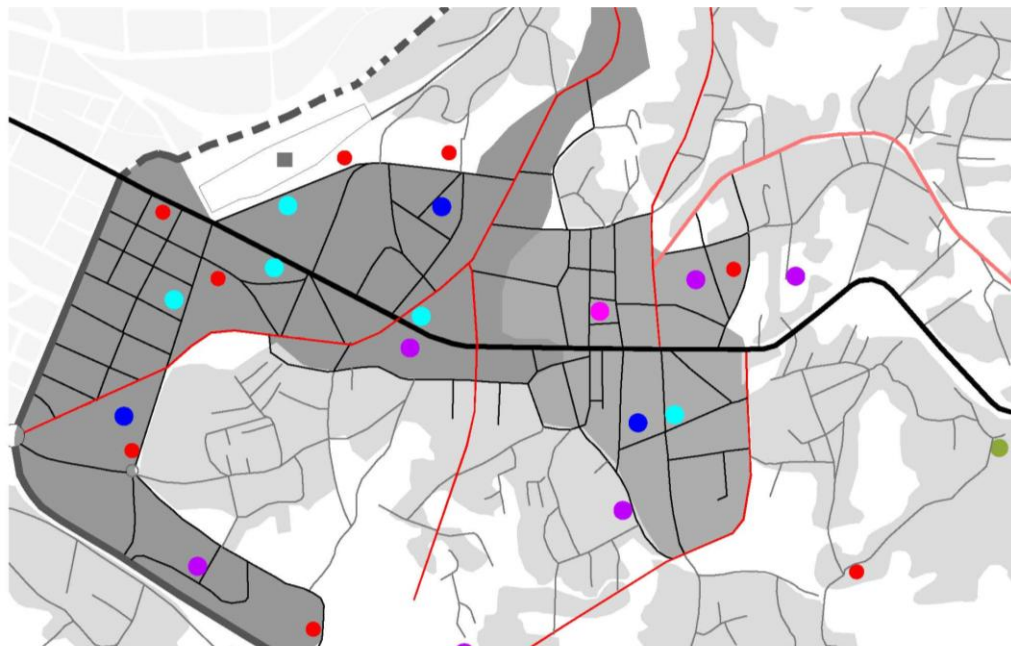


Fig. 4.3. 41: Imagen aérea del lugar de Lavadores en el año 1985.



- Vía principal comunicación
- Vía articulación urbana
- Vía secundaria articulación
- Red viaria secundaria
- - Vía de alta capacidad
- Mancha de ocupación
- Estación de ferrocarril
- Eq. religioso
- Eq. de abastecimiento
- Eq. institucional
- Eq. sanitario
- Eq. educativo
- Eq. cultural

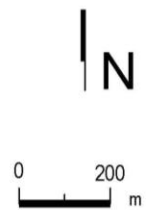


Fig. 4.3. 42: Esquema del área de Lavadores en el año 1985.

Tal como se ha visto en la fase anterior, la ubicación próxima del antiguo núcleo de Lavadores con respecto al centro urbano, habría propiciado el desarrollo del mismo resultando un asentamiento destacado, así como un proceso de expansión en su dirección. Esta circunstancia será contemplada por los organismos públicos que responderán con la aprobación de un plan parcial en el año 1957, que será aplicado como proyecto de alineaciones y que se verá materializado en esta fase.

Dicho documento elaborado por Pedro Bidagor y Paz Maroto, destacará según describe Pereiro (1981) por el estudio viario que realizan, a través del cual concluyen en una propuesta de enlace con el núcleo central, en la que respetarán los caminos existentes y los incluirán como elementos secundarios.

La materialización de éste resultará en una estructura viaria que no sigue trazos rectos y por tanto no define una malla ortogonal, respondiendo la solución adoptada a cuestiones funcionales más que formales, siendo notorios para su interpretación los ejes estructuradores contenidos en la misma. Para su descripción cabe hacer mención en primer lugar de la vía principal preexistente que atraviesa el área en sentido longitudinal, con origen en el núcleo urbano y en dirección a Porriño. Este elemento junto a otras dos carreteras que discurren a Noroeste y Suroeste serán clave en la proyección de los ejes de articulación del espacio, al seguir una trayectoria transversal a la calle de Porriño y prolongarse hasta el encuentro con las otras dos vías, aún pudiendo advertirse a través del esquema de la figura 43 la inconclusión de su trazado en este momento temporal.

La red secundaria se apoyará sobre estos elementos y estará conformada por calles mayoritariamente paralelas a los mismos, siendo visible tal como se ha adelantado, una malla no ortogonal que define manzanas irregulares, de dimensiones y de formas diversas, no siendo posible reconocer un patrón claro.

Las diferencias formales con la estructura preexistente correspondiente al área urbana inicial y sobre la que se adosa es clara, siendo perceptible además la fragilidad en su articulación, establecida únicamente a través de la continuidad de dos de las calles ejecutadas.

Situación que se traslada al tejido edificado, siendo en una primera zona donde se observe una mayor densidad y compacidad, encontrando continuidad el tejido consolidado sobre la primera vía de articulación transversal, originando un crecimiento que se extiende de forma lineal.

El espacio contiguo a éste, se corresponde con la localización del antiguo núcleo de Lavadores, en el que se verifica una mayor expansión y compactación con respecto a la situación en el año 1960, siendo entre tanto de menor densidad que el anterior. Al observar la ocupación edificada en su conjunto es posible determinar la simultaneidad de dos crecimientos paralelos, persistiendo entre ambas zonas señaladas vacíos que así lo demuestran.

A través de las características del espacio envolvente, donde los asentamientos se expanden y adquieren mayor continuidad, se puede reafirmar la tendencia de aglomeración que se identificaba en torno a esta área.

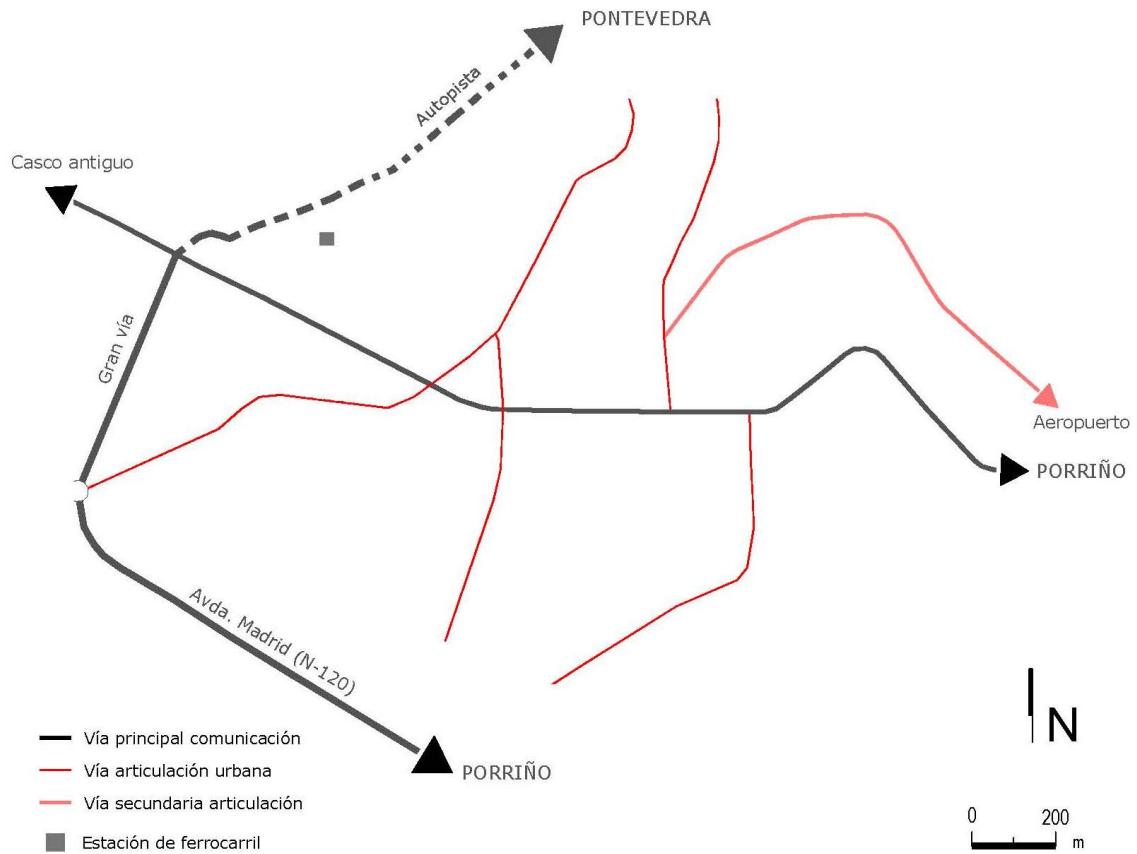


Fig. 4.3. 43: Esquema de la estructura viaria principal.

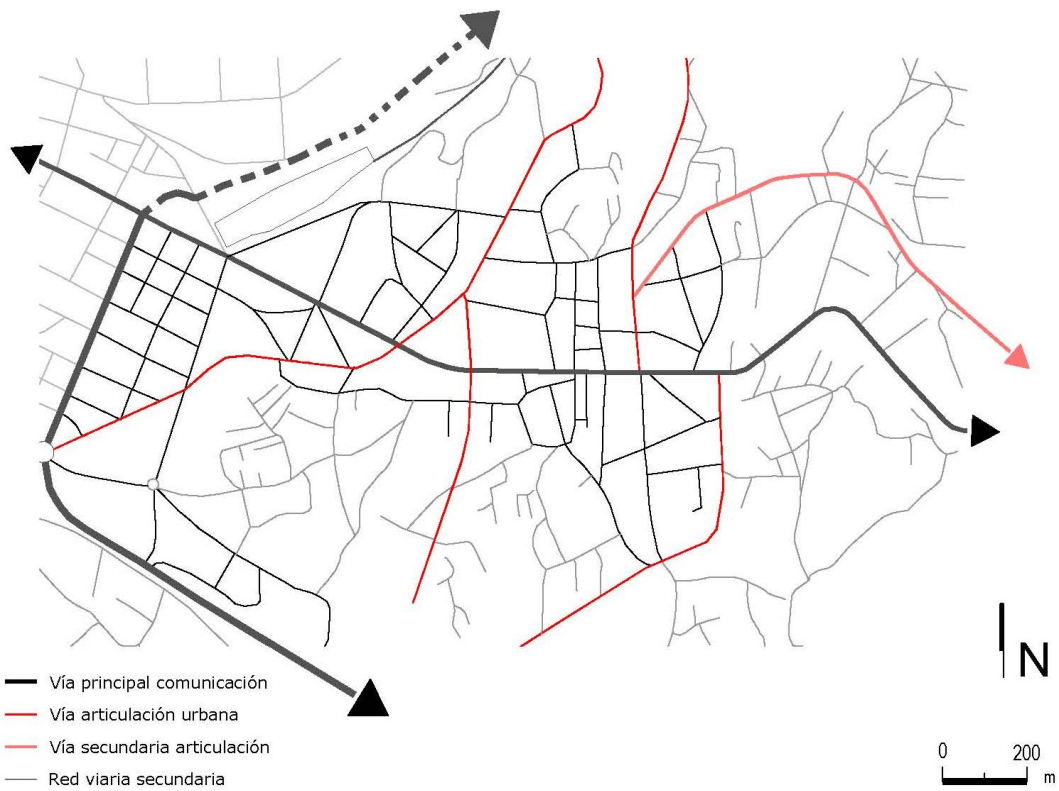


Fig. 4.3. 44: Esquema de la estructura viaria secundaria y terciaria.

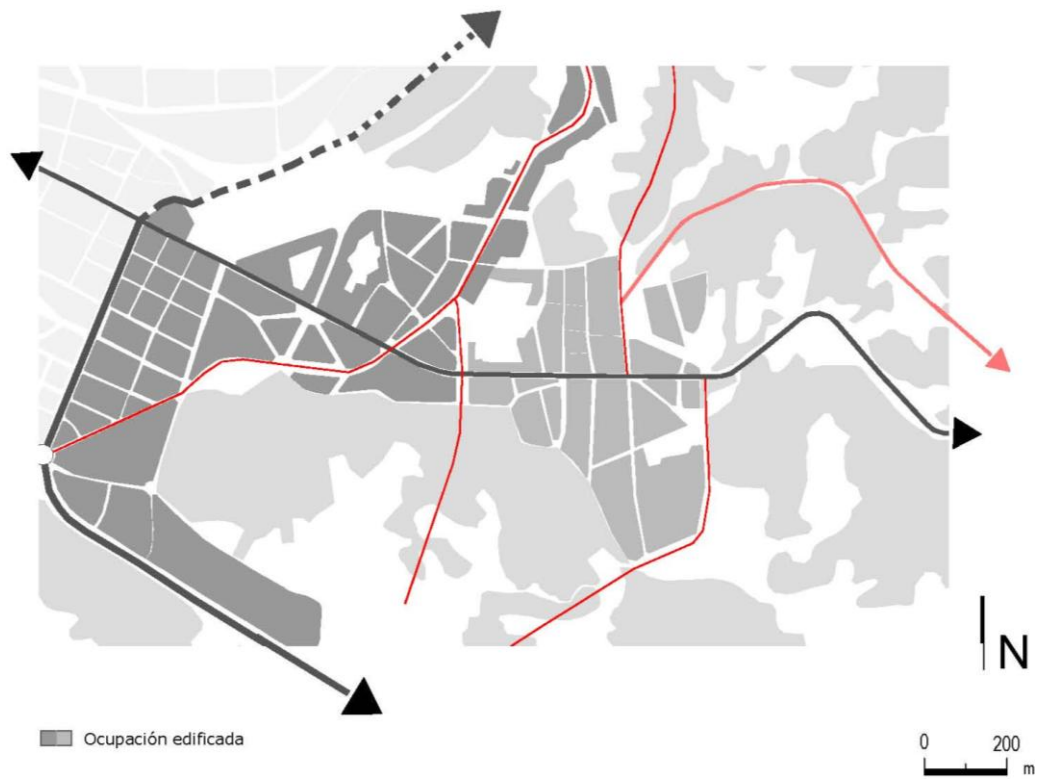


Fig. 4.3. 45: Esquema de la ocupación edificada.

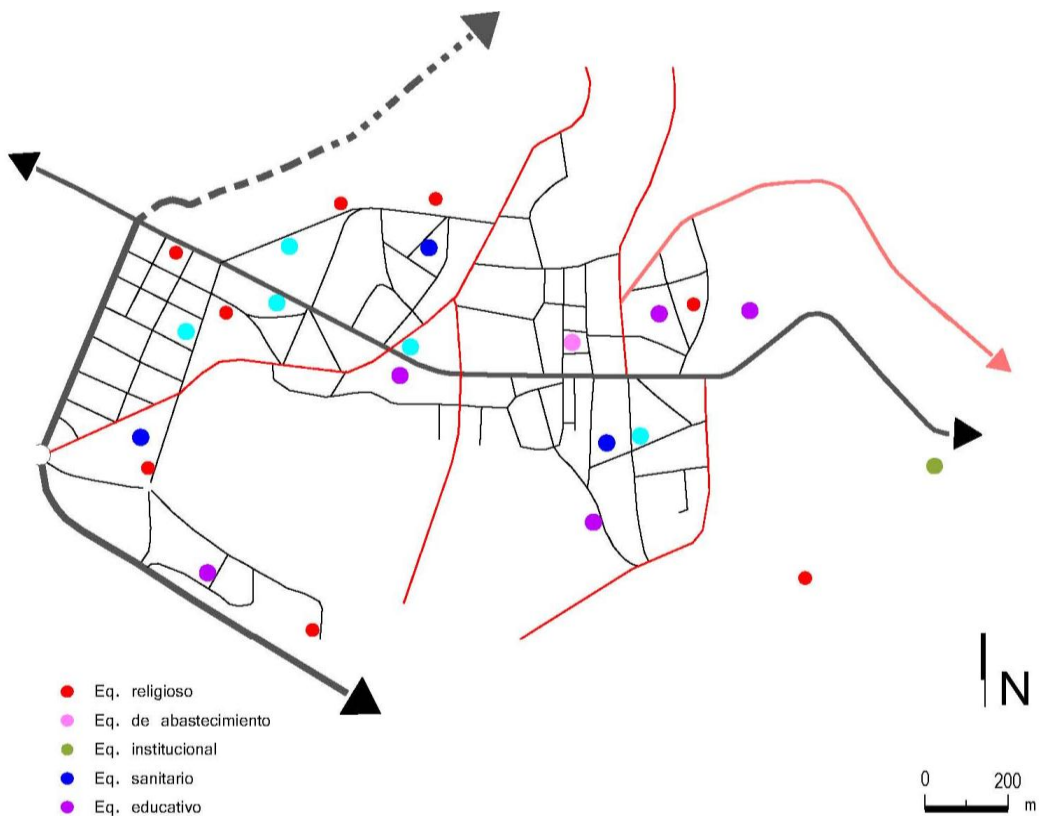


Fig. 4.3. 46: Esquema de ubicación de los equipamientos principales.

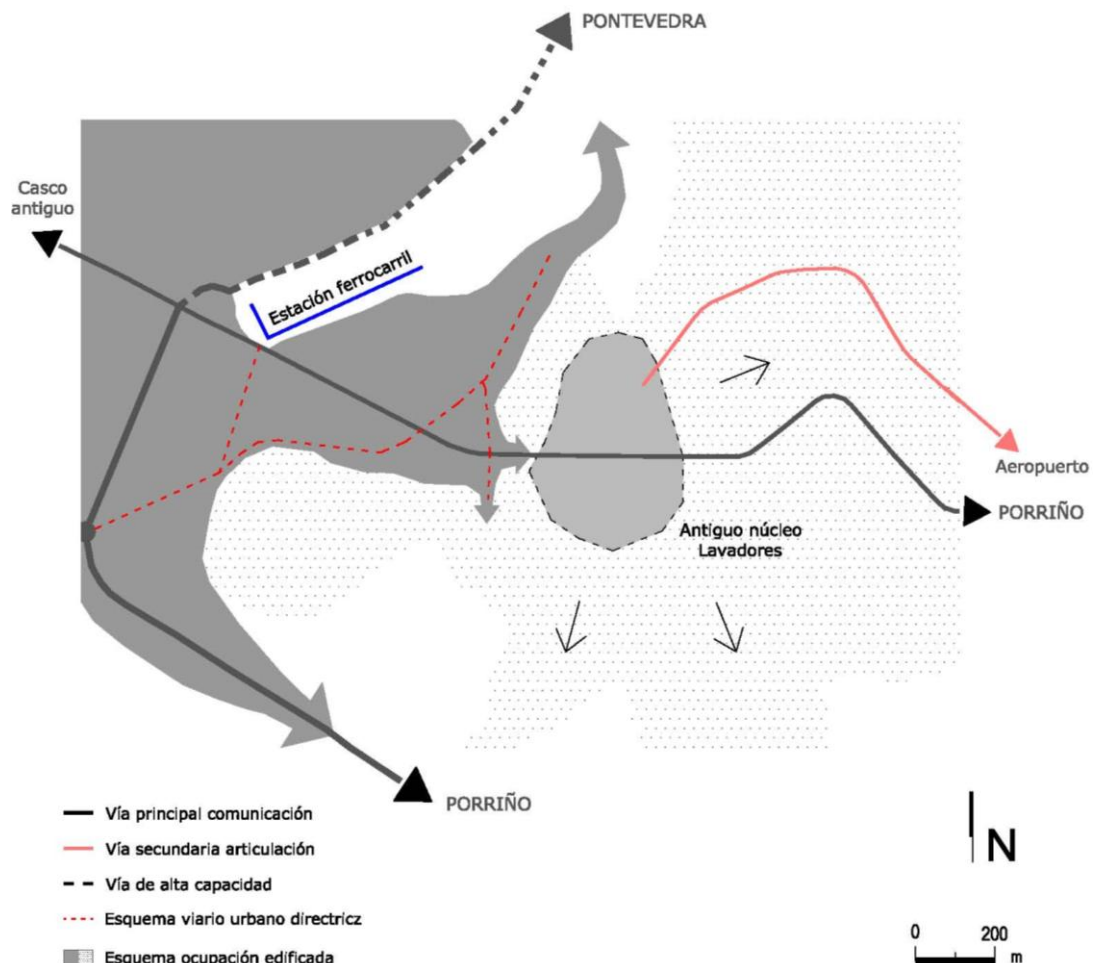


Fig. 4.3. 47: Esquema interpretativo del modo de crecimiento.

La localización de los equipamientos quedará integrada en los espacios delimitados por la malla viaria proyectada, destacando una circunstancia que ya se ha adelantado en el análisis territorial, como es la presencia de dotaciones culturales de forma continua al espacio urbano inicial, y carentes en el resto del área de estudio, coincidiendo su ubicación con las zonas de mayor compacidad.

De forma general se puede determinar que en el resultado del crecimiento que tiene lugar en el área de Lavadores devienen dos procesos simultáneos de expansión; uno que surge como la continuidad del tejido consolidado del núcleo central sobre la vía de desarrollo longitudinal hacia Porriño, encontrando apoyo a su vez en una primera línea de comunicación transversal y que salvando la barrera que supone la estación de ferrocarril y la red que la acompaña, así como la penetración de la vía de alta capacidad, se expandirá en sentido noreste. Por otro lado y partiendo del antiguo núcleo que se observaba en este espacio, se producirá la dilatación del mismo principalmente en sentido oeste y sur, encontrando apoyo en las vías de comunicación acrecentadas.

Del mismo modo es apreciable un crecimiento generalizado en la envolvente de las áreas descritas, donde la ocupación responde a paisajes de baja densidad, siendo las construcciones mayoritariamente de tipo aislado, siendo reconocibles al igual que en caso anterior agrupaciones organizadas correspondientes a urbanizaciones dispersas.

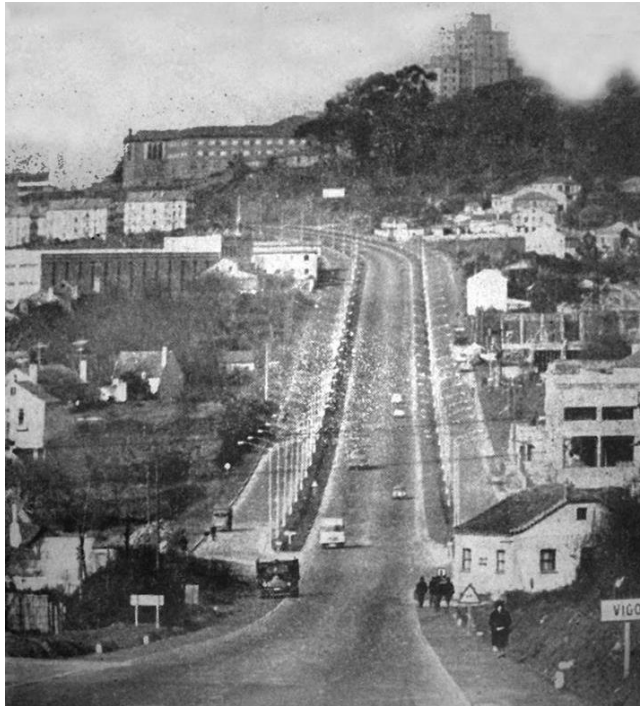


Fig. 4.3. 48: Imagen de la Avenida de Madrid en la década de 1970 aproximadamente. El área descrita se sitúa en el margen derecho de ésta, siendo sobre la carretera que se apoyarán las vías estructuradoras de la expansión urbana del lugar de Lavadores. Es posible apreciar a través de la imagen la dispersión de los asentamientos en el área de estudio, tratándose principalmente de viviendas unifamiliares que encuentran ubicación tanto al margen de la carretera como en los espacios interiores.



Fig. 4.3. 49: Imagen de las obras del acceso de la autopista en la ciudad, con la expansión hacia Lavadores al fondo en la década de 1970 aproximadamente. Detrás de la construcción que aparece en el centro de la imagen se sitúa la estación de ferrocarril, y al fondo de la misma la expansión lineal que se ha descrito en el análisis, pudiendo verificarse la densidad que adquiere el nuevo tejido edificado y los contrastes entre con los espacios vacíos, propiciados en este caso por la barrera de las líneas de comunicación, así como por la topografía como resulta evidente.

C. POLÍGONO DE COIA

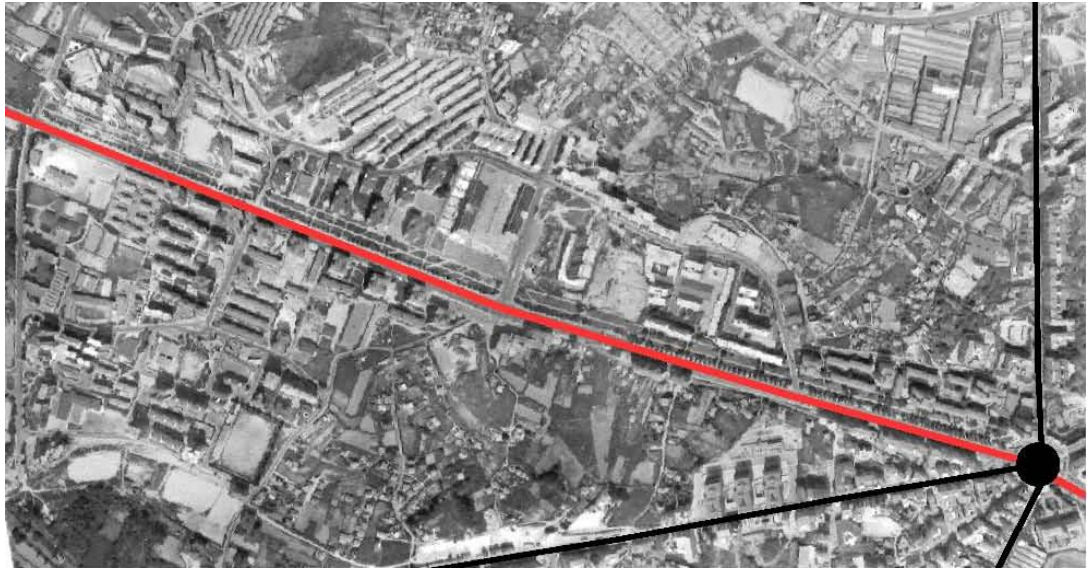
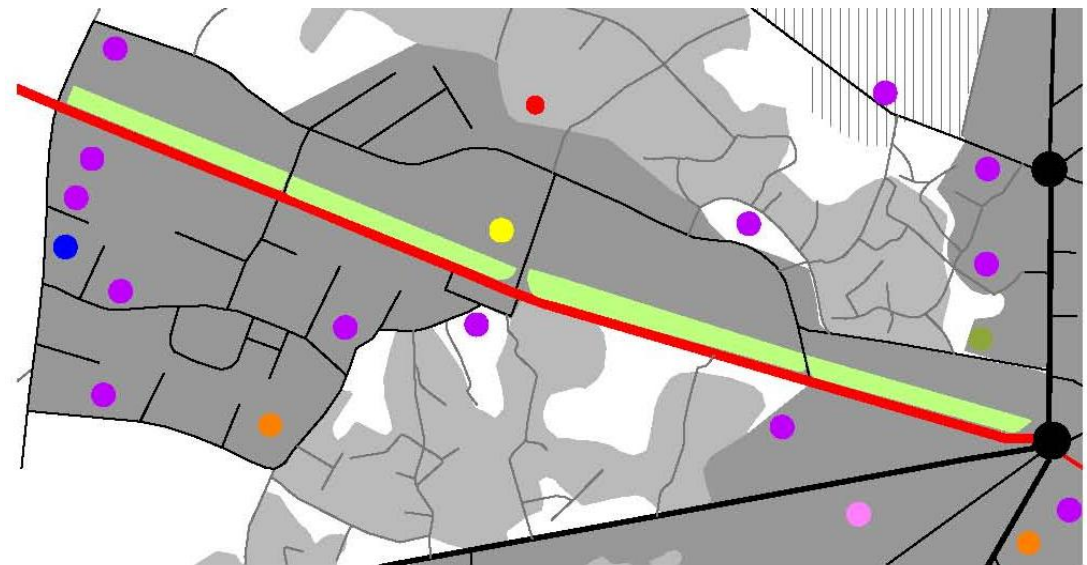


Fig. 4.3. 50: Imagen aérea del Polígono de Coia en el año 1985.



- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| — Vía principal comunicación | ● Eq. religioso |
| — Vía principal articulación | ● Eq. de abastecimiento |
| — Red viaria secundaria | ● Eq. institucional |
| ■ Mancha de ocupación | ● Eq. sanitario |
| ▨ Ocupación industrial | ● Eq. educativo |
| ■ Zonas verdes | ● Eq. deportivo |
| | ● Comercio |

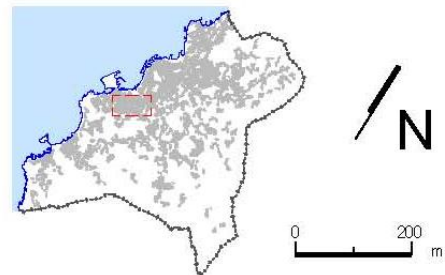


Fig. 4.3. 51: Esquema general del polígono de Coia en 1985.

La urbanización de Coia surge en el seno de políticas que tenían por objetivo luchar contra la especulación del suelo y el problema de la carencia de viviendas. Se trata de un proyecto impulsado por la gerencia de urbanización del entonces Ministerio de Vivienda, con aprobación en el año 1963 y resuelto a través de un polígono de expropiación.

Al igual que el caso del Plan Parcial de Lavadores, así como los que serán descritos a continuación, este proyecto será elaborado tras la promulgación de la Ley del Suelo de 1956, en la que se establecía la obligación de redacción de Planes Generales de Ordenación Urbana para las actuaciones urbanísticas, poniendo de manifiesto la poca incidencia de la misma, al menos durante los primeros años de vigencia.

Atendiendo a la forma urbana resultante tras la consolidación de dicho polígono se puede deducir un planteamiento aislado y cerrado, con pocas trazas de continuidad y articulación con el resto de la ciudad.

Analizando en primer lugar la estructura viaria, se identifica un desarrollo apoyado sobre una vía de comunicación que toma inicio en el nudo de As Travesas y se prolonga longitudinalmente hacia el Oeste, desembocando en una vía de transcurso litoral perimetral. La red secundaria y terciaria, dibujan espacios amplios, poco estructurados y volcados hacia la vía principal.

El tejido edificado estará caracterizada por la consecución de construcciones exentas que se repiten y se organizan formando agrupaciones principalmente en línea, resultando un espacio discontinuo donde se suceden los vacíos y los bloques edificados.

Así mismo es apreciable la especialización de los usos del suelo, siendo sobre el margen sur de la vía que divide el área donde se localicen la mayoría de los equipamientos, denotándose lo que ya se ha comentado en el análisis del término municipal como es la alta presencia de equipamientos educativos.

En el margen opuesto, destaca la distancia que toman los bloques de viviendas y la vía principal, separados por un espacio verde con desarrollo longitudinal paralelo a la vía.

Las características descritas llevan a determinar la correspondencia de esta actuación con las pautas impulsadas por las ideas funcionalistas del Movimiento Moderno, el cual manifestando un rechazo hacia las formas de la ciudad tradicional promueven la eliminación de elementos como la calle o la manzana, a favor de formas compositivas donde el elemento arquitectónico gana autonomía y donde priman los espacios verdes y libres. Así mismo, la agrupación especializada de las funciones se correspondería tal como se ha visto con el caso analizado.

Sobre el espacio que envuelve el polígono cabe resaltar una situación que ya se apreciaba en los casos anteriores, como es la ocupación residencial de baja densidad en la mayoría del espacio intersticial. Tal como se ha visto al principio de este estudio, las particularidades de ocupación tradicional del área propiciarán estas circunstancias, en las que la inclusión de dicho polígono en un entorno rural preexistente conllevará la coexistencia de formas de ocupación diversa como es el caso.

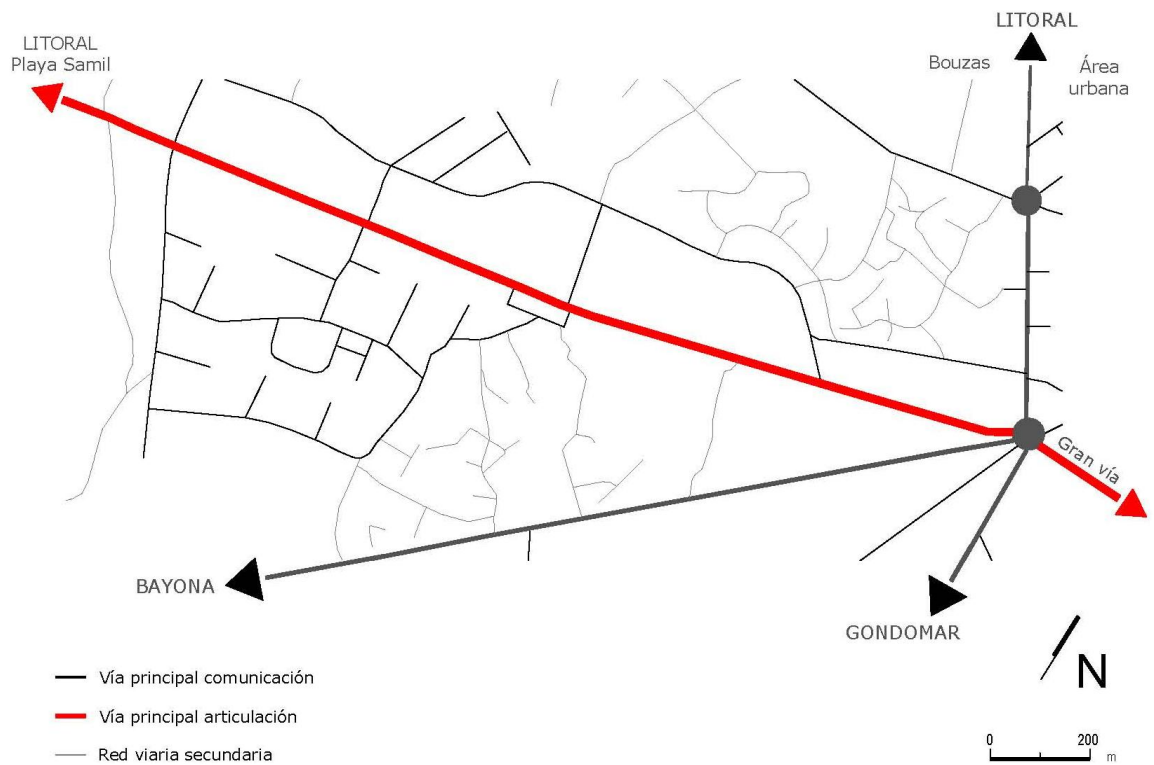


Fig. 4.3. 52: Esquema de la estructura viaria.

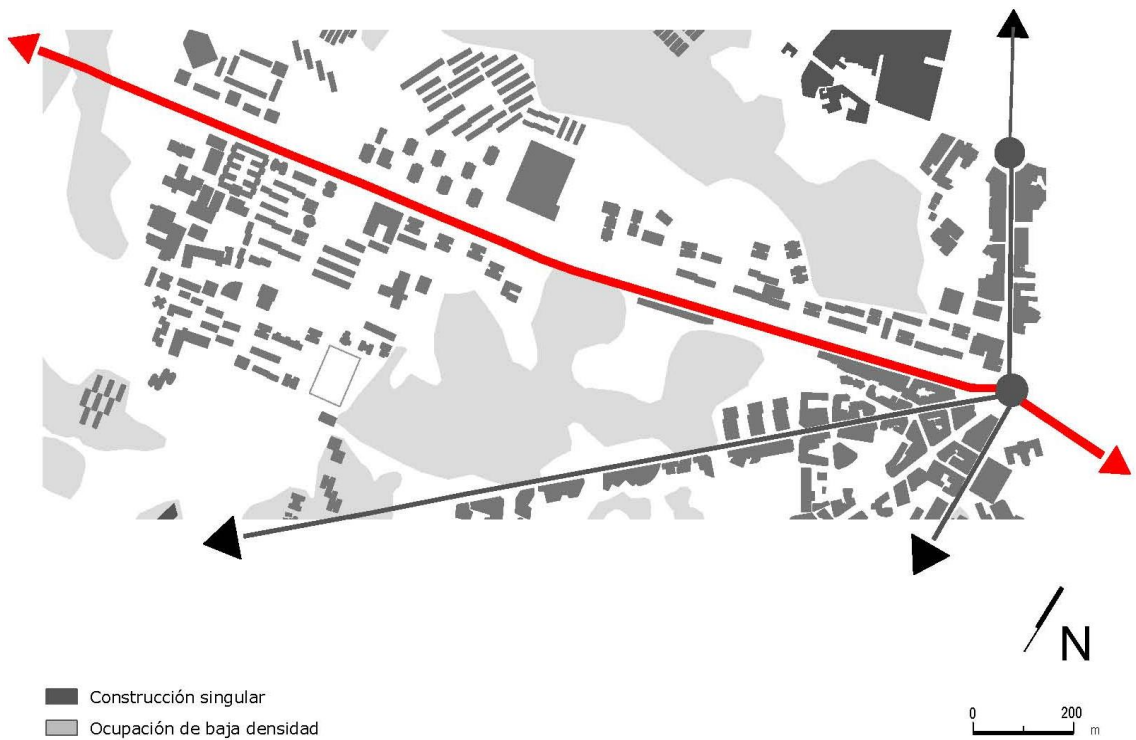


Fig. 4.3. 53: Esquema de la ocupación edificada.

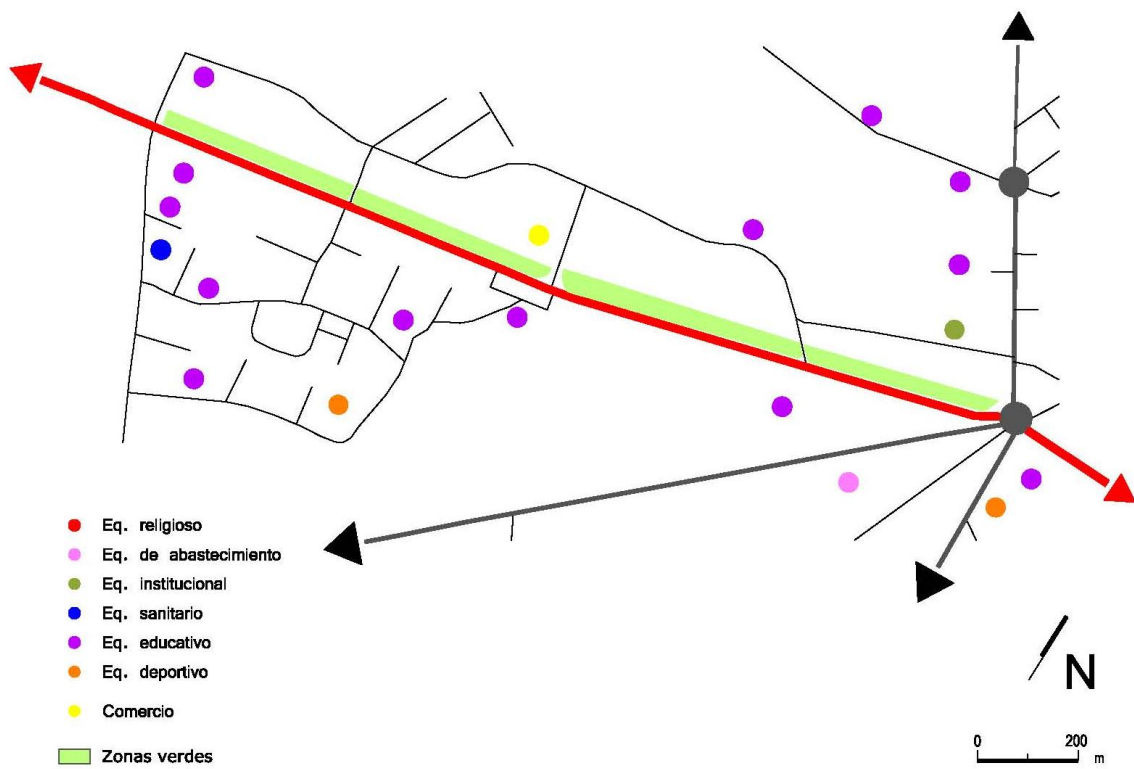


Fig. 4.3. 54: Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.

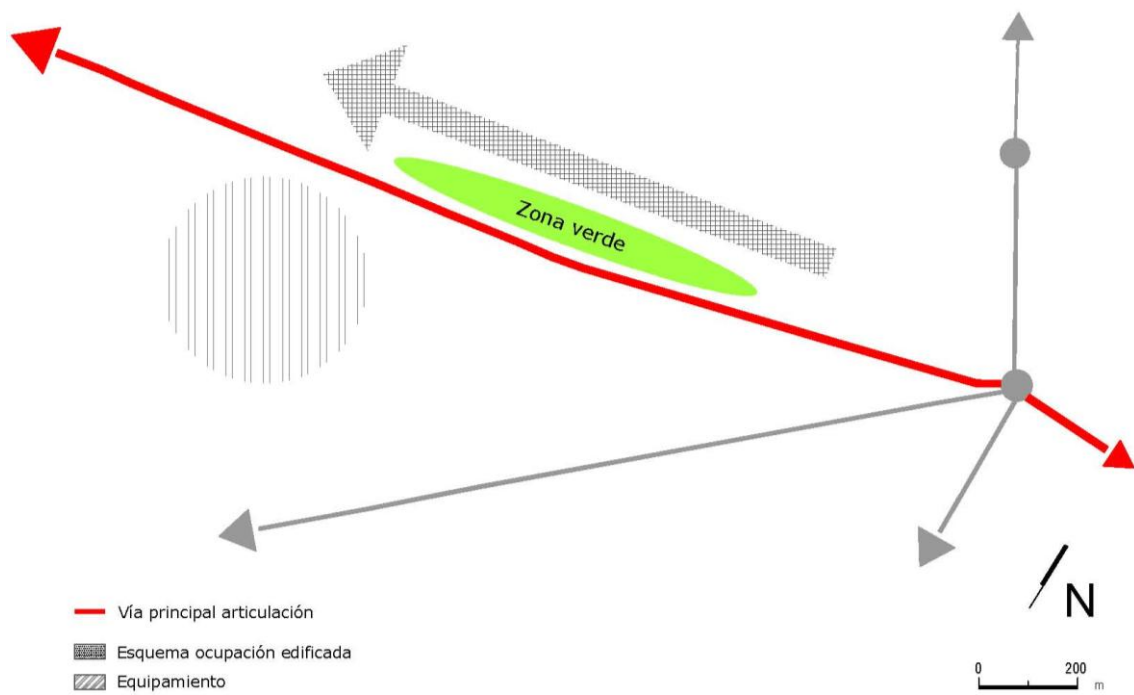


Fig. 4.3. 55: Esquema interpretativo de organización interna del polígono.



Fig. 4.3. 56: Imagen del polígono de Coia desde el nudo viario de As Travesas, en la que se observa la disposición de los bloques de viviendas alineados y distanciados entre sí, advirtiendo sobre la disolución de la manzana, pasando a ser el propio edificio el que define el espacio. El corredor verde gana especial protagonismo, en lo que parece un intento de asilar los usos de tránsito rodado, peatonal y las viviendas, resultando un entorno caracterizado por la amplitud y la autonomía de los elementos que parecen sucederse de forma autónoma.



Fig. 4.3. 57: Imagen del enlace entre el polígono de Coia y el nudo de As Travesas. La vía principal que articula el polígono discurrirá de forma continua a la calle de Gran Vía, siendo ésta la única pauta de continuidad que se establezca entre los diversos entornos urbanizados. Resaltar entre tanto como el protagonismo que adquieren los espacios destinados a las circulaciones motorizadas provocan un quiebro en los espacios públicos, que se suceden sin solución de continuidad. Así mismo se puede apreciar a través de la imagen la escala imponente del jardín urbano de desarrollo longitudinal que contiene el polígono analizado.

D. FLORIDA - BALAIOS

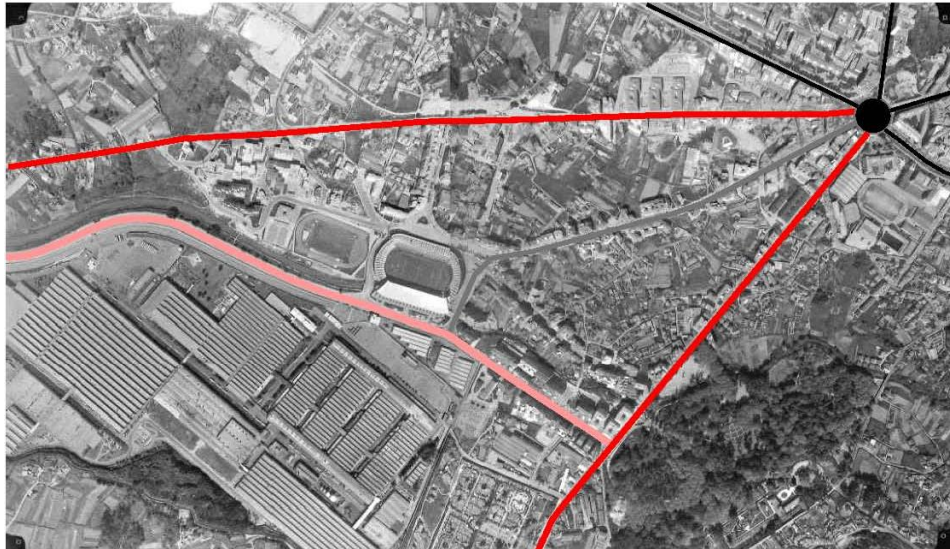
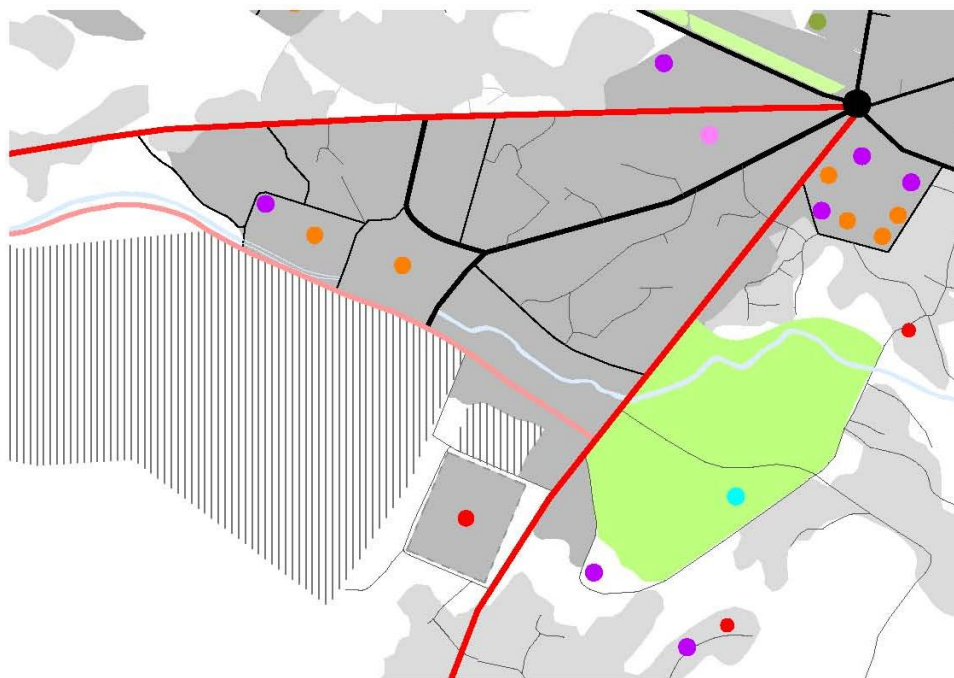


Fig. 4.3. 58: Imagen aérea del espacio urbano del lugar de Florida - Balaidos en el año 1985.



- Vía principal comunicación
- Vía principal articulación
- Vía articulación Industrial
- Red viaria secundaria
- Mancha de ocupación
- ▨ Ocupación industrial
- Zonas verdes
- Río Lagares
- Eq. religioso
- Eq. de abastecimiento
- Eq. institucional
- Eq. educativo
- Eq. cultural
- Eq. deportivo

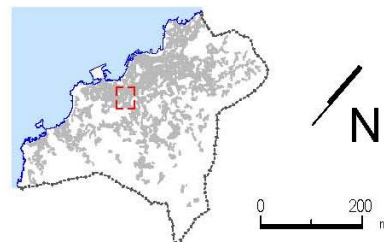


Fig. 4.3. 59: Esquema general del espacio urbano del lugar de Florida - Balaidos en 1985.

El área que se describe a continuación ha sido igualmente detallada en el análisis correspondiente al año 1960, donde el interés partía principalmente por ser el lugar donde se instalaba la fábrica automovilística de Citroën, se localizaban varios equipamientos municipales y en el que se observaban ciertas tendencias de urbanización, principalmente en torno al punto de encuentro viario proyectado por Comingues (As travesas).

El incremento edificado que se sucede en la misma, así como la aplicación del Plan Parcial de Florida aprobado en el año 1959 y apreciable en este momento temporal, justificarán ahora su estudio, pudiendo entre tanto establecerse pautas comparativas en su consolidación.

A diferencia de lo ejecutado en el polígono de Coia, se observa en este proyecto similitudes formales con los trazados de expansión de la ciudad, donde serán definidas delimitaciones espaciales a través de la estructura viaria para la conformación de manzanas, no siendo entre tanto especificada, tal como acontecía con el resto de planes parciales a excepción del polígono de Coia, la volumetría de las edificaciones.

El área de actuación de este plan estaría delimitada a Oeste por la vía de comunicación hacia Gondomar, a Norte por la vía que discurre desde el nudo de As Travesas hacia el litoral y a Sur por las vías urbanizadas de comunicación con el estadio de Balaidos.

El nudo de encuentro viario será el punto de referencia, siendo a partir del mismo que se proyecten dos vías radiales estructuradoras del área. La red secundaria se programa de forma paralela y perpendicular a éstas, delimitando las futuras manzanas, junto con ciertas vías tangenciales que contribuían a la estructuración del espacio, dibujando a su vez plazas interiores puntuales. En el mismo es reconocible una cierta concordancia con la técnica viaria utilizada por Comingues, destacando ciertos puntos de estructuras radiocéntricas.

Tal como se puede apreciar en la figura 60, las vías radiales serán las únicas que se lleguen a materializar, correspondiendo una de ellas con la vía de comunicación tradicional de Bayona, discurriendo una segunda entre ésta y la vía de Gondomar, quedándose la red secundaria ortogonal en el papel y permanencia en la realidad las calles de trazado orgánico y articulación deficitaria.

A través de la ocupación, es deducible el protagonismo que adquieren las vías principales convirtiéndose en ejes de crecimientos lineales sobre los que se suceden las edificaciones, resultando espacios cerrados por construcciones continuas, que encierran en su interior estructuras de ocupación de baja densidad, que a su vez y al igual que en resto de casos se producirán también en los espacios circundantes.

Este modo de crecimiento lineal y en torno a una vía de comunicación, es apreciable igualmente en la vía de desarrollo longitudinal que sirve de acceso a la fábrica automovilística, apreciándose una mayor compactación en su tramo inicial.

En cuanto a la ubicación de dotaciones cabe destacar la especialización de ciertas zonas, como es el caso de agrupación de equipamientos deportivos y educativos sobre una parcela cerrada en torno al nudo de As Travesas, y la suma de un nuevo espacio deportivo junto al estadio de fútbol, siendo en el resto del área notable la carencia de servicios.

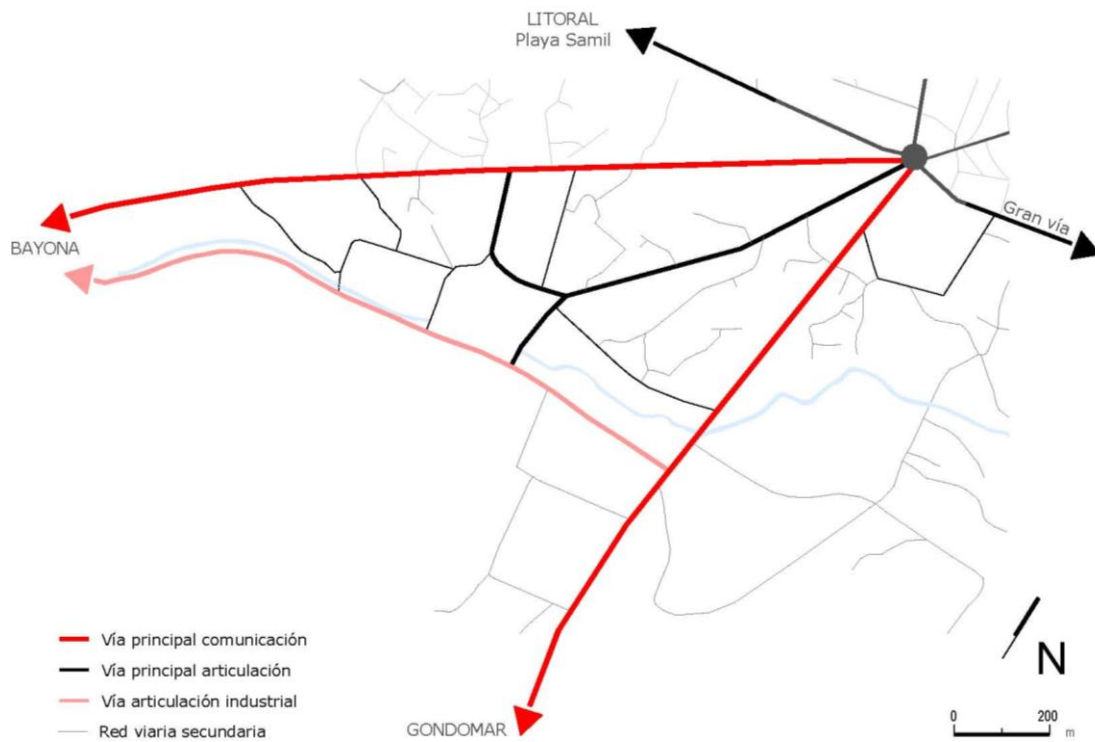


Fig. 4.3. 60: Esquema viario del área.



Fig. 4.3. 61: Esquema de ocupación del área.

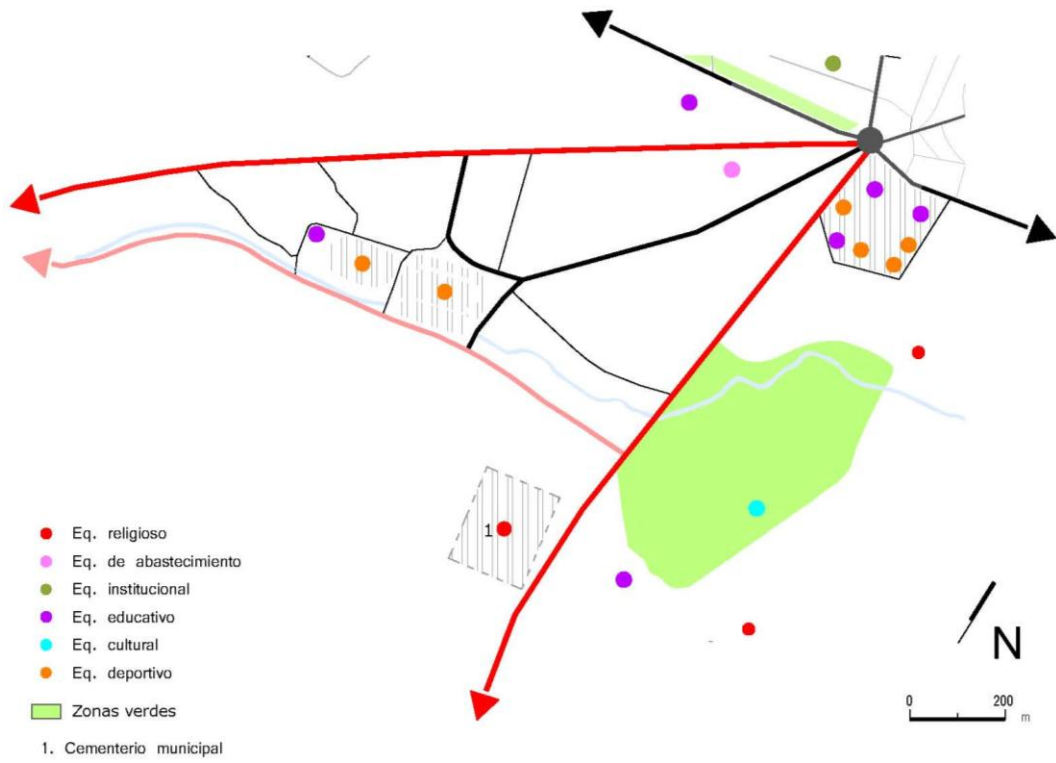


Fig. 4.3. 62: esquema de la ubicación de equipamientos principales y espacios verdes.

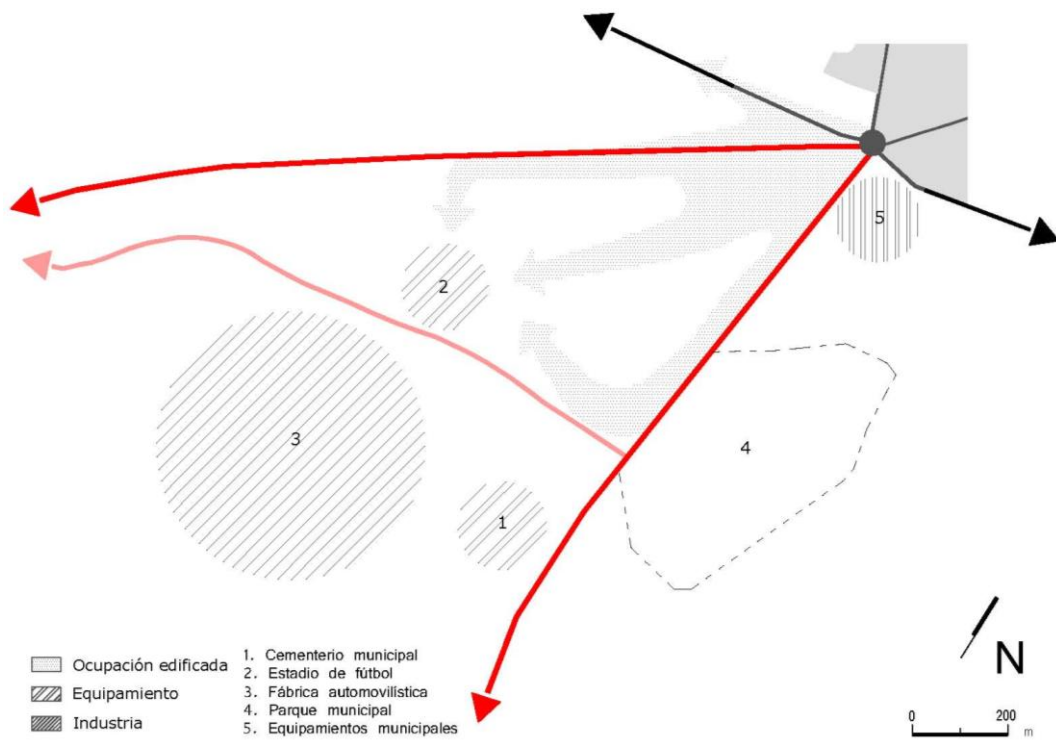


Fig. 4.3. 63: Esquema interpretativo del modo de expansión urbana y de la especialización de usos.

El resultado de lo descrito sobre el área concreta será la materialización de un espacio morfológico heterogéneo en el que se solapan tejidos de diversa densidad; compactaciones lineales que recogen en su interior formas de ocupación basada en viviendas unifamiliares que si bien en sus orígenes se regían por patrones de dispersión, el aumento de unidades les aporta continuidad. Un paisaje que deja entrever actuaciones puntuales y parciales que ignoran las pautas de continuidad y un tratamiento en conjunto, donde la principal atracción parecen ser son los elementos de mayor actividad, como las comunicaciones y los áreas especializadas.

Desde el punto de vista funcional dicha heterogeneidad parece invertirse apareciendo los principales equipamientos agrupados en puntos concretos, sin ser apreciable una interacción o proliferación dotacional sobre los espacios ocupados, reforzando una vez más la existencia de centralidades específicas de diversa intensidad. Con respecto a los espacios productivos la situación vuelve a mostrarse diferente, ya que, pese a que es posible reconocer una clara distinción entre estos y el tejido residencial, principalmente por la escala de las construcciones, la interacción entre ambos usos comienza a mostrarse efectiva, como se puede apreciar en el primer tramo de la vía de enlace industrial, donde las edificaciones se colmatan en los márgenes de la misma llegando a producirse el adosamientos de los mismos.



Fig. 4.3. 64: Imagen aérea del lugar de Florida – Balaidos en el año 1982.

E. EXTENSIÓN TEIS

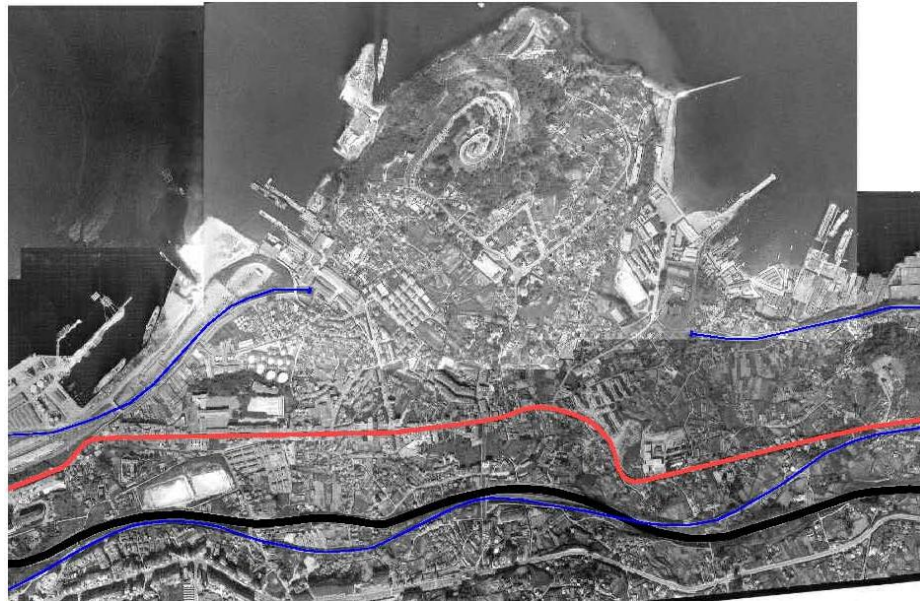


Fig. 4.3. 65: Imagen aérea del lugar de Teis en el año 1985.

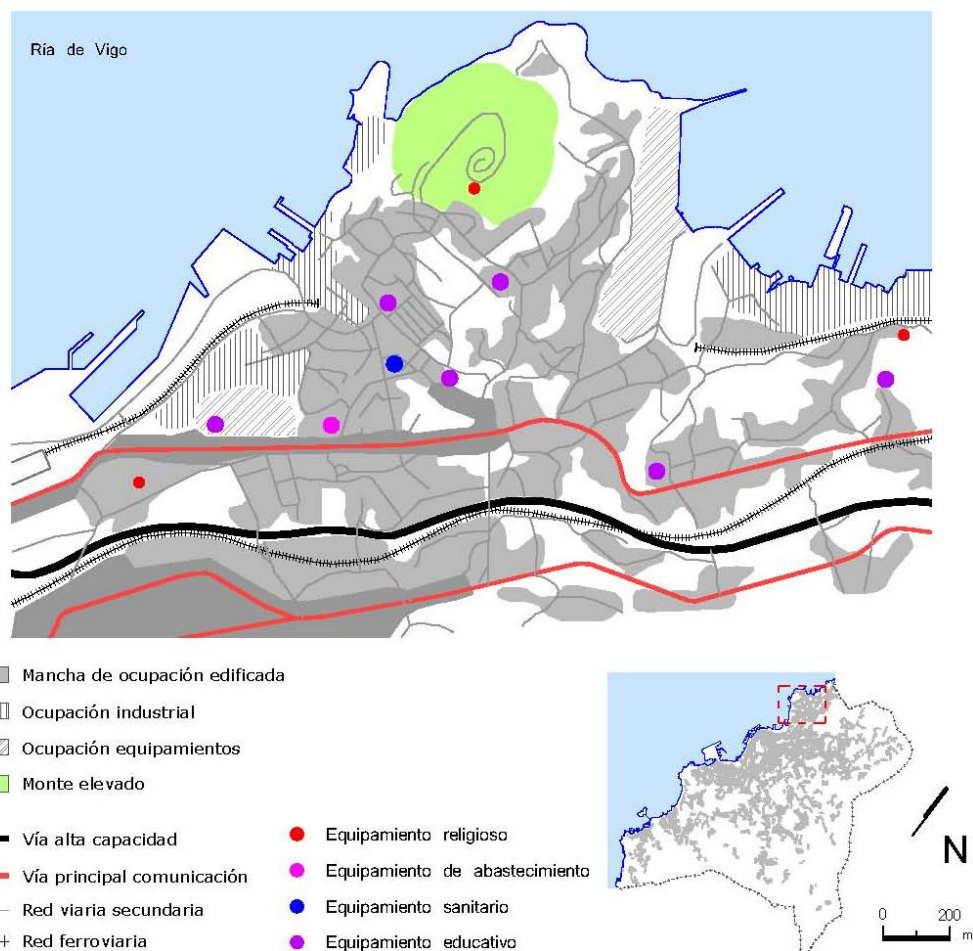


Fig. 4.3. 66: Esquema general del lugar de Teis en 1985.

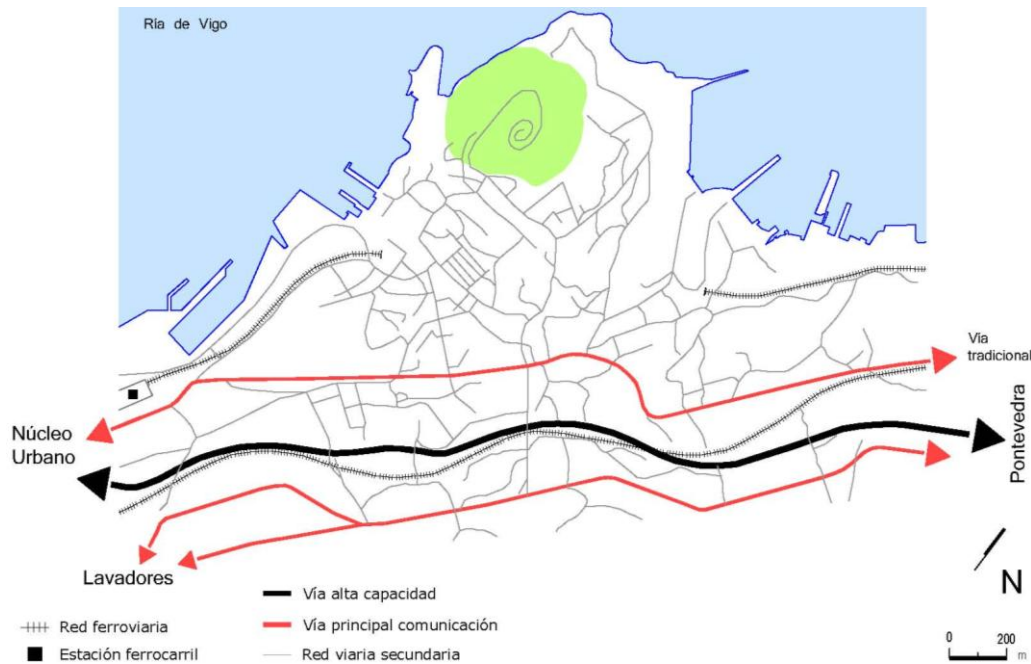


Fig. 4.3. 67: Esquema de la estructura viaria.

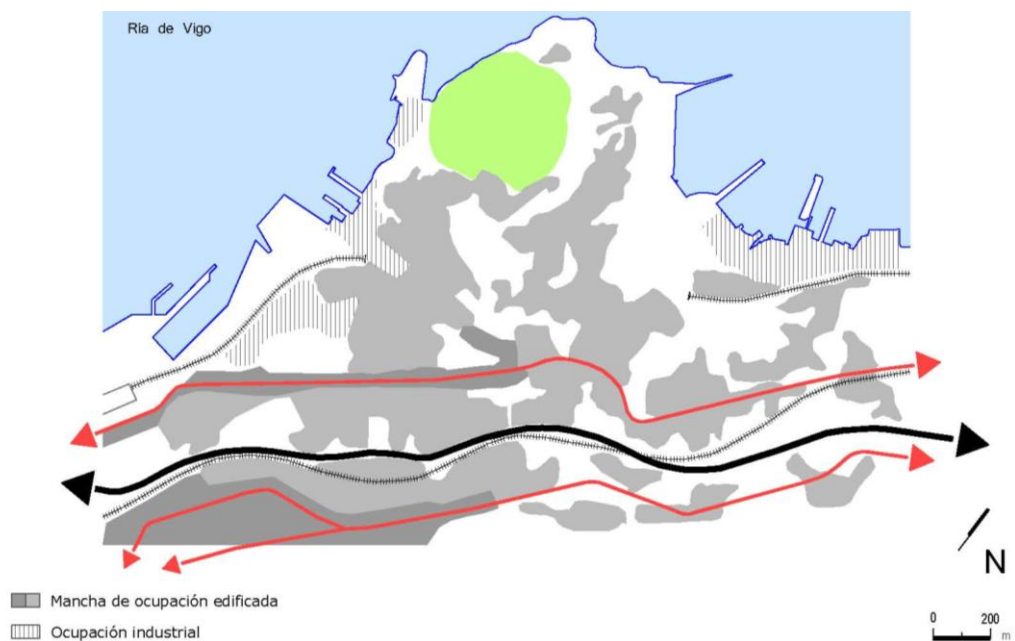


Fig. 4.3. 68: Esquema de la ocupación edificada.

El último Plan Parcial elaborado de forma previa a la aprobación del primer PGOU, abarcará el sector de Teis, el que ubicado en el transcurso de la vía de Pontevedra, en las proximidades del casco urbano presentará un constante crecimiento residencial e industrial, siendo según relata Pereiro (1981) la instalación de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada la lo que sumado a lo anterior propiciaría la redacción y aprobación del mismo en 1960. En su análisis, junto con la realidad del área es apreciable un claro fracaso no habiendo a excepción de alguna vía, concordancia con la forma resultante, aún siendo interesante su estudio por ser dónde se observe una amplia extensión de tejido edificado contiguo al área urbana central inicial.

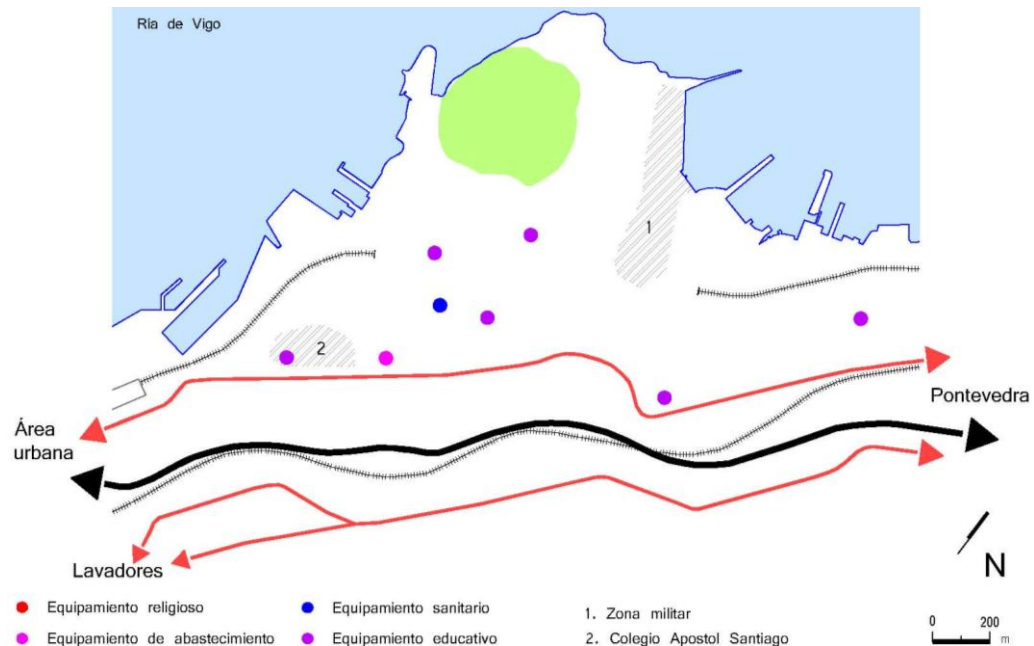


Fig. 4.3. 69: Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.

Comenzando por el sistema estructurador cabe hacer mención en primer lugar de la presencia de la red ferroviaria y de la autopista, que atraviesan el lugar en sentido longitudinal, propiciando una barrera física; de forma paralela a éstas se desarrollará la vía tradicional de comunicación a Pontevedra, así como una segunda con el mismo destino en el margen opuesto, suponiendo la primera un contacto directo con el casco urbano inicial y la segunda con el sector de Lavadores analizado anteriormente.

Situación que conllevará un crecimiento paralelo que será más acentuado en la zona norte del área, por incidencia principalmente de la presencia del centro urbano, siendo dónde se observen mayores densidades ocupacionales, así como la ubicación de la mayoría de los equipamientos. Del mismo modo, será en dicho sector dónde se ubiquen los tejidos productivos, aún influyendo en este caso al igual que sucedía en Bouzas, la vinculación de las actividades con el mar, ocupando por tanto la franja litoral. La presencia de edificaciones en la totalidad del área conllevará una simbiosis entre usos residenciales e industriales, aún siendo éstos últimos agrupados en espacios concretos.

En cuanto a la estructura viaria, se aprecia una red con un trazado no lineal y de forma arbórea, donde las vías secundarias se desarrollan principalmente en sentido transversal, coincidiendo tal como se ha dicho algunas de ellas con lo planteado en el plan parcial, aún de forma inconclusa, apoyándose sobre éstas las vías terciarias que en la mayoría de los casos se conectan únicamente con la vía en la que se inician. Así mismo son reconocibles pequeños sectores tramados, posiblemente correspondientes a urbanizaciones cerradas.

A través de la componente edificada es posible verificar la heterogeneidad morfológica contenida en la zona, en la que aunque priman las construcciones aisladas apoyadas en la red viaria, es posible reconocer también filamentos compactos resultantes de crecimientos en banda, así como urbanizaciones que manifiestan una cierta regularidad. Una realidad contigua al espacio central compacto pero de características muy diferentes.

F. PARROQUIA PERIFÉRICA INTERIOR

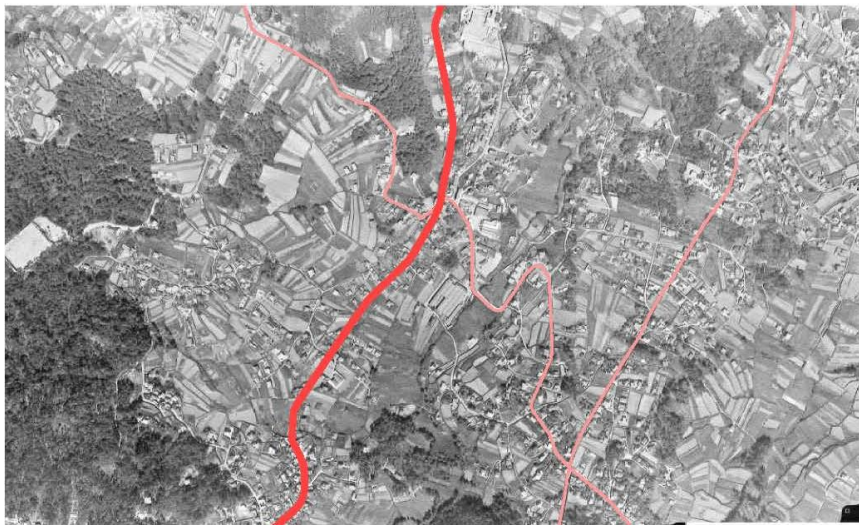


Fig. 4.3. 70: Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 1985.

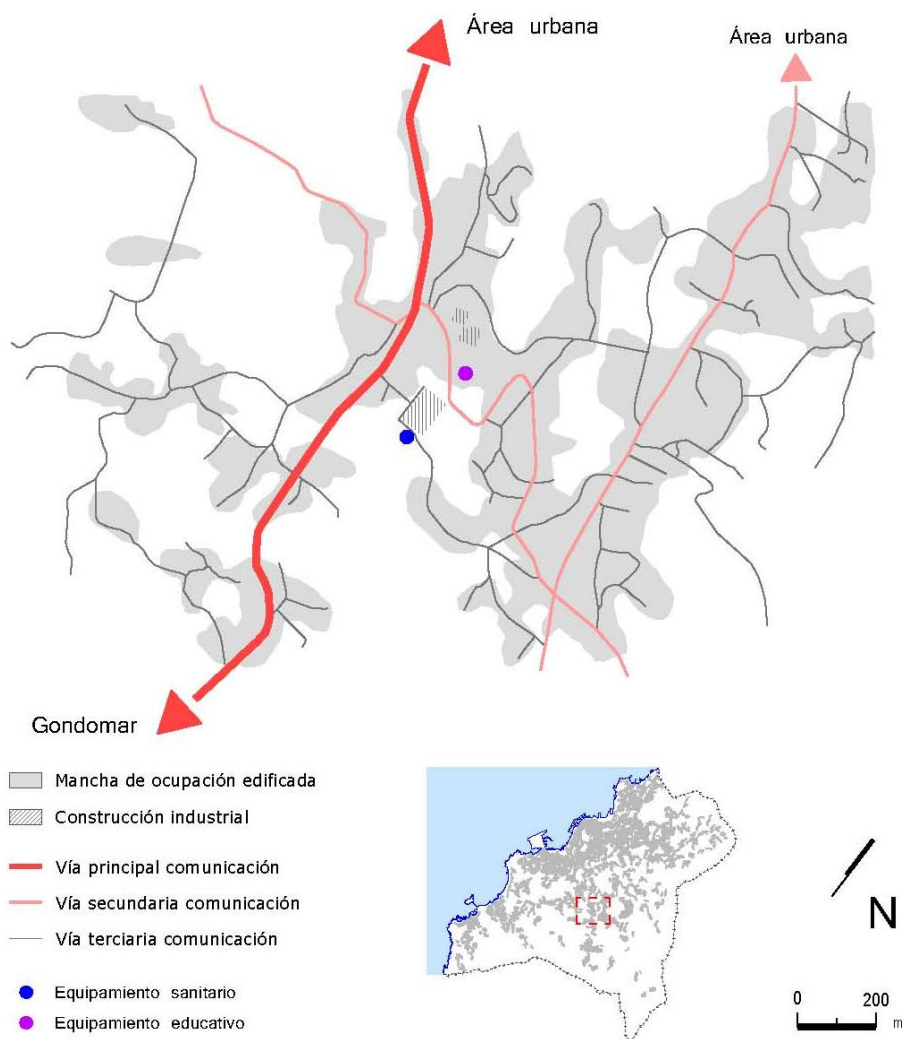


Fig. 4.3. 71: Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade en 1985.

G. PARROQUIA PERIFÉRICA LITORAL

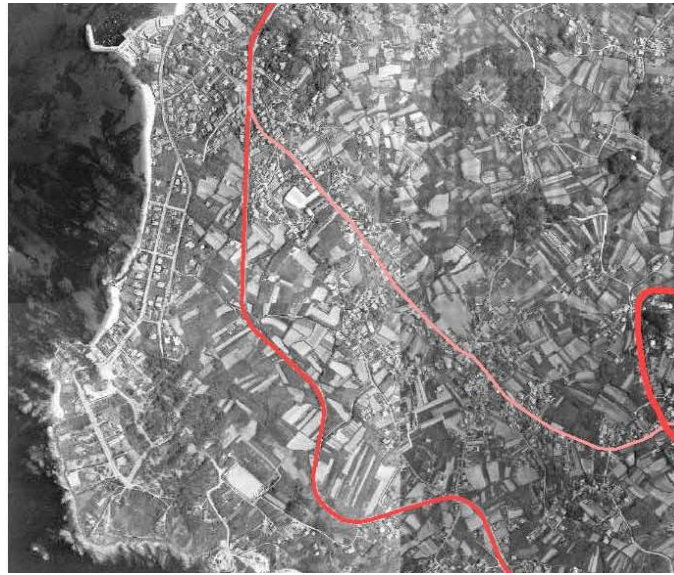


Fig. 4.3. 72: Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en el año 1985.

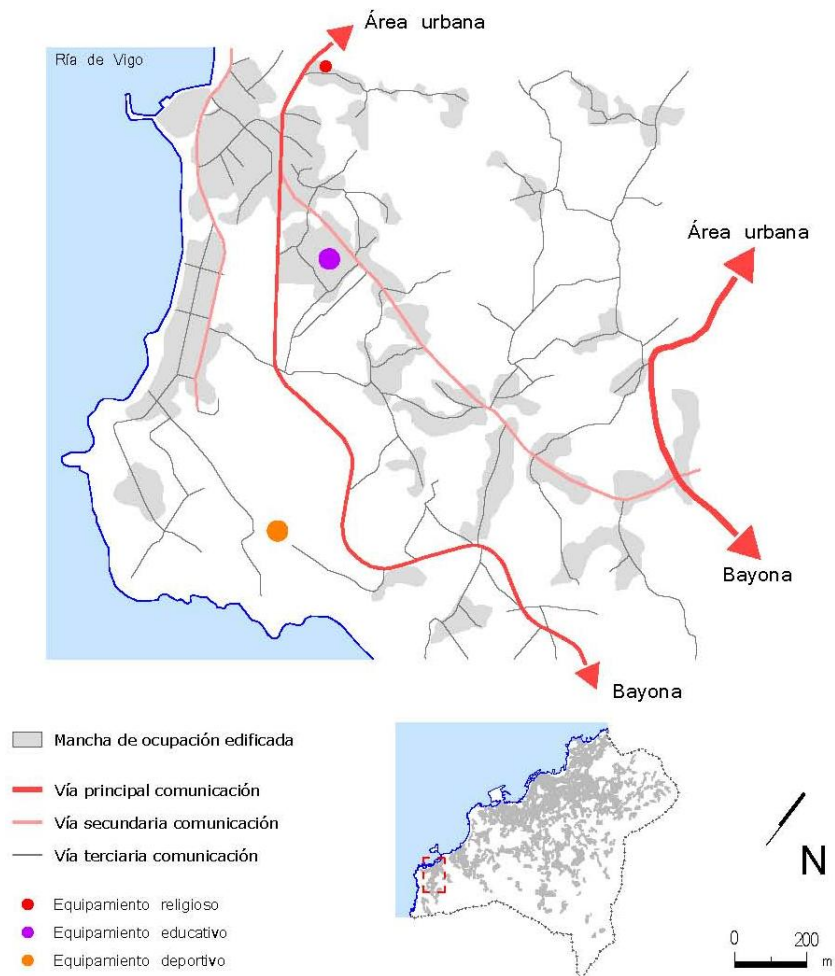


Fig. 4.3. 73: Esquema general de una zona de la parroquia de Oia en 1985.

Los esquemas 5 y 6 presentados corresponden a áreas discriminadas del área de estudio donde se observa una ocupación dispersa y de baja densidad. Ambos corresponden con los espacios analizados en la fase anterior de 1960, pudiendo así ser identificadas las principales transformaciones acaecidas en los mismos.

Comenzando por el área de la parroquia interior, los cambios más significativos vienen dados por el aumento de la ocupación edificada la cual, siguiendo las pautas que se identificaban en la fase anterior, se materializa en torno a la red de comunicación.

Una red viaria que presenta características similares aunque más intensificada, correspondiente a una estructura arbórea donde la vía principal de comunicación y la red secundaria que se apoya sobre ésta actuarán como elementos de soporte principal. Tal como se ha visto en el análisis general, las carreteras tradicionales recorren el ámbito de modo radial, desde el centro del mismo hacia el exterior, suponiendo una distancia entre las mismas en los espacios interiores, como es el caso, que es superada y articula a través de las vías secundarias. A su vez, sobre estas últimas surge una estructura complementaria que cumplirá la función de dar acceso a los espacios intersticiales, siendo aquí donde se observen mayores intensificaciones, principalmente por prolongación de las mismas, lo cual vendrá acompañado como se puede deducir de una mayor extensión en la ocupación.

El paisaje seguirá estando caracterizado por la baja densidad, pero presentará en este caso pautas de mayor continuidad edificada por el aumento de las unidades, aún estando presente la dispersión de asentamientos que se verificaba en la fase anterior. La disminución o pérdida de las actividades propias de los entornos rurales, ligados a la agricultura principalmente, darán paso a una situación que Souto (1990) identifica como simbióticas, en mayor medida a partir de la década de 1970, donde las actividades agrícolas se siguen produciendo pero de forma residual y complementaria, dejando de ser la actividad principal y por tanto no siendo necesaria la preservación de los terrenos de cultivo. Motivo que podría haber contribuido, junto a un aumento de la población, a la disminución de la distancia entre los asentamientos y la proliferación de nuevas viviendas, a lo que se suman también las posibilidades de movilidad tal como se ha visto.

Otro aspecto fundamental a destacar será la aparición de fábricas puntuales y de tamaño reducido, que encontrarán ubicación en las proximidades de una vía secundaria y que ponen de relieve nuevas transformaciones de la periferia, apuntándolo que podría ser el inicio de la proliferación de actividades fuera de las grandes concentraciones, tanto fabriles como urbanas.

En cuanto a los equipamientos, es posible verificar el resultado del plan municipal de mejoras, por el que habían impulsado la construcción de centros educativos de apoyo a las zonas edificadas, así como una mayor proliferación de centros sanitarios, contando el área analizada con ambos elementos, ubicados del mismo modo al margen de una vía secundaria y en las proximidades de la vía principal.

En el caso de la parroquia de localización en el espacio litoral los principales cambios afectan a las zonas de proximidad costera. Para contextualizar esta situación cabe hacer mención en primer lugar de una nueva tendencia que da comienzo en el transcurso de la década de 1960, en la que se pondrán en marcha iniciativas de fomento del turismo, centrándose la atención principalmente en el espacio litoral Oeste, al ser el que presente unas condiciones naturales favorables por la presencia de arenales. Fruto de este proceso será la transformación de la playa de Samil tal como se ha visto en el capítulo de contextualización. Un nuevo estilo de vida que se trasladará al contexto social, principalmente a la burguesía local, promoviendo la aparición de construcciones de segunda residencia en dichos espacios y urbanizaciones parciales de baja densidad.

La materialización de esta circunstancia es apreciable en el área a analizar, en la que sobre un espacio caracterizado por una ocupación rural, sobre una estructura viaria capilar, tienen lugar nuevas formas de ocupación, en la que son reconocibles tramas rectilíneas que dibujan espacios ortogonales y edificaciones con organización serial.

Un ejemplo de una urbanización residencial que se localizará en el frente costero, discurriendo de forma paralela al mismo, sobre el espacio disponible entre el límite litoral y una carretera secundaria.

En el resto del área se observa al igual que en el caso anterior, una densificación de la mancha edificada, manteniendo los trazos de dispersión que se observaban en 1960.

La persistencia de localización sobre los márgenes de las vías secundarias y terciarias verifican el protagonismo que adquieren éstas en los espacios periféricos, frente a las vías principales en las que la densificación es mucho inferior, hecho entre tanto más destacado aquí que en el caso anterior. Sobre las dotaciones contenidas en el área destaca del mismo modo la aparición de equipamientos escolares y deportivos.

Es posible determinar tras el estudio de las dos situaciones diferencias que afectan tanto a cuestiones formales como funcionales; en primer lugar atendiendo a la mancha de ocupación, se identifica una mayor densidad en la parroquia interior, en la que se establece así mismo una mayor relación con las vías que comunican principales, de acceso al centro urbano, coincidiendo entre tanto con una oferta dotacional más diversificada. Aunque el aspecto más notorio será la aparición de actividades de iniciativa privada, en un caso en forma de residencias para el turismo y en el otro de actividades productivas, que indican la aparición de nuevas dinámicas y diversidades y por tanto nuevas formas de utilizar los entornos periféricos.

Partiendo de estas premisas y teniendo en cuenta el contexto económico y social de este momento temporal, en el que como se ha comentado se experimenta un fuerte descenso del sector primario, es posible determinar una mayor incidencia de las dinámicas urbanas en el caso de la periferia interior, conllevando el aumento de residentes simbióticos posiblemente vinculados a las actividades de la urbe, así como de focos de actividad, frente a las parroquias periféricas en la que las que los cambios afectan como se ha dicho únicamente al tejido residencial.



Fig. 4.3. 74: Imagen de la paya de Samil previa a su transformación.



Fig. 4.3. 75: Imagen de la playa de Samil en la década de 1970 aproximadamente, en la que se observa la construcción de un paseo con la finalidad de su transformación en un entorno turístico, lo cual vendrá acompañado posteriormente de construcciones hoteleras puntuales.

4.4. ANÁLISIS 2010:

**Transformación de la periferia,
consolidación de la ciudad difusa**

Características principales del área de estudio en 2010:

La culminación del análisis evolutivo realizado nos lleva a conocer la situación del área de estudio cinco décadas después del punto de partida, en el año 2010, poniendo de relieve la materialización de los procesos acontecidos a lo largo de este periodo.

Se presenta a continuación por tanto la realidad actual de la ciudad de Vigo, en la que tal como indica el título de esta disertación, se conjugan aspectos urbanos de la ciudad compacta y de la ciudad difusa como se verá. Al igual que en las fases anteriores serán analizadas las principales características de la forma urbana a través de elementos discriminados, para lo cual será utilizada la misma metodología.

En esta primera figura se identifican el conjunto de los elementos en la fecha indicada, pasando a continuación a la presentación de cada uno de ellos, así como a su análisis.

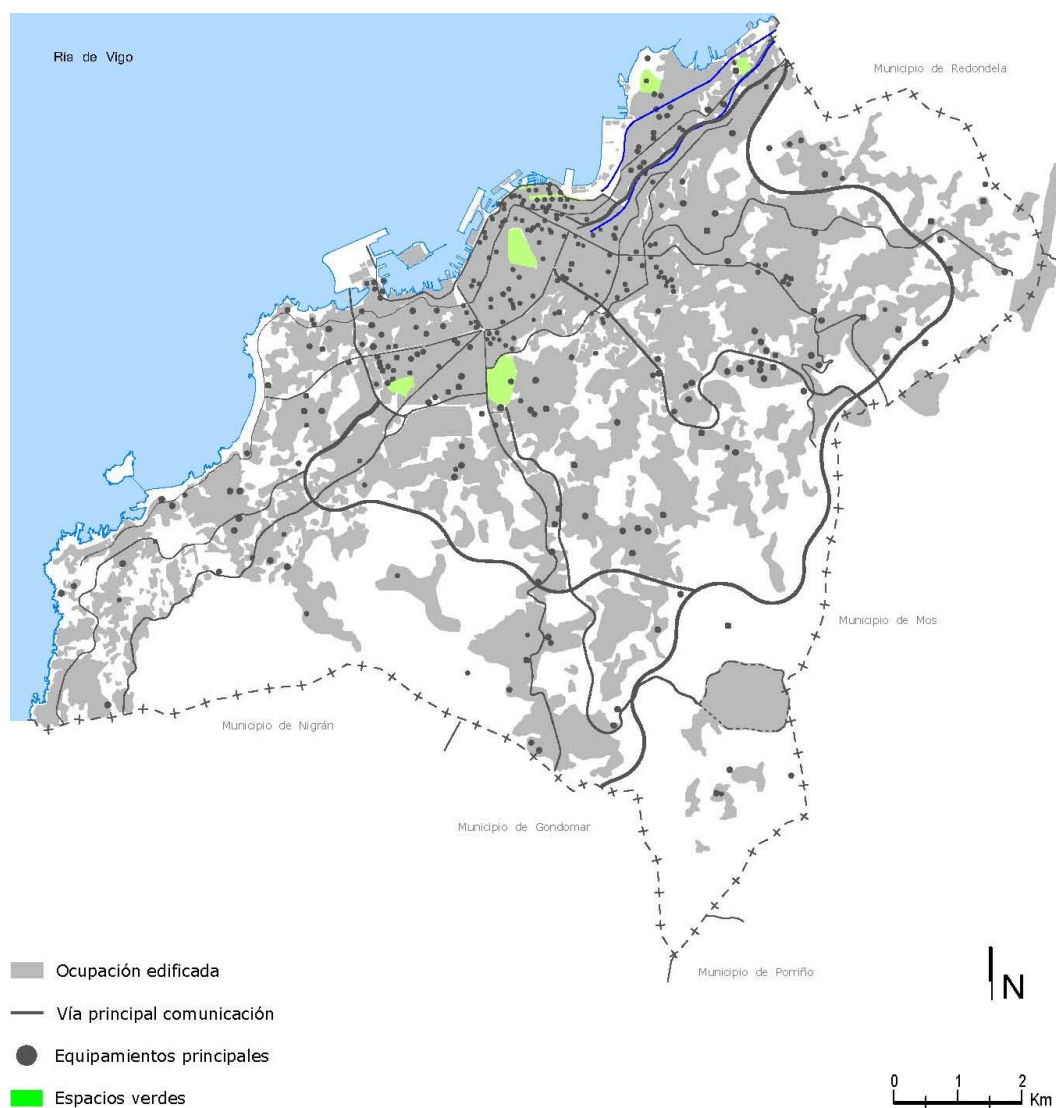


Fig. 4.4. 1: Esquema general de la realidad del ámbito de Vigo en 2010.

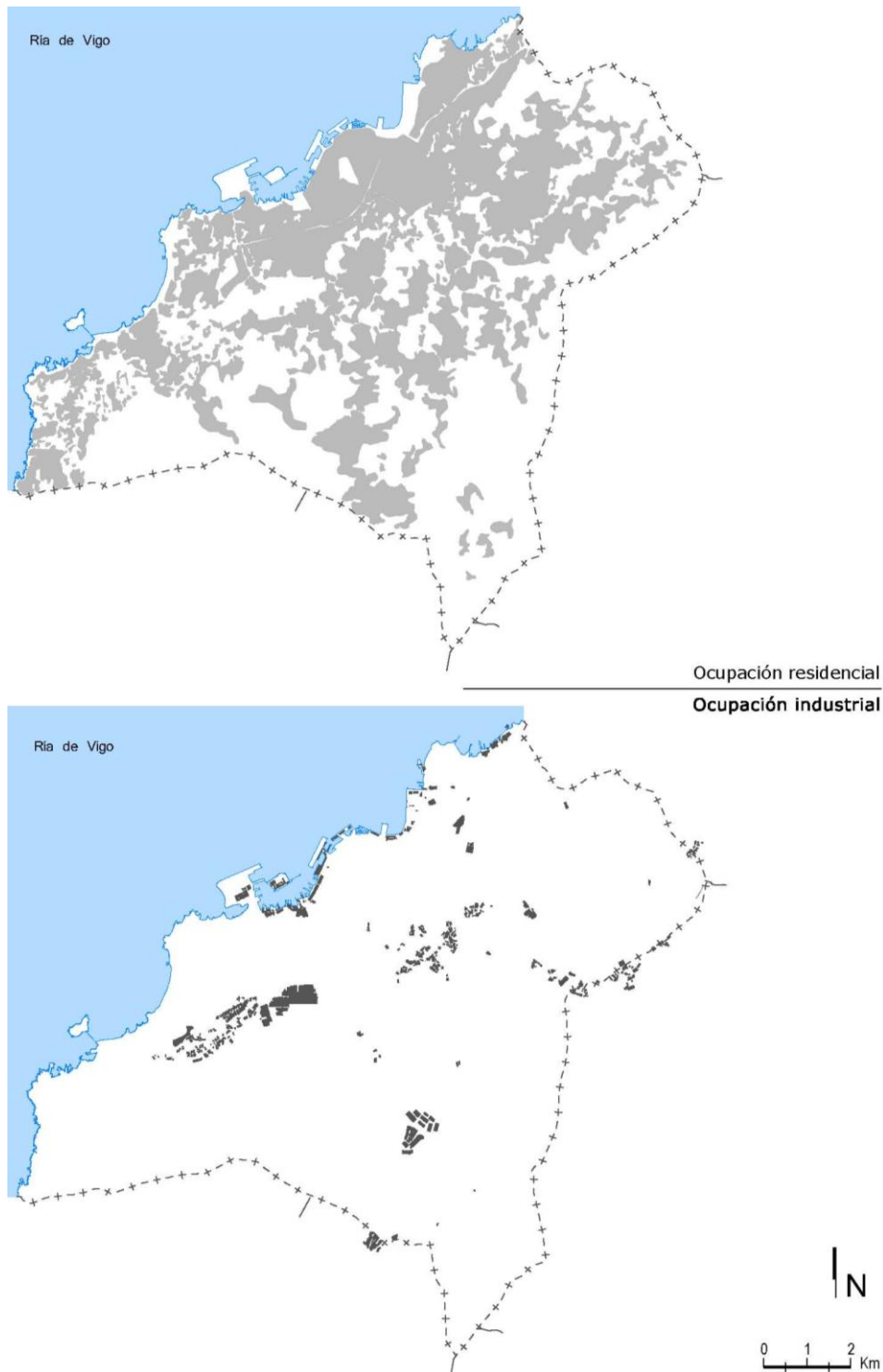


Fig. 4.4. 2: Esquema general de ocupación del ámbito de Vigo.

Pese a que los datos demográficos de las últimas décadas muestran un crecimiento más ralentizado e inestable, es posible verificar a través del esquema de ocupación un aumento notable de la mancha edificada con respecto a la fase anterior. Por otra parte la terciarización en aumento de la economía y la predominancia de la pequeña empresa se hará notar en el desarrollo de los espacios productivos, que presentan una expansión menos acentuada.

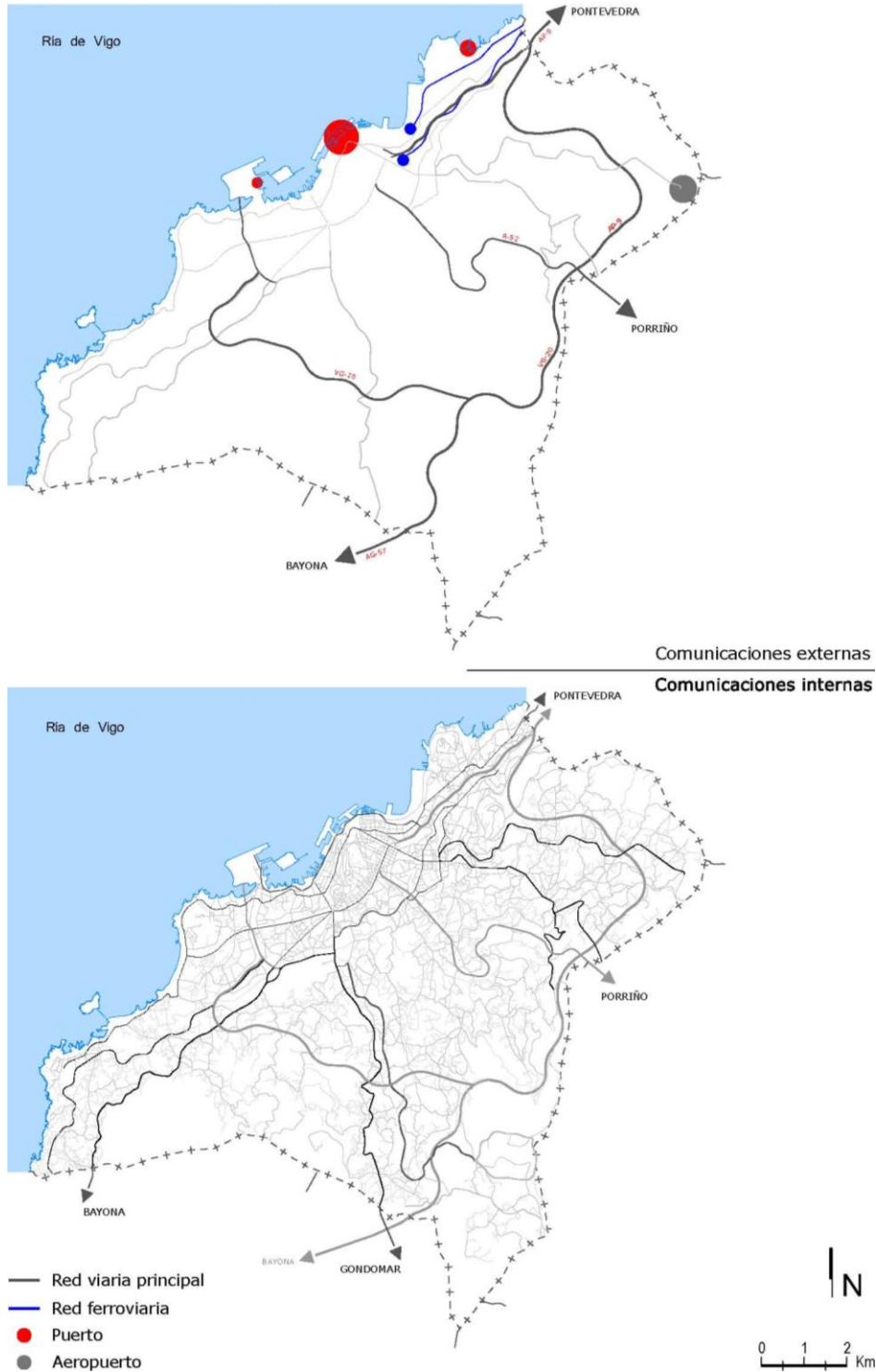


Fig. 4.4. 3: Esquema general de comunicaciones.

En cuanto a las infraestructuras de comunicación será notable la evolución de la red viaria, implicando diversas escalas; en primer lugar se intensificarán las vías de comunicación de articulación interna del municipio y con los núcleos de población externos, con la puesta en marcha de un sistema de alta capacidad que recorre el área de estudio. Del mismo modo es apreciable a través de la imagen inferior la densificación del tejido viario local.

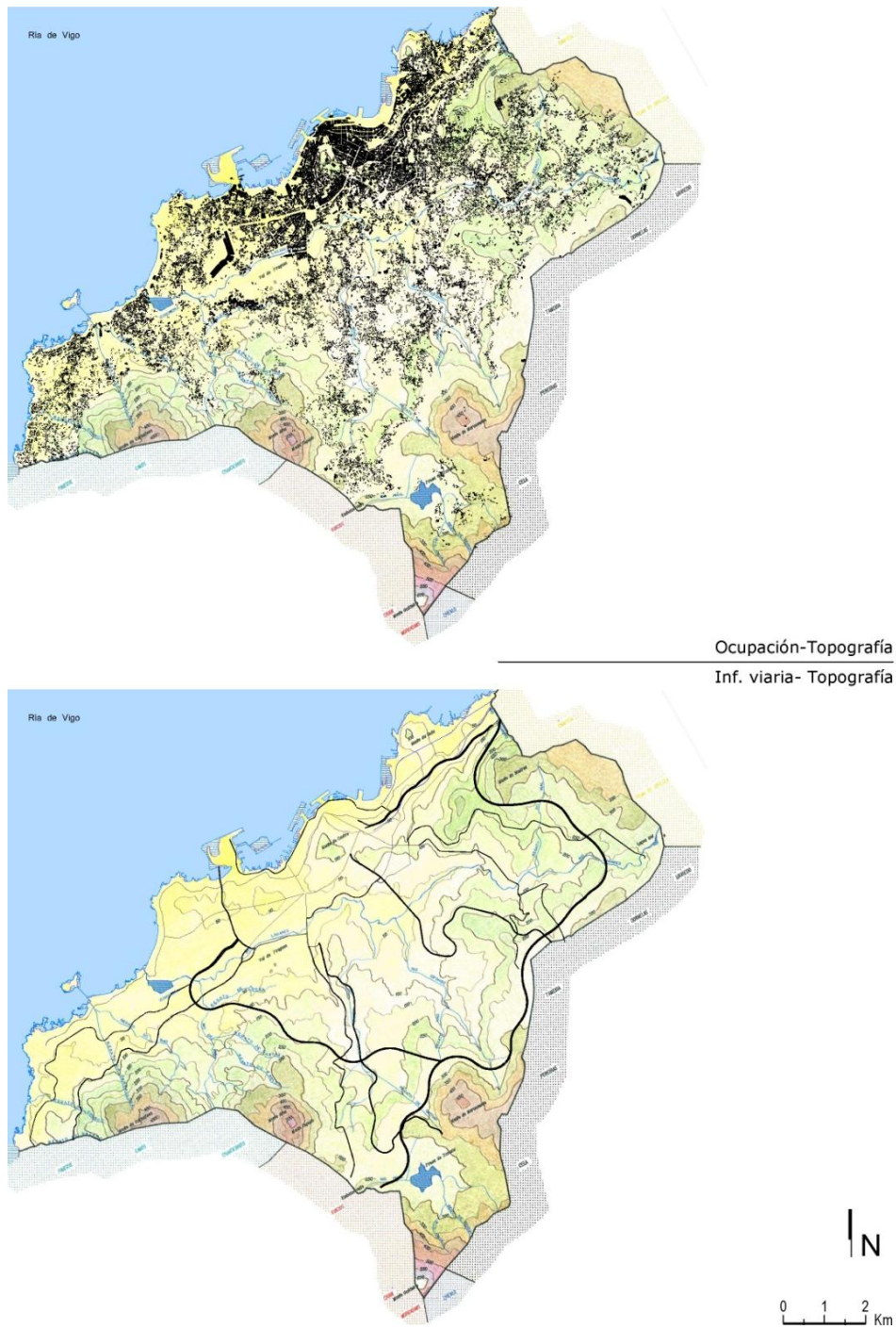


Fig. 4.4. 4: Esquema superpuesto de la topografía, la mancha de ocupación y las vías principales en el 2010.

Se verificaba al comienzo del análisis evolutivo la correspondencia entre los accidentes geográficos, la ocupación edificada y el trazado viario. La superposición de dichos elementos, revelan nuevamente como los sistemas montañosos que delimitan el término municipal actúan como barreras en la expansión de la ocupación, al evitar las máximas pendientes, contribuyendo a una mancha que se diluye dibujando entrantes y salientes, salvo ciertas zonas donde esta situación es superada, como es el caso del tercio noreste. El trazado de la red viaria de alta capacidad estará también condicionado por la topografía, como se aprecia en la imagen inferior.

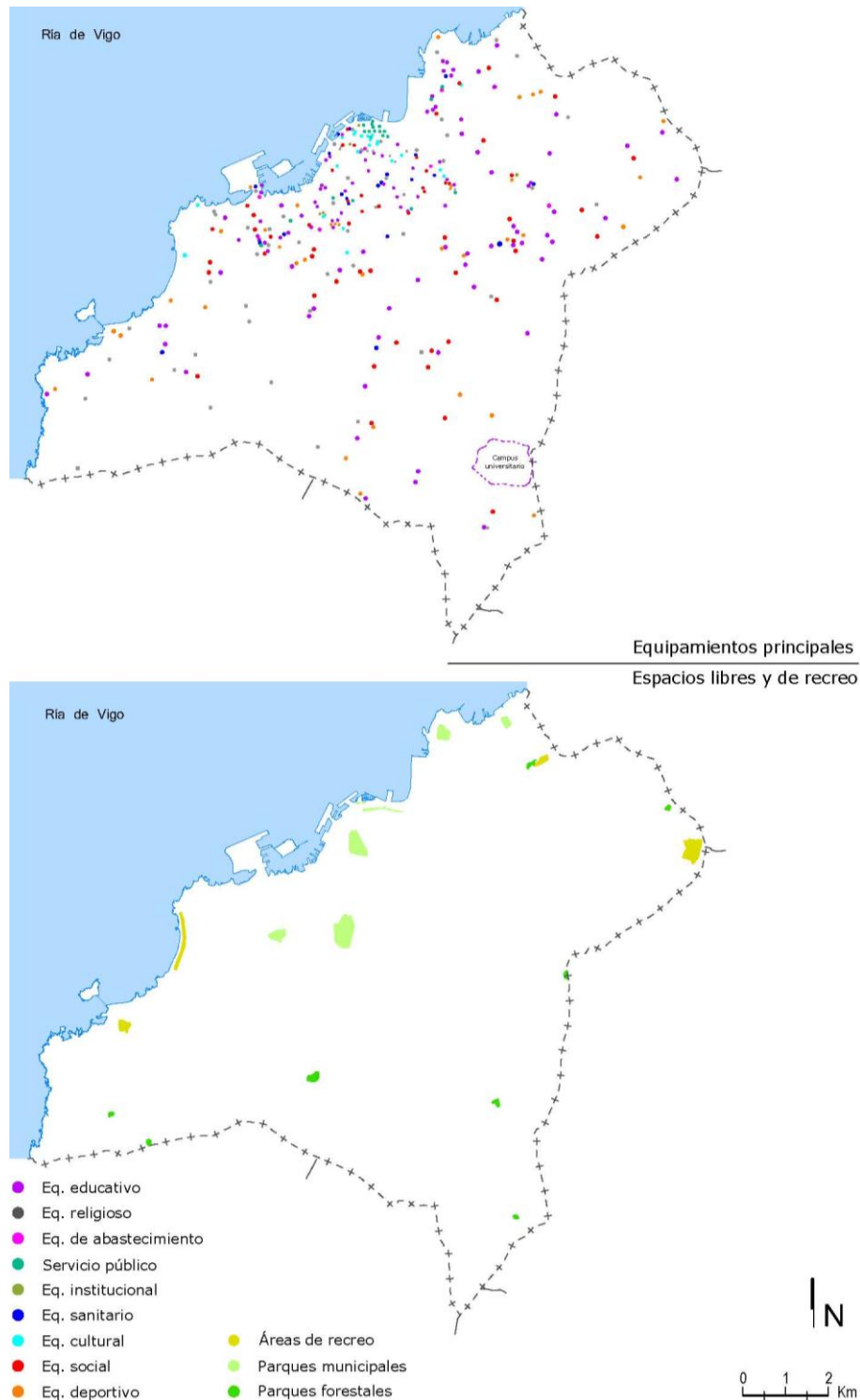


Fig. 4.4. 5: Esquema general de equipamientos.

En lo relativo a los equipamientos lo destacable es además del incremento de los mismos, la proliferación y dispersión de forma generalizada por el territorio, siendo notable un aumento dotacional principalmente en los espacios interiores. Así mismo cabe resaltar la dilatación de espacios libres y de recreo, los cuales como se aprecia en la imagen inferior se ubican principalmente en las zonas perimetrales del límite municipal.



Fig. 4.4. 6: Vista general expansión núcleo urbano hacia suroeste en el año 2010.

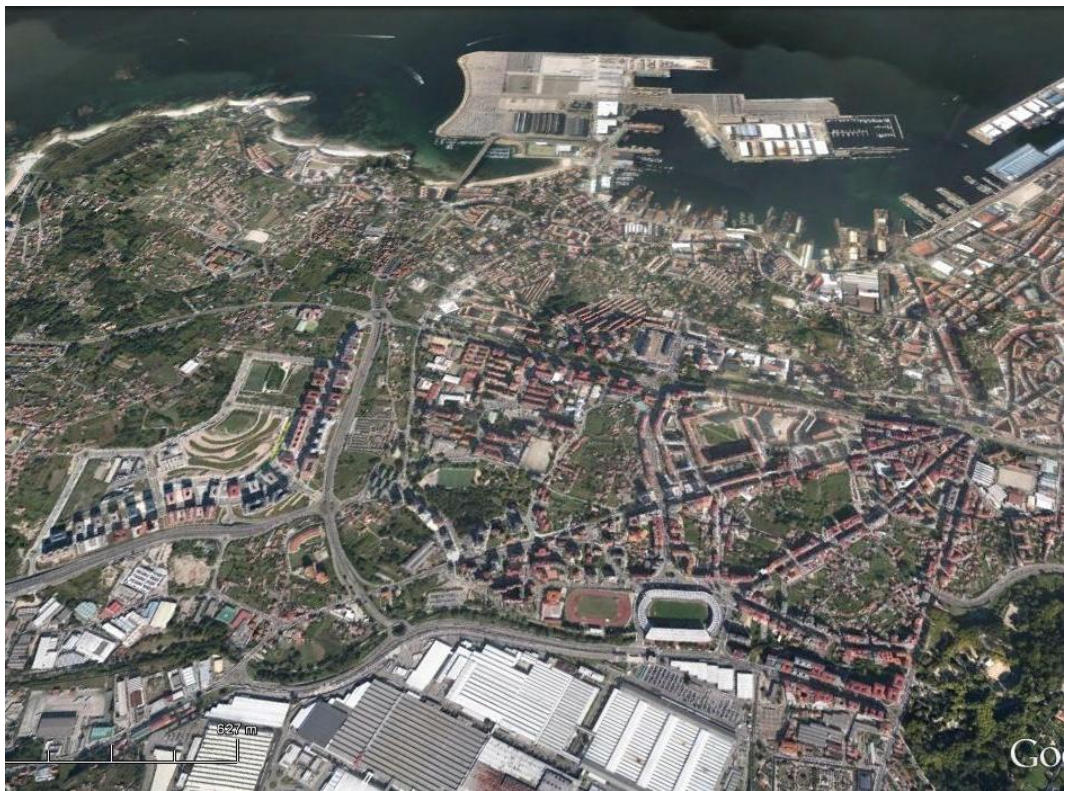


Fig. 4.4. 7: Vista general del espacio urbano entre el relleno de Bouzas y la fábrica de Citroën en el año 2010.



Fig. 4.4. 8: Vista general del lugar de Lavadores en el año 2010.



Fig. 4.4. 9: Vista general del polígono de reciente creación situado en el interior del área de estudio en 2010.



Fig. 4.4. 10: Vista general del lugar de Oia, en el litoral Oeste del área de estudio en el año 2010.



Fig. 4.4. 11: Panorámica del campus universitario, con el resto del área urbana al fondo en el año 2010.

4.4.1. ANÁLISIS INDIVIDUAL DE LOS ELEMENTOS URBANOS

A. OCUPACIÓN EDIFICADA

B. OCUPACIÓN INDUSTRIAL

C. INFRAESTRUCTURAS

D. EQUIPAMIENTOS

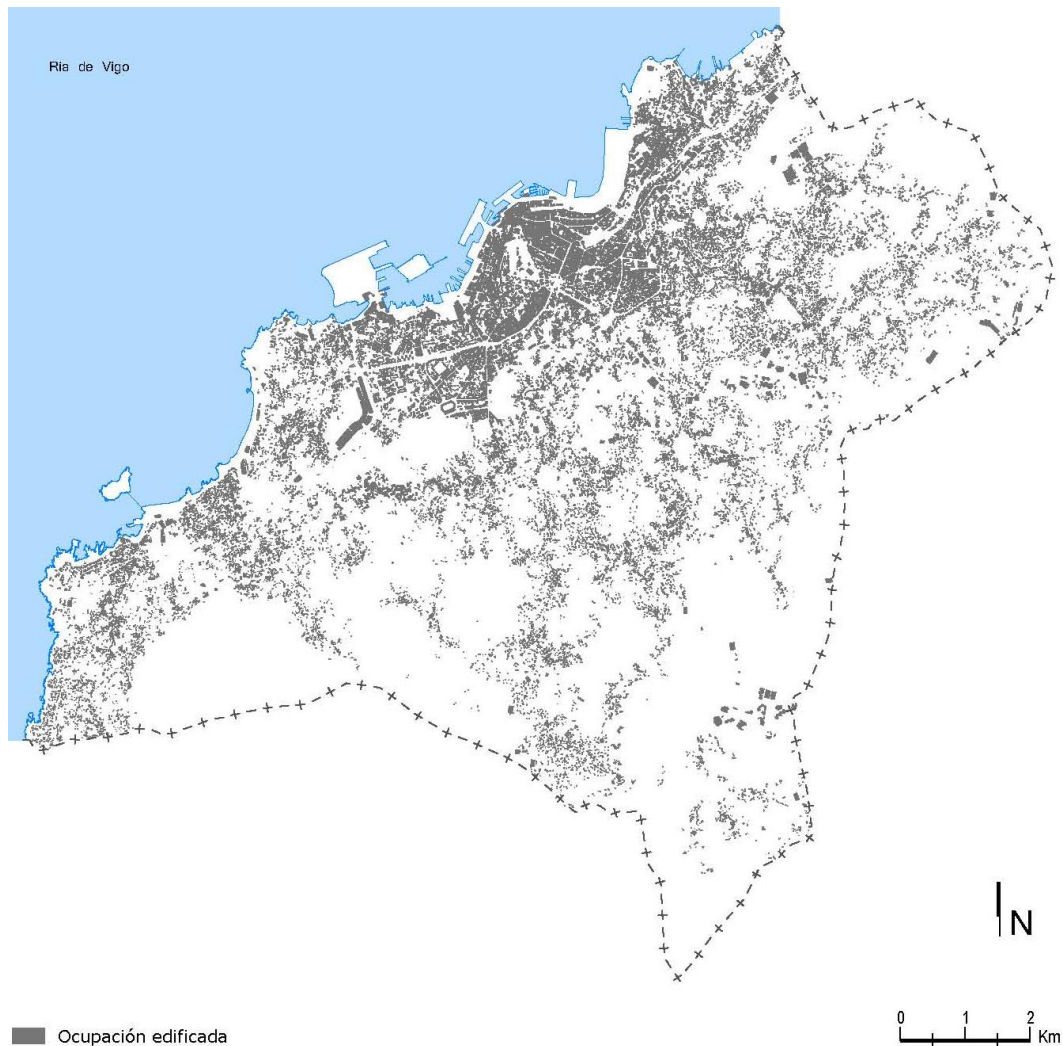


Fig. 4.4. 12: Esquema de ocupación construida del área de estudio.

A. Dando paso al análisis concreto de cada uno de los elementos seleccionados será estudiado en este primer apartado la ocupación edificada, para lo cual son retomados los datos demográficos referentes al periodo de 1985-2010, en los que se verifica tal como se ha dicho un crecimiento más paulatino e inestable, en el que comienzan a manifestarse principalmente en la última década, procesos de salida de población local a favor de otros núcleos próximos, situación que será contrarrestada únicamente por el incremento de la inmigración extranjera. Pese a esto es posible observar a través del esquema de la figura 12 un fuerte incremento edificatorio, resultando una ocupación extensa que cubre la práctica totalidad del área disponible, correspondiendo tal como se ha visto los espacios libres, con las montañas que cercan el municipio.

Desde un punto de vista general del territorio son reconocibles varias zonas de densidades diversas, contando el espacio central-litoral con un mayor grado de ocupación, definiendo una área de disposición longitudinal y paralela al contorno litoral, la cual pierde volumen en su desarrollo y acaba por diluirse en sus extremos siguiendo varias direcciones.

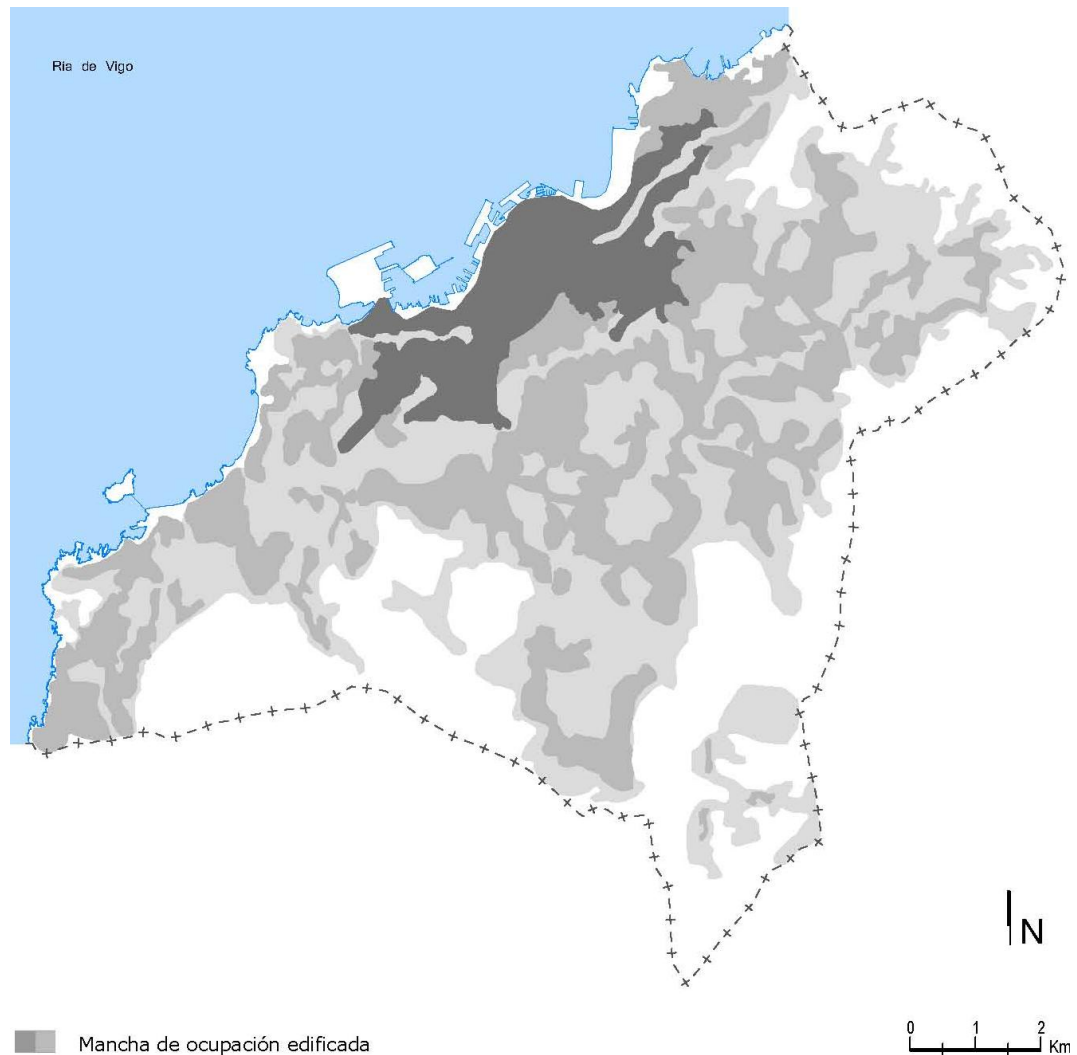


Fig. 4.4. 13: Esquema interpretativo de ocupación residencial.

Envolviendo a ésta se dibuja una segunda mancha de carácter extensivo en la que los vacíos son más evidentes y numerosos pero sobre la que es posible identificar trazas de continuidad. En su interior se materializan del mismo modo zonas donde la edificación es más intensa, resultando un mosaico multiforme de asentamientos de población que se articulan entre sí. Será en este espacio donde los cambios sean más notorios con respecto a la situación anterior, apreciándose una mayor expansión y densificación.

Teniendo en cuenta estos aspectos y volviendo sobre los datos estadísticos, es posible interpretar un cambio en las pautas de ubicación residencial en los últimos veinticinco años, donde el espacio de mayor concentración edificada parece estabilizarse con respecto a la situación anterior, siendo los entornos periféricos los que asuman los principales incrementos poblacionales, aumentando por tanto de forma considerable el número de construcciones. Así mismo la persistencia de bajas densidades conllevaría mayores extensiones para un menor número de habitantes, circunstancia que respondería a las estadísticas descritas.

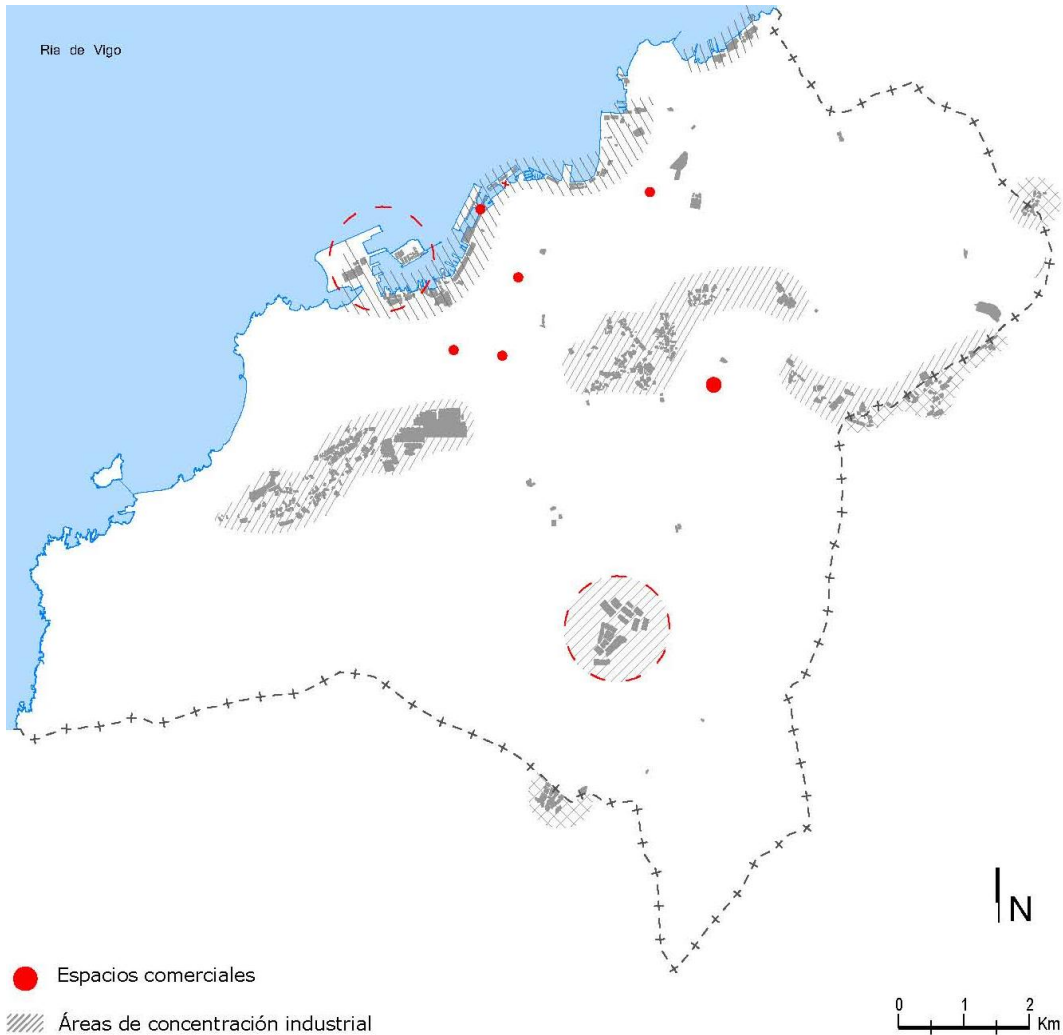


Fig. 4.4. 14: Esquema de la ocupación industrial y comercial relevante.

B. El desarrollo de los espacios productivos pone de manifiesto una nueva situación económica que se inicia en la década de 1980 y que se consolidará en la fase que nos ocupa, en la que aumentarán las actividades terciarias frente al sector industrial, el que pese a seguir latente en el caso de estudio, perderá el protagonismo característico de las etapas previas.

Circunstancia que se manifiesta por un lado con la aparición de un nuevo polígono destinado al sector logístico, de ubicación interior y de amplias dimensiones, así como espacios comerciales que se distribuyen principalmente sobre el área central del municipio. Del mismo modo tendrá lugar un aumento notable de las medianas y pequeñas empresas destinadas a servicios, los cuales no aparecen representados en el esquema por la imposibilidad de identificar los casi 20.000 establecimientos registrados, aún pudiendo determinarse a través del estudio de campo la proliferación y distribución de los mismos de forma generalizada.

En cuanto a las zonas preexistentes de uso productivo es posible apreciar el desarrollo del espacio disponible en el relleno de Bouzas, aún siendo del mismo modo destinado principalmente a funciones de almacenaje.

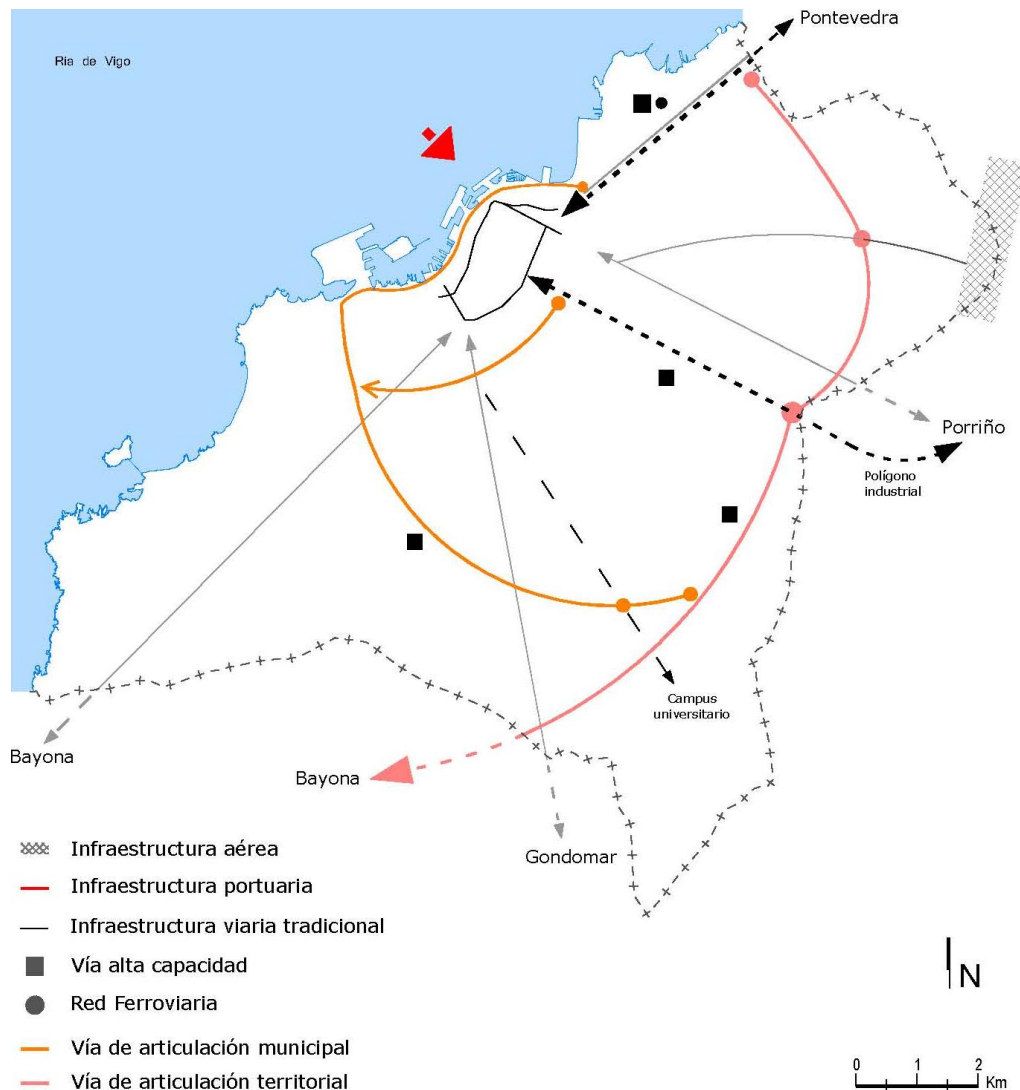


Fig. 4.4. 15: Esquema de las principales infraestructuras de comunicación.

C. A nivel infraestructural el desarrollo experimentado será notable, siendo sobre la estructura radial que se observaba en las fases anteriores, incorporado un nuevo sistema viario de alta capacidad que recorrerá el municipio perimetralmente y desde éste hacia el litoral, con recorrido transversal a las vías principales preexites.

La primera de ellas tendrá por objeto las comunicaciones territoriales y partirá de la autopista AP-9 de enlace autonómico, de la cual ya se observaba una bifurcación al núcleo central en la fase anterior. En su trayectoria se encontrará con la autovía A-52 con dirección a Porriño, punto desde el que partirá un nuevo enlace con bifurcaciones hacia el litoral por la VG-20, y hacia Bayona por la AG-57.

La vía VG-20 dispondrá de conexiones puntuales con las vías de articulación local, como es el caso de la vía que discurre hacia el campus universitario o la vía de Bayona, así como bifurcaciones intermedias. La prolongación de la misma encontrará continuidad en la vía perimetral litoral, conectando de forma previa con otra vía de enlace desde la Avenida de Madrid, resultando en la consolidación de un circuito envolvente de comunicación que contribuirá a las articulaciones locales y supramunicipales.

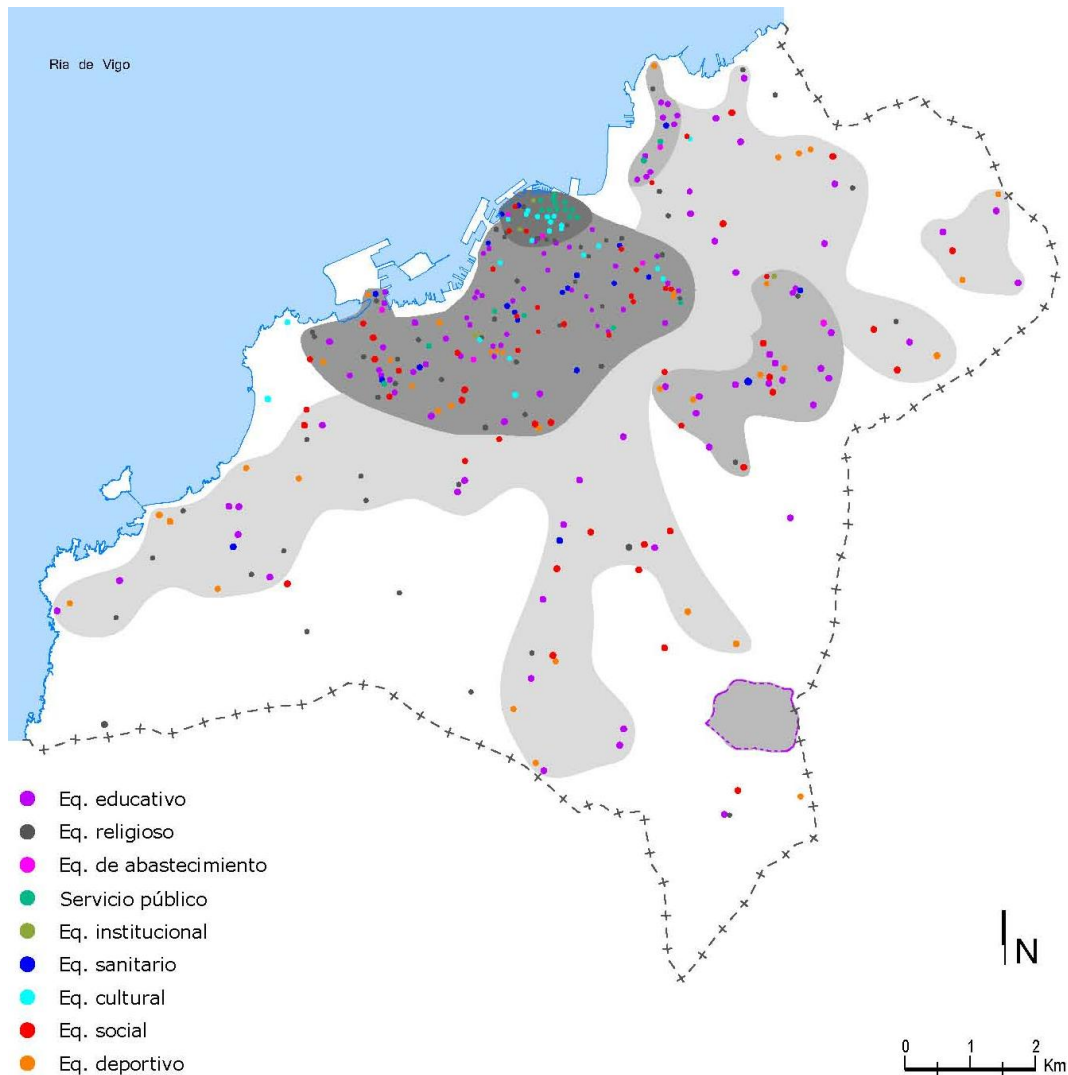


Fig. 4.4. 16: Esquema de distribución de equipamientos principales.

D. Se puede apreciar tal como se ha comentado un crecimiento notable en el número de equipamientos, así como una mayor distribución de los mismos en la totalidad del ámbito de estudio.

A través del esquema de la figura 16 se verifica una distribución no equitativa, registrándose áreas de mayor concentración y diversidad. Comenzando por la zona más destacada, que coincide con el área urbana inicial, se observa la invariante del carácter rector en cuanto a servicios públicos y equipamientos culturales, concentrándose la mayoría de los existentes en dicho espacio. En la envolvente de la misma, la diversidad y cantidad de dotaciones será también cuantiosa, registrando una concentración destacada frente al resto del ámbito, en el que los equipamientos se organizan de forma más dispersa.

Atendiendo al tipo dotacional cabe destacar el incremento de los equipamientos sociales, en respuesta principalmente a asociaciones promovidas por vecinos lugareños, estando las que se ubican en parroquias periféricas generalmente vinculadas con la propia entidad,

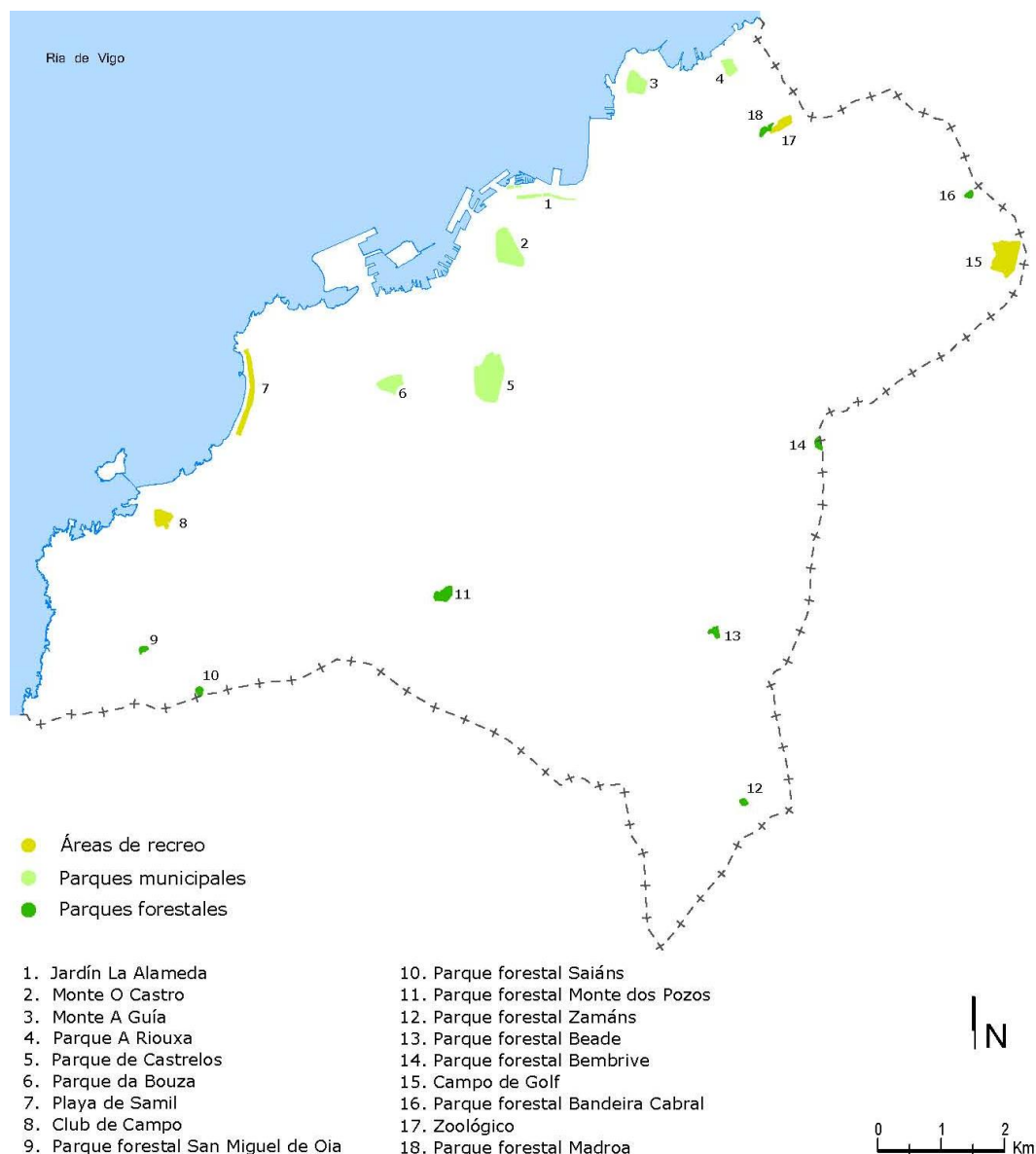


Fig. 4.4. 17: Esquema de la distribución de los equipamientos principales.

actuando como lugares de reunión social, con oferta en muchos casos de actividades culturales destinadas a los habitantes locales.

Resalta así mismo el aumento de espacios libres y de recreo, así como su ubicación en el territorio. La concentración de los primeros seguirá volcada sobre los entornos de mayor densidad ocupacional, en la franja central del área de estudio, denotándose una situación contraria con respecto a las zonas de recreo y parques forestales, que se dispersarán encontrando localización principalmente en el entorno periférico perimetral. Situación que responderá a un aprovechamiento y explotación de los paisajes naturales para el uso de la población, como es el caso de la playa de Samil, que ya se ha visto anteriormente y en mayor medida espacios de montaña al aire libre, así como centros destinados a actividades varias.

4.4.2. ANÁLISIS CONTRASTADO DE LOS ELEMENTOS URBANOS

E. OCUPACIÓN EDIFICADA E INFRAESTRUCTURAS

F. OCUPACIÓN EDIFICADA Y EQUIPAMIENTOS

G. VIAS DE COMUNICACIÓN Y EQUIPAMIENTOS

H. INFRAESTRUCUTRAS Y OCUPACIÓN INDUSTRIAL

I. OCUAPCIÓN INDUSTRIAL Y OCUPACIÓN EDIFICADA

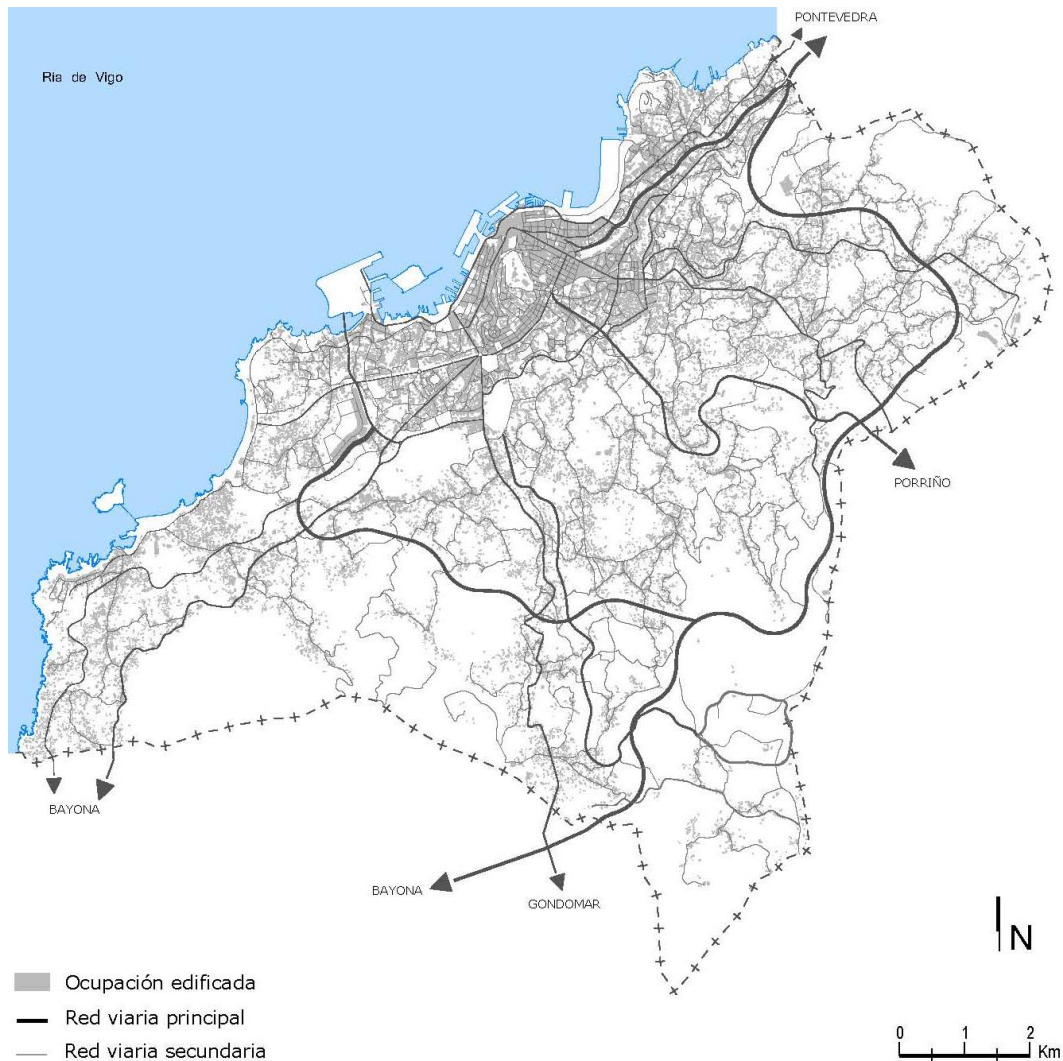


Fig. 4.4. 18: Esquema de la superposición de las vías de comunicación y la ocupación edificada.

E. Se da paso ahora a la superposición de elementos, con la finalidad de resaltar la relación entre los mismos, comenzando por la estructura viaria y la ocupación edificada. Al igual que en los casos anteriores se ha discriminado únicamente este medio de comunicación por ser el que aporte movilidad y articulación al área de estudio.

Tal como se ha visto en los análisis individuales previos, la intensificación de ambos elementos ha sido considerable, identificándose ahora la concordancia entre los mismos al observar desde un punto de vista general un entrelazamiento constante sobre el territorio, aún manifestándose zonas con claras diferencias en las que se dibujan entramados de diversas características.

Dichas desigualdades se muestran principalmente en función de las densidades, pudiendo discriminarse en primer lugar un área correspondiente al entorno centro-litoral del término municipal donde la disposición viaria de la estructura principal presenta un grado de articulación mayor, a través del desarrollo de un circuito cerrado sobre el que desembocan numerosos ejes viarios, hecho que concurre como ya se advertía en fases anteriores en una mancha de ocupación más tupida.

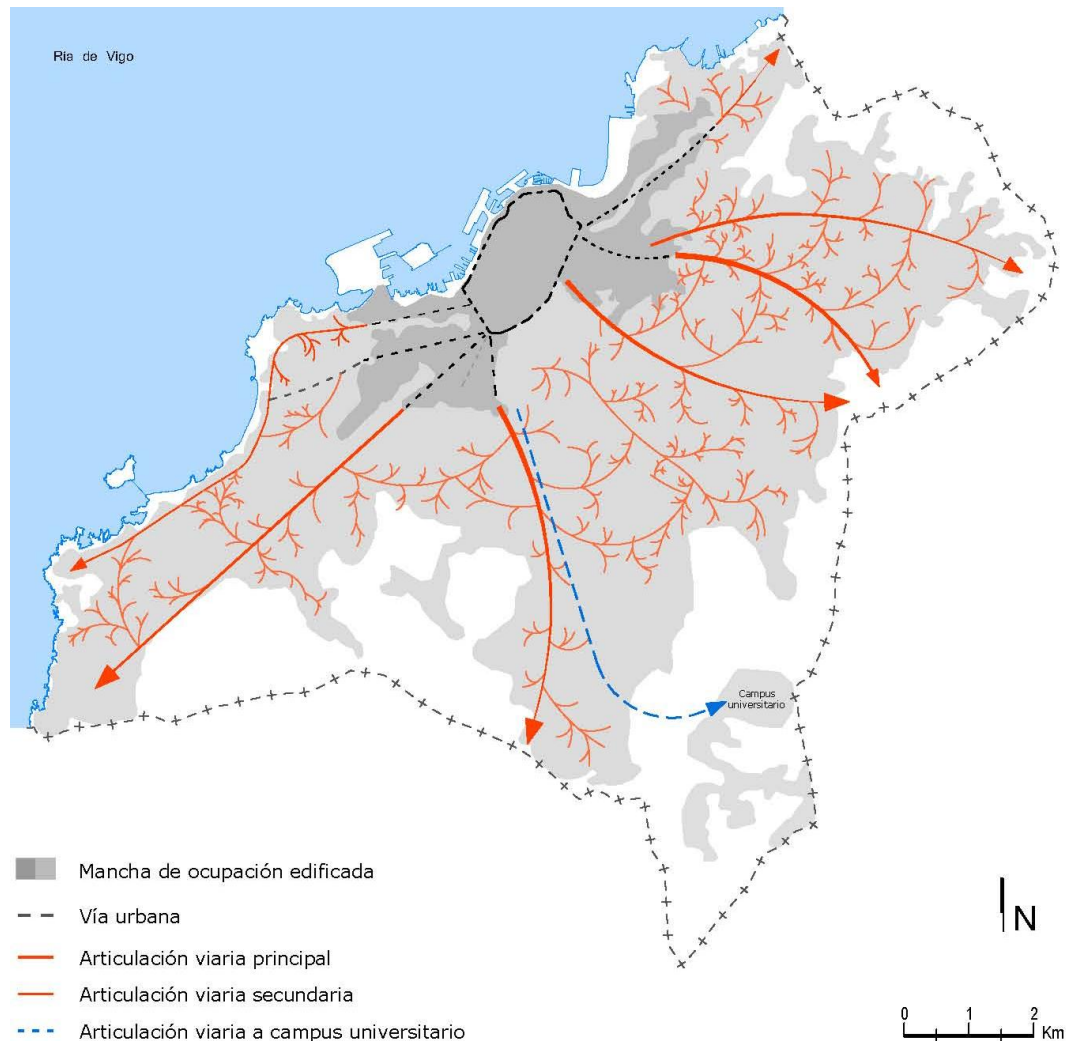


Fig. 4.4. 19: Esquema interpretativo de las vías de comunicación y la ocupación edificada.

Sobre el espacio circundante el número de conexiones está más restringido, al continuar las vías principales regidas por una estructura radial centrífuga que les aporta acceso pero apenas una estructura básica y lineal, siendo la red viaria secundaria y terciaria las que adquieran el papel articulador del área.

El crecimiento que se ha experimentado en el último periodo aquí, se traduce con la multiplicación de dichas redes, dando lugar a un tejido capilar que se extiende abarcando el espacio intermedio que definen las vías principales. La intensidad del mismo irá acorde con la densidad de la ocupación, siendo más notorio en el sector oriental del territorio, aún tratándose de paisajes de baja densidad protagonizados por construcciones individuales que se multiplican.

La relación entre la ubicación de las edificaciones y los flujos de comunicación es perfectamente perceptible sobre el esquema de la figura 18, dónde se verifica la densificación de los márgenes de los mismos, correspondiendo los vacíos urbanos con áreas no infraestructuradas, pudiendo determinarse por tanto su papel como soporte físico para la colonización urbana.

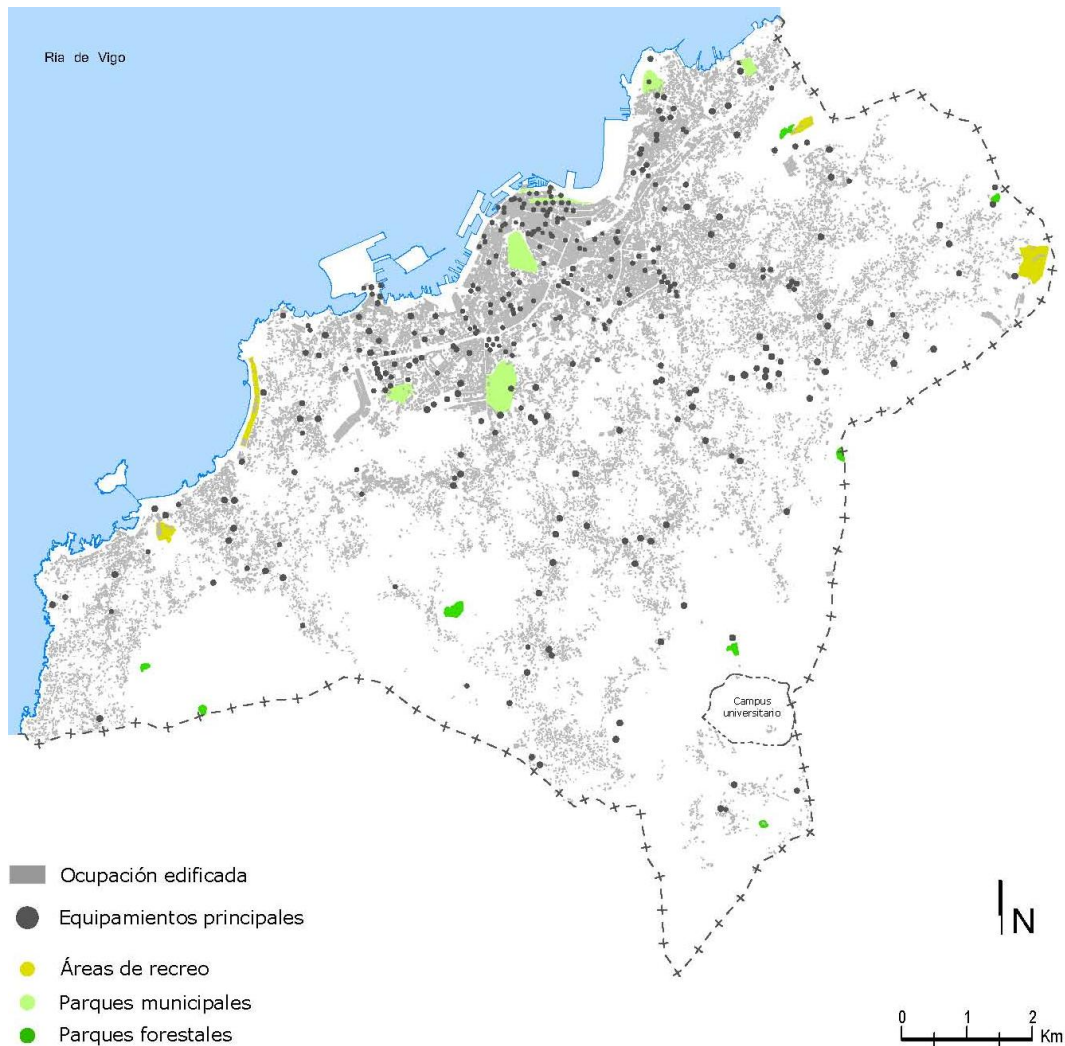


Fig. 4.4. 20: Superposición de los equipamientos principales y la ocupación edificada.

F. A través del estudio comparativo entre los principales equipamientos y la mancha de ocupación edificada es posible verificar la concordancia entre ambos, siendo en las áreas de mayor densidad donde el número de dotaciones sea más elevado, aún verificándose la proliferación de los mismos por la totalidad de área de estudio.

Dicha correspondencia vendrá propiciada por una cuestión lógica como es la de la oferta y la demanda, siendo en las áreas en las que se observa un tejido más tupido el número de habitantes más elevado, frente al resto del espacio en el que pese a contar con una mayor extensión, la baja densidad que los caracteriza iría acompañado de un menor peso poblacional y por tanto de una demanda de servicios inferior.

Destacar entre tanto la carencia que se sigue manifestando en las zonas interiores del término municipal en lo referente a servicios públicos e institucionales, así como a equipamientos culturales, los cuales permanecerán concentrados en las áreas de mayor densidad, y en mayor medida en el espacio que se corresponde con el núcleo urbano inicial, situación que como se ha visto a lo largo del análisis evolutivo permanecerá invariable, denotando la especialización del mismo.

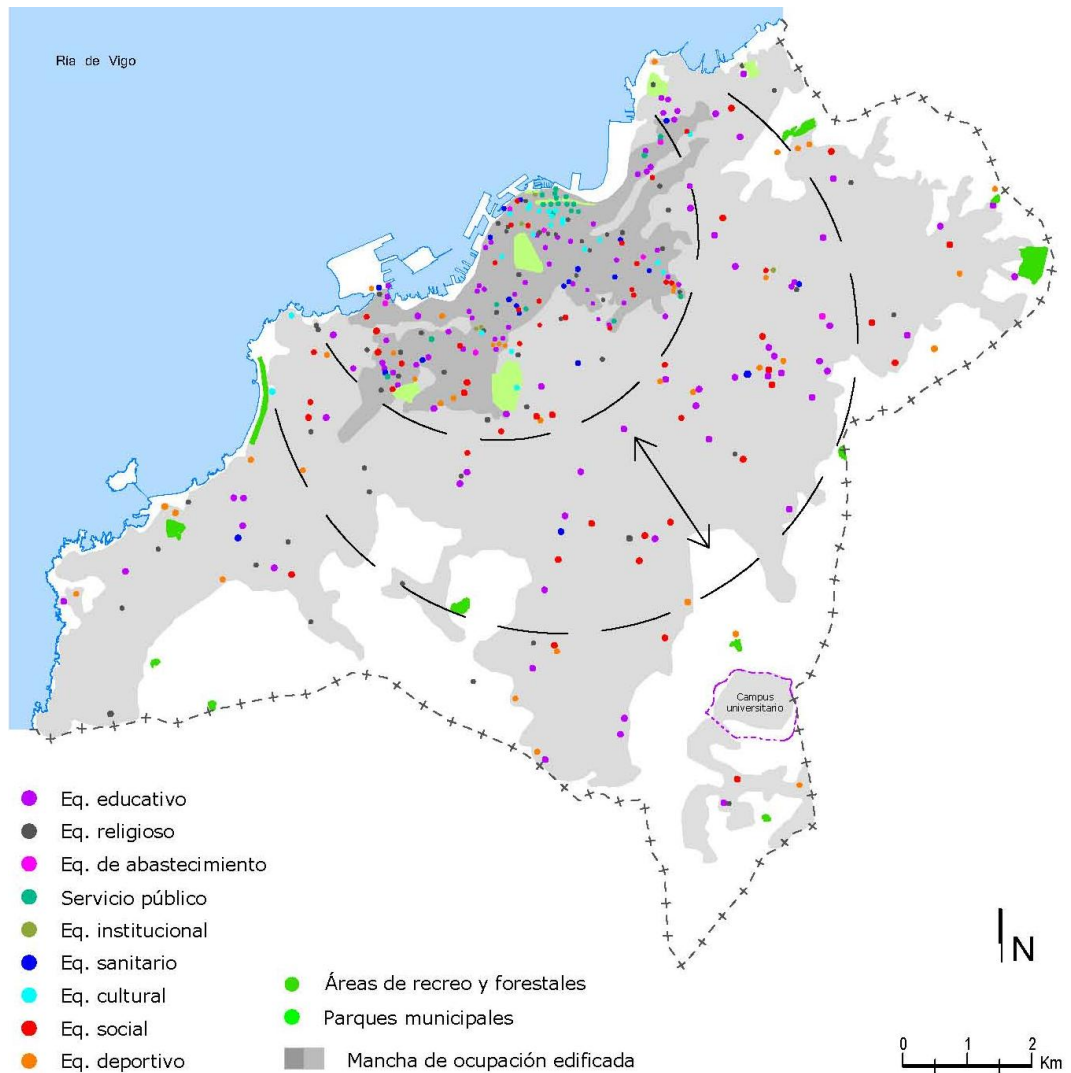


Fig. 4. 4. 21: Esquema interpretativo de la correlación entre la ocupación del ámbito y los equipamientos.

En cuanto a las zonas verdes su materialización en el territorio se expresa de diferentes formas; en primer lugar, sobre las áreas de mayor densidad ocupacional se emplazarán los jardines urbanos, en los que se registra un leve incremento con respecto a la fase anterior, siendo entre tanto notable su deficiencia; en los espacios periféricos se fornecerán numerosos parques forestales aprovechando las condiciones naturales del lugar, ubicados generalmente como se ha visto sobre las cotas elevadas de los montes. Del mismo modo las zonas de recreo al aire libre, encontrarán una ubicación distante con respecto a la mancha de ocupación densa.

Esta situación junto con lo descrito anteriormente conllevará lo que podría determinarse como una relación mutua de dependencia, en la que las carencias registradas sobre unas zonas del territorio se compensan por la sobredotación de otras, así la acumulación casi exclusiva de ciertos equipamientos en el área urbana inicial provocará una relación de dependencia con respecto a los espacios envolventes, invirtiéndose la misma en cuanto a espacios verdes y libres se refiere. Podría decirse por tanto que se establece una situación de complementariedad en la que el total del conjunto aporta estabilidad.

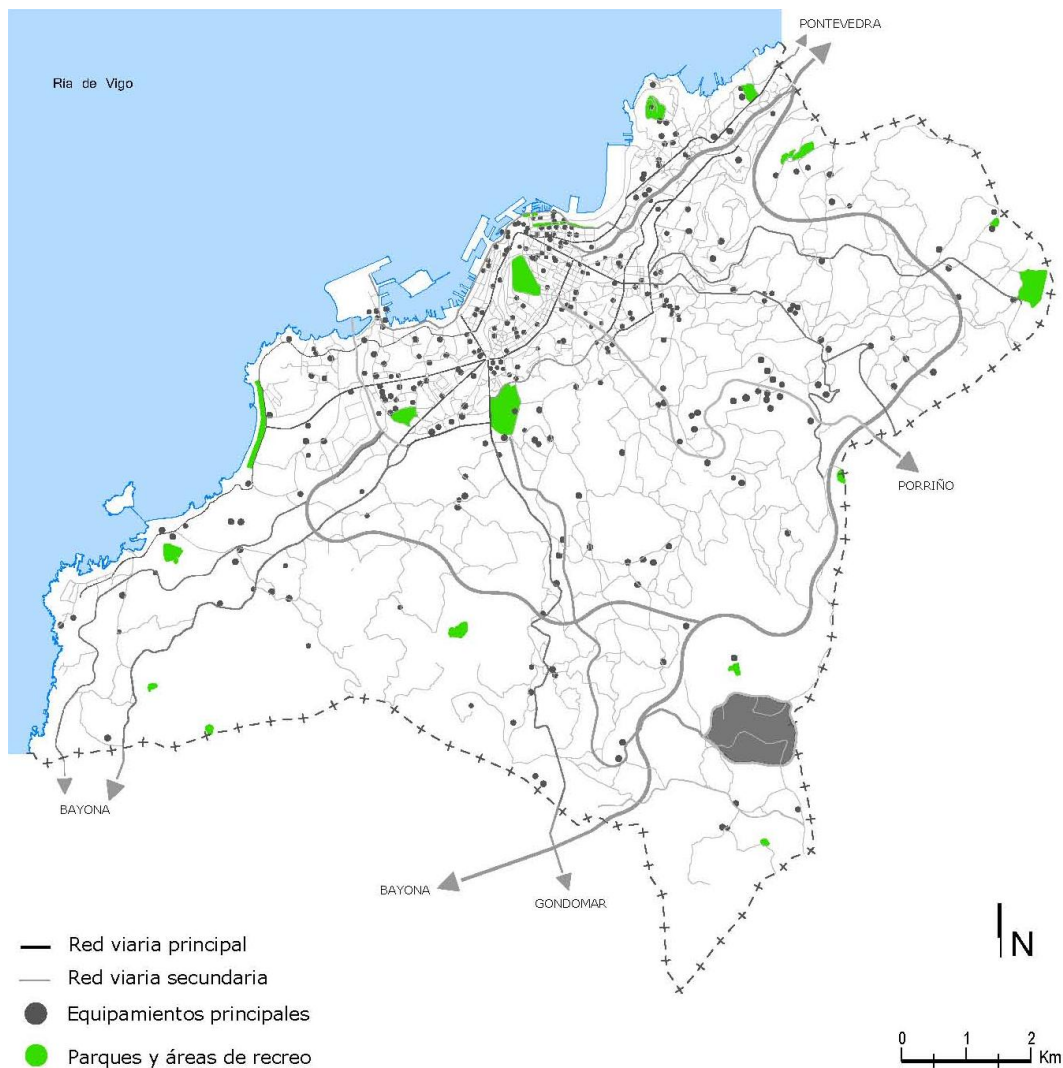


Fig. 4. 22: Superposición de los equipamientos y las vías de comunicación principales.

G. Se da paso ahora al análisis de los equipamientos y las vías de comunicación para identificar su posible vinculación. Atendiendo a lo descrito en páginas anteriores en las que se verificaba la relación entre el número de dotaciones y las características de densidad del tejido edificado, desarrollándose éste entre tanto en función de un mayor o menor grado de articulación y accesibilidad viaria, es de esperar que la correlación entre los elementos que se lleva a cabo incida sobre lo mismo, determinándose una correspondencia entre la intensidad dotacional y de las comunicaciones principales, aún pudiendo ser resaltados ciertos aspectos.

Así sobre al espacio central-litoral del territorio se observan agrupaciones más intensas en torno a las interconexiones viarias, circunstancia que se manifiesta de forma más clara sobre el punto de encuentro de los ejes de Porriño y Gondomar, donde se fortalece una centralidad que ya se identificaba en la fase anterior, así como la que se produce sobre el núcleo urbano inicial, tras la bifurcación de la vías tradicionales de Porriño y Pontevedra, siendo sobre el resto del espacio la ocupación más esparcida.



Fig. 4. 4. 23: Esquema interpretativo de la correlación entre la ubicación de equipamientos y las vías de comunicación principales.

En el resto del área de estudio la localización de los mismos guardará una relación más íntima con los ejes de comunicación principales, siendo en torno a éstos dónde se ubiquen la mayoría, establecidos con una organización más dispersas pero pudiendo destacar entre tanto algunas agrupaciones como es la que se origina sobre la autovía A-52 hacia Porriño, y en mayor medida en el campus universitario, que como su propio nombre indica estará conformado por un polígono cerrado e independiente.

En el caso de los espacios verdes, la situación será diferente, motivado principalmente por su localización montañosa, condicionando el acceso a través de la red viaria secundaria o en ciertos casos a caminos precarios.

El resultado de lo descrito en su conjunto define un territorio en el que los principales servicios se concentran de un modo más sólido y compacto sobre un entorno central, desde el cual surgen manchas centrífugas que acompañan al trazado viario abasteciendo al resto del área y poniendo de relieve el papel de las infraestructuras como soporte principal de difusión de este tipo de elementos.

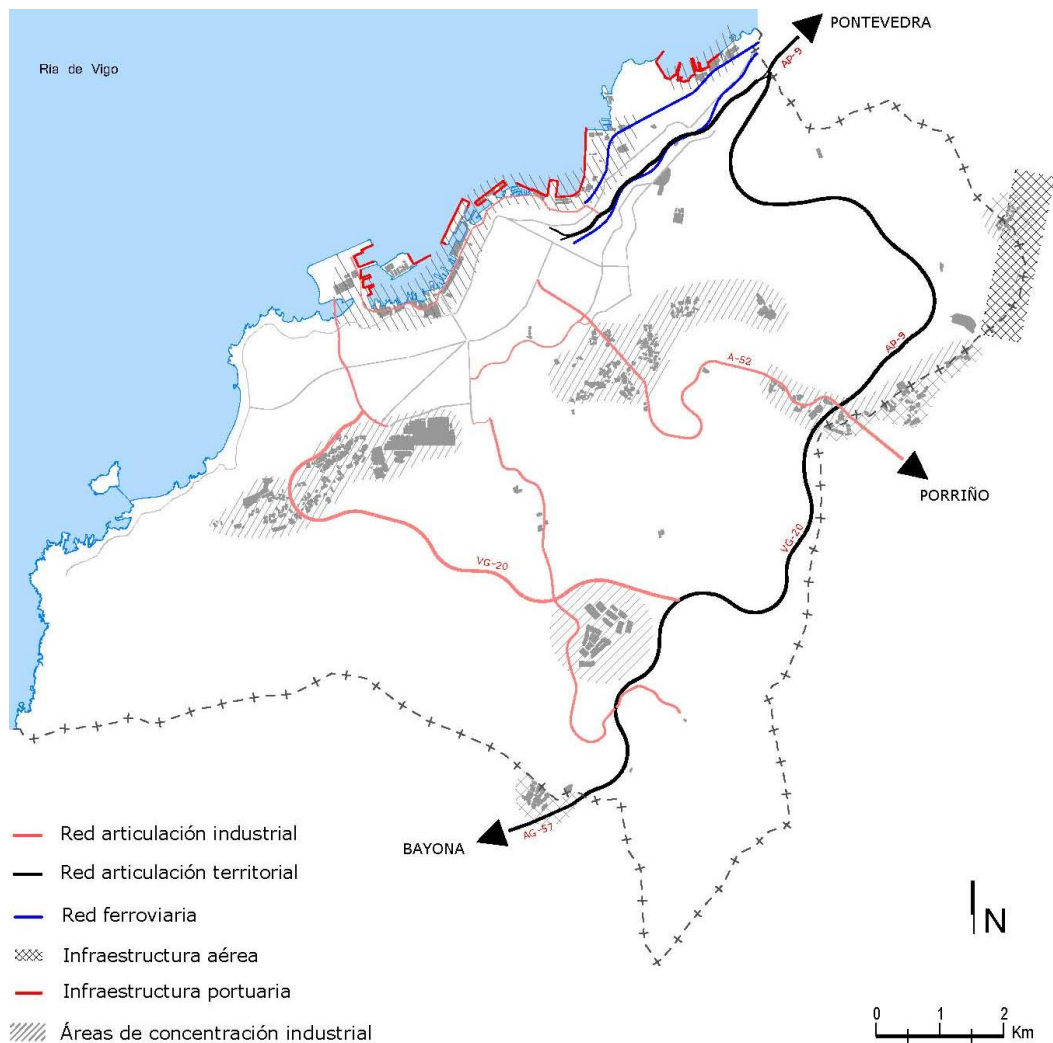


Fig. 4. 4. 24: Superposición de infraestructuras de comunicación y ocupación industrial.

H. Sobre la relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial destaca una nueva situación con respecto a las fases anteriores, con la aparición de un sistema viario de alta capacidad que articula los espacios productivos.

A través del esquema de la figura 24 es posible percibir dicha realidad donde las vías radiales A-55 y VG-20, esta última de reciente construcción, discurren sobre los mismos, conectando con la autopista de trazado transversal y desde la cual son factibles los accesos hacia Porriño, Bayona, y Pontevedra, recogiendo a su vez en su trayectoria los polígonos gestados sobre el límite municipal.

Tal como se ha visto la vía VG-20 conectará con una tercera de comunicación, desde el polígono donde está instalada la fábrica automovilística hacia el litoral de Bouzas, con prolongación perimetral. Situación que vendrá principalmente propiciada por ser el relleno de Bouzas un espacio de apoyo logístico a la empresa Citroën.

El desarrollo acaecido tanto a nivel viario como portuario, ponen de manifiesto la relevancia de ambas infraestructuras como principal medio de transporte, siendo sobre los que se apoyarán las principales actividades productivas del área de estudio.

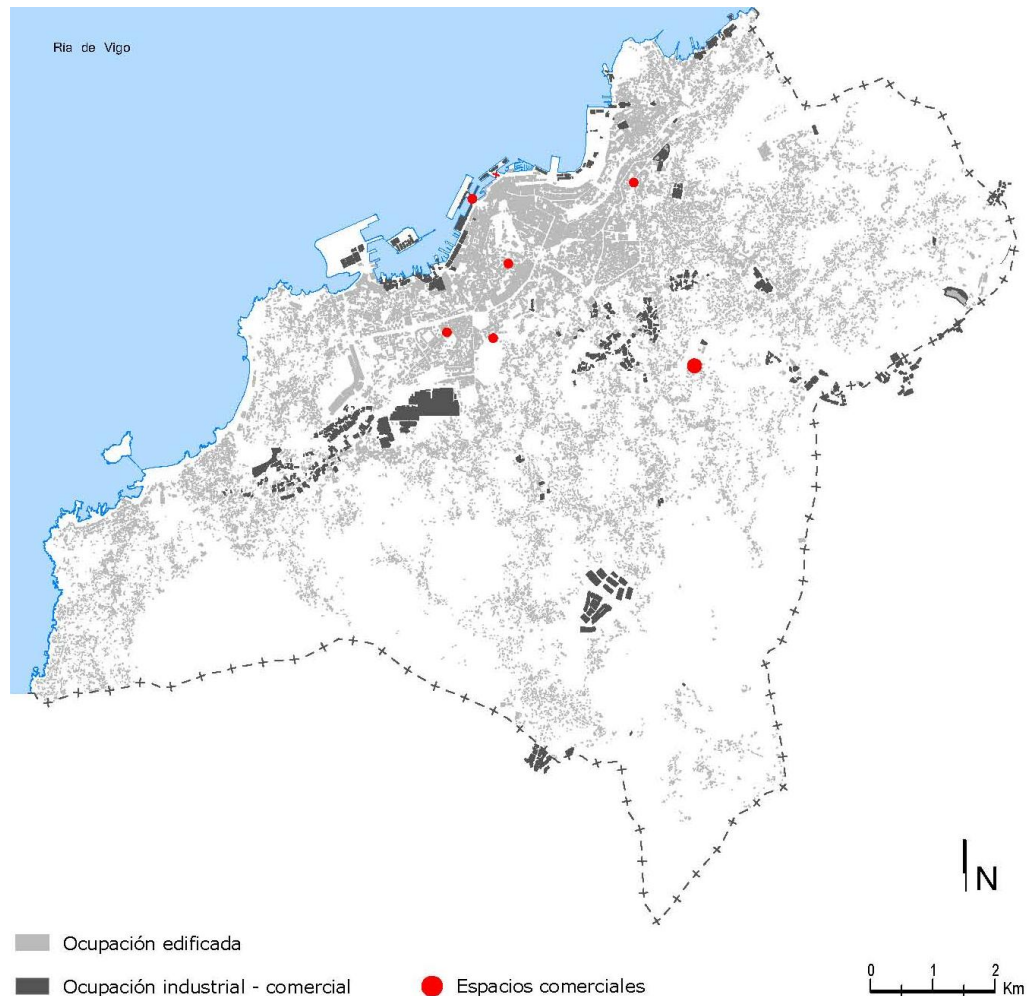


Fig. 4. 4. 25: Superposición de la ocupación industrial y de la ocupación edificada.

1. La superposición de los tejidos productivos y residenciales muestran una realidad donde la hibridación entre los mismos resulta más efectiva, propiciada principalmente por la densidad y extensión de la ocupación edificada. Así y pese a que se observa una mayor estabilización en la expansión fabril, el incremento en el parque de viviendas conlleva situaciones donde ambos usos conviven en un mismo espacio, circunstancia que se hace más notable al noreste del territorio, donde el tamaño más reducido de las industrias, junto con el alto grado de densidad ocupacional generan una mixticidad de usos y tipologías.

Sobre el polígono de reciente creación de ubicación en el sur del área de estudio la realidad será diferente ya que, la configuración del mismo establece unos límites claros sobre los que se desarrollan las actividades, evitando la inclusión residencial sobre el espacio productivo. Pese a esto, las características del entorno en el que se implanta resultarán en la generación de un fragmento sólido sobre una nebulosa residencial, participando en el incremento de la heterogeneidad del paisaje. Por otra parte su dislocación con respecto al resto de áreas industriales romperá con el esquema que se observaba en la fase anterior y la incorporación de espacios interiores en la dinámica productiva. En cuanto a los centros comerciales encontrarán localización principalmente sobre los espacios de mayor densidad a excepción de uno de ellos que aparece dislocado en el interior del territorio.

Teniendo en cuenta lo analizado hasta el momento es posible referir las principales características y transformaciones que han tenido lugar en el lugar de estudio, pasando posteriormente a analizar detalladamente ciertos aspectos contenidos en la forma urbana.

Atendiendo en primer lugar a las cuestiones formales se verifica un cambio en las tendencias de localización poblacional ya que, si bien en la fase anterior se observaba como el espacio centro-litoral experimentaba las principales expansiones, principalmente en las proximidades del centro urbano inicial, en este caso es posible advertir la inversión de dichas pautas, siendo en su envolvente donde la evolución sea más notable.

Circunstancia que se materializará con la extensión y densificación de los asentamientos preexistentes, conllevando la ocupación de la práctica totalidad del territorio, aún tratándose como se ha visto de espacios basados en la baja densidad, resultante de la multiplicación de edificaciones aisladas.

De forma paralela, acompañando al proceso descrito se producirá el aumento en el número de elementos que conforman la red viaria, principalmente de la secundaria y terciaria dando lugar a un tejido capilar que se distribuye de forma extensa. Tal como se ha visto, la relación que se establece entre ambos elementos pondrá de manifiesto el papel de las mismas en la expansión, actuando como soporte físico.

Desde un punto de vista funcional los cambios serán del mismo modo notables, por el incremento de los equipamientos que se reproducen para dar apoyo a la demanda poblacional, abarcando por tanto la totalidad del área de estudio, aun siendo menos numerosos en la envolvente interior. Así mismo tiene lugar una nueva situación con la aparición de espacios verdes en las zonas más alejadas de la urbanización densa, los cuales servirán de apoyo además a los aglomerados urbanos, en los que la carencia de los mismos es notable.

Por otra parte cabe hacer mención de una cuestión que ha sido indicada con base a los datos estadísticos por la imposibilidad de representación, como es la existencia de las casi veinte mil empresas registradas en el sector de los servicios y que tal como se ha dicho es posible verificar a través de la consulta en el local la proliferación de los mismos de forma generalizada.

Por último, atendiendo al tejido productivo, se observa como las principales alteraciones vendrán motivadas desde un punto de vista formal por la hibridación con los espacios residenciales; poniendo de relieve a nivel funcional el protagonismo que adquieren las infraestructuras de comunicación en su articulación y en la estructuración de los nuevos espacios, aspecto que se puede extrapolar al conjunto del territorio ya que sirven del mismo modo de apoyo a las redes de comunicación local.

Tomando como base estas premisas es posible apuntar una transformación profunda del caso de estudio en el que tienen lugar procesos de difusión de las cualidades urbanas, principalmente de las funcionales, así como de densificación y extensión llegando a abordar la ocupación la práctica totalidad del mismo.

4.4.3. ANÁLISIS DETALLADO DE ÁREAS DISCRIMINADAS

- A. EXPANSIÓN COMPACTA**
- B. BOUZAS: INDUSTRIAL-URBANO**
- C. FLORIDA-COIA-NAVIA: URBANO-INDUSTRIAL**
- D. LAVADORES-SECTOR URBANO ORIENTAL**
- E. AVENIDA DE MADRID-AUTOVÍA A-52**
- F. PAISAJE URBANO DE BAJA DENSIDAD INTERIOR**
- G. PAISAJE URBANO DE BAJA DENSIDAD LITORAL**

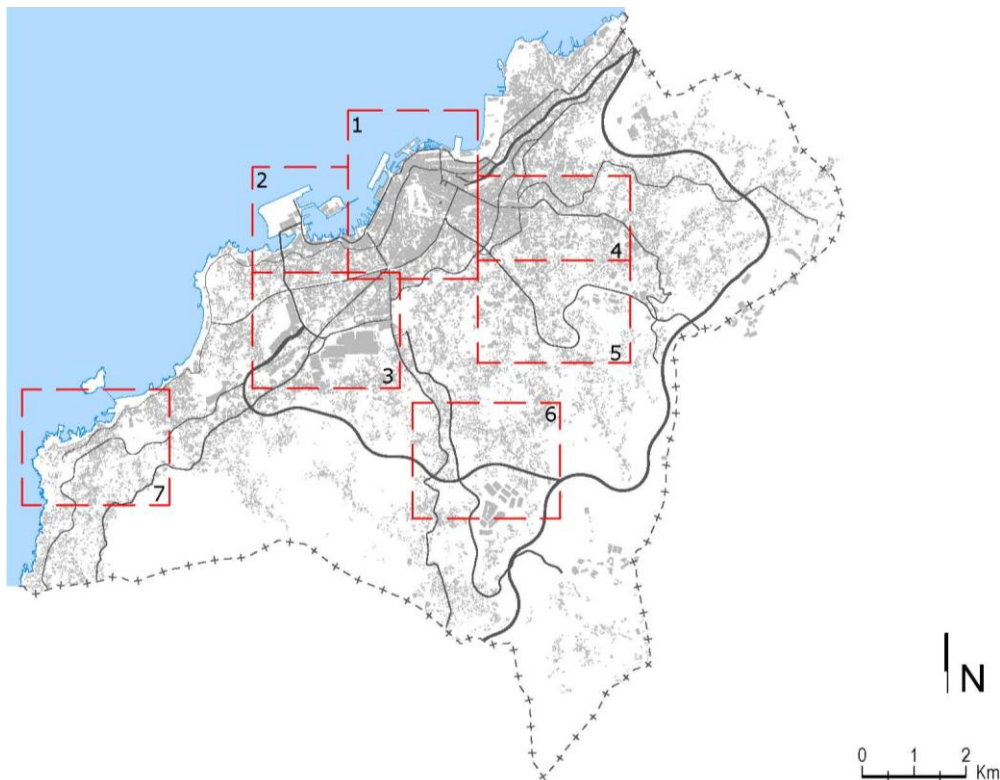


Fig. 4. 4. 26: Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.

Al igual que en los casos anteriores han sido discriminadas sobre la realidad actual del área de estudio una serie de zonas concretas para identificar con mayor nitidez las características de la forma urbana. Para la selección de las mismas se han tendido en cuenta las conclusiones extraídas del análisis del conjunto territorial, en un intento de aportar una visión pormenorizada de todas aquellas situaciones representativas del caso de estudio, concluyendo en los siguientes criterios:

1. Expansión compacta: Abarca el área del núcleo urbano inicial y su expansión contigua, principalmente en sentido Suroeste, donde la consolidación y compactación se presenta con mayor solidez.
2. Bouzas: Sobre éste enclave urbano de carácter tradicional se han sucedido las incorporaciones fabriles, las cuales han ganado mayor protagonismo en el último periodo, resultando un paisaje mixto regido por las construcciones industriales.
3. Florida-Coia-Navia: Área urbanizada resultado de diversas actuaciones parciales con localización junto a un polígono de desarrollo industrial.
4. Lavadores- sector urbano oriental: Espacio urbano sobre el que se ha observado una mayor incidencia de expansión a lo largo del proceso evolutivo, resultando un área contigua al núcleo compacto con una transformación gradual de los tejidos.
5. Avenida de Madrid-Autovía A-52: Elemento arterial que surge como vía de acceso a la ciudad y sobre la que se han consolidado diversos usos residenciales, industriales y aglomeraciones de equipamientos.
6. Paisaje urbano de baja densidad de ubicación en el interior del territorio.
7. Paisaje urbano de baja densidad de ubicación en el litoral del ámbito.

A. EXPANSIÓN COMPACTA

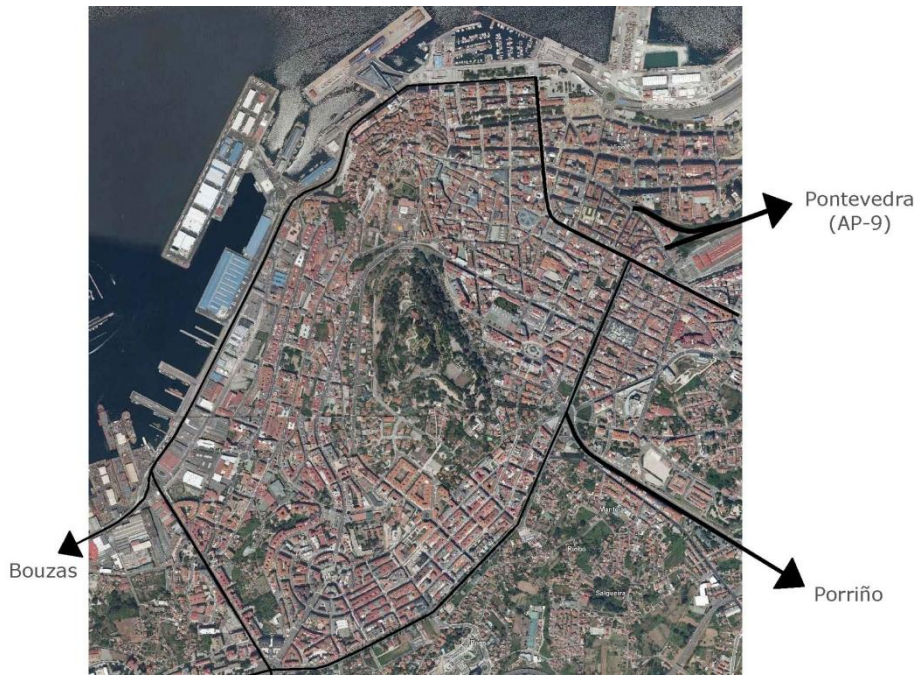


Fig. 4. 4. 27: Imagen aérea del área de expansión compacta en 2010.

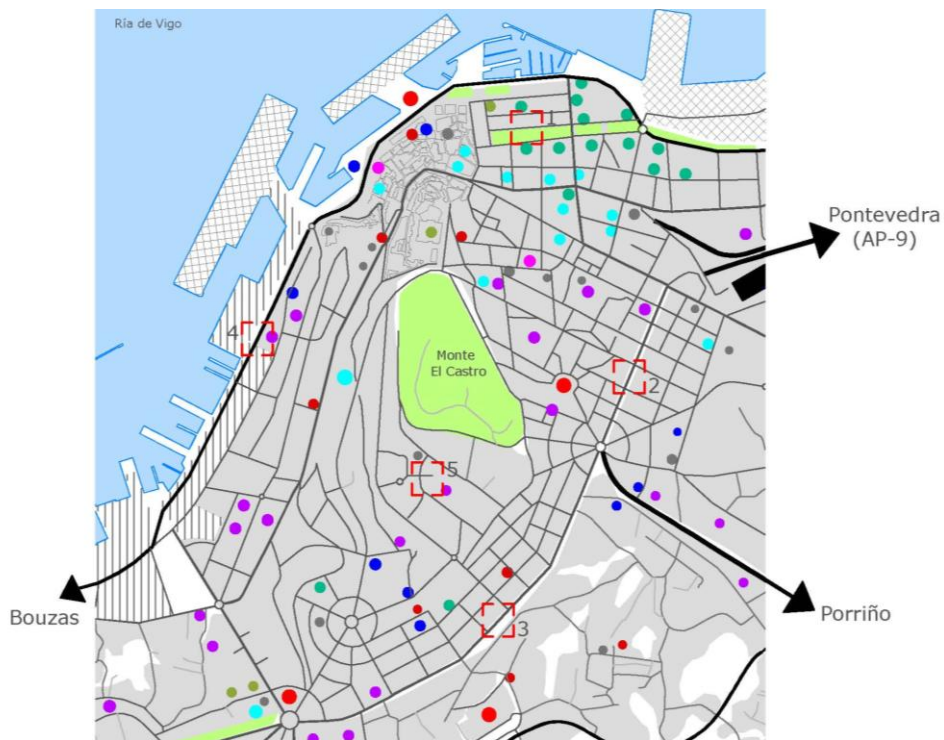


Fig. 4. 4. 28: Esquema interpretativo de las características del área en el año 2010.



Fig. 4. 4. 29: Esquema de la estructura viaria.

El área discriminada que se pasa a describir ha sido detallada en las fases anteriores en dos partes individuales, correspondiéndose en primer lugar con el núcleo urbano inicial, en 1960 y con la superficie de expansión programada desde éste en la etapa de 1985, procediéndose ahora a su análisis en conjunto.

Se trata por tanto de un espacio que engloba las primeras manifestaciones urbanas de la ciudad de Vigo y los consecutivos crecimientos contiguos que han tenido lugar desde la misma, repercutiendo en una forma final en la que son reconocibles características diversas.

Atendiendo a la realidad actual es posible percibir a través del esquema de la figura 30, como la estructura viaria se traduce aquí siguiendo pautas de continuidad, siendo el epicentro de la misma el antiguo casco histórico, desde el cual parten las vías principales.

El papel central de éstas en el modo de expansión ha sido indicado en los análisis previos, pudiendo apreciarse además ahora y en el caso que nos ocupa su función limitadora, al definir con su trazado un espacio físico en el que las características difieren de las del área envolvente.



Fig. 4. 4. 30: Esquema de ocupación.

Dicha situación queda perfectamente reflejada en la vía que discurre perimetralmente por el litoral, así como en su acceso desde el nudo de As Travesas y en la calle Gran Vía, siendo más notable en las últimas, advirtiéndose como las estructuras de ambos márgenes no guardan ningún tipo de similitud, contando las calles exteriores con una articulación e intensidad inferior. En cuanto a la primera la diferencia viene dada por el tipo de uso, propiciando una línea divisoria entre el espacio portuario y las áreas residenciales, circunstancia sobre la que ya se ha incidido anteriormente por la barrera que provoca, al limitar profundamente los contactos de las últimas con el mar.

El esquema de la ocupación edificada representado en la figura 31 refuerza dicha particularidad al apreciarse pautas de mayor compacidad sobre el espacio delimitado, perdiendo entre tanto definición dicho límite sobre el sector oriental con la expansión de la trama urbana sobre los espacios circundantes a la estación de ferrocarril, en dirección al lugar de Teis y de Lavadores.

Así mismo es posible reconocer en el interior situaciones ambiguas con la aparición de urbanizaciones de baja densidad, principalmente sobre la ladera Sur del Monte de El castro.



Fig. 4. 4. 31: Esquema de localización de los equipamientos principales.

Atendiendo a ambos esquema es posible determinar, retomando nuevamente el punto de inicio del casco antiguo, una estructura en la que los tejidos compactos se expanden siguiendo pautas de continuidad desde éste, sobre los espacios cercados por las barreras del monte y el litoral, difuminándose y perdiendo definición en su desarrollo dando lugar a la aparición de vacíos y estructuras menos densas. El quiebro morfológico más profundo se traduce sobre la delimitación viaria indicada, pudiendo identificarse el área en cuestión con los denominados aglomerados urbanos sobre el cual surgen difusiones y urbanizaciones de baja densidad.

Desde el punto de vista funcional se manifiesta en primer lugar una particularidad que se ha apuntado en varias ocasiones como es la aglomeración de dotaciones públicas y culturales sobre el espacio contiguo al casco antiguo, verificándose la localización de las primeras de forma más concentrada sobre el área correspondiente al primer ensanche de la ciudad y en su prolongación. En el resto se observa una proliferación generalizada aún siendo más acusada la ubicación de equipamientos sobre el espacio delimitado indicado

anteriormente. Así mismo es posible identificar ciertas centralidades en las que la diversidad y el número de elementos dotacionales es más elevado, circunstancia que se denota principalmente en torno al nudo de As Travesas y sobre la estructura radiocéntrica situada al norte de éste.

Entre tanto la principal novedad que se presenta en esta fase de análisis con respecto a las anteriores será la aparición de centros comerciales, los cuales tal como se ha visto se concentran sobre este área en mayor número. Al observar su ubicación es posible señalar dos situaciones de mayor peculiaridad, como serían la de los que se sitúan sobre el espacio portuario, junto al casco antiguo y al margen Sur de la calle Gran Vía, sobre un entorno de baja densidad. La localización de este último responde a lo que parece una necesidad de espacio libre, tratándose de una construcción de amplias dimensiones, siendo el objetivo del primero la dotación de una superficie de apoyo al sector turístico que accede a la ciudad por medio marítimo, así como para contribuir a la revitalización del espacio urbano del casco histórico, que junto con otras actuaciones sobre el mismo intentan combatir la situación de abandono acaecida en las últimas décadas.

Por último, atendiendo a las zonas verdes se puede apreciar como el monte de El Castro será el espacio natural más destacado en el área, en la que la carencia de éstas es una constante con la única salvedad de los jardines ubicados en el sector norte, así mismo se trata de un elemento que por sus características físicas y de ubicación han actuado como ente central y constante en la consolidación de la forma urbana, entre tanto dichas condiciones contribuirán a una deficiente interacción del mismo con el espacio urbano, advirtiéndose un lugar de uso puntual y aislado.

Para concluir el análisis del área discriminada y focalizando la atención sobre la forma urbana, son presentados en la figura 32 los principales tejidos contenidos en la misma, los cuales albergan las siguientes características:

Comenzando por el casco histórico es reconocible una trama viaria orgánica donde las calles de sección estrecha definen parcelas de dimensiones igualmente reducidas y forma irregular, las cuales son ocupadas en su totalidad por la edificación, albergando en su interior pequeñas plazas fortificadas por los elementos edificados.

Resultante del primer ensanche de la ciudad se presenta una estructura de trazado ortogonal y manzanas regulares, donde los espacios verdes adquieren mayor protagonismo acompañando la estructura programada en su proyección longitudinal.

De la consolidación no planeada contigua al casco histórico surgen tramas suburbanas donde las calles siguen un trazado rectilíneo pero sin llegar a definir espacios ortogonales ni regulares, resultando por tanto en manzanas de sección diversa.

En las tramas ortogonales y radiocéntricas fruto de los diversos proyectos de expansión de la ciudad, son reconocibles estructuras donde la calle adquiere un mayor protagonismo, estableciendo jerarquías a través de la sección de las mismas, así mismo los espacios delimitados para la ocupación edificada resulta en formas regulares, aspecto que no se repite en su interior donde se observan ocupaciones diversas del interior de las manzanas.



Fig. 4. 4. 32: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.

Sobre la ladera Oeste del monte El Castro el tejido edificado resulta de una disposición de los elementos viarios más próxima entre sí, definiendo manzanas de sección longitudinal y resultando en la consolidación de bloques edificados lineales, circunstancia propiciada por la necesidad de adaptación a la topografía del lugar, de pendiente marcada.

Destacan así mismo situaciones mixtas en las que se suceden de forma contigua tejidos compactos y dispersos. Sobre el caso que se muestra es posible apreciar como la vía de comunicación actúa como elemento divisorio entre una trama ortogonal que define manzanas regulares y donde la ocupación edificada es densa, frente a una estructura viaria sencilla, poco intensa y conformada por la sucesión de construcciones individuales, donde la presencia de vacíos definen un paisaje de baja densidad.

Por último en el tejido correspondiente a los espacios industriales se observa una menor articulación viaria, es decir los espacios que definen la trama viaria son más amplios, acorde con el tamaño de las construcciones que se implantan en los mismos.



Fig. 4. 4. 33: Imagen 1, jardín urbano resultante del primer ensanche de la ciudad.



Fig. 4. 4. 34: Imagen 2, primer tramo de la calle Gran Vía, en la que se observa una sección de la vía de amplias dimensiones, compuesta por dos tramos independiente separados por un pequeño jardín central, el cumple a su vez la función de espacio público aún no siendo en la práctica utilizado con asiduidad. A ambos lados de la misma las edificaciones de disponen de forma continua y compacta.



Fig. 4. 4. 35: Imagen 3, segundo tramo de la calle Gran Vía con la misma configuración que en el caso anterior, difiriendo entre tanto en la disposición edificada, siendo en este caso el margen derecho ocupado por construcciones aisladas. Dicha situación propiciará además una mayor actividad sobre el margen izquierdo en el que se sitúan establecimientos comerciales y de servicios en un número mucho más elevado.



Fig. 4. 4. 36: Imagen 4, vía de articulación litoral sobre la que se localizan las construcciones industriales de forma continua y ocupando la totalidad del frente marítimo, circunstancia que propiciará como se puede apreciar una barrera física que limitará la interacción entre el mar y el resto del espacio urbano, que se desarrolla detrás de las mismas.



Fig. 4. 4. 37: Imagen 5, paisaje de baja densidad sobre la ladera Sur del monte de El Castro. Las dimensiones de la vía se reducen con respecto a las anteriores, siendo la relación de ésta y las edificaciones más próxima, suponiendo en el caso concreto la supresión de espacios públicos de tránsito, más que para el tráfico rodado.

B. BOUZAS

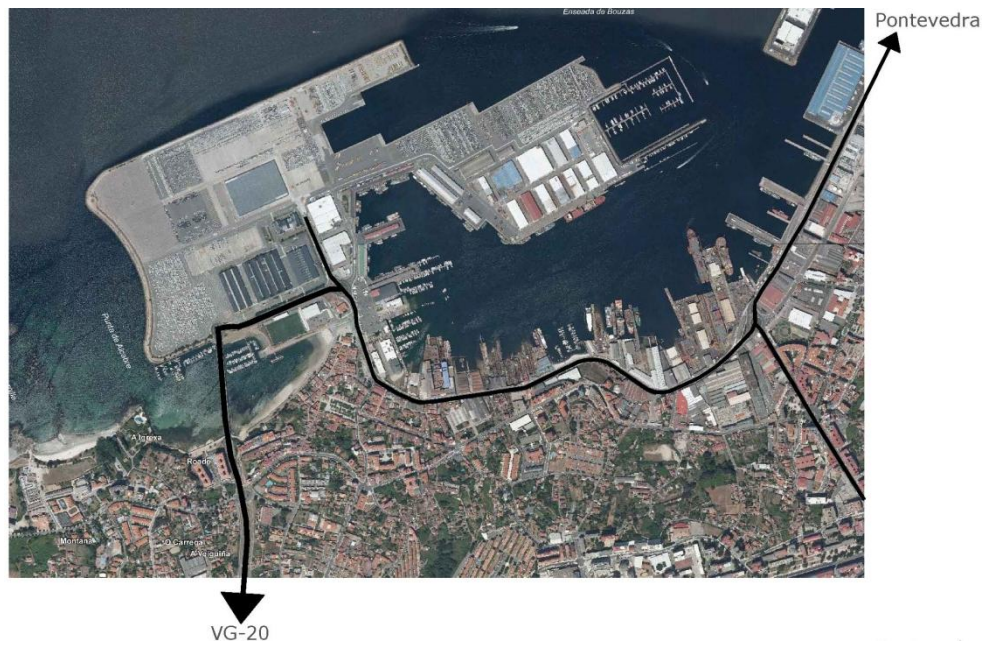


Fig. 4. 4. 38: Imagen aérea del lugar de Bouzas en el año 2010.

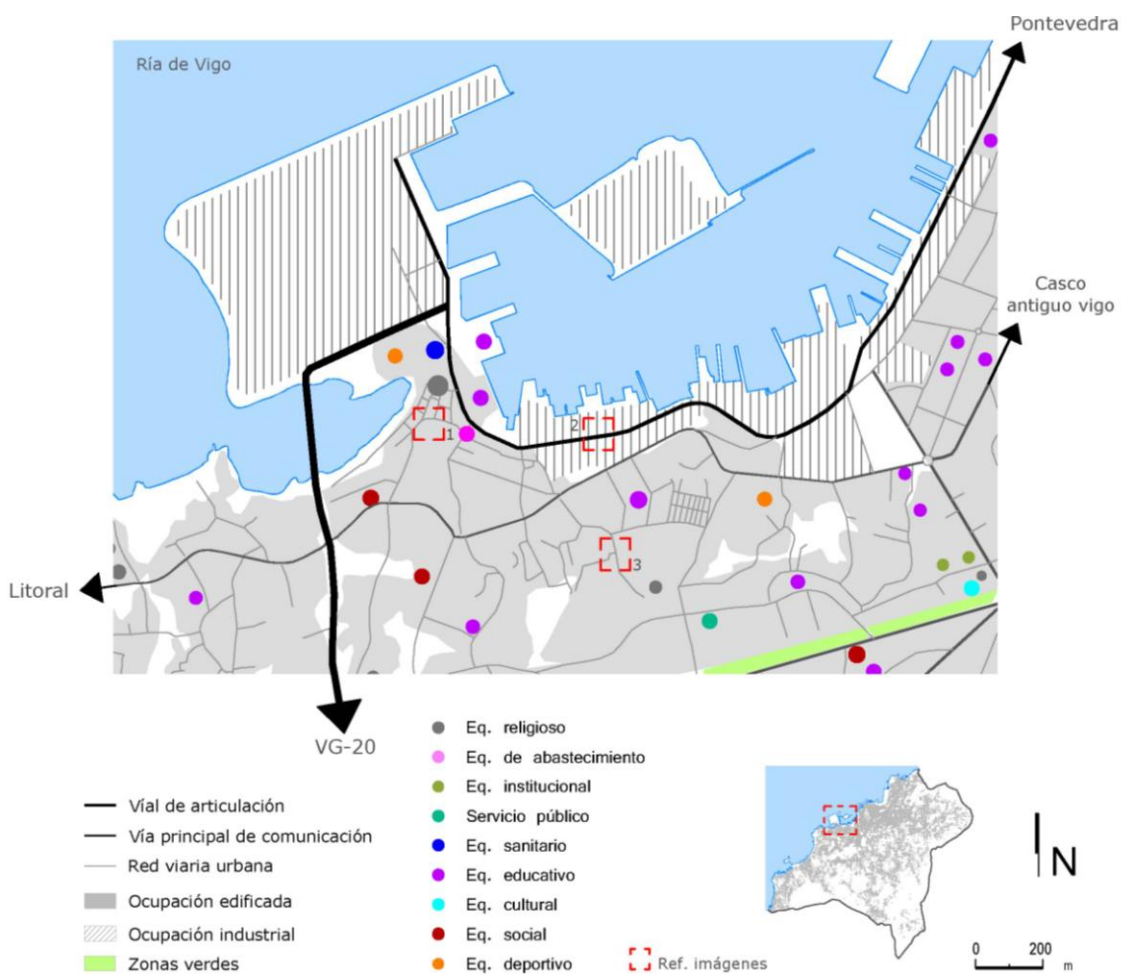


Fig. 4. 4. 39: Esquema interpretativo de las características del área en 2010.



Fig. 4. 4. 40: Esquema de la estructura viaria y de la ocupación industrial.

A lo largo del análisis evolutivo del territorio se ha expresado la presencia notable de la industria en el lugar de Bouzas, el cual pese a contar con un núcleo de ocupación tradicional ha experimentado un mayor desarrollo en los tejidos productivos.

Las actuaciones acaecidas en el último periodo han acentuado dicha circunstancia con el incremento de los mismos, desarrollándose para su implantación una superficie de amplias dimensiones sobre terrenos ganados al mar, alterando el perfil litoral y las condiciones del espacio urbano preexistente, encontrando localización de forma contigua al mismo. De este modo, la especialización de usos del suelo que se verificaba al inicio, da paso a una nueva situación donde los asentamientos residenciales quedan inmersos en un área de actividad mayoritariamente industrial. Circunstancia que se manifiesta por las particularidades descritas y por la incidencia de la continuidad de la vía de servicio perimetral, que tras penetrar en el área acrecentada retrocede nuevamente en dirección Sur, en busca del enlace con la vía de alta capacidad VG-20, resultando un circuito que envuelve y atraviesa el área de ocupación residencial.

La aparición de dicho elemento será el cambio más notorio que se experimente a nivel viario, presentando el resto del lugar una estructura similar a la que se percibía en el año 1960, permaneciendo de forma generalizada un trazado orgánico y poco articulado salvo zonas concretas, coincidentes con la localización del núcleo tradicional y con la expansión desde el mismo, o en respuesta a urbanizaciones puntuales.



Fig. 4. 4. 41: Esquema de ocupación.

A través del esquema de ocupación dicha realidad se presenta con mayor claridad, pudiendo observarse como la mayoría de los crecimientos experimentados responden a una morfología dispersa, pudiendo entre tanto ser matizadas varias particularidades.

En primer lugar son reconocibles mayores densidades en los márgenes de la vía principal que atraviesa el área en sentido longitudinal, principalmente sobre el sector occidental donde las construcciones fabriles pierden presencia, surgiendo expansiones lineales que no llegando a materializar un tejido compacto por la constante presencia de vacios, los cuales aumentan al sur de dicho eje, donde se advierte la multiplicación de construcciones individuales entre fragmentos urbanizados que siguen una organización más pautada, resultando un área morfológicamente heterogénea.

Desde un punto de vista general y excluyendo la superficie destinada al uso enteramente industrial, es posible esquematizar la realidad del área sobre dos franjas paralelas, correspondiendo la primera al margen interior del frente litoral donde la ocupación es más densa y en la que se suceden construcciones industriales y residenciales; contigua a ésta las características de dispersión y las bajas densidades definirían un segundo espacio que se prolonga hasta el polígono delimitado de Coia, al margen de la carretera con destino a Samil, donde pese a las cualidades formales la ocupación conquistará la práctica totalidad del área disponible.

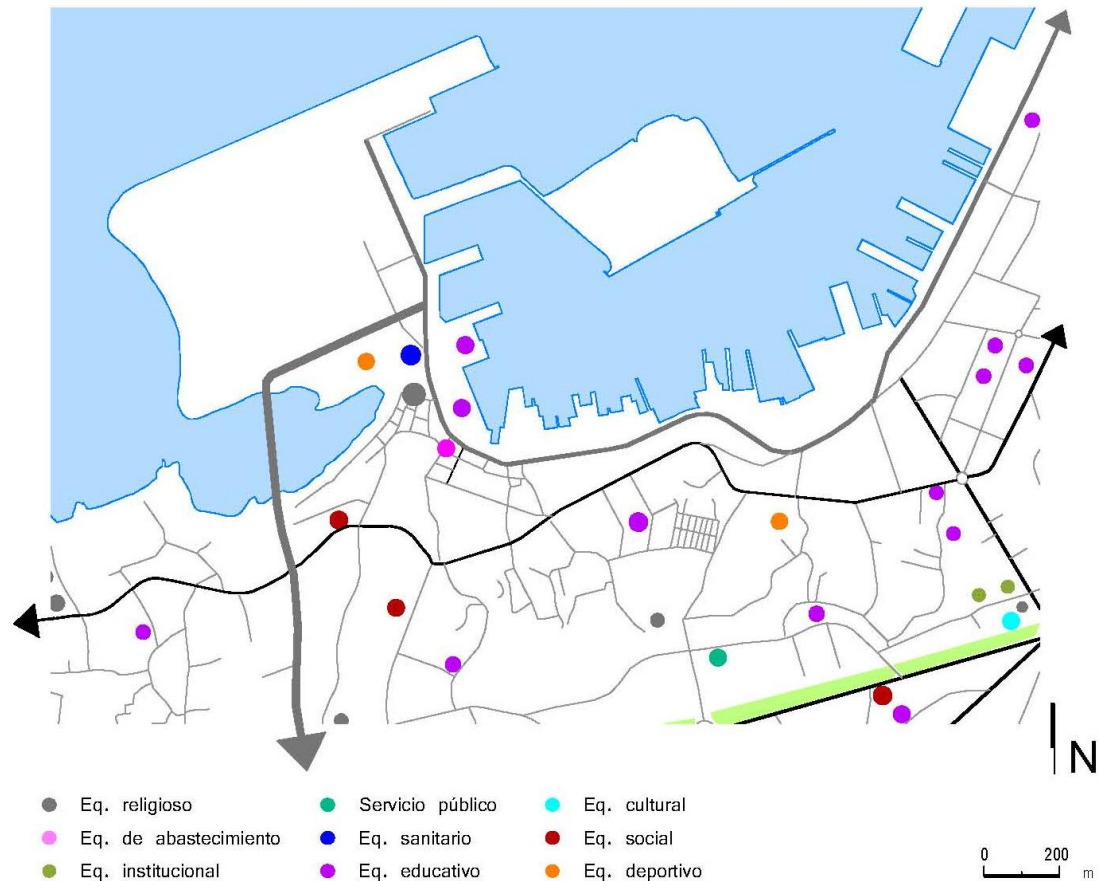


Fig. 4. 42: Esquema de la localización de los equipamientos principales.

Atendiendo a los aspectos funcionales cabe resaltar la formación de una pequeña centralidad en el punto de encuentro con la superficie acrecentada, en las proximidades de la vía de comunicación perimetral, donde el número de elementos es más elevado y diversificado.

Al igual que en el caso anterior es presentado a continuación un cuadro identificativo de los principales tejidos morfológicos contenidos en el área discriminada, que ejemplifican las diversas formas que se conjugan en el mismo.

En primer lugar, correspondiente al núcleo de población tradicional se observa una trama de características similares al presentado anteriormente, aún siendo en este caso las dimensiones del conjunto más reducidas y con forma alargada por la adaptación a las condiciones naturales que imponía el lugar de implantación.

El resultado de la expansión no planificada desde el mismo, será la de una trama viaria que define espacios irregulares y de diversas dimensiones, la cual va perdiendo articulación en su desarrollo. Situación que se traslada a la ocupación edificada, siendo reconocible una secuencia de manzanas compactas que van dando paso a otras más irregulares que incorporan vacíos en su configuración.

Sobre las zonas caracterizadas por las bajas densidades son identificables urbanizaciones y ocupaciones dispersas tal como se ha visto; a través de los ejemplos presentados es posible determinar las diferencias entre las mismas, siendo las primeras el resultado de

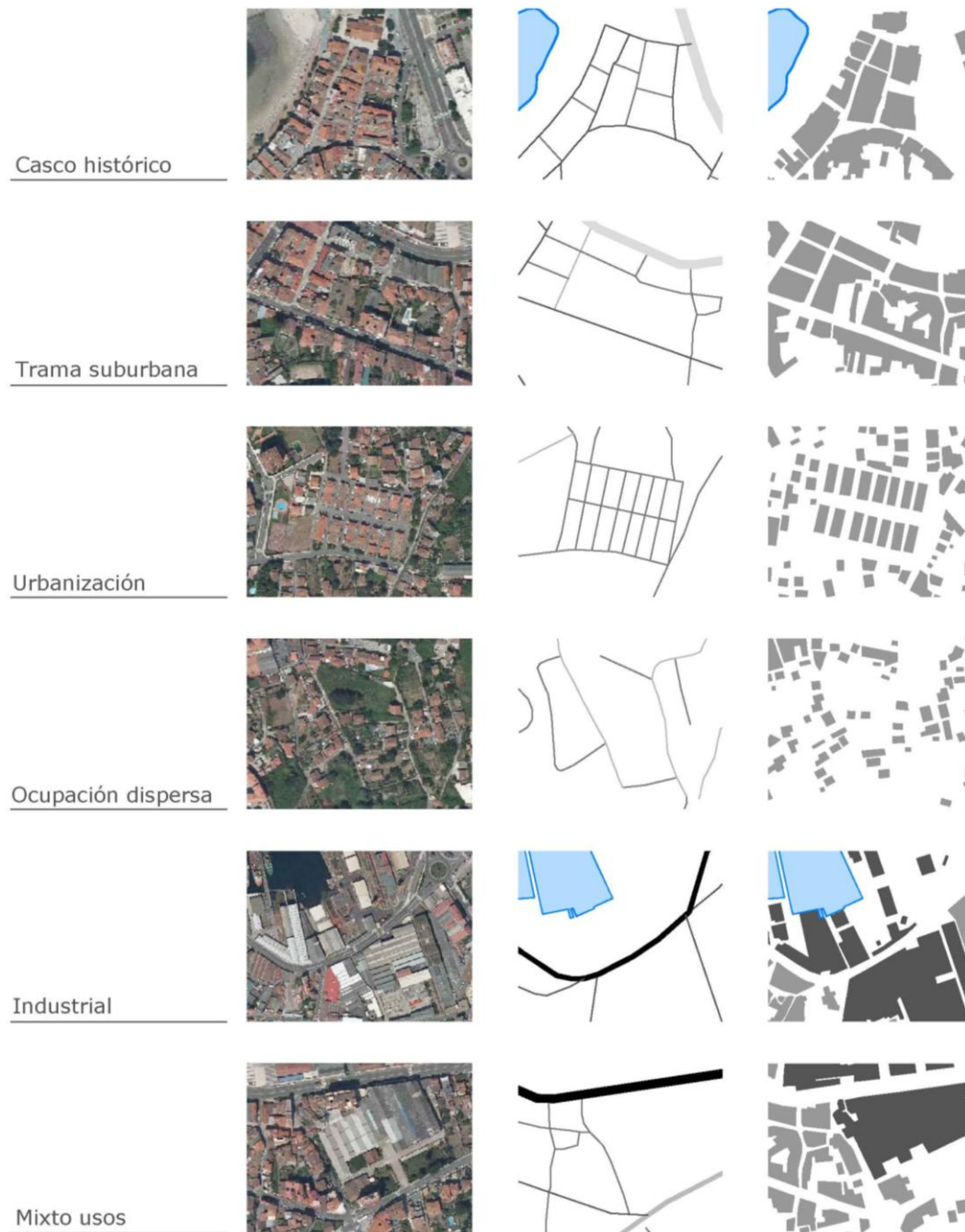


Fig. 4. 4. 43: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.

reparcelaciones que definen espacios geométricos, articulados a través de calles con la misma forma y por tanto de estructuras pautadas, frente a las ocupaciones dispersas resultantes de edificaciones sobre la red viaria preexistente, con una disposición no regulada y una articulación más deficiente.

En cuanto a los últimos casos lo más destacable es la coexistencia de las construcciones residenciales e industriales, que como se observa en el ejemplo se producen de forma totalmente contigua, pudiendo determinarse a través del mismo las características formales del tejido industrial, en los que la escala de las construcciones implica una menor articulación viaria frente a los tejidos residenciales.



Fig. 4. 4. 44: Imagen 1, correspondiente al casco histórico de Bouzas, en el cual la sección de vías disminuye y el tejido es más compacto. Entre tanto se puede observar cómo ha sufrido alteraciones en su arquitectura a lo largo de la historia, teniendo lugar la aparición de construcciones disonantes que superan la altura de las originales.



Fig. 4. 4. 45: Imagen 2, vía de comunicación principal paralela a la franja litoral y sobre la que encontrará ubicación las principales construcciones industriales presentes en el área discriminada. Así mismo es posible identificar sobre el margen derecho de la misma la coexistencia con edificaciones residenciales.



Fig. 4. 46: Imagen 2a, vía principal de comunicación que articula el área de estudio en sentido longitudinal, paralela a la anterior y sobre la que se sucederán principalmente construcciones residenciales. Tal como se observa las dimensiones de la sección de la vía son inferiores y la dispersión en los asentamientos mayor con respecto a la anterior definiendo un espacio volumétrico más heterogéneo.



Fig. 4. 47: Imagen 3, vía secundaria del espacio interior, de ocupación residencial de baja densidad. La sección reducida de la vía junto con la aproximación de los cierres de las diversas parcelas a la misma condenan el desarrollo del espacio público, limitando el paso para los peatones a una pequeña franja lateral.

C. FLORIDA-COIA-NAVIA

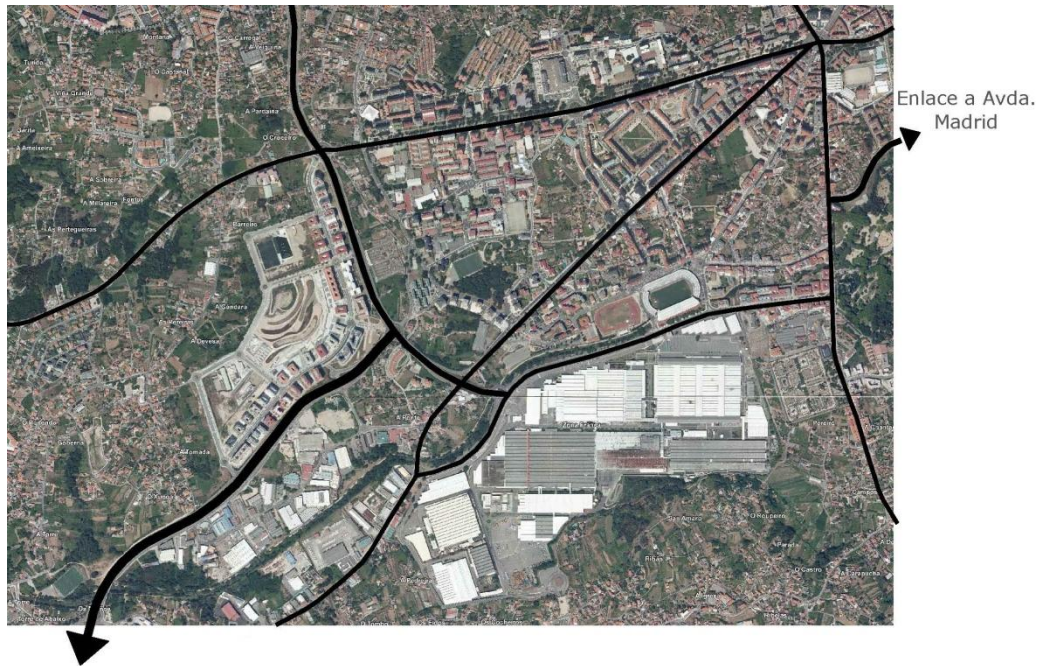


Fig. 4. 48: Imagen aérea de la vía de Porriño a su paso por el lugar de Lavadores.

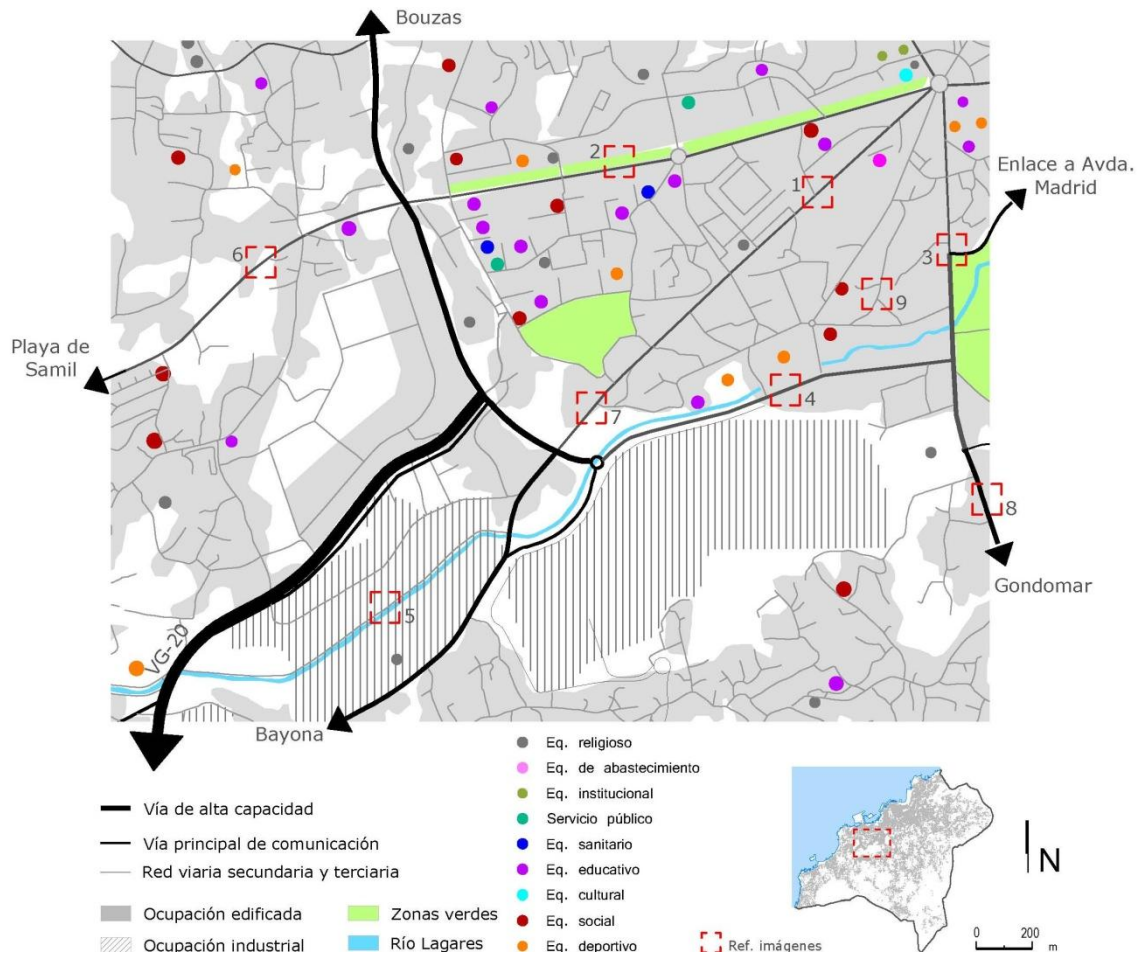


Fig. 4. 49: Esquema del lugar de Lavadores en el año 1960.

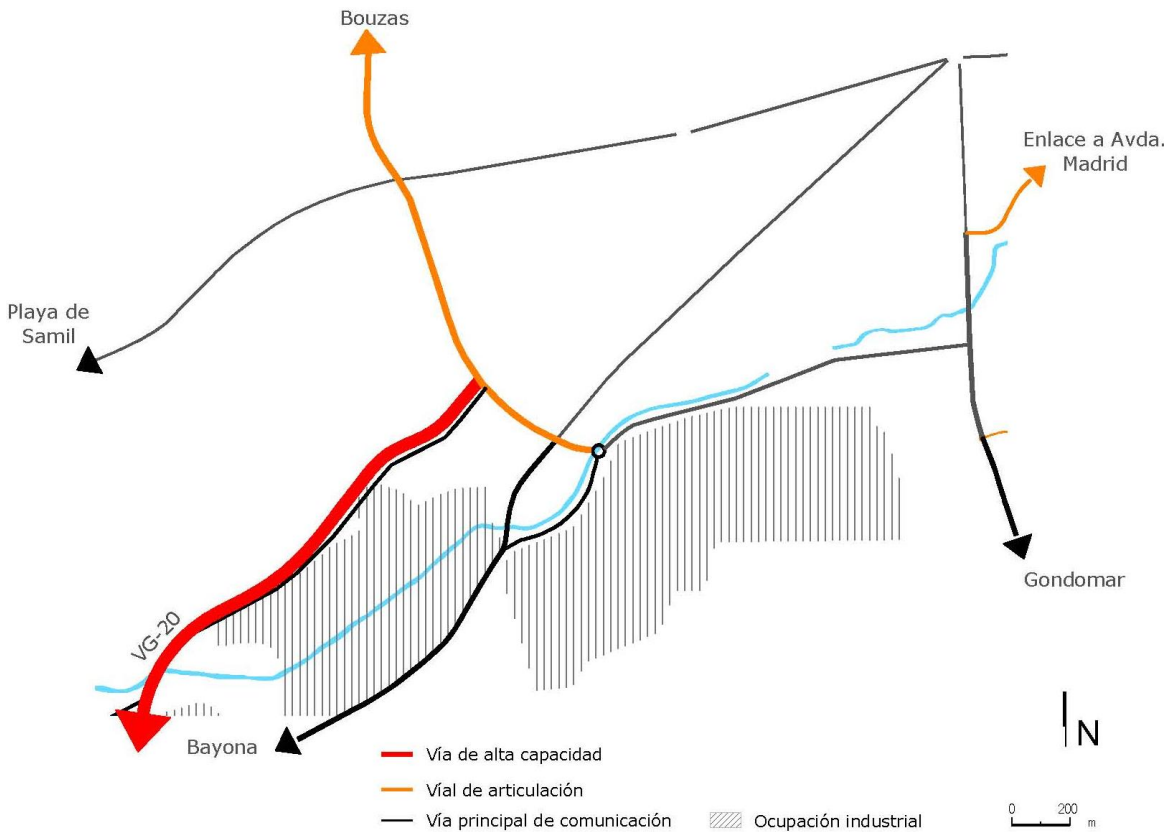


Fig. 4. 4. 50: Esquema del sistema infraestructural de alta capacidad

El área que se pasa a analizar corresponde con el espacio contiguo a la “expansión compacta” descrita en páginas anteriores, en sentido suroeste desde la misma. Se trata de una zona en la que son reconocibles las estructuras resultantes del polígono de Coia y del Plan Parcial de la Florida, abordados en la fase anterior y presentados ahora en conjunto; la construcción industrial de Citroën y su extensión; polígonos de viviendas de construcción reciente y la continuación del área en sentido Oeste, de modo a identificar la forma en que se organizan en conjunto y extraer las principales características de la forma urbana, para cual se procede al igual que en los casos anteriores a presentar y analizar cada uno de los elementos contenidos en la misma de forma individual, destacando sus principales aspectos.

Comenzando por la estructura viaria se observa en primer lugar, la materialización del sistema de comunicación de alta capacidad que sirve de apoyo a los principales focos industriales, el cual desemboca en el área en cuestión y que estará compuesto por dos elementos. Uno primero que tiene origen en la vía perimetral de la fábrica de Citroën, discurriendo posteriormente en sentido Norte, hasta conectar con la superficie acrecentada en el litoral de Bouzas, vinculada activamente con dicho espacio productivo tal como se ha visto. Sobre la misma desembocará la autovía VG-20, que sirve de enlace con el resto de la red de alta capacidad existente en el área de estudio, y que será el soporte físico clave, junto con la anterior para el transporte industrial.

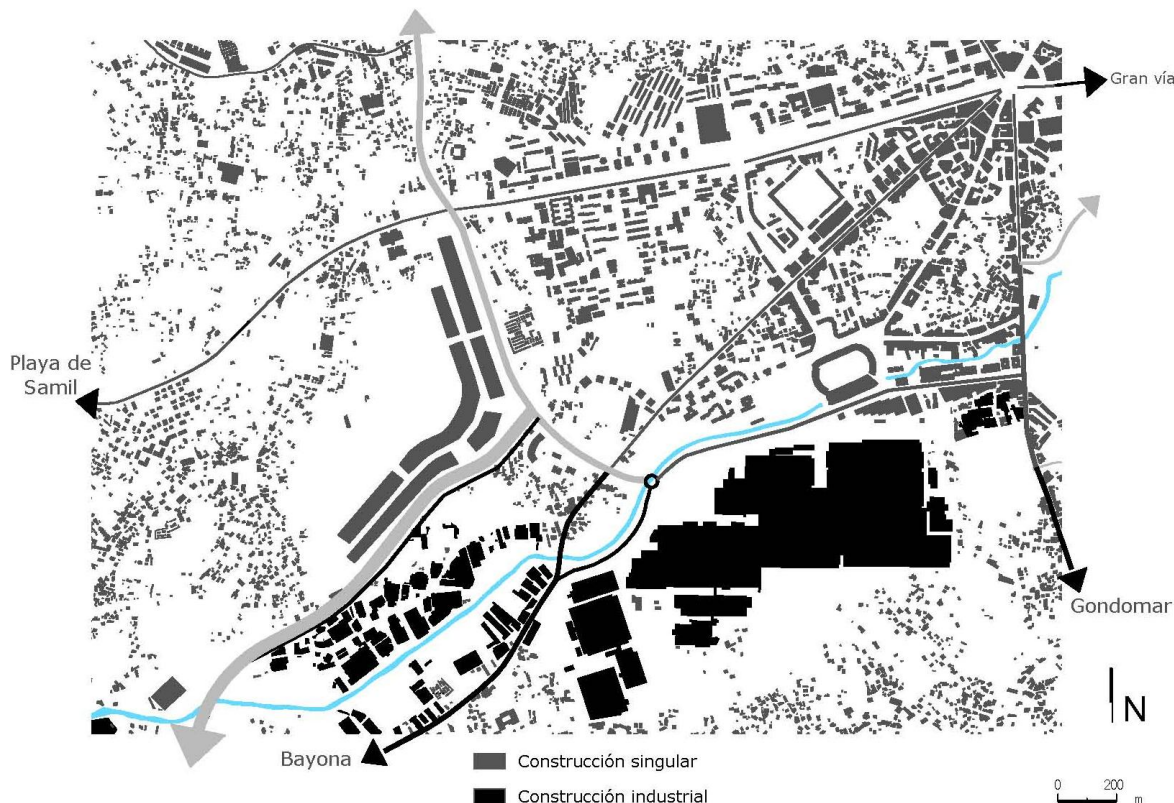


Fig. 4. 4. 52: Esquema de ocupación.

Coia. Al Norte del mismo tienen lugar una serie de urbanizaciones fruto de actuaciones puntuales, que responden a estructuras y formas diversas.

Volviendo al punto de partida y atendiendo ahora al espacio delimitado por la vía anteriormente descrita y las que surgen hacia Bayona y Porriño, tiene lugar el área de actuación del Plan Parcial de la Florida, el cual como se pudo apreciar en el estudio concreto no llegó a materializar más que ciertas calles, resultando un entorno no consolidado. De la forma resultante cabe resaltar una mayor densidad edificada sobre el tramo inicial de los ejes principales, donde la distancia entre éstas es menor, dando lugar posteriormente a la formación de filamentos y ocupaciones dispersas intermedias.

Al sur del mismo se localiza la fábrica de Citroën, de dimensiones destacadas con respecto al resto de construcciones industriales, las cuales encuentran ubicación al Oeste de ésta, definiendo con su organización nuevos filamentos que se apoyan en la vía de comunicación de Bayona y sobre el margen del Río Lagares principalmente. A su vez es posible apreciar cómo se dan situaciones de adosamiento de éstos con ciertas edificaciones residenciales, con la ubicación de las últimas a continuación de las anteriores, de forma lineal sobre el eje viario.

Por último y de forma paralela a las infraestructuras viarias del sistema de alta capacidad descrito al inicio, se identifica un polígono residencial de reciente construcción, el cual seguirá pautas en su estructura similares a las utilizadas en el polígono de Coia, con la utilización de bloques residenciales sobre manzanas abiertas; entre tanto por el modo en

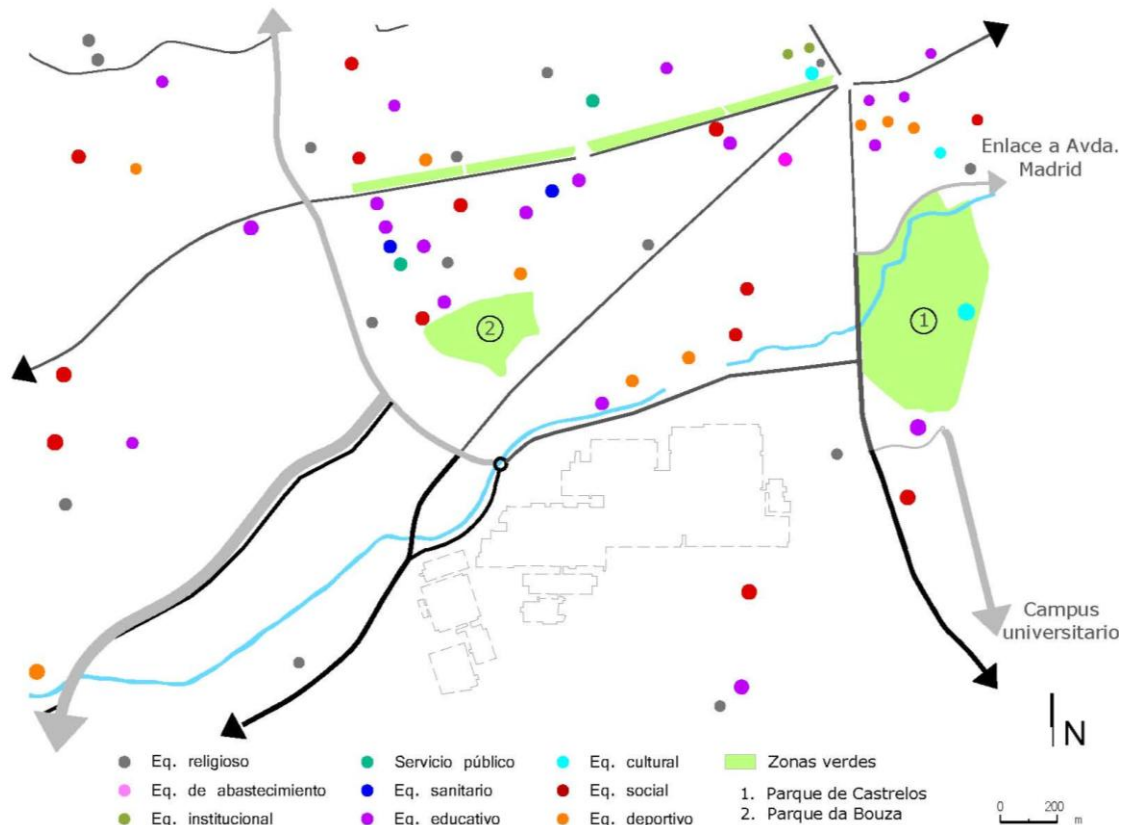


Fig. 4. 4. 53: Esquema de distribución de equipamientos principales.

cómo se implanta y principalmente por su configuración de conjunto dislocado, limitará las interacciones con el resto del espacio urbano, resultando un área funcionalmente volcada hacia el interior.

Las estructuras descritas hasta el momento son las que presentan cualidades de mayor densidad dentro del área discriminada, las cuales como se puede apreciar conforman un conjunto de fragmentos morfológicamente diversos y dispuestos individualmente sobre el territorio, aún guardando en la mayoría de los casos nexos de unión por su implantación contigua. Entre tanto no son las únicas estructuras que se identifican sobre la superficie, existiendo sobre los espacios libres disponibles, tanto en el interior de éstas como en su envolvente, una ocupación constante de edificaciones generalmente individuales y caracterizadas por tanto por su baja densidad.

El origen de las mismas responderá en ciertos casos a urbanizaciones programadas, siendo en la mayoría restante fruto de crecimientos lineales sobre la red viaria capilar definiendo por tanto una multitud de filamentos que se articulan entre sí. Así mismo tal como se ha visto, la coexistencia de éstas con formaciones de mayor densidad dará a lugar a situaciones mixtas en las que se producen quiebros morfológicos sobre un mismo crecimiento lineal, o la simultaneidad de filamentos densos y de baja densidad sobre una misma superficie.

De lo extraído hasta ahora es posible concluir en la definición de un área en la que la suma de actuaciones programadas y fruto de decisiones individuales han configurando un

espacio hecho por fragmentos de diversa naturaleza y forma, donde la red viaria fornece la articulación necesaria para su funcionamiento, actuando entre tanto como soporte físico de reproducción, ya que como se ha visto será sobre la misma que se originen la mayoría de las estructuras.

Dando paso al análisis de la distribución de los equipamientos principales, es posible determinar una situación semejante a la fase anterior con el reconocimiento de mayores centralidades focalizadas sobre el nudo de As Travesas y en el desarrollo del eje viario que atraviesa el polígono de Coia, coincidiendo dicha repartición con las superficies de mayor densidad. Así mismo se observa la presencia de los mismos sobre el área envolvente, aún siendo en menor número y diversidad.

En cuanto a las zonas verdes representadas en el esquema de la figura 53, cabe destacar una situación singular resultante del desarrollo de la vía de acceso desde la Avenida de Madrid por el extremo norte del parque municipal de Castrelos, la cual por su naturaleza de elemento de capacidad intensa provocará una barrera física en sentido Norte, limitando las interacciones en dicho sentido por lo que pese a la proximidad con la centralidad que se genera en el nudo de As Travesas, los aportes entre ambos serán prácticamente nulos.

Circunstancia contraria se puede observar en la incorporación del parque urbano da Bouza, el cual se implanta en las proximidades de una de las superficies de aglomeración dotacional, sirviendo por tanto como espacio de apoyo a dicha área de actividad.

Para concluir con el análisis son presentados a continuación los esquemas de los diversos tejidos morfológicos identificados en el área de estudio, que tipifican y representan las situaciones descritas con anterioridad.



Fig. 4. 4. 54: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.

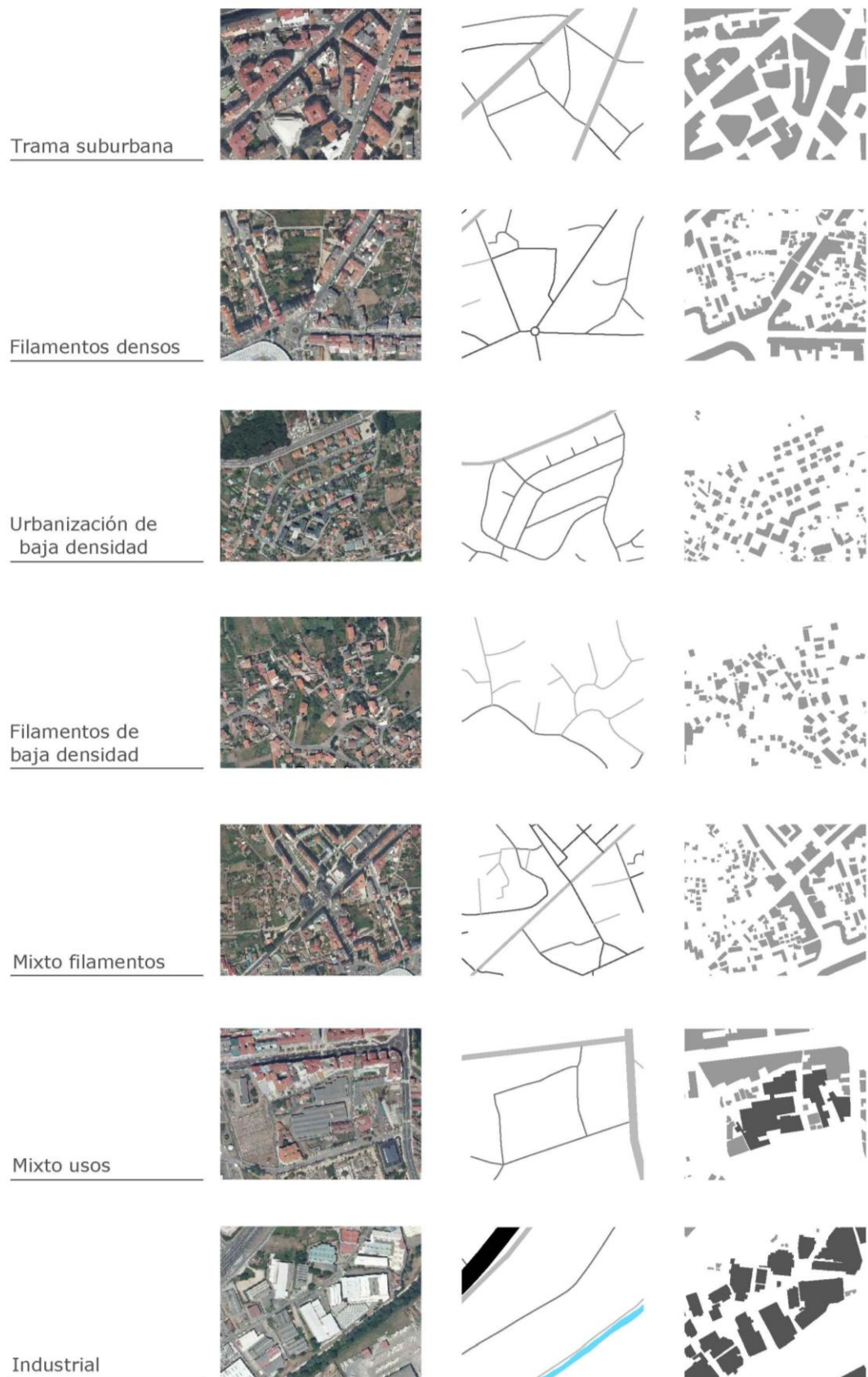


Fig. 4. 4. 55: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.



Fig. 4. 4. 56: Imagen 1, vía tradicional de Bayona en el tramo inicial desde el nudo de As Travesas, en el que se observa una ocupación edificada continua a ambos lados de la misma.



Fig. 4. 4. 57: Imagen 2, vía que atraviesa el polígono de Coia en la que verifican diferencias en la configuración formal de ambos márgenes, donde los espacios verdes inundan el lado derecho distanciando los bloques residenciales, frente a la ocupación continua sobre el margen opuesto.



Fig. 4. 4. 58: Imagen 3, vía tradicional de Gondomar a su paso por el parque de Castrelos.



Fig. 4. 4. 59: Imagen 4, vía de comunicación divisoria entre la fábrica de Citroën, a la derecha y la ocupación residencial. Sobre la estructura fabril se han llevado a cabo obras de acondicionamiento urbano que como se puede ver distorsionan la estructura fabril original.



Fig. 4. 4. 60: Imagen 5, vía de articulación del polígono industrial de O Caramuxo, contiguo a la implantación de la fábrica de Citroën.



Fig. 4. 4. 61: Imagen 6, vía articulación con el litoral en un tramo contiguo al polígono de Coia, en el que observa como las edificaciones se van produciendo de forma discontinua y dibujando un paisaje de baja densidad.



Fig. 4. 4. 62: Imagen 7, vía tradicional de Bayona en un tramo posterior al presentado anteriormente, donde la intensidad ocupacional disminuye y en el que se entremezclan viviendas residenciales y los bloques en altura.



Fig. 4. 4. 63: Imagen 8, vía tradicional de Gondomar en la que se observa la disminución en la densidad edificada, quedando al fondo filamentos compactos y encontrando continuidad en el desarrollo de la vía los filamentos de baja densidad.



Fig. 4. 4. 64: Imagen 9, filamento de baja densidad en el que destaca con respecto al resto de situaciones las dimensiones del elemento de comunicación, así como la disminución del espacio público donde las parcelas y las construcciones se aproximan hasta el extremo de la vía.



Fig. 4. 4. 65: Contraste entre ocupaciones de baja y alta densidad.



Fig. 4. 4. 66: Vacios urbanos residuales. Situación en la que finaliza el polígono de Coia, en la que se puede observar además de la diversidad de densidades el tratamiento residual que reciben los espacios libres, en los que se suceden las vallas publicitarias.



Fig. 4. 4. 67: Espacio libre entre bloques edificados. Correspondiente al área contenida entre los crecimientos lineales sobre las vías que parten del nudo de As Travesas, donde se observa un paisaje de contrastes acentuados.

D. LAVADORES-SECTOR URBANO ORIENTAL



Fig. 4. 4. 68: Imagen aérea del lugar de Lavadores y el área contigua desde del mismo a Este en 2010.

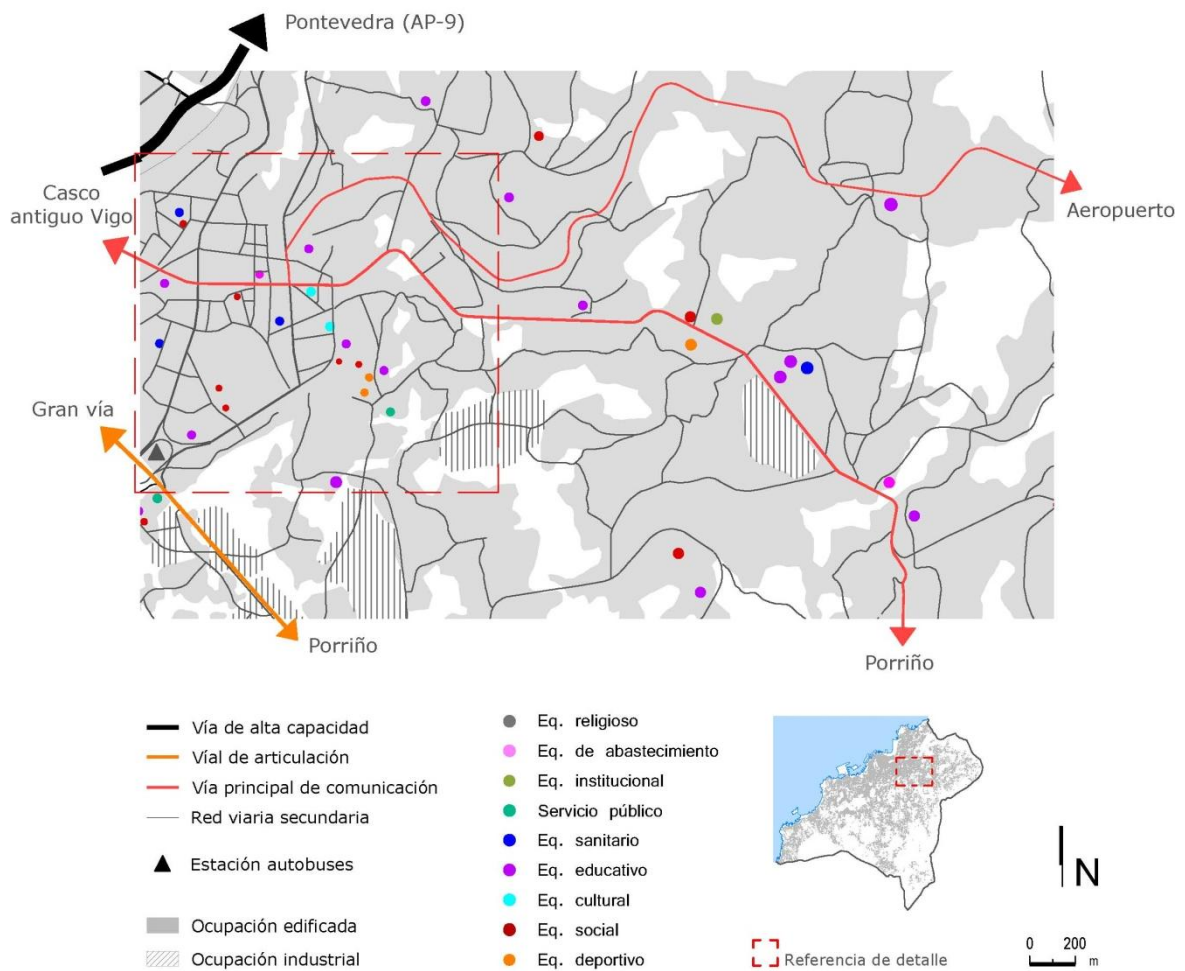


Fig. 4. 4. 69: Esquema general del lugar de Lavadores el área contigua desde del mismo a Este.

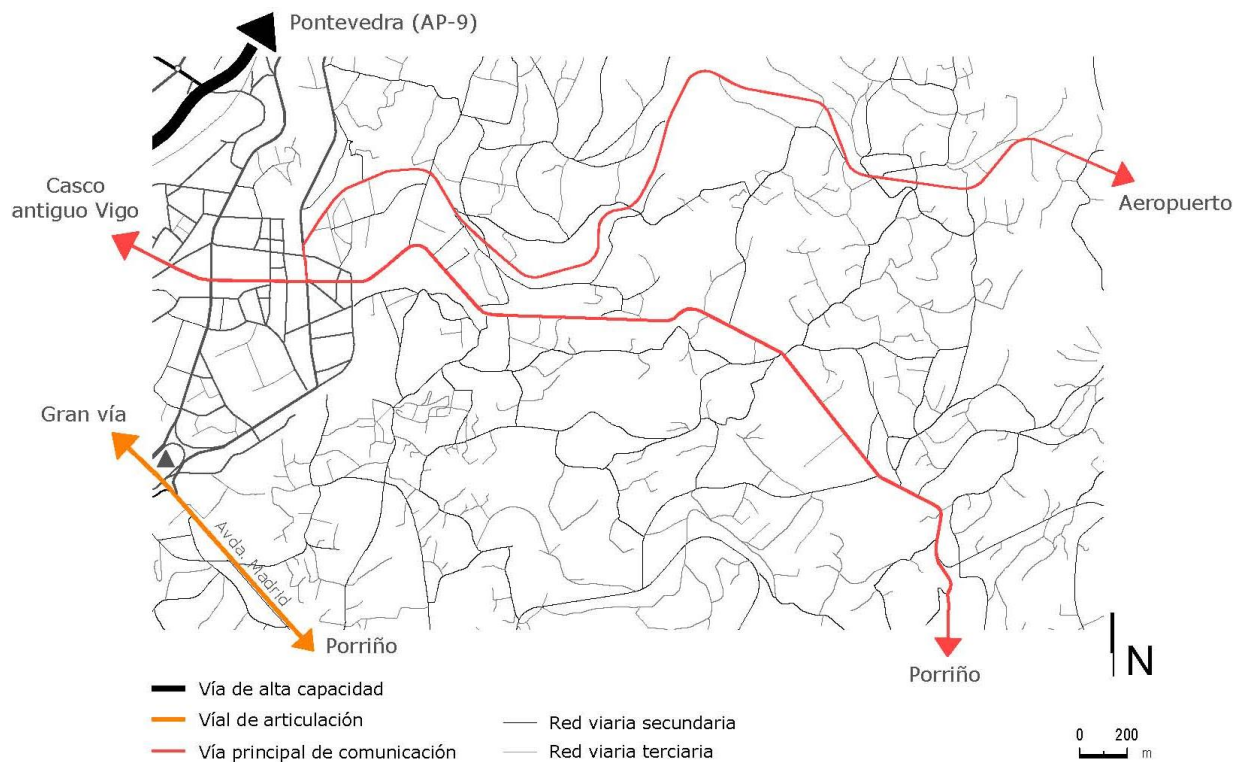


Fig. 4. 70: Esquema de la estructura viaria.

El área discriminada que se pasa a describir coincide con la superficie detallada en la primera fase del análisis evolutivo correspondiente al lugar de Lavadores. En la comparación entre ambas situaciones es posible percibir las profundas transformaciones que han tenido lugar en la misma y que afectan principalmente a la antigua estructura rural, en la que como se verá se han intensificado las redes de comunicación y donde la ocupación edificada se ha expandido por la práctica totalidad de la superficie.

Así mismo, el núcleo edificado que presentaba unas características más densas ha aumentado de volumen y compacidad, quedando inmerso en la extensión que tiene lugar desde el antiguo centro urbano, tal como se ha visto en el detalle descrito en la fase del año 1985.

Teniendo en cuenta ambas situaciones previas, es posible resaltar a través de la realidad actual la afirmación que se ha lanzado en el desarrollo del análisis territorial, como es la concentración de las modificaciones urbanas del último periodo sobre el antiguo entorno periférico, resultando un incremento notable de los asentamientos de edificación de baja densidad, que como se ha dicho pasan a ocupar amplias extensiones del territorio, siendo el caso concreto de estudio un claro ejemplo.

A través de los esquemas que se presentan a continuación es posible percibir las particularidades descritas, así como las características de los principales elementos contenidos en la forma resultante.

Comenzando por la estructura viaria, son identificadas en la figura 70 las vías principales de carácter tradicional, como es en primer lugar la que atraviesa el área longitudinalmente desde el núcleo urbano inicial hacia Porriño y la bifurcación secundaria que surge de ésta

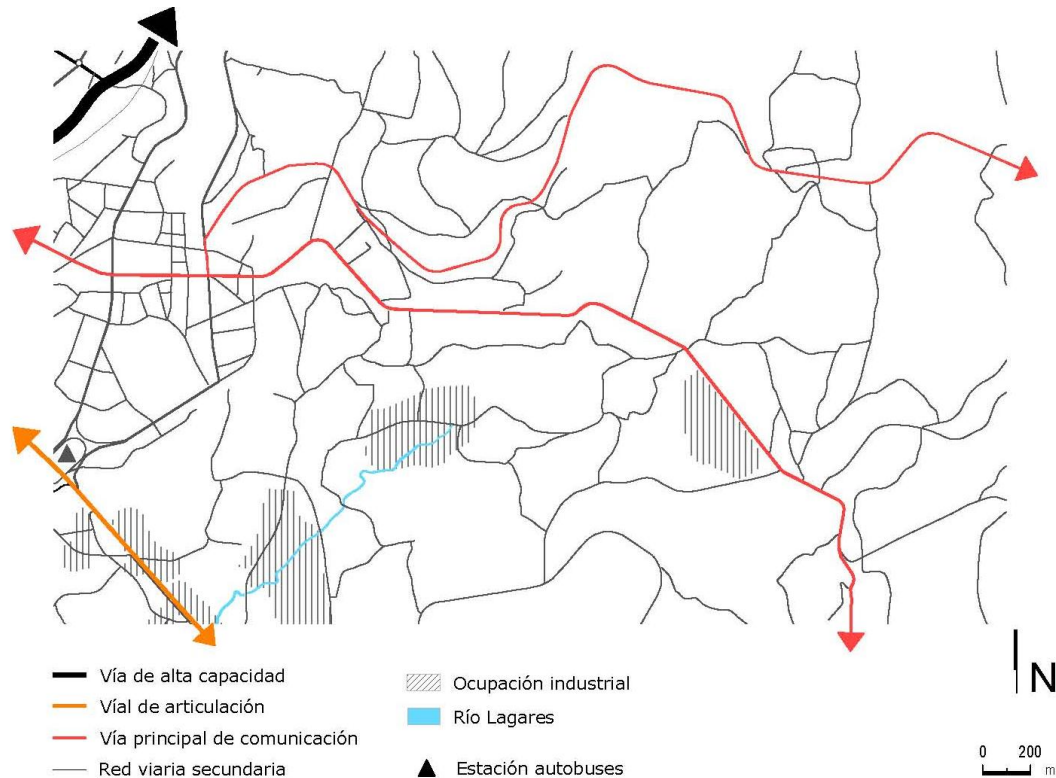


Fig. 4. 4. 71: Esquema de la superposición de la estructura viaria y los espacios de uso industrial.

hacia el aeropuerto, las cuales como se puede apreciar quedarán envueltas por una intensa red secundaria y terciaria que presenta trazos diversos a lo largo de su desarrollo. Así realizando una lectura de Oeste a Este se observa en primer lugar una disposición de calles que definen una malla irregular y de dimensiones diversas pero que destaca sobre el resto del área, donde el número de elementos es elevado pero de estructura capilar, es decir no llega a materializar una malla donde las conexiones se producen con cierta regularidad, sino que se trata de un sistema que partiendo de una eje lineal, generalmente una vía principal, da origen a una segunda de características similares sobre la que surgirán nuevas bifurcaciones pero sin llegar a conexionar entre ellas, propiciando la presencia viaria sobre la superficie pero con una articulación mínima.

En la misma son reconocibles diversas intensidades, siendo en torno al área mallada descrita el número de ramificaciones secundarias y terciarias más elevado, así como en el extremo Este de la superficie discriminada.

Dando paso a la superposición de los espacios productivos existentes sobre dicho esquema es posible identificar la pérdida de protagonismo de las vías principales a favor de la red secundaria, al apoyarse sobre ésta última las construcciones industriales, correspondiendo la que se localiza sobre la vía longitud de Porriño a la empresa de cerámicas que se identificaba al inicio del estudio, en desuso en la actualidad. El resto del tejido fabril datará del periodo comprendido entre 1960 y 1985, momento en el que la localización de este tipo de actividad se centra en la franja perimetral sobre el centro-litoral del término municipal. A través del esquema de la figura 71 se aprecia como la ubicación de las mismas está íntimamente relacionada con el curso del río Lagares.

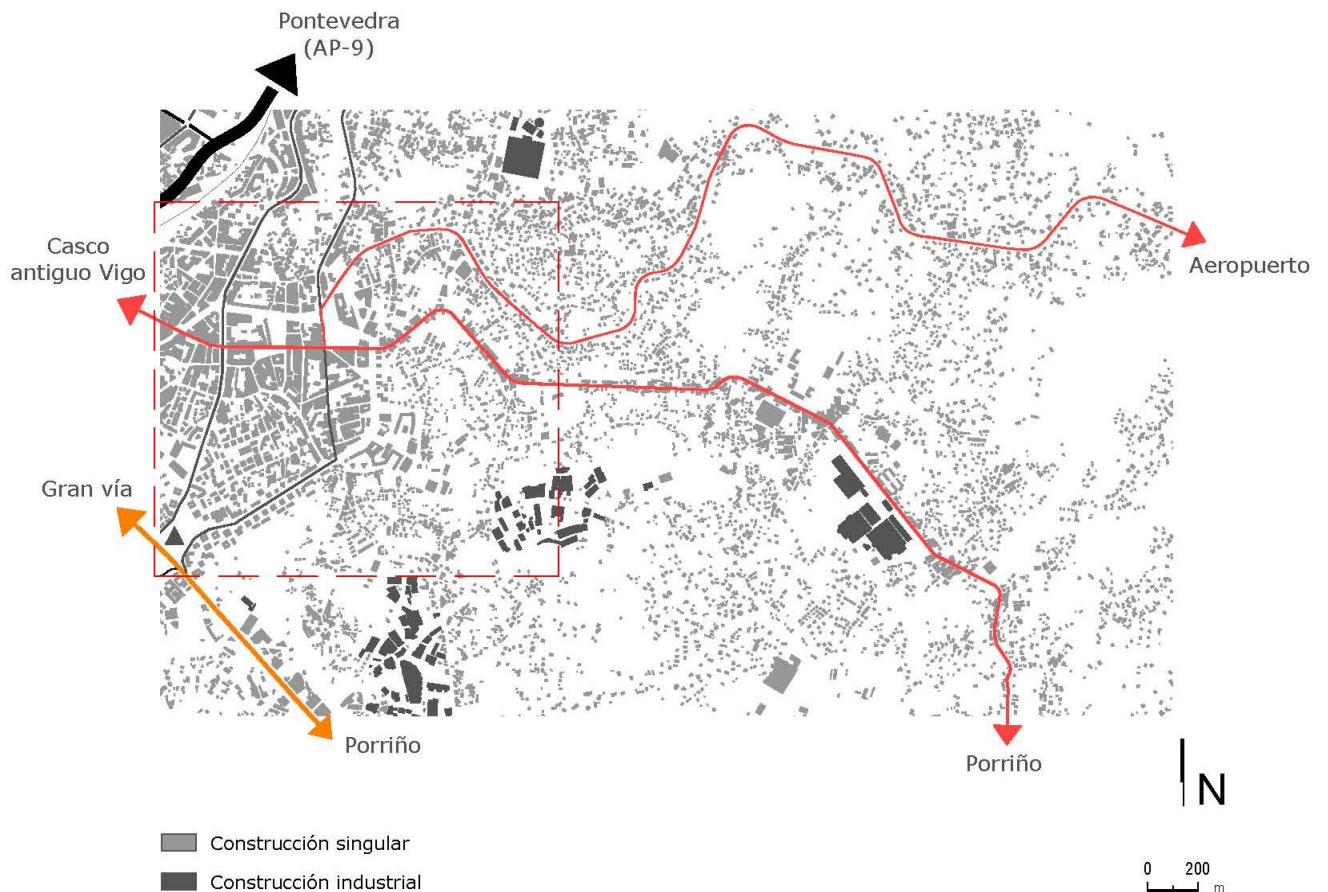


Fig. 4. 4. 72: Esquema de ocupación.

Atendiendo a la mancha de ocupación edificada se pone de manifiesto la concordancia que se establece entre ésta y la estructura viaria, coincidiendo los espacios en los que se identificaba una mayor intensidad con ocupaciones más densas.

Así volviendo a hacer un barrido de Oeste a Este se verifica una ocupación con trazas de compacidad en una primera zona, que va perdiendo dicha cualidad a medida que la distancia aumenta, dando lugar a la aparición de vacíos y a una ocupación por tanto más dispersa; siendo la primera el resultado de la edificación sobre la estructura viaria mallada, frente a la capilar presente en el resto del área, donde el tejido final se muestra molecular, fruto de la multiplicación de piezas individuales.

Si en fases anteriores se observaba el papel central que adquirirían las vías principales de comunicación, siendo sobre las mismas donde la ocupación era más intensa y constante, a través de la situación actual se verifica la transposición de dicha faceta a las jerarquías inferiores, ya que si bien los ejes principales siguen manteniendo dichas características, son también apreciables sobre la red secundaria y terciaria, resultando una extensión de terreno en la que las construcciones están presentes en la mayoría de la superficie.

Entre tanto son reconocibles densidades variables, teniendo lugar además de las zonas compactas indicadas ciertas difusiones de baja densidad, en las que la distancia entre las construcciones disminuye notablemente y la ocupación atañe un espacio concreto en su

totalidad, difiriendo de los tejidos compactos precisamente por los vacíos intermedios de las viviendas generalmente aisladas que dan lugar a los mismos, reconocibles sobre el primer tramo de la vía de enlace hacia el aeropuerto; del mismo modo estarán presentes filamentos, descritos en casos anteriores y que difirieren de las difusiones por tratarse de ocupaciones que se ciñen al trascurso de un elemento viario, claramente reconocibles en el espacio intermedio entre las vías principales de desarrollo longitudinal.

La extensión experimentada ha abordado los espacios en los que se localizan las construcciones industriales, situación que ya se apreciaba en la fase anterior y que dará lugar a situaciones de usos y tejidos mixtos, en los que las agrupaciones fabriles quedan envueltas por edificaciones residenciales, llegando a darse casos en los que las últimas penetran en los espacios especializados.

El resultado final en el área discriminada es el de un paisaje donde las bajas densidades han conquistado el territorio disponible, abordando una superficie mayor frente a las estructuras compactas o industriales, aún contando con mayor presencia pese a esto las últimas por el volumen que las caracteriza.

Con la finalidad de identificar el modo en que se produce la transición entre los tejidos compactos y las áreas de baja densidad se ha reducido la escala sobre dicho espacio, resultando los esquemas de las figuras 73 y 74. A través del mismo es posible observar además la evolución que ha tenido lugar sobre la expansión desde el núcleo urbano inicial, estando en la fase anterior en proceso de consolidación.

Así atendiendo en primer lugar a esta última cuestión, es posible advertir como los principales cambios devienen de la expansión en sentido sur desde el área anteriormente consolidada, sobre el espacio delimitado por las vías principales transversales, que surgen desde la estación de autobuses en dirección a Teis.

El tejido resultante de la misma difiere de las características del subyacente al tratarse de una ocupación basada en bloques aislados que se organizan en torno a las calles contenidas en su interior. Así mismo sobre los márgenes opuestos de las vías principales que lo cercan tienen lugar crecimientos lineales, haciendo uso de elementos similares a los anteriores y resultando en la formación de filamentos.

En el sentido opuesto, hacia el Norte, es posible reconocer también este último tipo de organización, las cuales surgen en las formaciones densas que tienen lugar sobre la vía central de Porriño, siguiendo los ejes transversales.

Sobre dicha zona, correspondiente a la expansión contigua al centro urbano inicial y donde los tejidos presentan rasgos de compacidad, es posible del mismo modo reconocer diversas modalidades, siendo formaciones que no siguen una pauta homogénea, circunstancia que se expresa tanto en la definición de la sección de las manzanas, como en la ocupación de las mismas, por lo que además de la forma irregular, la ocupación total o parcial de éstas y la inclusión de vacíos en su interior definen una trama de formas múltiples.

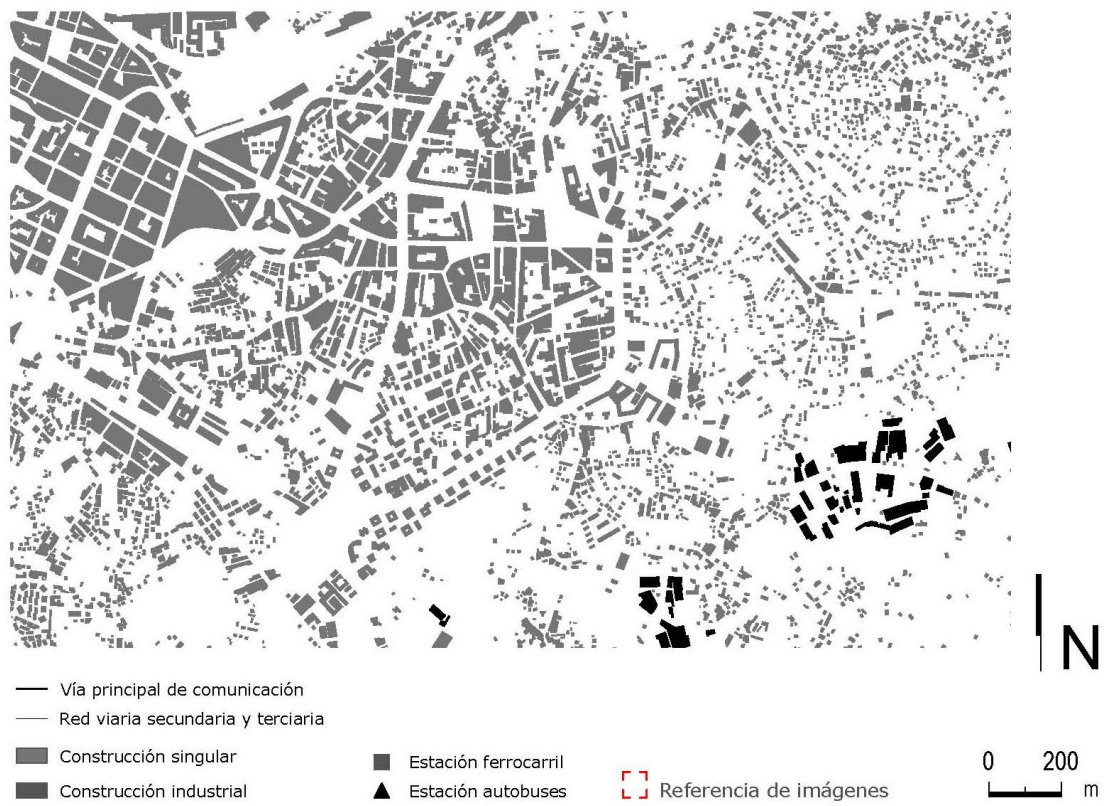
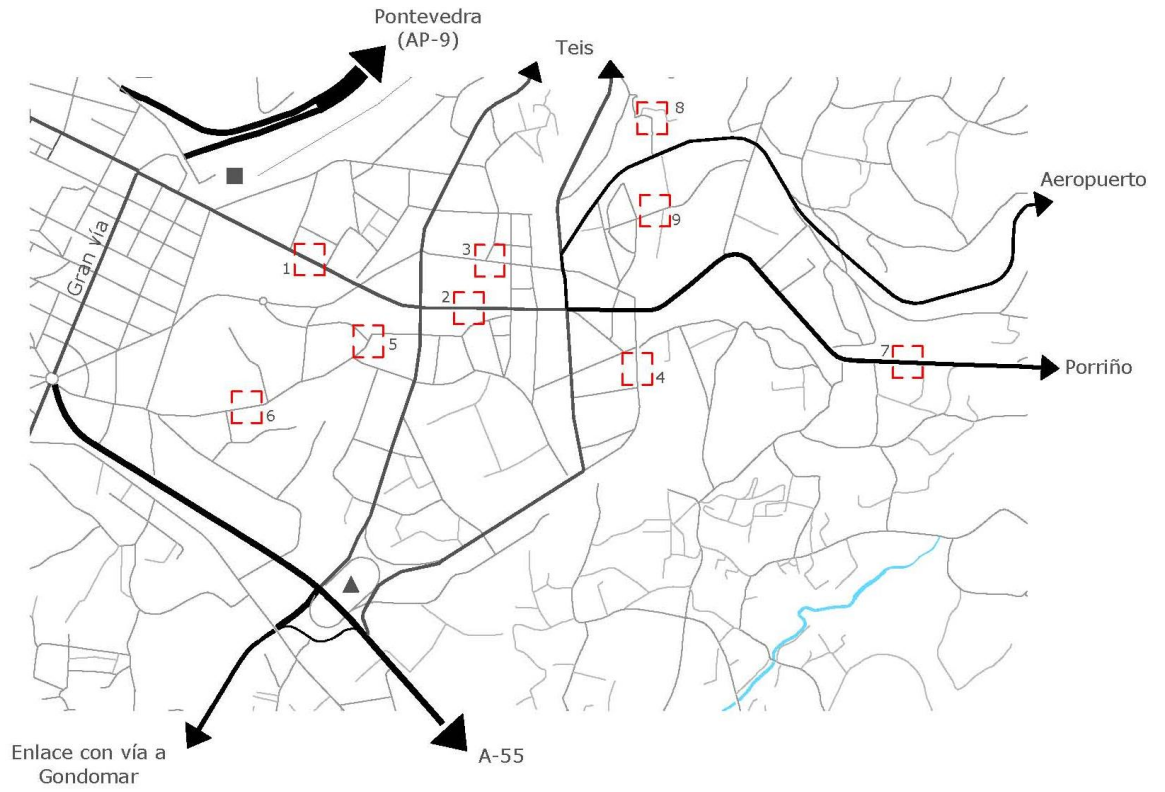


Fig. 4. 4. 73 y Fig. 4. 4. 74: Esquema viario y de ocupación del área discriminada de la extensión de Lavadores.

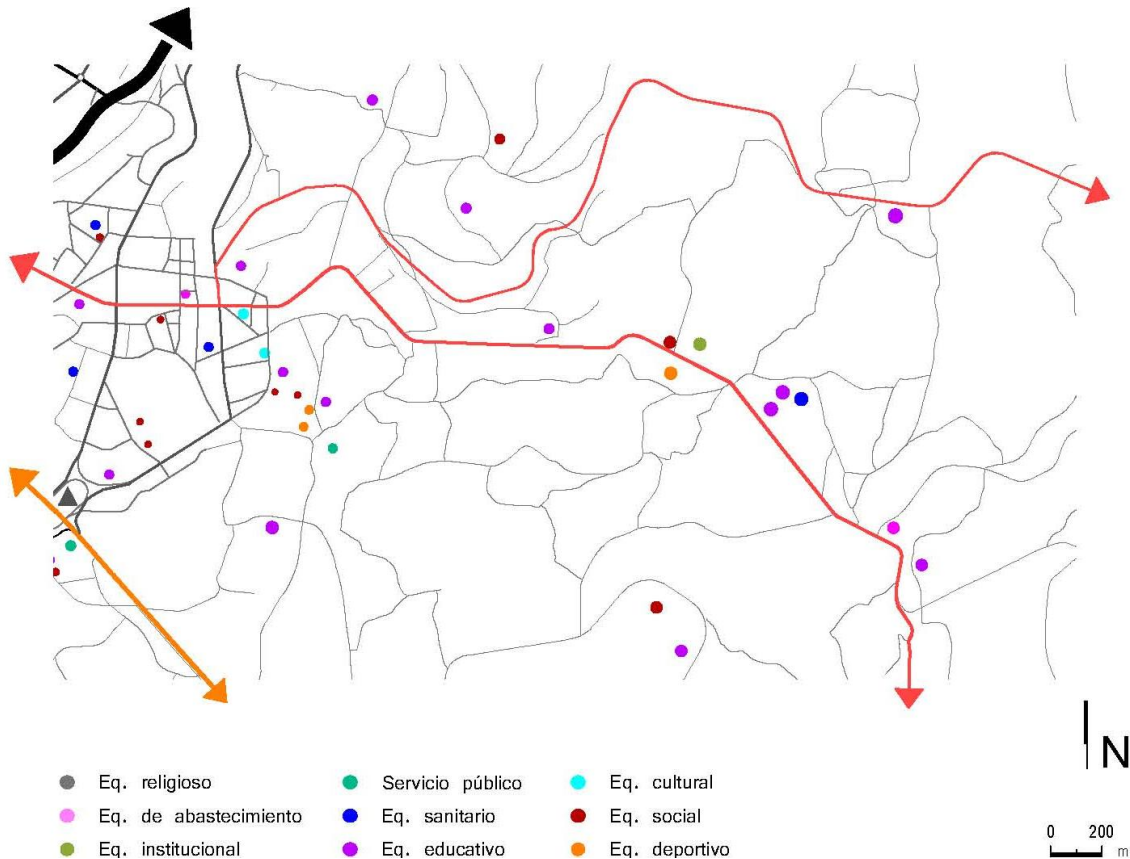


Fig. 4. 4. 75: Esquema de distribución de equipamientos principales.

Por otra parte la sucesión de filamentos y extensiones desde la misma favorecerán la indefinición en sus márgenes, lo cual permitirá la simultaneidad entre éstas y las formaciones dispersas, principalmente sobre la prolongación transversal.

Por el contrario en el sentido opuesto la transición será más brusca, resultando una línea divisoria de transición entre ambas situaciones, siendo la vía principal transversal situada a Este la que la remarque.

Retomando nuevamente el área inicial discriminada comentar por último la distribución de los equipamientos principales, los cuales como se puede apreciar en el esquema de la figura 75 siguen regidos por las pautas identificadas anteriormente, siendo sobre el espacio de mayor densidad donde se localicen en mayor número, así como en las proximidades de la vía principal longitudinal, destacando entre tanto una pequeña concentración en el entorno de la primera situación, sobre una vía de comunicación. Atendiendo nuevamente al esquema de ocupación se verifica su correspondencia con construcciones de dimensiones elevadas, siendo la necesidad de espacio libre lo que posiblemente justifique su descentralización.

Cabe resaltar así mismo una cuestión en la que se ha incidido anteriormente, como es la falta de identificación de los servicios privados presentes en el área de estudio, siendo como se ha podido comprobar en el local, numerosos en la totalidad de la misma, aún estando más presentes en torno a las vías principales y secundarias articuladoras.

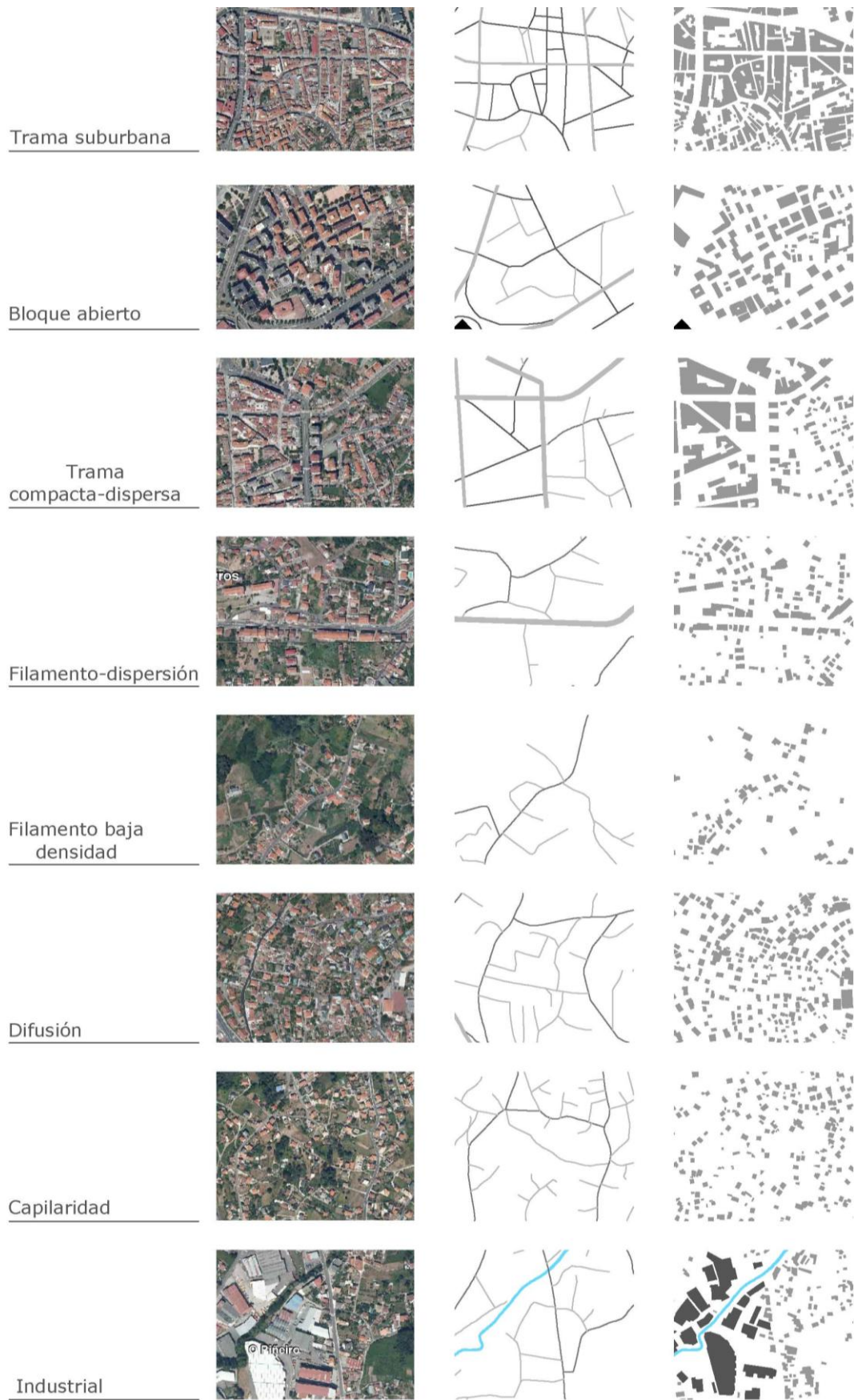


Fig. 4. 4. 76: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada

En el esquema de la figura 76 han sido tipificados los diversos tejidos contenidos en el área en cuestión, a través de los cuales se pueden deducir las principales características y diferencias entre los mismos.

Sobre el primer caso correspondiente a las zonas de mayor compacidad se observa como la irregularidad de las manzanas, así como la ocupación en algunos casos parcial difiere de las que se identificaban sobre las áreas del núcleo urbano inicial, siendo éstas el resultado de la expansión desde el mismo, las que aún respondiendo a una solución planificada se adaptará a una realidad preexistente.

De forma contigua a las anteriores se registran agrupaciones de bloques abiertos donde la regularidad es más deficiente con respecto a la misma solución en casos anteriores; en cuanto a la red viaria se dispone de un menor número de elementos, donde las vías secundarias definen espacios más amplios y las terciarias proporcionan los accesos a las edificaciones, no contribuyendo las últimas en la articulación urbana al tratarse en ciertos casos de calles sin salida.

En el tercer ejemplo se representa la transición entre las tramas compactas y las estructuras de baja densidad, advirtiéndose la disonancia entre ambas principalmente en cuanto a los vacíos intermedios y a la dimensión de las construcciones, así mismo se observa como sobre el elemento principal divisorio la edificación responderá a un crecimiento lineal más denso dando paso posteriormente a agrupaciones dispersas.

Pasando a los paisajes caracterizados por las bajas densidades es posible reconocer varias situaciones; en primer lugar se observa como sobre una vía principal se originan agrupaciones que responden a crecimientos lineales en banda, siendo el volumen de las edificaciones mayores con respecto al espacio envolvente, en el que la ocupación se basará principalmente en viviendas aisladas. Sobre la red viaria secundaria tendrá lugar también este modo de crecimiento, difiriendo del anterior por el tipo de construcciones; así mismo se trata de filamentos en los que la agrupación se ciñe principalmente al eje viario.

Tal como se ha visto a lo largo del análisis se identificaban áreas en las que ocupación de baja densidad era más intensa, dando lugar a difusiones. A través del ejemplo correspondiente es posible observar como se trata de un tejido conformado por elementos individuales que se posicionan recortando distancias entre sí y ocupando prácticamente todo el espacio disponible; la red viaria encontrará correspondencia con esta realidad, aún tratándose de redes que cumplen funciones de accesibilidad a las viviendas no encontrando en ciertos casos continuidad. La principal diferencia entre éstas y los casos en los que la densidad es inferior deviene principalmente de esta última cuestión, al ser las vías terciarias inconclusas en su totalidad, limitando por tanto la accesibilidad a los entornos más próximos a la red secundaria; la ocupación responderá a esta cuestión, siendo los vacíos entre las mismas mayores.

Por último se observa una situación de simultaneidad de tejidos industriales y residenciales, siendo la principal diferencia entre ambos la sección de las edificaciones, así mismo las primeras definirán a través de su implantación los flujos de comunicación, denotándose en los residenciales la dependencia de la red preexistente, sobre la cual se posiciona.



Fig. 4. 4. 77: Imagen 1, vía tradicional de Porriño en el primer de la expansión desde el núcleo urbano inicial. La compactación de las manzanas resulta en una fachada edificada lineal.



Fig. 4. 4. 78: Imagen 2, vía tradicional de Porriño a la altura del antiguo núcleo de Lavadores. Con respecto a la anterior se denota una mayor irregularidad de las edificaciones fruto de la consolidación de una expansión sobre un entorno previamente urbanizado, sobreviviendo como se observa a la izquierda construcciones de la configuración inicial; así mismo la sección de la vía es de dimensiones más reducidas.



Fig. 4. 4. 79: Imagen 3, vía paralela a la anterior sobre la que se observa la simultaneidad de estructuras originales a la derecha, junto con nuevas construcciones, y la consolidación de bloques edificados; del mismo modo la sección de la vía es de dimensiones mayores.



Fig. 4. 4. 80: Imagen 4, vía principal longitudinal sobre la que se observan filamentos densos.



Fig. 4. 4. 81: Imagen 5, la ocupación compacta se va diluyendo en los espacios interiores dando lugar a paisajes heterogéneos en los que se alternan densidades y tipologías diversas.



Fig. 4. 4. 82: Imagen 6, Filamentos preexistentes sobre vías secundarias, en las proximidades de las estructuras compactas, donde los vacíos urbanos están más presentes. Al igual que el anterior son reconocibles diversas tipologías, así como construcciones recientes que contribuyen a su heterogeneidad, así mismo se aprecia en ambos casos la disminución de los espacios públicos que quedan relegados a estrechas aceras al margen de la vía.



Fig. 4. 4. 83: Imagen 7, Filamento compacto al borde de la carretera tradicional de Porriño, en un entorno caracterizado por la baja densidad y la dispersión de las edificaciones.



Fig. 4. 4. 84: Imagen 8, Ocupación de baja densidad sobre la red secundaria en las proximidades de las áreas de ocupación compacta. La conexión directa entre las edificaciones y la vía condiciona el espacio público, precario como se puede advertir, adquiriendo mayor protagonismo los flujos rodados.



Fig. 4. 4. 85: Imagen 9, de un ejemplo de transición entre bloques en altura y viviendas unifamiliares. En la misma se observa la simplicidad de la vía que surge para garantizar el acceso al espacio residencial, careciendo entre otras cosas de disposición de espacios públicos.



Fig. 4. 4. 86: Paisaje de contraste entre alta y baja densidad.



Fig. 4. 4. 87: Paisaje de difusión de baja densidad.



Fig. 4. 4. 88: Paisaje de dispersión de baja densidad.

E. AVENIDA DE MADRID-AUTOVÍA A-52



Fig. 4. 4. 89: Imagen aérea del eje de Avda. Madrid-Autovía A-52 y su envolvente en el año 2010.

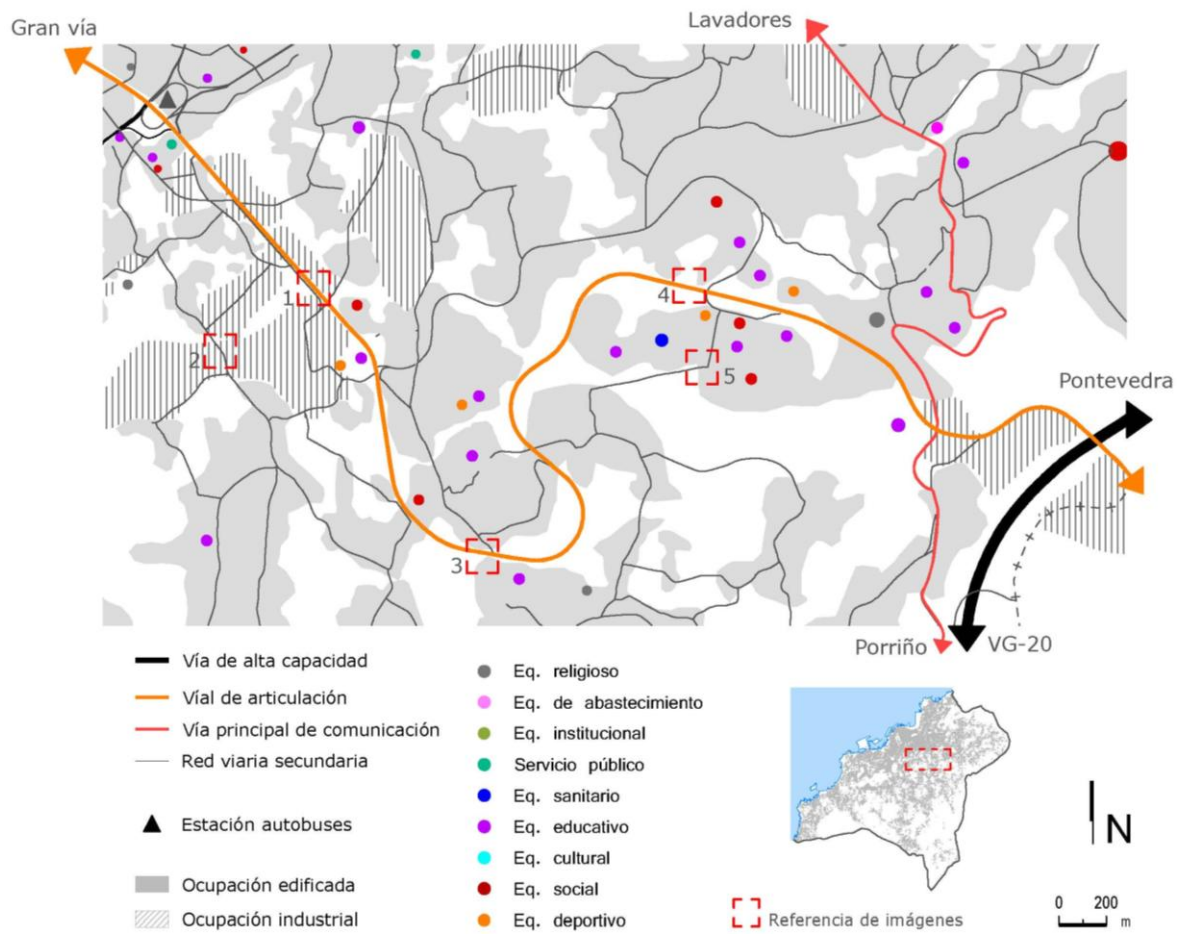


Fig. 4. 4. 90: Esquema general del eje de Avda. Madrid-Autovía A-52 y su envolvente en 2010.

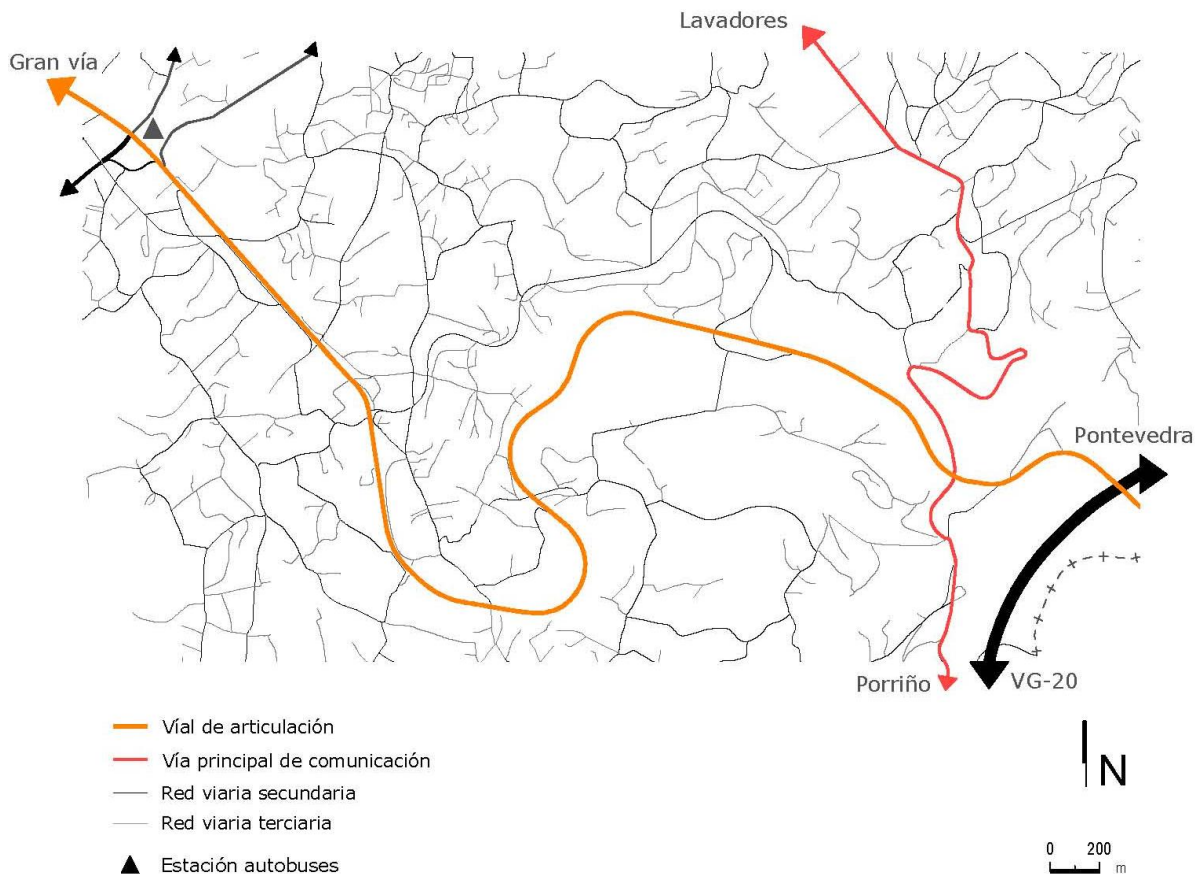


Fig. 4. 4. 91: Esquema de la estructura viaria.

El área que se pasa a analizar corresponde al transcurso de la vía de acceso desde Porriño, la cual data de la década de 1960 y que fue concebida para mejorar las comunicaciones con el interior de España. El carácter de la misma varía a lo largo de su recorrido, siendo en un tramo inicial tratada como una vía urbana de amplias dimensiones dando paso posteriormente a la denominada autovía A-52.

El interés de su concreción detallada reside en la capacidad de atracción que supone para ciertas actividades, siendo en torno a la misma donde se ubiquen establecimientos comerciales de gran volumen, así como fábricas de diversa índole y equipamientos, viéndose incrementados los últimos en el periodo reciente, suponiendo la aparición de una centralidad al margen de la misma. Así mismo, su presencia no evitará la aparición de áreas urbanizadas sobre sus márgenes, resultando en un paisaje de baja densidad atravesado por una vía de alta capacidad como se verá.

Para su estudio se han seguido las mismas pautas que en casos anteriores, por lo que comenzando por la estructura viaria cabe destacar en primer lugar el trazado irregular que sigue, lo cual parece deberse a una adaptación a la topografía, así mismo atendiendo a su envolvente se observa un espacio sobre el que se expande una extensa red viaria con forma capilar, a través de la cual es posible deducir lo comentado anteriormente.

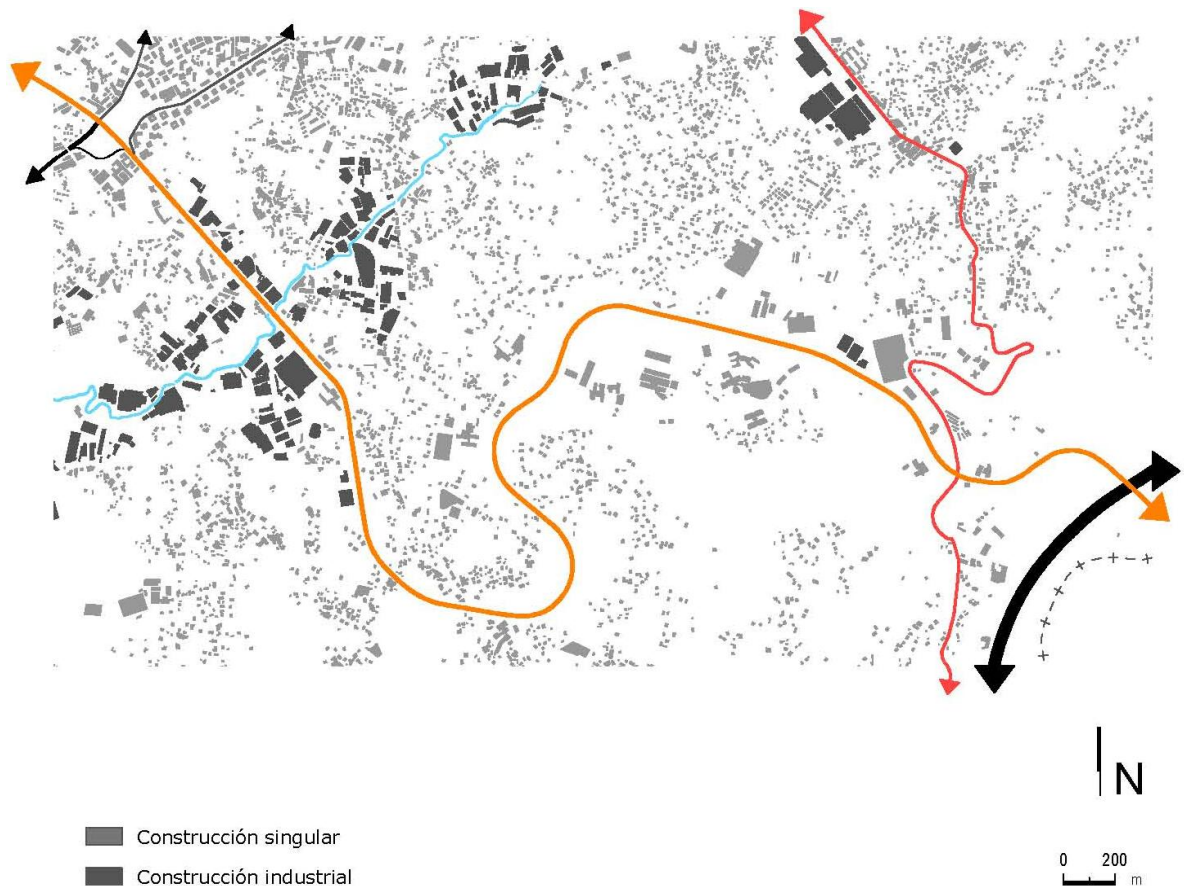


Fig. 4. 4. 92: Esquema de ocupación.

Por otra parte, en lo presentado hasta ahora se ha incidido en varias ocasiones sobre esta vía por ser el punto de enlace de otras principales, a través del esquema de la figura 85 se identifican dichas conexiones, las cuales tienen lugar al en el tramo inicial y que surgen hacia el Noreste en dirección a Lavadores y en sentido Oeste hacia la vía tradicional de Gondomar, ambas en torno a la estación de autobuses.

En la superposición de la ocupación es posible percibir como la situación de las construcciones industriales viene condicionada principalmente por la presencia del curso del río Lagares, al igual que en el caso anterior. A pesar de esto las posibilidades que ofrece una vía de alto tránsito como es el caso, será un reclamo para actividades comerciales que ven la posibilidad de publicitarse a través de sus edificaciones, siendo además favorable por sus condiciones de acceso, así en los márgenes de la misma concurrirá un elevado número de establecimientos, tal como se verá en las fotografías adjuntas posteriormente.

A través del resto de edificaciones resalta lo ya comentado, como es una intensa ocupación sobre su espacio envolvente, caracterizada por las bajas densidades, siendo entre tanto notable la presencia de amplios vacíos los cuales vendrán motivados por una topografía irregular, siendo las zonas de val y por tanto más llanas que contengan la mayoría de las construcciones.

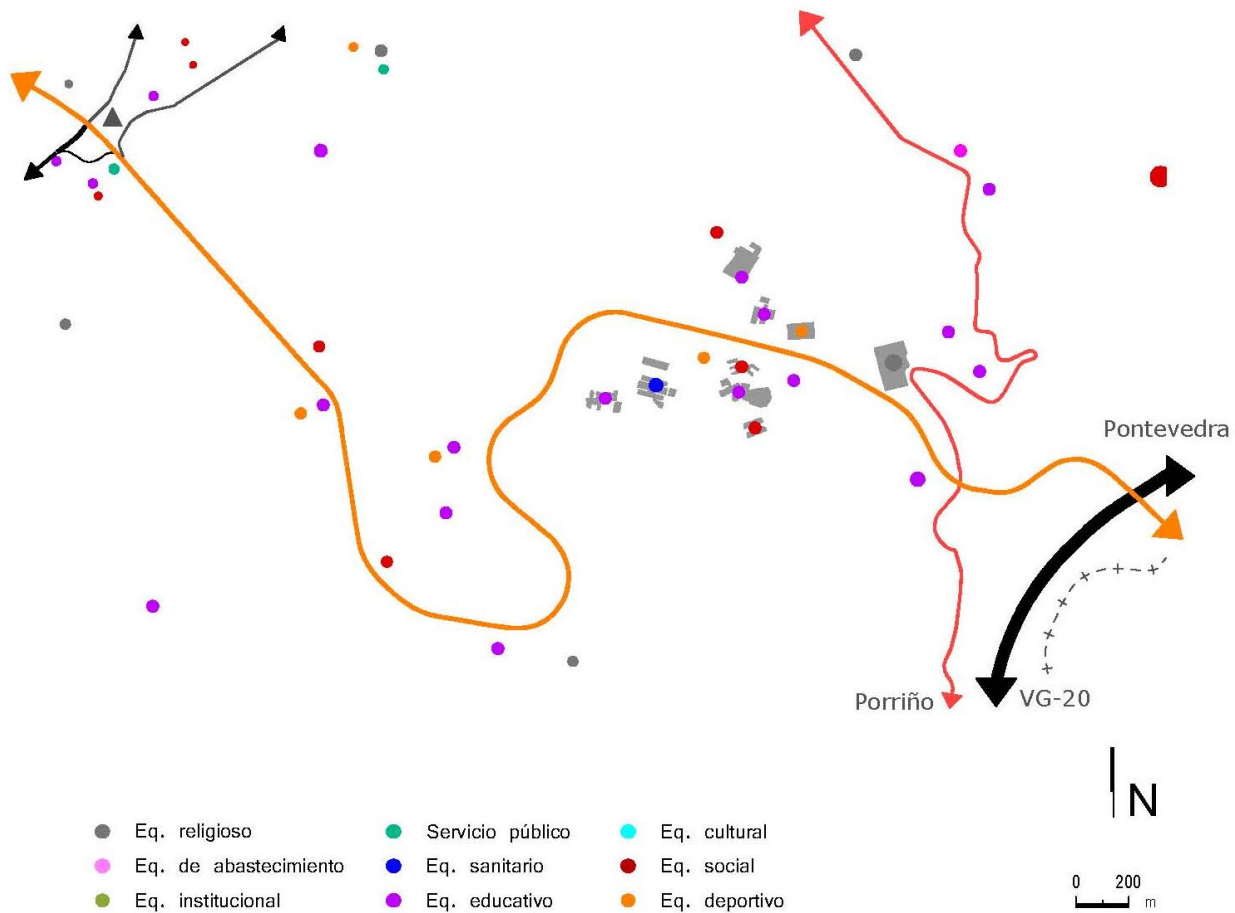


Fig. 4. 4. 93: Esquema de distribución de los equipamientos principales.

Dichas cotas más elevadas serán entre tanto utilizadas para la implantación de ciertos equipamientos de grandes dimensiones, así como áreas comerciales, resultando en un entorno especializado en el que la ocupación residencial se manifiesta pero en menor medida. La mayoría de las actividades presentes aquí se han ido incrementando en las últimas décadas, lo cual parece venir motivado por las posibilidades de comunicación al situarse en una vía de tránsito elevado y en las proximidades de un punto próximo al acceso de la autopista AP-9.

Esta situación puede interpretarse como un proceso de descentralización con respecto a los espacios urbanos, donde las nuevas posibilidades de comunicación garantizadas por las infraestructuras recientes, desvinculan los espacios de actividad de los entornos centrales, donde de forma tradicional se aglutinaban en mayor número, es decir la atención deja de estar focalizada en estos últimos y pasa a venir condicionada por las facilidades de acceso, dejando de ser precisa la interacción directa con áreas de mayor peso poblacional. Circunstancia que se denota del mismo modo en el ejemplo anterior, aún siendo aquí más acusado por la carencia residencial tal como se ha dicho.

Con respecto al resto del área, se observa al igual que en casos anteriores una mayor concentración de equipamientos sobre las vías principales.

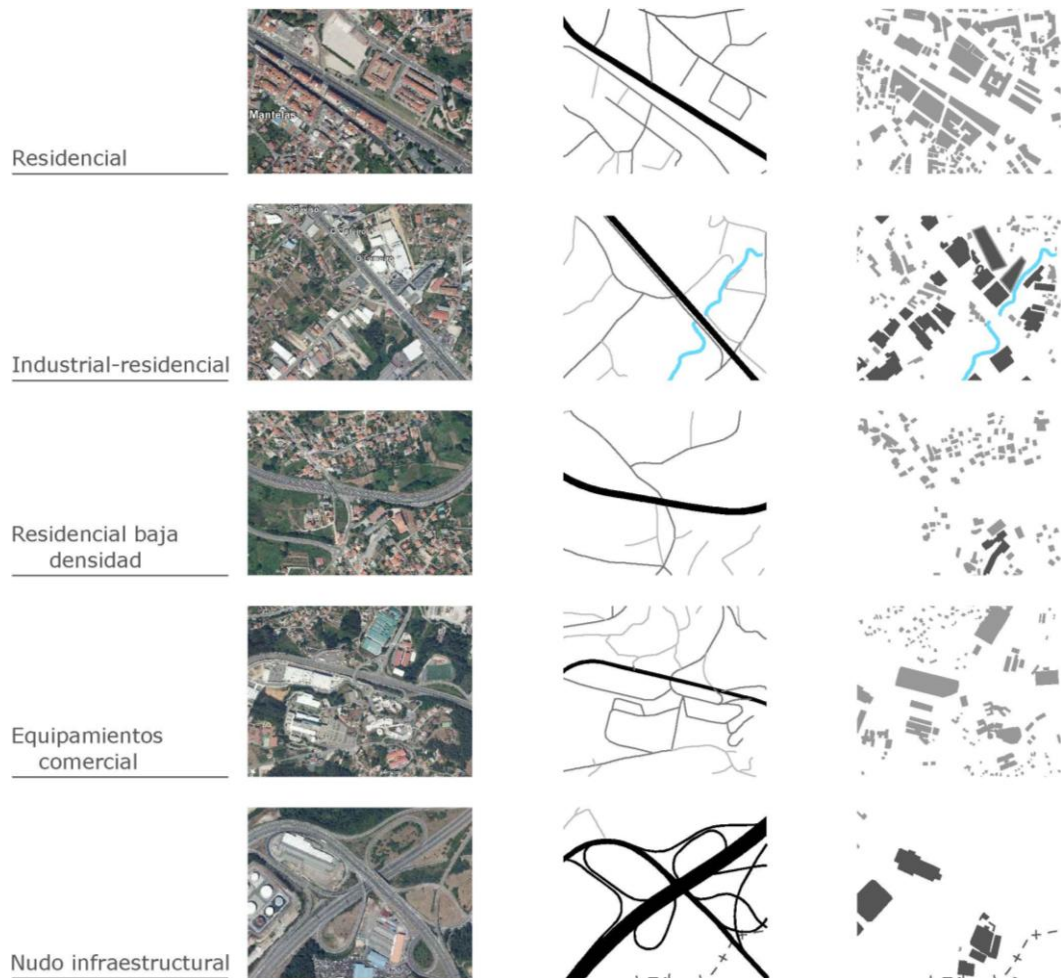


Fig. 4. 94: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada

En el esquema que se presenta sobre estas líneas se han tipificado las principales morfologías que tienen lugar en la envolvente de la vía indicada y que representan la realidad de la misma. El orden que siguen los ejemplos corresponde con una lectura lineal desde el interior del término municipal hacia el exterior, pudiendo observarse como la ocupación residencial va perdiendo intensidad en el recorrido, a favor de construcciones de carácter industrial. Así mismo se registra una nueva modalidad morfológica resultante de las infraestructuras de alta capacidad, con la aparición de amplias superficies destinadas a los nudos de conexión entre las mismas.

Sobre los tejidos presentados cabe incidir en las diferencias que se van manifestando, observándose en el primer caso una ocupación principalmente residencial en banda que presenta mayor compacidad en las proximidades de la vía; registrándose en el segundo un desarrollo industrial sobre una vía secundaria que surge de la principal, junto con un ocupación lineal sobre ésta última correspondiente principalmente a establecimientos comerciales. Situación que difiere del cuarto ejemplo, donde el espacio destinado a dichos usos aparece delimitado y registrando un contacto inferior con construcciones residenciales. En cuanto a la ocupación dispersa es posible determinar como la ubicación de las construcciones no se aglutina sobre la vía principal, respondiendo los asentamientos identificados a agrupaciones en torno a vías secundarias que la atraviesan.



Fig. 4. 4. 95: Imagen 1, correspondiente al tramo de la Avda. de Madrid donde se localizan principalmente establecimientos comerciales. Se trata de una vía de alto tránsito en la que se produce una relación directa entre la vía y las construcciones, favoreciendo la implantación de este tipo de usos.



Fig. 4. 4. 96: Imagen 2, correspondiente a una vía secundaria de enlace con la Avda. de Madrid en la que tienen lugar usos mixtos, observándose la sucesión de construcciones industriales y residenciales.



Fig. 4. 4. 97: Imagen 3, autovía A-52 a su paso por un asentamiento residencial de baja densidad. Se observa a través de la misma como el carácter de la vía, de alta capacidad, condiciona la interacción entre ésta y el área envolvente.



Fig. 4. 98: Imagen 3a, correspondiente a la conexión entre una vía secundaria y la autovía A-52, en la que se puede observar la barrera física que supone para el tránsito peatonal, siendo efectuado a través de una plataforma elevada.



Fig. 4. 99: Imagen 4, correspondiente a la autovía A-52 a su paso por la agrupación de establecimientos comerciales localizada al margen de ésta. Pese a no establecerse interacción física entre las construcciones y la vía por el carácter de ésta última, se observa como si se produce una relación visual. Tal como se ha visto la ubicación de los espacios comerciales dependerá de la accesibilidad proporcionada por la vía de alta capacidad.



Fig. 4. 100: Imagen 5, correspondiente a la agrupación comercial que se desarrolla en torno a la autovía A-52.

F. PAISAJE DE BAJA DENSIDAD INTERIOR

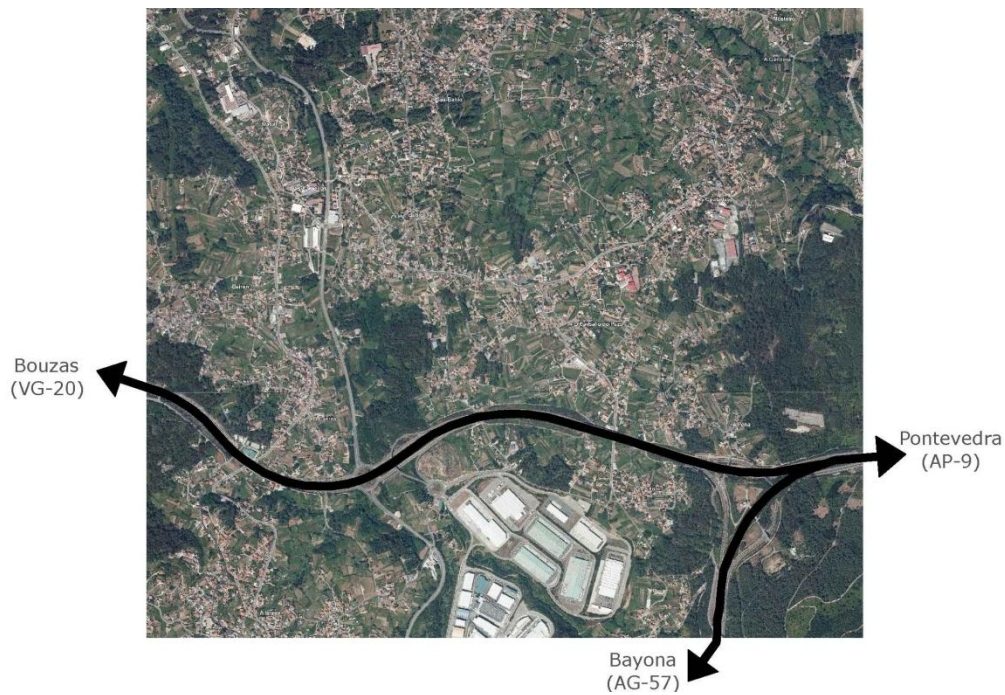


Fig. 4. 4. 101: Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 2010.

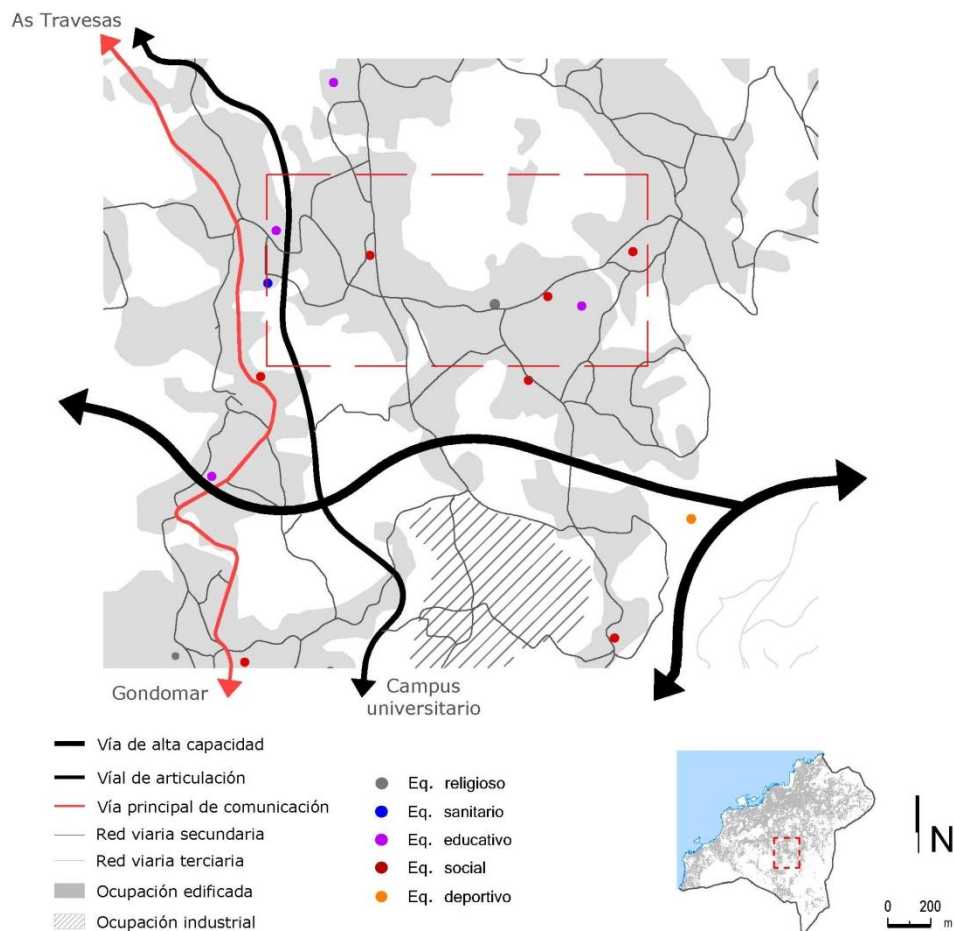


Fig. 4. 4. 102: Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 2010.

Al igual que en las fases evolutivas previas se ha discriminado para el estudio un área del interior del término municipal, coincidiendo la superficie seleccionada con la de las anteriores, aún siendo en este caso incrementada para recoger una serie de transformaciones que han tenido lugar en las proximidades de la misma, siendo posteriormente retomada la inicial para identificar las principales diferencias con respecto a las situaciones precedentes.

Comenzando por el punto de vista más amplio, se observa la aparición de nuevos elementos que atañen a nivel infraestructural a la vía que surge desde la autovía A-52 y discurre hacia el litoral de Bouzas y hacia Bayona, atravesando el entorno discriminado, y el vial de enlace con el campus universitario, paralelo este último a la vía tradicional preexistente.

El carácter de alta capacidad de la primera, condicionará la interacción con la red viaria local, careciendo de puntos de enlace entre las mismas, no interfiriendo por tanto en la articulación del área; entre tanto la morfología de la misma afectará a la transformación del paisaje, tal como se podrá observar a través de las imágenes adjuntas a continuación. En el caso del vial de enlace con la zona universitaria la situación será diferente por tratarse de un elemento que, pese a poseer unas dimensiones superiores con respecto a las existentes, contará con puntos de conexión intermedios, contribuyendo en la disminución de tráfico rodado sobre la vía principal paralela, aún persistiendo en ésta su función tradicional.

En el espacio delimitado por la trayectoria de las vías descritas se implantará el nuevo polígono industrial, el cual tal como se ha explicado en el análisis territorial será configurado como un espacio cerrado, así pese a quedar inmerso por edificaciones de baja densidad, la envolvente viaria contribuirá a un aislamiento del mismo, resultando un conjunto aislado dentro del área.

Reduciendo la escala y pasando a describir las características de la realidad local, se observa a través del esquema de la figura 103 de la estructura viaria, una situación donde la red secundaria sigue rigiendo la articulación del territorio, denotándose un incremento de las vías que surgen desde la misma, pero siendo éstas ramificaciones que no encuentran continuidad, es decir cumplen la función de acceso a zonas concretas sin llegar a contribuir en la comunicación. Entre tanto se observa como en ciertos casos esta condición no se cumple, generándose una red interna de comunicación, sobre la cual se repite la aparición de elementos subordinados. A través de la ocupación edificada es posible advertir con mayor claridad esta realidad, al observarse un espacio conformado por filamentos que siguen el trazado de la red principal y secundaria.

En cuanto a la vía de acceso al campus universitario se advierte la condición de elemento de mera comunicación, no surgiendo en torno al mismo agrupaciones destacadas, correspondiendo las construcciones de mayores dimensiones identificadas al margen con equipamientos y pequeñas fábricas que ya se observaban en la fase anterior, los cuales se apoyaban en la vía secundaria que discurre transversalmente.

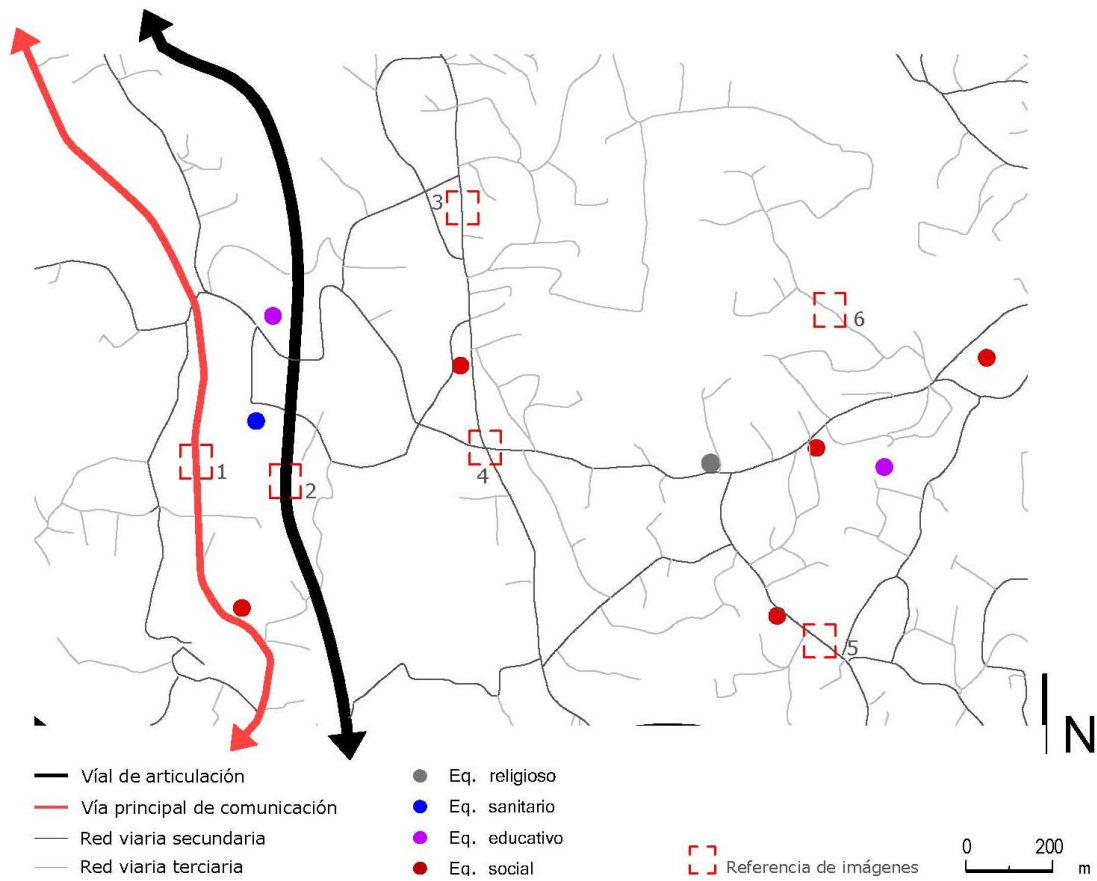


Fig. 4. 4. 103: Esquema de la estructura viaria y de la distribución de los equipamientos principales.

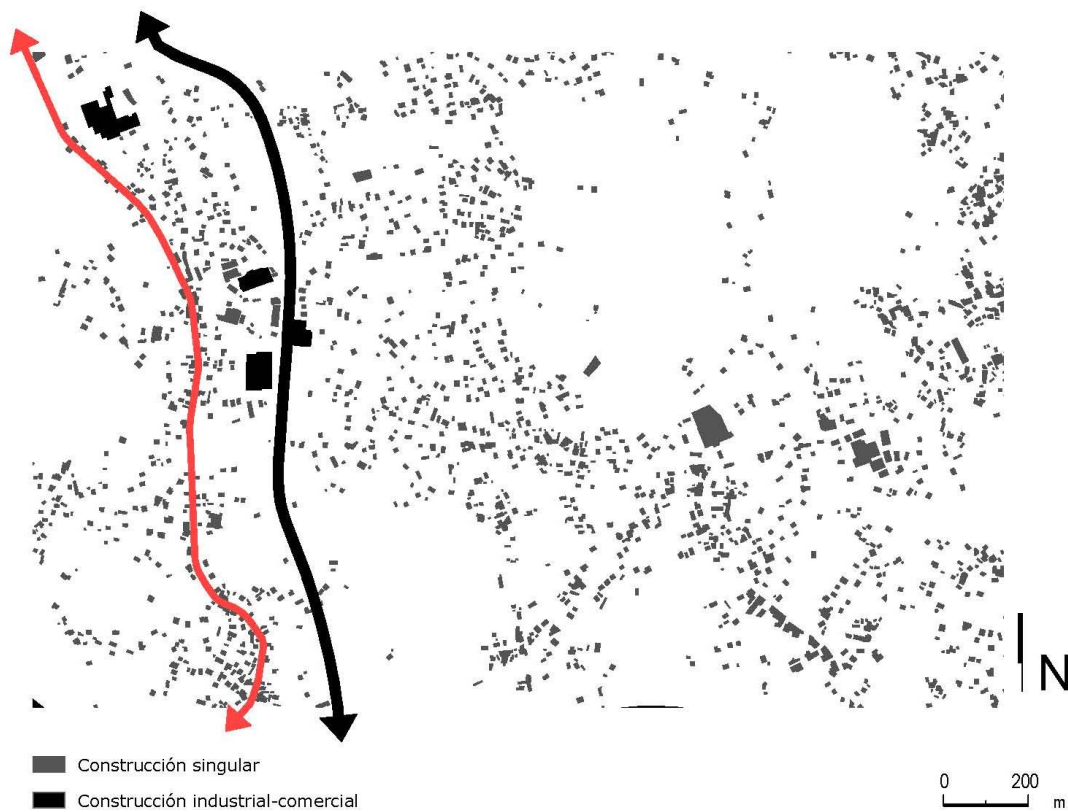


Fig. 4. 4. 104: Esquema de ocupación.

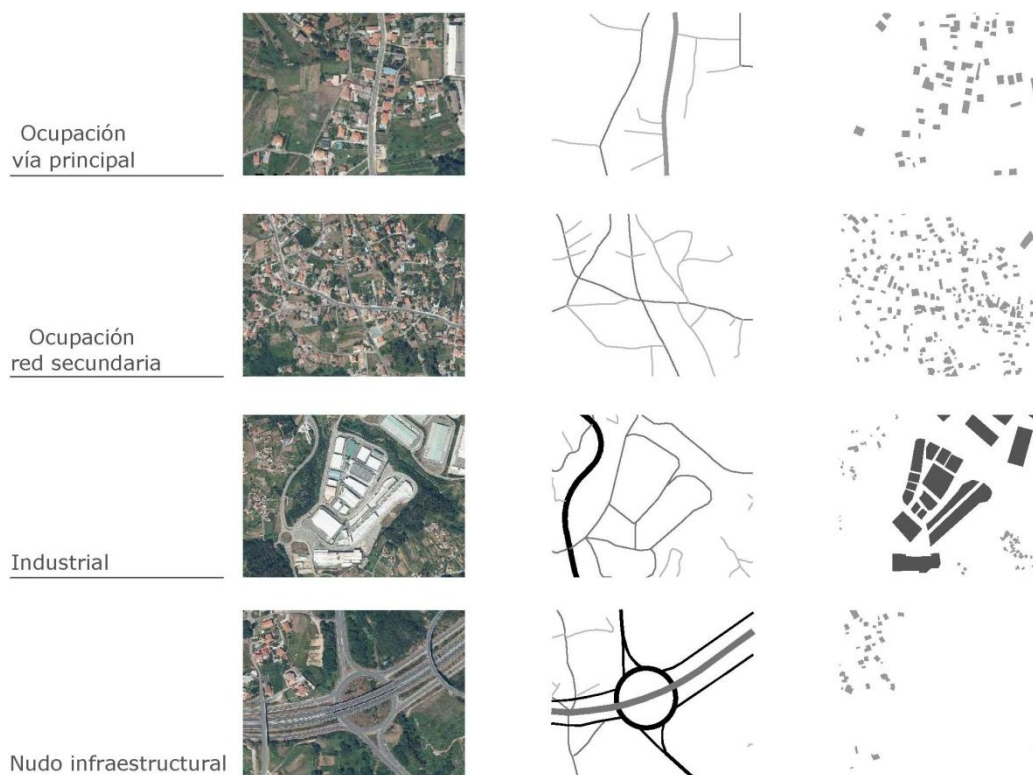


Fig. 4. 105: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.

Al comparar este caso con ejemplos de paisajes de baja densidad presentados anteriormente, donde la intensidad en la ocupación era superior, se puede determinar que el proceso de densificación comienza por la aglomeración de la red viaria secundaria, teniendo lugar posteriormente la intensificación de los elementos terciarios y a su vez la conquista por la edificación de los espacios intermedios, concluyendo en situaciones como las difusiones ejemplificadas.

Retomando el caso que nos ocupa y reparando ahora en los equipamientos se verifica un aumento notable de los mismos, principalmente de los de tipo social, los cuales responden como se ha comentado a asociaciones parroquiales y en este caso en mayor número a centros destinados al colectivo social de la tercera edad principalmente. Su ubicación sobre la red secundaria incide nuevamente en el carácter referencial de ésta.

Para concluir son tipificados en el esquema de la figura 105 los principales tejidos morfológicos presentes en el área discriminada, a través de los cuales se puede apreciar en primer lugar las diferencias entre la ocupación sobre la red principal y secundaria, siendo sobre la última el número de ramificaciones superior, quedando engrosada por tanto por un mayor número de edificaciones, frente a la vía principal donde los crecimientos se ciñen en mayor medida al margen de la trayectoria.

En los dos últimos ejemplos es posible percibir el resultado de la inclusión de los nuevos elementos, los cuales difieren notablemente de las características morfológicas del resto, pudiendo advertirse el carácter compacto y la configuración aislada del polígono industrial, así como las dimensiones extensas del nudo de conexión viaria entre el vial transversal y la vía de alta capacidad.



Fig. 4. 4. 106: Imagen 1, correspondiente a la vía principal tradicional en la que la relación con las construcciones es directa, dificultando el desarrollo del espacio público y donde tienen lugar numerosos servicios aprovechando las plantas bajas de las edificaciones.



Fig. 1. 107: Imagen 2, correspondiente a la articulación con la zona universitaria. Se trata de una vía de alto volumen de tránsito sobre el que no tienen lugar edificaciones residenciales. Su función es la de mero elemento de comunicación.



Fig. 4. 4. 108: Imagen 3, correspondiente a una vía secundaria en la que se observa que al igual que en la principal las parcelas privadas se adosan al trazado viario, cumpliendo dicha área la función de espacio público, siendo las zonas de tránsito peatonal reducido.



Fig. 4. 4. 109: Imagen 4, correspondiente al cruce entre dos vías secundarias, lugar donde se produce una mayor agrupación de servicios, aún denotándose éstos de igual modo aunque de forma discontinua sobre las vías secundarias y primarias principalmente.



Fig. 4. 4. 110: Imagen 5, correspondiente a una vía secundaria en la que como se observa las dimensiones del trazado son mayores y en la que surgen establecimientos comerciales puntuales.



Fig. 4. 4. 111: Imagen 6, correspondiente a una vía terciaria en la que se observa como las dimensiones son más reducidas y el espacio público es inexistente.



Fig. 4. 4. 112: Nudo viario, en el que se produce la conexión entre la vía VG-20 y la vía de articulación con el campus universitario, dando lugar a la aparición de nuevos paisajes y nuevas morfologías.



Fig. 4. 4. 113: Ocupación industrial-residencial, resultante de la inclusión del polígono industrial sobre un paisaje de baja densidad, aumentando la heterogeneidad del paisaje.



Fig. 4. 4. 114: Vía de alta capacidad sobre vía secundaria, en la que se observa la transformación del paisaje que provoca la inclusión de los nuevos elementos viarios.

G. PAISAJE DE BAJA DENSIDAD LITORAL



Fig. 4. 4. 115: Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en el año 2010.

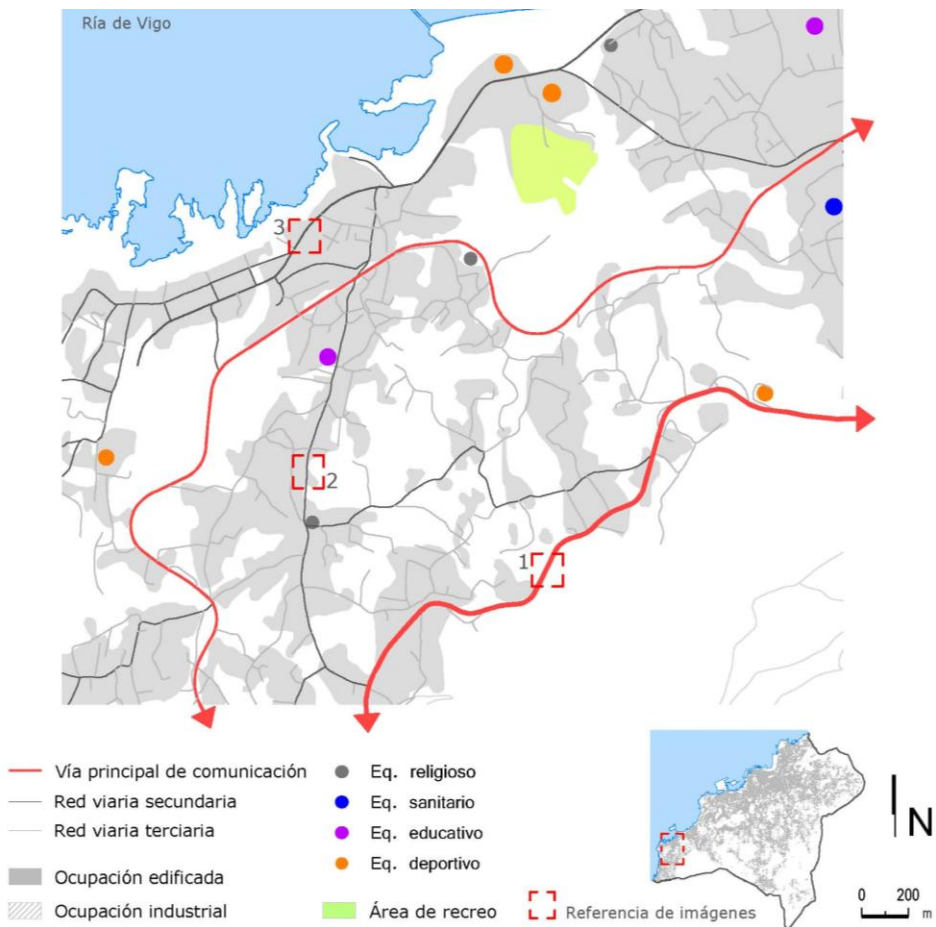


Fig. 4. 4. 116: Esquema general de una zona de la parroquia de Oia en 2010.

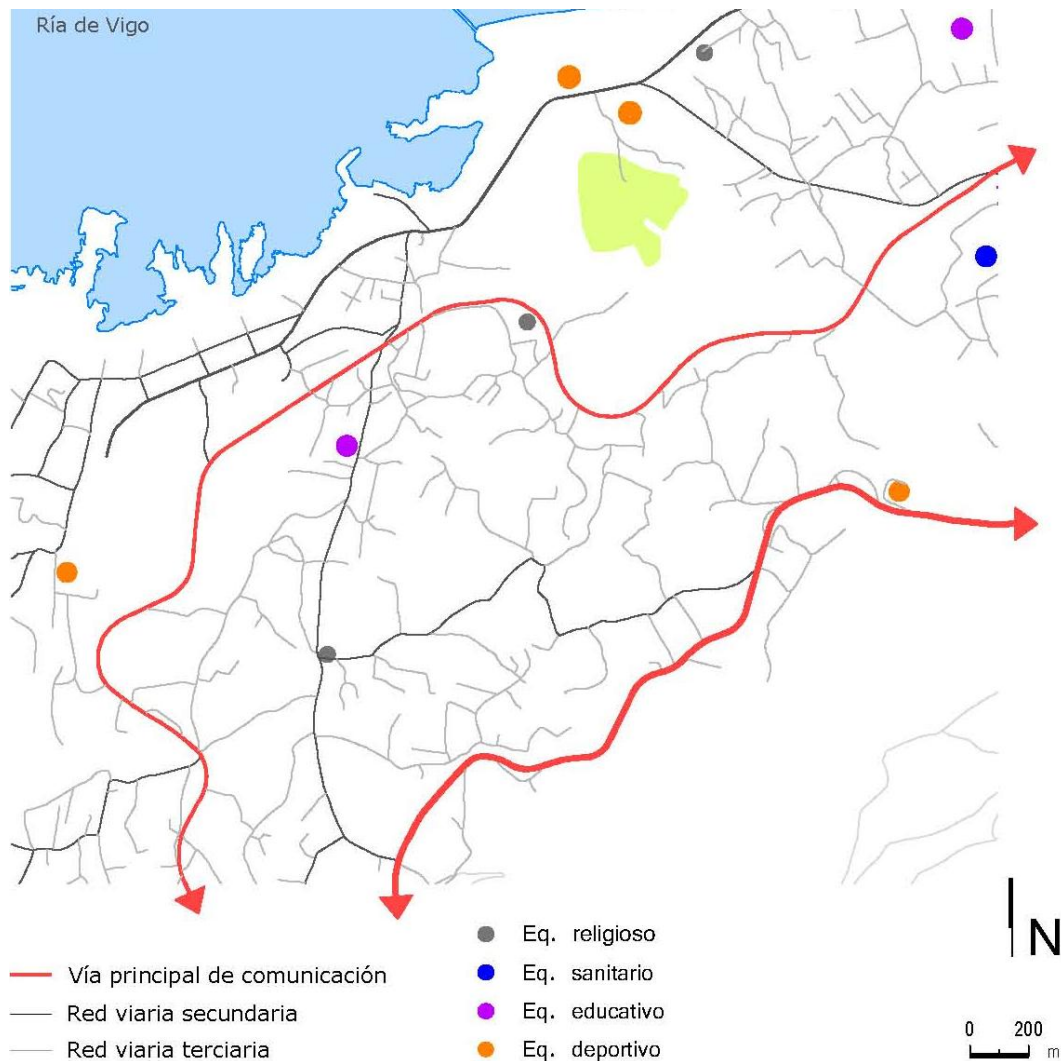


Fig. 4. 4. 117: Esquema de la estructura viaria y de la distribución de equipamientos principales.

De igual modo que en el caso anteriormente presentado, se ha discriminado una superficie del interior del área de estudio, en este caso con localización litoral, que se corresponde con la seleccionada en las fases precedentes del estudio evolutivo. Las principales diferencias entre las mismas devienen de las transformaciones acaecidas, reconocibles en la fase de 1985 y acentuadas en la actualidad.

Así mientras en el caso anterior tiene lugar la implantación de nuevos espacios productivos tal como se ha visto, en el litoral encontrarán desarrollo elementos destinados a usos de recreo principalmente. Hecho promovido por la industria turística que encuentra en las condiciones naturales de éstos entornos un lugar favorable de explotación.

Dicha circunstancia se materializará en el local de estudio con la aparición de equipamientos deportivos y con la construcción de un club de campo de amplias dimensiones como se puede apreciar en la imagen de la figura 117, los cuales encontrarán ubicación en las proximidades de la costa.

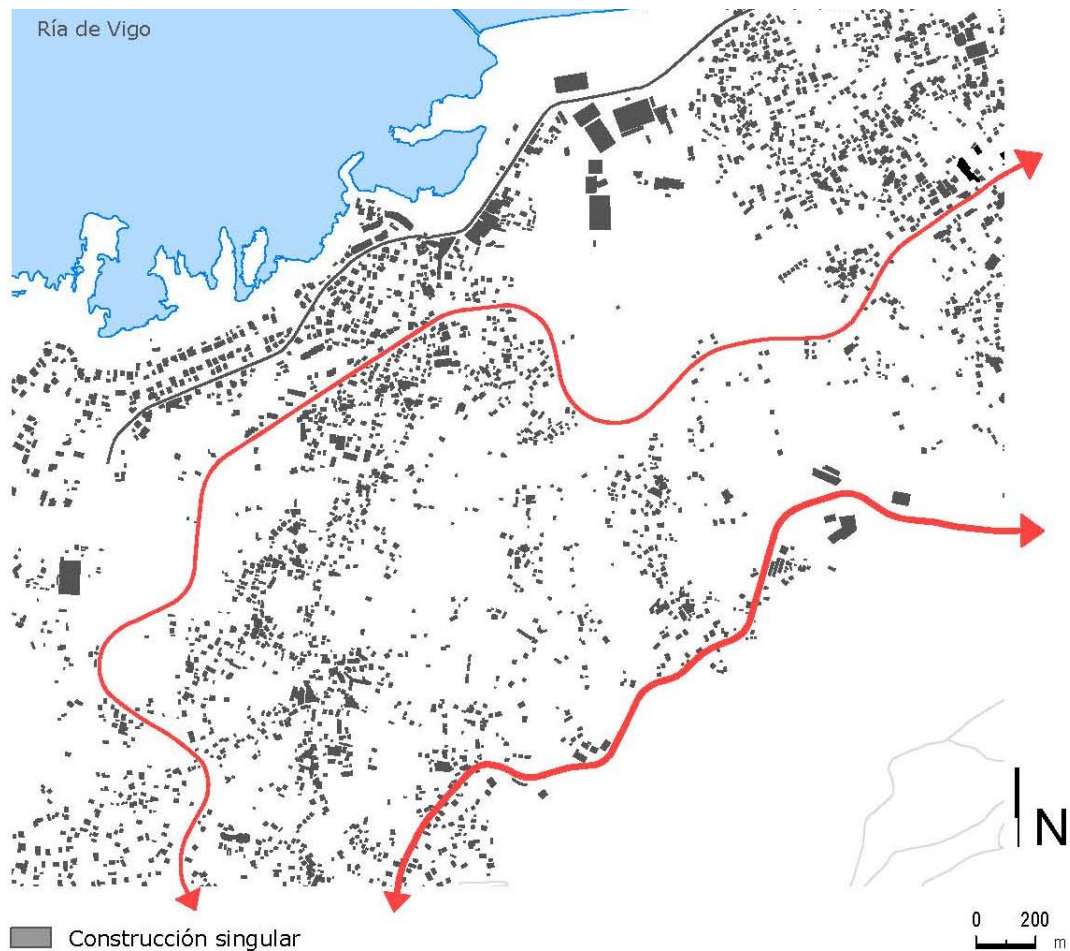


Fig. 4. 4. 118: Esquema de ocupación.

Entre tanto atendiendo a la forma de ocupación y a la estructura viaria, es posible apreciar con respecto a la fase anterior pautas similares, aún denotándose la intensificación de ambos.

Así en primer lugar, se presenta una red infraestructural más densa, motivada por el incremento y desarrollo de las vías terciarias, las cuales pese a seguir apoyándose principalmente sobre la red secundaria, la expansión e intensificación sufrida hace que aborden las principales que atraviesan el lugar, articulando el espacio intermedio entre éstas, persistiendo aún así vacíos intercalados.

La estructura final tiene forma capilar en la que al igual que en el caso anterior las vías terciarias no llegan a contribuir en la comunicación por su inconclusión, favoreciendo únicamente el acceso a espacios próximos de la red sobre la que se apoya. Diferente será la forma de la malla que se genera al Noroeste del área, sobre la línea perimetral paralela a la costa, la cual responde como ya se ha visto a una urbanización puntual.

A través de la ocupación edificada se hace más notable lo comentado hasta ahora, con la identificación de filamentos que coinciden con la trayectoria de las vías secundarias, siendo en el resto la dispersión más acentuada. Así mismo sobre la malla señalada las construcciones serán colocadas de forma serial, respondiendo a acciones de parcelación y urbanización conjunta.

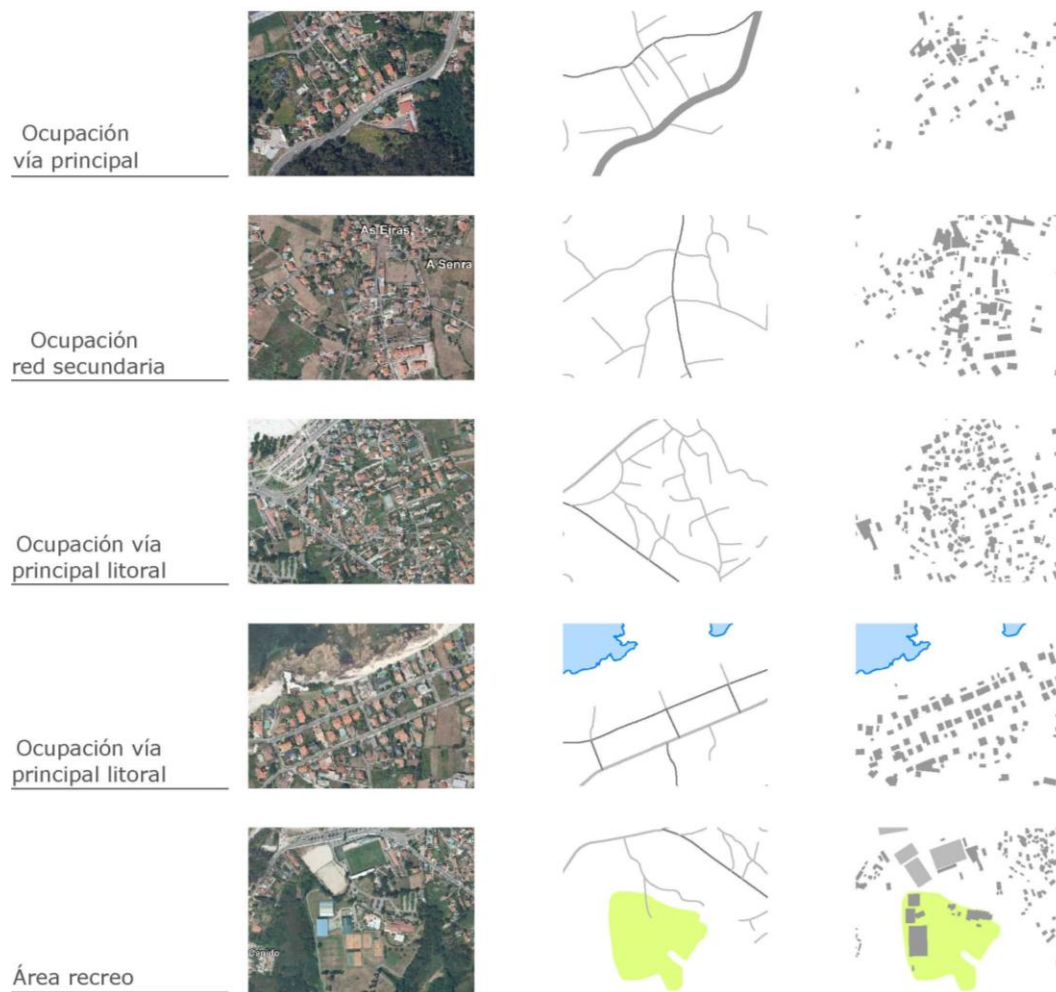


Fig. 4. 4. 119: Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.

Pese a esto y a registrarse diversos grados de densidad, se advierte desde un punto de general una ocupación que se extiende por la práctica totalidad del área discriminada, quedando únicamente interrumpida por la imposición de la topografía, contando el espacio situado al sur de la vía de comunicación principal con pendientes acusadas.

A través de la figura 119 es posible percibir las principales formas de ocupación que se denotan sobre el lugar, las cuales se diferenciarán por el modo de agrupación de las edificaciones con respecto a la red sobre la que se apoyan, así como por el grado de cohesión y por la sección de las mismas. Así en los dos primeros casos es tipificada la resultante de los crecimientos sobre una vía principal y una secundaria, denotándose como en ésta última la aglomeración de construcciones es más elevada, dando lugar a filamentos de mayor densidad. Entre tanto tienen lugar situaciones de repeticiones más intensas, donde la red terciaria es igualmente más numerosa, resultando en difusiones de baja densidad, tal como se verifica con el tercer ejemplo.

En el caso de la urbanización que surge sobre la vía perimetral litoral, la red viaria seguirá pautas ortogonales y las construcciones una organización serial, diferenciándose las áreas de recreo de las anteriores por las dimensiones de la sección de sus elementos.



Fig. 4. 4. 120: Imagen 1, correspondiente a una vía principal, la cual cumple la función de mero elemento de comunicación, siendo reducida la interacción de ésta con construcciones residenciales, tendiendo lugar en mayor medida como se puede observar ciertos servicios.



Fig. 4. 4. 121: Imagen 2, correspondiente a una vía secundaria en la que de forma tradicional se han verificado incrementos en el número de construcciones. Se puede observar como al igual que en casos anteriores la relación directa entre las parcelas privadas y el elemento de comunicación provoca la carencia de espacios públicos definidos.



Fig. 4. 4. 122: Imagen 3, correspondiente a una vía secundaria de acceso a una urbanización residencial, en la que se observa como la disposición de las edificaciones responde a una organización conjunta. La principal diferencia con el caso anterior reside en la definición de una zona de tránsito peatonal.

5. SISTEMATIZACIÓN

5.1. SÍNTESIS INTERPRETATIVA DE LOS RESULTADOS DEL ANÁLISIS

A lo largo del análisis evolutivo que se ha llevado a cabo, han sido presentadas las principales características del área de estudio en diversos momentos temporales, los cuales tal como se ha indicado al inicio del mismo se han seleccionado en función de los aspectos económicos, demográficos y sociales intervinientes en el proceso de formación. A través de los parámetros contenidos en la forma resultante se han extraído una serie de consideraciones que se plasman en este apartado con la finalidad de aportar una lectura lineal y continua de los mismos, resaltando desde una perspectiva interpretativa aquellos que se consideran más relevantes.

Para comenzar cabe hacer mención de las condiciones físicas y políticas que particularizan el caso de estudio en sus inicios y que sentarán las bases de las futuras transformaciones, como serán la ocupación que de forma tradicional se viene registrando sobre el lugar, basada en asentamientos rurales en los que sus habitantes subsisten a través de la explotación de los recursos naturales, así como la división administrativa del mismo, siendo el área actual el resultado de la anexión de tres municipios independientes. Circunstancias que definirán un territorio extenso y ocupado en la práctica totalidad del mismo, dando lugar su evolución independiente a la gestación de varios núcleos de población destacados, concurriendo en un territorio polinuclear tras su unificación.

Entre tanto es identificada sobre el mismo una superficie donde la concentración de población es mayor y donde se desarrollan un mayor número de actividades, definiendo una ciudad aunque de dimensiones reducidas, frente a una superficie mayormente rural que la rodea. Será precisamente en este punto donde se originen las dinámicas que den lugar a la realidad actual, siendo la llegada de los primeros síntomas industrializadores los que le aporten el impulso definitivo, estando hasta ese momento las actividades ceñidas a la explotación de los recursos locales por medio de métodos rudimentarios que no conseguían despegar la economía de la ciudad. Así, la introducción de nuevas formas de producir con base igualmente en los recursos naturales conllevará un desarrollo que marcará un antes y un después en la historia urbana.

Dicha circunstancia propiciará una cadena de acontecimientos que comenzarán con un fuerte crecimiento económico y demográfico centrado en el espacio urbano, con el consiguiente aumento de su condición rectora. Se trata pues de un momento regido por dinámicas de concentración donde el núcleo urbano es el epicentro físico y funcional del territorio, encontrando la población creciente ubicación sobre el mismo, suponiendo su expansión superficial.

Situación que pronto se verá superada por el continuo desarrollo que se experimenta en el sector productivo, el cual propiciará el aumento de la superficie industrial y la necesidad de áreas libres, encontrando ubicación fuera de los límites de la ciudad, en áreas próximas a la misma, rompiendo con la primacía de la que gozaba hasta entonces. Hecho que traerá consigo la comentada absorción de los municipios colindantes, sobre

los que se manifiesta una dependencia de espacio para las construcciones fabriles, suponiendo la inmersión de los mismos en las dinámicas de la urbe. En cuanto a las agrupaciones poblacionales, el proceso de transformación se manifestará de forma más paulatina, evidenciándose aún así con la extrapolación de las fábricas un aumento del número de asentamientos descentralizados, permaneciendo entre tanto una mayor concentración sobre el entorno original.

Así mientras la llegada de las actividades industriales suponía un proceso de transformación enfocado hacia los factores indirectos de la estructura urbana, la evolución de las mismas y su materialización fuera de los límites tradicionales conllevarán una alteración de su condición, dando lugar a la aparición de la denominada periferia. Una nueva situación en la que la ciudad mantendrá sus características físicas y funcionales pero en la que perderá su carácter exclusivo al tener lugar nuevas actividades y agrupaciones urbanas en el exterior de la misma, alimentando una relación dicotómica entre centro y periferia, estando la última sujeta a las condiciones de la primera al surgir como espacio de apoyo de la misma.

Las principales diferencias entre los mismos serán las cualidades formales y funcionales, identificándose la condición central con la superficie delimitada de territorio que presenta un mayor grado de densidad, fruto de procesos de consolidación pautados que le aportan continuidad, tanto en la estructura viaria como en el tejido edificado, siendo entre tanto reconocibles varias morfologías por los diversos momentos de formación. Desde un punto de vista funcional será el que albergue la mayoría de los equipamientos existentes y sobre el que concurren los principales medios de comunicación, aportándole un mayor grado de accesibilidad. Se trata por tanto de un espacio de características concentradas, donde las actividades cotidianas presentan un mayor dinamismo al ser el lugar donde se localicen los índices más elevados de población.



Fig. 5.1. 1: Consolidación de la expansión urbana desde el casco histórico.

En el área envolvente al mismo tendrán lugar las transformaciones que definan la periferia, siendo las formas resultantes más heterogéneas y de límites imprecisos en los que destacan actuaciones segmentarias y de usos diversos, así como morfologías resultantes de la materialización de áreas residenciales e industriales especializadas, o situaciones mixtas con la conjugación de ambas. La ocupación de la misma se ceñirá principalmente a las proximidades del núcleo central, persistiendo en las zonas más alejadas estructuras rurales, en las que persisten trazos simples y el desarrollo de actividades primarias.

Las redes de comunicación serán un elemento clave en este proceso, siendo las preexistentes el soporte físico de la expansión discontinua, posibilitando al tratarse de un territorio altamente infraestructurado, fruto de las formas de ocupación tradicionales, la conquista de los espacios circundantes. Entre tanto será sobre los elementos principales de enlace con el centro urbano donde las intensidades sean más elevadas, mostrando la capacidad dinamizadora de éste y su función dominante sobre el resto del área. Una circunstancia que será más notable en el caso de las formaciones residenciales, lo cual junto con la ausencia de aglomeraciones destacadas en torno a las industrias indicarán la polaridad que ocasionan las actividades urbanas.

En la base de las diferencias morfológicas entre el núcleo urbano y la periferia serán responsables así mismo los instrumentos de planificación urbana, estando focalizada la actuación de los mismos sobre el primero, resultando como se ha visto en la definición de una estructura de trazos ortogonales y con continuidad viaria, frente a las formas mayoritariamente orgánicas y carentes de articulación de las áreas suburbanas basadas generalmente en crecimientos lineales. Dichas proyecciones se materializarán en el territorio con la construcción de calles que dan forma al futuro espacio edificado, siendo en el caso de las formaciones suburbanas el proceso opuesto, adaptándose la edificación a las estructuras preexistentes.



Fig. 5.1. 2: Consolidación planificada de la expansión urbana con base al proyecto de Manuel Comingues, en la que se observan diversas morfologías pero en respuesta a una solución de conjunto.

La conjugación de estas realidades sobre el territorio sufrirá transformaciones diversas a lo largo del proceso evolutivo por la inmersión en nuevos contextos, motivados por cambios en los procesos económicos, políticos y sociales, siendo aún así ésta la base sobre la que se asienten, denotándose un desarrollo paralelo de las mismas. Así la inclusión más notable de las dinámicas industriales en la economía local, conllevarán el aumento de los espacios destinados a tales usos y un incremento demográfico notable por la creciente demanda laboral.

Unos hechos que encontrarán respuesta sobre la ciudad por diversas vías, afectando principalmente al incremento de la relación entre los dos ambientes preexistentes, en el seno de un proceso transformador que seguirá regido por la presencia del centro, aún siendo la necesidad de expansión del mismo por las demandas suscitadas las que provoquen un mayor protagonismo de los entornos periféricos. En el mismo se evidencia el resultado de actuaciones que materializarán la demanda productiva y la poblacional, conllevando procesos aislados pese a estar inmersos en un mismo territorio.

En cuanto a las formas de ocupación residenciales se denota como los crecimientos por adición que habían regido la consolidación inicial dan lugar a nuevas formas de expansión fragmentaria y generalmente siguiendo fuerzas centrífugas, suponiendo un situación en la que los límites se diluyen y la condición urbana se expande en diversos grados y direcciones. Se puede decir que la ciudad pierde la capacidad tradicional de absorción pautada de la demanda población, dando lugar a la explosión de la misma y a la adquisición de una nueva dimensión física y funcional.

Encuadrado en un contexto en el que las previsiones de crecimiento demográfico son muy elevadas y donde el problema de la vivienda se acrecienta, los poderes públicos responden ante esta realidad con una suma de intervenciones parciales que lejos de aportar homogeneidad y continuidad al tejido urbano añade nuevas fracturas, siendo el resultado final el de una expansión incompleta, superficialmente alargada y discontinua, junto con actuaciones no planificadas que dan lugar a la consolidación de áreas suburbanas y a nuevos procesos periurbanos, tomando cada uno de los mismos una dirección diferente con respecto al centro original.



Fig. 5.1. 3: Consolidación de la actuación parcial del polígono de Coia.

El resultado desde un punto de vista formal será el de un mosaico urbano en el que las pautas de continuidad y densidad que emanan del centro persisten en sus proximidades inmediatas, a las que le siguen diversas morfologías con grados de continuidad y consolidación plurales, perdiendo intensidad en función de la distancia. Se trata pues de una situación en la que las diferencias entre el centro y la periferia se desdibujan, donde aún persistiendo las cualidades de ambas se producen tomando mayor distancia y a la vez mayor proximidad. Una circunstancia que vendrá dada por la generación de una zona intermedia en la que las características que las definen se entremezclan y se reproducen simultáneamente, resultando en una transposición ambigua. Un sistema urbano en el que estructuras compactas tienen lugar sobre ambientes de baja densidad y donde las construcciones aisladas se asientan junto a los tejidos consolidados, resultado de una extrapolación discontinua de las condiciones formales de la ciudad.

Las vías de comunicación adquieren nuevamente un papel central, siendo los elementos sobre los que se erguen fachadas densas como simulaciones de una expansión compacta que esconde en su interior estructuras laxas, donde la proporción se invierte y los vacíos son los principales protagonistas. Espacios interiores en los que las calles se vuelven más estrechas y siguen un trazado no ortogonal, sobre los que se suman edificaciones aisladas y discontinuas, y el verde ausente en el exterior reaparece como si de una vuelta al campo se tratase. Serán por tanto éstas las que definan la estructura de la nueva forma urbana, al marcar las vías principales los ejes de expansión a seguir, siendo sobre las mismas donde encuentren consolidación los diversos fragmentos.

Así mismo su carácter se verá alterado con respecto a las calles de la ciudad tradicional al adquirir por un lado una nueva dimensión física y centrando por otro el protagonismo en la definición de los espacios centrales, los cuales quedan sujetos a su trazado. Se puede decir que el transporte rodado pasará a marcar las pautas en la configuración de la ciudad, quedando relegados a un segundo plano los trayectos peatonales, así como los espacios públicos, los cuales surgen inmersos y condicionados por éste.



Fig. 5.1. 4: Estructura viaria proyectada por Manuel Comingues, Plaza de España.

Desde un punto de vista funcional el resultado partirá del mismo modo de la exportación del código genético urbano sobre su espacio envolvente, dando lugar a la consolidación de diversas centralidades en las que tienen lugar la agrupación de equipamientos y servicios, las cuales se expandirán sobre una primera corona periférica, coincidiendo con las formas de ocupación más densas y apoyándose del mismo modo sobre la red viaria principal, enriqueciendo los nudos intersticiales de su estructura y materializando por tanto un sistema discontinuo en el que se acentúa la especialización funcional de zonas focales, perdiendo intensidad en sus áreas intermedias. En relación a esta cuestión destacan así mismo dos procesos de gestación, siendo sobre las expansiones programadas las dotaciones creadas de forma previa o conjuntamente con la consolidación de éstos, denotándose sobre los crecimientos suburbanos y periurbanos la aparición de las mismas a raíz de la demanda existente, aún siendo entre tanto la oferta inferior.

En torno a las transformaciones descritas sobre la superficie próxima al núcleo urbano original tendrán también lugar alteraciones notables, centradas entre tanto principalmente en la intensificación de los tejidos productivos, los cuales seguirán encontrando cabida en las superficies ajenas a la anterior; inmersos en una periferia de estructuras más laxas por su formación basada en el engrosamiento de los asentamientos preexistentes, los cuales aunque formalmente no parecen inscribirse en las tendencias urbanas, si participan funcionalmente con el abandono de las actividades primarias por parte de sus habitantes. Situación que intensifica las relaciones de dependencia con respecto a los lugares de actividad fabril, así como con las concentraciones dotacionales por la carencia de éstos en la misma, acentuando su condición marginal y dando lugar a movimientos pendulares de la población.

A nivel formal esta circunstancia supondrá un aporte más a la fragmentación de la ciudad, que acrecentará la heterogeneidad morfológica tanto del lugar en el que se localizan como del conjunto urbano, suponiendo así mismo la especialización de bolsas de actividad desvinculadas entre sí y del área neurológica de la urbe.



Fig. 5.1. 5: Desarrollo de un polígono industrial sobre un entorno periférico residencial.

Se materializan por tanto dos procesos simultáneos dirigidos por un lado a la expansión de las cualidades de la condición central abordando un entorno periférico suburbano y periurbano que muda sus características, junto con actuaciones en torno a los tejidos productivos y al crecimiento de los asentamientos focalizados en la periferia exterior, definiendo un sistema gradual en el que las relaciones de dependencia funcional y las características formales se ven alteradas en función de la proximidad.

Una situación que dará un giro a lo largo del proceso evolutivo por la inclusión creciente en un contexto en el que las distancias se acortan por el avance en las tecnologías de comunicación, y con ellas la subordinación a las aglomeraciones físicas de funciones y actividades, en el que las aglomeraciones poblacionales darán paso a actuaciones individuales y a la intensificación de formas de ocupación de baja densidad, perdiendo dinamismo los contornos de la ciudad compacta a favor de sus áreas circundantes. Proceso favorecido por las características de un territorio que se presta a su urbanización, donde la cultura de ocupación del campo se fortalece y donde la condición central pierde su carácter rector, dando lugar a un estado contrario en la que será su periferia la que asuma los cambios más profundos y ya no como área subordinada o de apoyo, sino como soporte de una nueva condición urbana.

Una realidad emergente en la que las cualidades funcionales de la ciudad tradicional se reproducen sobre la totalidad del área, aún presentado características adversas al contar con un número inferior de dotaciones en su extensión, pero equiparado en cuanto a actividades y servicios se refiere al verse impulsados por nuevas pautas económicas, en las que el sector terciario gana peso frente a la industria, dejando ésta de ser el motor principal y donde la población que encuentra como medio de vida la explotación de pequeñas empresas con ubicación descentralizada aumenta.



Fig. 5.1. 6: Consolidación de edificaciones dispersas junto a tejidos de alta densidad.

Desde un punto de vista formal el protagonismo lo adquieren los procesos de densificación, los cuales actúan de igual modo sobre la totalidad del territorio traduciéndose en diversos grados, contribuyendo por un lado a la consolidación de las extensiones del antiguo centro urbano y más acusadamente sobre el resto del área con la intensificación de las edificaciones, resultando en una nebulosa construida, donde la mancha que se concentraba sobre un punto se expande ahora por toda la superficie circundante, dibujando un territorio urbanizado. Una realidad en la que la principal diferencia será precisamente el grado de densidad por la mayor o menor presencia de vacíos intermedios, resultante de un proceso de gestación contrario a las pautas de continuidad y compacidad de la ciudad tradicional, donde la concentración poblacional y de funciones se invierten con la expansión de las mismas.

Un nuevo espacio urbano compuesto por varios escenarios de características contrarias, donde se acentúa la conjugación de morfologías compactas y dispersas en estado híbrido, siendo en apenas zonas puntuales donde sus cualidades se muestran en un estado puro, no existiendo límites sino una superposición de ambas. Escenarios en los que las formas se suceden, configurados como si de una suma de retales se tratase por la intensificación de los espacios libres delimitados por los fragmentos densos, y por la aparición de secciones compactas en los paisajes de baja densidad. Provocando del mismo modo la absorción de las áreas productivas y por tanto la mezcla de usos del suelo.

El principal soporte físico de esta transformación seguirá siendo el sistema infraestructural, el cual se densifica con la multiplicación del número de elementos que lo componen, resultando en una red viaria tupida a la que se adosan la multiplicación de edificaciones asiladas. A través de la misma serán reconocibles diversas estructuras formales, siendo en los tejidos compactos la articulación más intensa, resultante de una configuración de calles que se entremezclan de forma generalmente ortogonal, frente al tejido capilar de las ocupaciones de baja densidad.

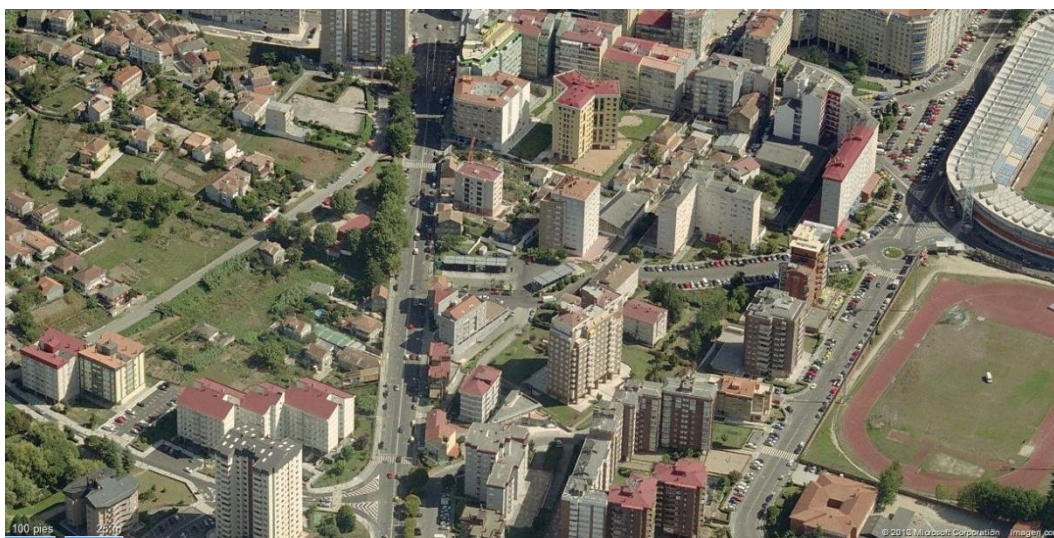


Fig. 5.1. 7: Mosaico urbano en el que suceden ocupaciones de baja densidad, tejidos densos y equipamientos de amplias dimensiones.

En estos últimos la organización del espacio dependerá de la afluencia de los elementos principales y secundarios de la red preexistente, a la que se adosan las nuevas ramificaciones, siendo su función la de aportar accesibilidad a las nuevas construcciones sin culminar en un aporte articulador.

Una falta de articulación por otra parte que se extrapola al conjunto del sistema viario local al no afianzar la conectividad del mismo, resultando un sistema en el que las jerarquías inferiores se vuelven más intensas, aumentando su complejidad pero sin contribuir a la funcionalidad de la red principal, la cual por su estructura radial favorecerá los desplazamientos centrífugos, restringiendo las comunicaciones transversales que se verán condenadas a la red tupida residencial.

Del mismo modo la deficiencia de las conexiones con la estructura viaria de escala superior supondrá la falta de interacción de ésta sobre el espacio contribuyendo únicamente a la suma de nuevas barreras y a la fragmentación del entorno.

Al igual que ocurría con la ocupación edificada, el sistema de comunicaciones será también determinante en la distribución de los servicios y equipamientos contenidos en el territorio, siendo sobre las vías de mayor tránsito, es decir donde la capacidad conectora entre las mismas sea mayor donde se localicen preferentemente, denotándose sobre los espacios intermedios en los que la articulación es deficiente una mayor presencia residencial.

Así mismo las últimas tendencias apuntan al protagonismo que adquieren las vías de alta capacidad en el desarrollo de este tipo de actividad, resolviéndose las últimas agrupaciones conformadas en torno a las mismas y quedando desvinculadas de los asentamientos poblacionales, lo cual pone de manifiesto el peso que adquieren las nuevas posibilidades de comunicación en las dinámicas sociales, priorizando la capacidad de accesibilidad a la proximidad física. Hecho que se advierte del mismo modo con respecto a los espacios comerciales, persistiendo entre tanto su localización sobre las áreas de mayor peso poblacional, aún respondiendo del mismo modo a espacios especializados en los que se agrupa un número elevado de establecimientos.



Fig. 5.1. 8: Vía de alta capacidad a su paso por un entorno de baja densidad.

En cuanto a los espacios públicos es reconocible una tendencia reductora en el conjunto urbano a lo largo del desarrollo evolutivo, siendo su carencia prácticamente total en los escenarios de baja densidad. Tal como se ha visto la presencia de los mismos quedaría principalmente sujeto al trazado viario, siendo deficiente la existencia de plazas u otros espacios específicos, hecho que en estos últimos se reduce por la relación entre las edificaciones aisladas y las vías sobre las que se apoyan, en las que sus dimensiones inferiores y la vinculación directa con las propiedades privadas propician la ausencia de lugares de tránsito peatonal; su configuración no planificada y sujeta generalmente a actuaciones individuales sobre las estructuras preexistentes conllevan del mismo modo la inexistencia de áreas destinadas a tal uso, identificándose por tanto una clara diferencia sobre las estructuras de trazos compactos frente a las dispersas. Diferencia entre tanto que se invierte en cuanto a los espacios libres, aún siendo éstos de carácter igualmente privado y por tanto no intervinientes en la dinámica urbana más que en una cuestión paisajista.

Se puede concluir por tanto a partir de las determinaciones descritas una evolución en la que las diferencias entre la ciudad y la periferia se han minimizado hasta fundirse en una nueva realidad urbana. En el proceso de transformación son reconocibles pautas de densificación y continuidad responsables de la expansión del tejido consolidado, frente a actuaciones fragmentadas en la periferia, dando lugar a estructuras más heterogéneas y llenas de discontinuidades. Una realidad que responde a desarrollos puntuales provocados por acciones tanto planificadas como espontáneas, siendo reconocibles promociones de polígonos aislados y urbanizaciones puntuales, así como tejidos productivos desarticulados en un intento de separación de la ciudad. El protagonismo creciente en las últimas décadas de los espacios inicialmente subordinados, darán paso a una realidad en la que estas últimas aumentan y se expanden por la totalidad del área disponible, junto con los atributos funcionales de la condición urbana, traduciéndose en una nueva ciudad, una ciudad que abarca el territorio y en la que las diferencias se centrarán en las cualidades formales. Una transformación que da lugar a la simultaneidad de la ciudad compacta y de la ciudad difusa.

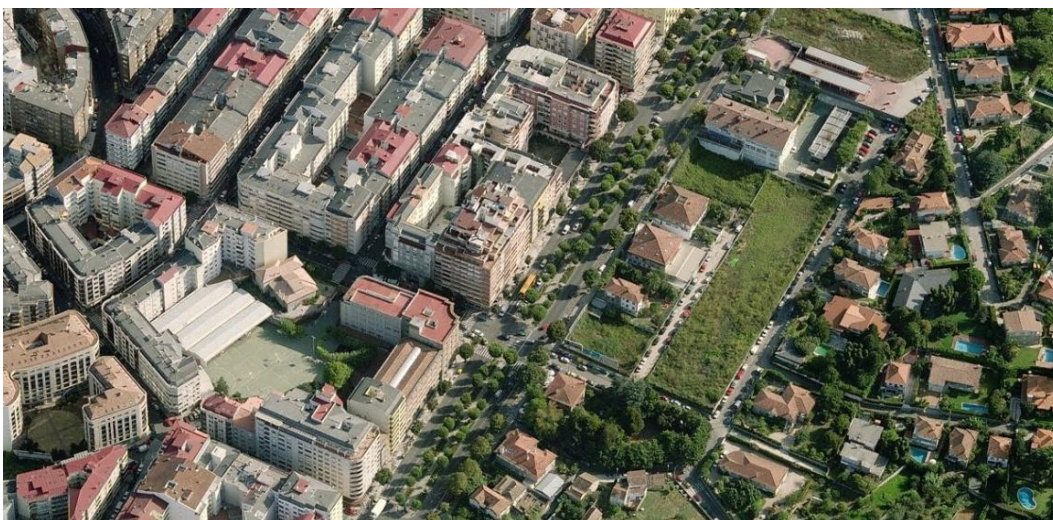


Fig. 1. 9: Situación de hibridación entre la ciudad compacta y la ciudad difusa.



Fig. 5. 1. 10: Crecimiento lineal denso sobre la vía de comunicación principal en un espacio de baja densidad.



Fig. 5. 1. 11: Paisaje de baja densidad, sobre el que se observa la multiplicación de las edificaciones, así como de las vías de comunicación terciarias que se le proporcionan acceso, tratándose de elementos en su mayoría que no aportan articulación al sistema por su inconclusión.



Fig. 5. 1. 12: Paisaje de baja densidad conformado por ocupaciones dispersas y urbanizaciones puntuales. A través de la imagen se observa la falta de articulación entre las mismas, resultando un entorno fragmentado, advirtiéndose además las diferentes características de la red viaria principal, secundaria y terciaria.

5.2. CORRELACIÓN ENTRE LOS RESULTADOS Y LOS FUNDAMENTOS TEÓRICOS:

Tomando como referencia lo presentado a lo largo del análisis, se procede en este apartado a la correlación entre los resultados obtenidos y las diversas teorías urbanísticas que fundamentan la presente disertación, presentadas en el capítulo 2, a través de las cual se obtendrán las respuestas de los objetivos planteados al inicio, siendo los siguientes:

1. Identificar la dicotomía presente en la forma urbana de Vigo; entre ciudad compacta y fragmentada.

El abordaje de este primer objetivo discurre implícito en el desarrollo evolutivo llevado a cabo en el análisis previo, a través del cual han sido identificadas las diversas realidades morfológicas contenidas en el lugar, desvelando el modo en que se ha consolidado la forma urbana hasta resultar en la actual. Para ello se ha hecho uso de diversas escalas con el objetivo de advertir sobre el modo en que se configuran los modelos de agrupación espacial, aproximándose posteriormente a la realidad concreta para la identificación de su forma, abordada en ambos casos a través de los aspectos cuantificables relativamente a las densidades, superficies y flujos (Lamas, 2004).

Atendiendo a los conceptos a través de los cuales se dará respuesta al objetivo en cuestión, como son los *de ciudad compacta* y *ciudad fragmentada*, se presentan a continuación las principales características que los autores atribuyen a los mismos, resolviendo en su correspondencia con la realidad analizada.

Así en la definición de la *ciudad compacta* son determinantes las cualidades de alta densidad, continuidad y morfología homogénea, fruto de procesos de adición sobre un espacio delimitado, es decir contenido dentro de unos límites claros. Características que se corresponderían con las formas de la ciudad tradicional y contrarias a las de la ciudad fragmentada, la cual surge por la materialización de nuevos modelos de ocupación, generalmente desarticulados, estando conformada por elementos autónomos y sin solución de continuidad, resultando en un tejido irregular y falta de cohesión. (Delgado, 1995) Siendo su principal seña de identidad por tanto la discontinuidad que se traduce en los contornos, en las densidades y en las morfologías de los elementos que contiene. (Portas, Domingues y Cabral, 2011) Así mismo los límites que definen la primera son aquí sustituidos por entidades carentes de márgenes (Amendola, 2000).

Al trasladar estas premisas al caso de estudio se detecta como la expresión de dichos parámetros son reconocibles a lo largo de todo el periodo analizado, siendo en la primera fase correspondiente al año 1960 donde las características de la *ciudad compacta* adquieran mayor relevancia al representar las principales características de la realidad urbana, concentrándose éstas en el núcleo central, aún identificándose la presencia de ocupaciones puntuales correspondientes a tejidos productivos y a la descentralización de ciertos equipamientos, así como pequeñas agrupaciones

poblacionales fruto de la antigua división administrativa, que advierten del rumbo que tomará el desarrollo de la ciudad pero que son menores en este momento.

Así sobre el núcleo urbano central se identifican pautas de alta densidad, en el que pese a contener diversas morfologías fruto de los diversos crecimientos acaecidos, se resuelven de forma homogénea y sobre una estructura viaria continua. Así mismo es posible reconocer en su desarrollo un contorno delimitado, en el cual los elementos naturales como la ría y el monte de El Castro actuarán como barreras y límites físicos.

Será en este momento temporal donde las características de la *ciudad compacta* se presenten con mayor claridad, dando lugar los crecimientos posteriores a la aparición de lo que Font (in Indovina, 2007) deviene a llamar como *extensiones y filamentos*, a través de los que se dará continuidad a los tejidos compactos pero provocando la pérdida de la estructura bien delimitada, y en el caso de Vigo de la homogeneidad morfológica al ser incorporados de forma contigua ocupaciones aisladas y de baja densidad.

Estas formas de crecimiento serán reproducidas también puntualmente sobre el territorio, principalmente en el periodo comprendido entre 1960 y 1985, en el que tendrá lugar la aparición de tejidos densos que se adosan a la estructura compacta pero careciendo de continuidad, conformando una suma de fragmentos que definen una forma urbana no cohesionada. A su vez, en los espacios intermedios se intensificarán las construcciones aisladas atribuyendo una mayor heterogeneidad al conjunto morfológico e incrementando la discontinuidad en cuanto a densidades y márgenes se refiere.

De forma paralela, albergando un mayor distanciamiento se producirá la implantación de nuevas ocupaciones industriales, las cuales se organizan como elementos autónomos, conteniendo por el tamaño de las mismas un tejido denso pero desarticulado.

Se puede decir por tanto que nos encontramos ante una realidad configurada mediante “relações entre partes ou diferenças, mais do que por qualquer forma global ou homogeneidade de tecidos, como serian, ou se imaginaba que fossem, as aglomerações que lhe deram origem” (Portas, Domingues, Cabral, Silva, y Tavares, 2003, p. 16).

Unas diferencias formales que se verán incrementadas a lo largo de los últimos veinticinco años, en los que las transformaciones en los entornos periféricos provocan la dilatación de las coronas externas, siendo la base de la ocupación las tipologías de edificación aislada y de implantación dispersa. La configuración de las mismas responderá a diversas morfologías y densidades resultando en organizaciones lineales, difusiones arbóreas, urbanizaciones y ocupaciones puntuales. (Indovina, 2007) Nuevos modelos de ocupación que se organizan sobre el espacio sin guardar una lógica de continuidad, caracterizado por la sucesión de vacíos y de densidades en su estructura. Un nuevo escenario en el que las vías y las parcelas preexistentes serán los elementos compositivos, resultando un tejido en el que “las parcelas se asemejan a células y las edificaciones a su núcleo” (Indovina, 2007, p. 122).

Pese a que como se ha dicho las transformaciones son más acusadas en los entornos exteriores, la reproducción de las mismas se hará notar del mismo modo en las proximidades de las estructuras compactas, absorbiendo las áreas productivas aisladas y los fragmentos urbanos densos, intensificando una relación formal ambigua de la que resultan tejidos mixtos y la combinación de elementos de diversa naturaleza, siendo por tanto reconocible lo que (Portas, Domingues y Cabral, 2011) identifican con modelos de aglomeración y de dispersión.

Se puede decir que las cualidades de la ciudad fragmentada son las que representan en mayor medida la realidad actual de la ciudad de Vigo, en la que el modelo de la ciudad compacta ha dejado de ser dominante, persistiendo sus cualidades de alta densidad pero traduciéndose de forma discontinua y en hibridación con ocupaciones de tipología aislada. Así son constantes en su forma situaciones simultáneas de morfologías, densidades y grados de cohesión contrarios, pudiendo afirmarse en palabras de Amendola (2000, p. 73) que “fracturas y diferencias ya no constituyen una patología, una pausa o una excepción” sino las principales características que definen la forma urbana.

Una forma urbana en la que los límites se han diluido, siendo difícil reconocer dónde termina la ciudad compacta y tiene lugar la fragmentada, ya que si bien como se ha dicho las cualidades de la primera se presentan con mayor claridad al inicio del análisis pierden definición en su expansión, entrelazándose las extensiones continuas a ésta con vacíos y discontinuidades.

Podría decirse que la realidad resultante supone “un bien integrado sistema de fragmentos donde ya no hay presente y pasado, sino una serie de presentes de edades diferentes, todos autónomos pero interrelacionados” (Amendola, 2000, p. 78).

2. Indicar los procesos de urbanización conformadores de su periferia a través del principio infraestructural:

Entre los principales indicios a los que hacen referencia los diversos autores encuadrados en el capítulo 2 sobre el inicio de las transformaciones en la periferia, destacan los procesos productivos en el seno de la industrialización, por los cuales las nuevas construcciones fabriles encontrarán cabida en el exterior de la ciudad, a lo que Lamas (2004) añade una intensa urbanización y un aumento de la demanda de equipamientos, que incrementarán las descentralizaciones frente a la insuficiencia del espacio libre; apuntando como soporte físico de los cambios acaecidos a la red viaria preexistente, la cual será fundamental para la expansión de la ciudad, así como para las que tendrán lugar a lo largo de la evolución posterior, tal como afirma Indovina (in Ponce, 2006, p. 24) al apuntar que “un territorio urbanizado (en sus distintos niveles) puede darse solo a partir de una malla de infraestructuras bastante extendida.”

Circunstancia esta última que se dará en el caso de Vigo fruto de la forma de ocupación tradicional, que lo dotará de una extensa red de caminos y vías, mal o nada

infraestructurados en un inicio pero que serán la base sobre la que se asiente la ciudad actual; favoreciendo la estructura radial de su sistema viario la accesibilidad a la práctica totalidad del territorio.

Estos hechos se han percibido a lo largo del proceso evolutivo, siendo por tanto la respuesta al presente objetivo aportada a partir del mismo, mostrando los esquemas presentados correspondientes a los diversos momentos temporales, la relevancia que han adquirido los elementos infraestructurales en la formación urbana, desvelando igualmente los procesos que han tenido lugar en su configuración, siendo los siguientes.

Comenzando por la situación en el año 1960, se observa la materialización de de lo que Arteaga (2005, p.102) denomina como “periferia industrial”, resultante de un desarrollo sobre una primera corona perimetral desde el núcleo central, siendo su principal característica “la formación de emplazamientos residenciales que encuentran su lógica de organización en torno a la industria y a unas estructuras de comunicación preexistentes.” Aún con matices en el caso de Vigo, ya que si bien el tejido productivo se localiza en el exterior de la ciudad, vinculada como se ha visto a la línea del litoral marítimo, el crecimiento residencial no se desarrollará en torno a las mismas, sino que surgirá de forma continua desde el antiguo recinto amurallado, siguiendo la dirección marcada por las vías principales de comunicación y respondiendo por tanto a un proceso de concentración urbana.

Por otra parte son ya perceptibles en este periodo las nuevas tendencias que marcarán la evolución de la ciudad, con la aparición de nuevas fábricas en el interior de la periferia, así como equipamientos de superficies amplias, tomando mayor distancia con el centro urbano; localización que estará condicionada por la estructura viaria, tal como indica su ubicación en las proximidades de la misma.

Un hecho que marcará el inicio de una descentralización que se acentuará en las décadas posteriores, observándose en el año 1985 un incremento notable en el número de industrias siguiendo las mismas pautas, así como la expansión del tejido urbano, aún persistiendo la vinculación de este último con las dinámicas del núcleo central, denotándose como la presencia fabril no incidirá de forma significativa en los desarrollos residenciales, en cuanto a localización de refiere, sino que estará regida por proyectos de extensión de las tramas existentes, así como por procesos de suburbanización y de periurbanización que provocarán la dilatación de las coronas externas y una expansión centrífuga sobre el sistema viario radial.

En el resultado final se advierte como la vinculación a la estructura de comunicación afectará del mismo modo a las áreas planificadas, en las que surgirán como se ha visto en el apartado anterior crecimientos lineales en torno a ésta. Siendo entre tanto a través de la distribución de los equipamientos donde el principio infraestructural se haga más notable, localizándose en los puntos de intersección de las vías principales y de forma lineal sobre éstas, coincidiendo por tanto las áreas de mayor actividad con las de mayor accesibilidad.

Sobre los entornos más alejados el incremento del tejido edificado será menos acentuado, respondiendo entre tanto las construcciones acrecentadas al mismo principio descrito, manifestando una vez más el papel central de la estructura viaria en la transformación periférica, donde la carencia de servicios y equipamientos no será un impedimento para su ocupación. Dichas cuestiones ponen de relieve también el aumento en la capacidad de movilidad de la población, posibilitando los desplazamientos entre las áreas residenciales y de actividad, tanto industrial como dotacional.

En el periodo comprendido entre 1985 y 2010 será cuando los entornos periféricos exteriores se transformen profundamente, siendo los receptores de los principales cambios acaecidos en la ciudad, correspondiéndose la realidad resultante con lo que Arteaga (2005, p. 103) denomina como “periferia dispersa”, identificada con una *“tercera corona de expansión urbana sobre extensos territorios”*, la cual responderá al resultado de nuevas pautas económicas y principalmente incitado por los avances en las tecnologías y en los sistemas de comunicación, *“permitiendo la generación de formas de urbanización dispersa y polarizada que el proceso adquiere.”* Una circunstancia que alterará las relaciones tradicionales entre el centro y la periferia en la que *“la relación de dependencia desaparece por la difusión de los lugares de trabajo y de los servicios cualificados sobre el territorio.”*

La malla viaria preexiste será una vez más el soporte físico sobre el que se asiente dicha transformación, en la cual serán identificados diversas particularidades en cuestiones formales y funcionales.

En primer lugar se denota como se dará continuidad a la estructura primitiva, viéndose entre tanto incrementada con el desarrollo de nuevos elementos, generalmente de carácter terciario, coincidiendo con las zonas en las que la densidad de ocupación es superior y dando lugar a una estructura capilar. A través de las entornos en los que el tejido no es tan tupido, se puede apreciar como la consolidación del modelo de ocupación se producirá por saturación de la red secundaria, pudiendo determinarse que el proceso evolutivo comenzará de este modo, dando lugar posteriormente a la consolidación de los espacios intermedios, con la consiguiente intensificación de la red de comunicación.

Sobre dichos espacios se advierte del mismo modo como los servicios y equipamientos contenidos se desarrollarán sobre la red principal y secundaria, la cual cuenta con una mayor articulación y por tanto con un grado más elevado de tránsito, perpetuándose en las zonas intermedias principalmente un uso residencial. Circunstancia reconocida por Indovina (in Ponce, 2006, p. 26) cuando afirma con respecto a la ciudad difusa que *“la localización de actividades (...) tiende a maximizar la accesibilidad. Es éste el territorio en donde la “red” se vuelve fuerza estructurante.”*

Una realidad que se corresponde con la descripción que Domingues (2009, p. 240) hace de la *“estrada”* equiparándola con centros en línea, en la que además de lugar de aglomeración de funciones *“garante uma outra característica do “centro” que é a forte acesibilidade, o lugar de onde e para onde se pode chegar com facilidade.”* Situación que

en el caso de estudio se hace más significativa en las vías principales, donde la residencia disminuye y donde tiene lugar en mayor número la distribución de los servicios.

Dicha característica se trasladará del mismo modo hacia las vías de mayor capacidad de accesibilidad y volumen de tránsito, siendo sobre las que permitan en su desarrollo la interacción con los espacios circundantes, donde se advierta una mayor aglomeración de servicios, siendo la Avenida de Madrid un claro ejemplo; adquiriendo un aspecto similar al que describe Venturi (1998) en relación al “Strip de Las Vegas”, y coincidiendo con la descripción que hace Amendola cuando dice que (2000, p. 28) “las arterias extra urbanas de gran comunicación, construidas inicialmente para permitir el desplazamiento hacia la gran ciudad, se han convertido progresivamente en las “main streets” de la nueva ciudad extendida.” Por el contrario sobre las vías de alta velocidad, donde la relación con el espacio envolvente no es directa, como es el caso de autopista, dicho fenómeno responderá a organizaciones funcionalmente cerradas.

Así es posible determinar una relación entre los flujos de movilidad y la prestación de servicios, que definirá una jerarquía funcional sobre el territorio en el que la condición de accesibilidad determinará su carácter rector.

Las últimas tendencias apuntan precisamente en esta dirección, siendo la capacidad de comunicación la que parezca condicionar las agrupaciones recientes de servicios, evidenciando una sociedad más dictada por los movimientos, dejando de ser la proximidad física la que rijan sus acciones.

Tal como refiere Indovina (2009) se camina hacia una situación en la que los flujos obligatorios al trabajo o centros de estudios disminuyen en distancia, frente a los lugares opcionales de ocio en los que aumentan la cantidad de movimientos y la longitud a los mismos.

Condición que no se evidencia entre tanto en las dinámicas residenciales tal como se ha visto, siendo únicamente la posibilidad de acceso la que interceda en el modo de expansión, no siendo las altas velocidades las que marquen las pautas, resultando en una “yuxtaposición lineal de elementos repetitivos funcionalmente homogéneos asociados a la mínima infraestructura para garantizar su accesibilidad.” (Indovina, 2007, p. 122)

Una circunstancia que perpetuará otra función a la red viaria en el modelo de ocupación disperso, siendo a través de la misma que se garantice la articulación de los diversos asentamientos, la cual actuará como una malla estructuradora que funcionará como el esqueleto de la forma urbana.

Es posible por tanto determinar a través de lo descrito que la expansión y forma actual de la ciudad de Vigo está fuertemente condicionada por la red viaria, la cual aporta la accesibilidad y el soporte físico necesario para la colonización del territorio, actuando en las diversas escalas y sistemas, dando lugar a un nuevo escenario en el que “el principio de orden prevalece para ser el de las infraestructuras de comunicación” (Ponce, 2006, p. 26).

3. Definir indicadores para la interconexión territorial de las diferentes partes de su morfología urbana, articulando los respectivos sistemas y redes.

Para dar respuesta a este objetivo se han tomado como base las conclusiones extraídas a lo largo del análisis realizado, a través del cual se han desvelado las principales características de la forma urbana de la ciudad de Vigo, identificando a través de un ejercicio interpretativo ciertos inconvenientes sobre los que cabe la posibilidad de intervenir para mejorar sus cualidades. De igual modo se ha hecho uso de diversas teorías urbanísticas que abordan la problemática en cuestión, aplicando los principios planteados sobre el caso que nos concierne.

Cabe referir antes de su presentación sobre los posicionamientos que surgen sobre el modo de actuar frente a los territorios urbanizados, entre los que Indovina (2009) identifica los de *extirpar* el fenómeno, abogando por el retorno a las formas urbanas tradicionales; *limitar* los daños y *contribuir* a su fomento, considerando la imposibilidad de ponerle freno y *asumir* la nueva condición urbana como la expresión de una demanda de ciudad, para lo que el autor defienden un planeamiento de corrección.

Siendo esta última la postura de la que se parta para el caso de estudio, tomando en consideración que nos encontramos ante una realidad que supone el modo de vida del treinta por ciento de la población local, la cual ha incrementado los rasgos urbanos transformando la condición periférica inicial hacia la ciudad difusa actual, en la que la fragmentación que la caracteriza es “preferentemente el resultado de actividades de auto-organización en el sentido de que no obedecen a un diseño global, no persiguen ninguna función u objetivo general, sino que responden a opciones individuales” (Indovina, 2009, p. 18). Debiendo por tanto actuar las intervenciones en aquellos aspectos que se denoten carentes o deficitarios, incentivando las cualidades positivas contenidas en la misma. Para Indovina (2009, p. 19) el camino a seguir parte por “ofrecer condiciones y funcionalidad urbana, es decir, ciudad, dentro de las nuevas condiciones y sin dejar de tener en cuenta las tendencias en curso.”

Esta línea de pensamiento es la que se ha seguido para la elaboración de los indicadores propuestos, siendo a través de la realidad del área que se ha identificado los puntos débiles y las posibles vías de actuación, resultando los siguientes:

- Potenciar un sistema de comunicación multiescalar, conectado sobre y entre los distintos niveles.

Enfocado hacia el sistema infraestructural, este primer indicador tendría su aplicación en diversas escalas como el título indica y permitiría combatir varias cuestiones que se detonan deficitarias en la ciudad de Vigo.

En primer lugar y teniendo en cuenta que nos encontramos en un contexto en el que la evolución en las tecnologías favorece una movilidad creciente de la población, que encuentra apoyo en los medios de comunicación para desarrollar sus actividades, las cuales

ya no se desempeñan únicamente en la escena local sino que abarcan la componente territorial, parece imprescindible fortalecer la interacción entre dichas escalas a través de los elementos infraestructurales, para lo cual Domingues (2007) propone el desarrollo de elementos de relación entre los modelos de las velocidades rápidas, destinados a las distancias largas, y los de velocidades lentas para los recorridos cortos.

Trasladando esta cuestión al caso de Vigo, su aplicación se centraría en la interacción entre el sistema viario de alta capacidad y los rangos inferiores de desempeño local, ya que en la actualidad el primero está focalizado hacia las áreas de actividad industrial, siendo la vinculación con la estructura viaria poco efectiva.

Un principio que tendría cabida del mismo modo sobre los rangos inferiores, principalmente sobre la red principal, en la cual persiste el modelo radial tradicional, no siendo alterada a lo largo del proceso evolutivo más que con el incremento de elementos en el mismo sentido que los originales, contribuyendo a un sistema centrífugo carente de conexiones entre sus componentes. Circunstancia que favorece los flujos unidireccionales, siendo las comunicaciones transversales garantizadas a través de la red secundaria y terciaria.

Las teorías de Salíngaros (2005) refuerzan este planteamiento, ya que para el mismo el grado de conectividad de una red urbana afecta directamente a su grado de funcionalidad, siendo el número de conexiones entre los elementos y entre los de las diversas jerarquías los que definan una red efectiva, permitiendo que tengan lugar trayectorias internas. Así en el caso de Vigo cabría apuntar hacia una mayor interacción entre los elementos viarios principales, que favorezcan la articulación de los espacios intermedios y el incremento de los niveles jerárquicos en los mismos.

En el caso de la red secundaria y terciaria la situación es similar al responder a una forma capilar, en la que existen elementos desarticulados que no llegan a conectar entre sí, evitando la formación de una red conexas.

Los efectos de este planteamiento se han podido comprobar en el local, en el que se denota un mayor grado de actividad e interacción en los puntos de encuentro entre varias vías, frente a los espacios interiores en los que éstas surgen como elementos de acceso sin encontrar articulación, provocando la falta de integración del espacio. Así mismo el número reducido de conexiones entre elementos favorece desarrollos mayoritariamente lineales, provocando un mayor énfasis de los fragmentos que se generan en torno a los mismos, tanto a nivel funcional como formal.

Por tanto la finalidad del indicador propuesto es la de fomentar la funcionalidad del territorio a través de la red de comunicaciones, la cual es muy extensa y tupida pero carente de una articulación efectiva, hecho por el cual se deberían incrementar las conexiones entre los elementos, tanto del mismo tipo como entre los diversos niveles jerárquicos, favoreciendo la articulación de la estructura y fomentado una mayor capacidad de movilidad, una mayor interacción entre los diversos fragmentos y la integración de áreas desarraigadas.

- Espacio público como elemento reestructurador de la fragmentación urbana.

La iniciativa individual que caracteriza la urbanización difusa conlleva en el local de estudio un desarrollo mayoritariamente de uso privado, siendo la ausencia de espacios públicos común en la práctica totalidad del mismo. Circunstancia que vendrá motivada por su conformación mediante la condensación de la red infraestructural, la cual a diferencia de las áreas compactas, en la que los mismos se desarrollaran contenidos en los componentes viarios, persisten en los entornos dispersos como elementos de tránsito, careciendo de lugares de encuentro para la población de a pie.

En relación a esta cuestión son varios los autores que abogan por la implantación de los elementos públicos, a los que atribuyen la capacidad de creación de una imagen de unidad, que minimice la sensación de discontinuidad que provoca la consecución de parcelas edificadas, las cuales no llegan a definir un sistema de espacio construido, sino que generan un paisaje en el que se suceden las interrupciones.

Así el papel de éstos sería el de aportar la distinción entre dentro y fuera, entre público y privado, generando un sistema estructurante que relacione la edificación dispersa y la transforme en un conjunto. Para Portas, Domingues y Cabral (2011, p. 187) “Este sistema é a rede que conecta os vários elementos de aglomeração, relacionando-se entre si; é o conjunto de espaços que o sujeito percorre e a partir dos quais lê e percebe a cidade; e a malha que organiza a edificação e que perdura para além dela”.

Tomando un punto de vista más global de la cuestión Borja y Castells (2004) consideran que la aportación de éstos adquiere un papel esencial en la construcción de una ciudad competitiva, al dotarla de mayor identidad, contribuyendo del mismo modo a su cohesión y sostenibilidad.

Para llevar a cabo esta propuesta, y teniendo en cuenta que se trata de una realidad urbana que difiere de la tradicional, se plantea la identificación de los componentes presentes en la idea canónica y su reinterpretación en el urbano extensivo, adaptándose a sus características propias (Portas, Domingues y Cabral, 2011).

Partiendo de la base de que el caso de estudio el elemento común presente en la totalidad del espacio urbano es la red viaria, y siendo ésta además la base de su estructura parece factible la integración de los estos espacios sobre la misma, mediante la implementación de nuevos atributos que contribuyan a fortalecer la integración del conjunto. Atendiendo a lo que apunta Pereira (2010) se trataría de alterar las lógicas de su configuración, mediante planteamientos innovadores y adaptados a las necesidades presentes.

Por otra parte además de favorecer la relación entre las diversas partes de la ciudad, con esta línea a seguir se propone la potenciación de las cualidades contenidas en la misma y la revitalización de las que se encuentran degradadas, por lo que caracterizada la ciudad de Vigo por las discontinuidades en las que se suceden los vacíos, el pensar dichas áreas como espacios positivos y como elementos contributivos para la estructura urbana, tanto desde un punto de local como del conjunto, sería un aporte fundamental.

Así tal como se ha desprendido del análisis realizado, el número de zonas verdes que contiene la ciudad son poco numerosas, siendo en los entornos de baja densidad abundantes pero sin contribución a la estructura pública, sugiriendo por tanto la posibilidad de favorecer a través de los mismos tanto la generación de nuevos espacios públicos como la alteración de las cualidades del paisaje, mediante la integración de los elementos naturales como materiales urbanos.

Un claro ejemplo lo encontramos en las áreas híbridas en las que se conjugan altas y bajas densidades, donde los espacios naturales están presentes pero sin llegar a incidir en la forma urbana, no existiendo una interacción entre las zonas construidas y libres, denotándose sobre las últimas un tratamiento como elemento residual, ante lo que se plantea el tratamiento de estos consiguiendo una aportación de zonas verdes públicas, así como la utilización de los mismos como elemento conector entre las diversas realidades existentes.

Se considera por tanto efectiva la integración y el abordaje de este tipo de materiales, con capacidad de paliar deficiencias y actuar como elemento articulador, implicando para ello diversas escalas, ya que como indica Salíngaros (2005) es necesaria la existencia de un sistema gradual de zonas verdes, siendo entre tanto necesaria la conexión de los mismos con la escala del peatón.

Por tanto la finalidad del presente indicador se centra en la implementación de espacios públicos que consigan reforzar la identidad y la imagen del conjunto, actuando en y a través de las particularidades del caso concreto, siendo factible trabajar con los elementos presentes en el territorio como son los viarios y los espacios vacíos, potenciando a través de su tratamiento sus cualidades contenidas.

- Integrar los sistemas naturales marítimo y montañoso entre sí y con el tejido urbano.

Se indicaba en el apartado de contextualización del caso de estudio las condiciones físicas sobre las que se asienta la ciudad, limitado al norte por la Ría de Vigo y bordeada interiormente por un sistema montañoso continuo. Unas particularidades que han estado muy presentes en el modo de desarrollo urbano, ya que será la presencia marítima el principal protagonista en la activación del crecimiento de la ciudad como se ha visto, definiendo la topografía de los montes las áreas sobre las que tengan lugar las sucesivas expansiones y ocupaciones poblacionales, asumiendo las zonas de valle por las pendientes menos acusadas, la presencia más notable de los artefactos urbanos.

Tomando como base estas premisas es posible identificar un doble papel de los elementos naturales presentes en el lugar, advirtiendo las actividades productivas que de forma tradicional se desarrollaban en el mismo, principalmente pesquera y agropecuaria, una relación de dependencia entre los asentamientos y el medio sobre el que se disponían, condicionando las características topográficas e hidrográficas las formas de ocupación.

Una relación que se ha visto alterada a lo largo de la historia, fruto principalmente de la evolución en las actividades económicas, dónde la necesidad de vinculación con los campos de cultivo o con el mar disminuye y con ella la reciprocidad entre ocupación y medio, persistiendo en este último la condición de mero soporte. Una circunstancia, que junto al modo de expansión urbana extensivo del caso de estudio, converge hacia la realidad actual, en la que los elementos naturales que persisten responden a fragmentos independientes dentro del conjunto global, perdiéndose la vinculación entre sí, pudiendo identificarse sobre el territorio desde un punto de vista de gran escala o macro, tres sistemas individuales correspondientes a la ría, al monte y al tejido urbano.

La localización de este último será el principal responsable de la carente vinculación entre los demás, suponiendo un elemento intermedio de fractura, generando así mismo la suma de actuaciones urbanas ausentes de una visión de conjunto y la supresión generalizada de espacios naturales en su configuración, la falta de integración con este. El presente indicador se centra en esta cuestión, abogando a través del mismo por la restitución de un sistema integrado, en el que los elementos no urbanizados penetren en el espacio urbano y se conecten entre sí, favoreciendo además de la articulación del territorio, la consolidación de un conjunto cohesionado formalmente en todos sus niveles, ya que tal como describe Secchi (2006, p. 167) “a heterogeneidade dos fragmentos não impede a construção de um horizonte de sentido compreensível e de uma forma unitaria”.

En líneas anteriores se incidía sobre la inclusión de los espacios vacíos intermedios existentes en el lugar como material conformador del tejido urbano, planteando la necesidad de asumirlos como método revitalizador y de conexión; el presente indicador se formula de modo complementario, siendo necesaria la combinación con estos para su puesta en marcha, al ser planteada la generación de una estructura multiescalar de áreas no urbanizadas que actúen como corredores naturales, con desarrollo sobre los fragmentos urbanos y con continuidad sobre los sistemas de gran envergadura; una estructura que consiga reintroducir los elementos marítimo y montañoso en la ciudad, apaliando actitudes individualistas y formulando una idea de conjunto que dé lugar a la “imagem de uma cidade de malhas largas, que toma forma mediante o desenho do sistema de espaços abertos.” (Secchi, 2006, p. 166)

Además de la integración física la propuesta planteada alude también hacia el refuerzo de la estructura funcional, ya que pese a que como se ha visto se han desarrollado en las últimas décadas áreas de actividad en los espacios naturales, se trata de actuaciones puntuales y con interacción frágil con respecto al resto de la ciudad. Así frente a las posibilidades que ofrecen estos lugares para el esparcimiento social y para la realización de actividades al aire libre, se considera que la potenciación de los mismos debe venir acompañada de mecanismos que incentiven la presencia humana. Tal como describen (Portas, Domingues y Cabral, 2011, p. 192) se trata de áreas “capazes de apoiar práticas (de lazer e não só) num momento em que os espaços verdes e a fuga dos ambientes fortemente urbanizados são cada vez mais valorizados.” Circunstancia que se ha comprobado en el caso de Vigo, en el que se convierten en espacios compensatorios

ante la incapacidad que presentan las áreas urbanizadas para desarrollar ciertas actividades, así la dotación adecuada de los mismos favorecería además de su integración, el aumento de la cualidad urbana desde un punto de vista funcional. Entre tanto cabe referir sobre la necesidad de preservar sus características naturales, residiendo en las mismas su principal potencial, abogando por tanto por el equilibrio entre la preservación y la promoción de áreas sociales.

La intención final del indicador propuesto es por tanto la de conformar una estructura en la que los elementos naturales contenidos en el lugar pasen a formar parte de la forma y función urbana, suponiendo la generación de un sistema en el que el medio físico recobre protagonismo, contribuyendo a la definición de un conjunto global e integrado.

- Reducir la homogeneidad funcional del espacio a través de la creación de centralidades.

Tal como se ha comprobado a lo largo del análisis, las vías principales de comunicación han actuado como polos de atracción para la ubicación de los diversos equipamientos y servicios, así como para las actividades que han ido apareciendo en el lugar, extrapoladas entre tanto estas últimas hacia ciertas vías secundarias, principalmente en torno a los puntos de intersección. Un hecho que ha favorecido la gestación de un sistema en el que las áreas funcionales se desarrollan de forma lineal y dispersa, y en el que la carencia de focos o puntos de referencia conlleva la homogeneización del espacio desde un punto de vista funcional.

Por otra parte se denota como el desarrollo de los servicios estará focalizado generalmente hacia sus espacios circundantes, con el objetivo de responder a la demanda de los habitantes que allí residen. Una situación que al multiplicarse a lo largo del territorio, supone la repetición de áreas funcionalmente similares, dando lugar a una interacción deficiente y a la fragmentación del sistema, ya que como describe Salíngaros (2005) no existe ninguna razón para que nodos contenedores de características similares se conecten.

Una realidad ante la que el autor aboga por la implementación de nodos de distinto tipo, capaces de aumentar la integración de la ciudad y el incremento en los intercambios de información, aportando así una mayor interacción funcional.

Siguiendo este principio se plantea sobre el caso de estudio la aportación de nuevas centralidades, teniendo en cuenta para ello la realidad funcional de la totalidad del conjunto, atendiendo por tanto a las actividades que se desarrollan sobre el mismo, permitiendo dicha información la generación de un sistema complementario y sinérgico. Se trata por tanto de implementar una red de funciones que aumente los usos que se dan en la actualidad y que a su vez se distribuya de tal forma que propicie la necesidad

de intercambios entre las diversas partes, y por extensión su integración en una estructura común.

Atendiendo a una de las características atribuidas por Indovina (2009, p. 22) a los territorios de urbanización difusa, sobre los que reconoce una “polaridad multiplicada, que por un lado debilita las jerarquías y por otro integra los territorio”, el indicador propuesto pasa por el fortalecimiento de estas consecuencias, haciendo uso de sus resultados y reencaminándolos hacia un sistema que se torne efectivo a diversas escalas y que lejos de limitarse al interior de cada uno de los fragmentos, actúe de forma diversificada y con capacidad de “criar uma pluralidade de usos capaz de enriquecer o espaço urbano” (Portas, Domingues y Cabral, 2011, p. 226). Se trata al fin y cabo de, aprovechando la realidad presente, establecer una estructura funcional en la que cada uno de los puntos reconocidos en el territorio pasen a formar parte integrante de una red, heterogénea y múltiple funcionalmente.

Así y pese a que como describen Portas, Domingues y Cabral (2011), nos encontramos frente a una sociedad en la que las posibilidades de movilidad y el individualismo creciente eluden la necesidad de desarrollar las actividades diarias de la población en su contexto próximo, no se pone en causa que al incremento de las funciones disponibles le venga asociada la potenciación del dinamismo de la ciudad, siendo por el contrario el aumento de la multifuncionalidad sinónimo de una mejor calidad de vida de la población local.

Entre tanto cabe tener presentes las nuevas tendencias de utilización del espacio por parte de la población por las que se camina según Indovina (2009, p.21-22) hacia una “especialización territorialmente articulada” donde “el territorio se organiza a través de “micro” polos especializados cuyo disfrute no es “local”, sino territorial”.

Trasladando éstas premisas al contexto del caso de estudio y participando de la referencia que Domingues (2007) establece sobre las pautas sociales actuales, en las que identifica fenómenos de individualización, junto a fenómenos de masificación, relacionados con el consumo, se ha observado en Vigo como las últimas actuaciones se han centrado precisamente en esta última cuestión, favoreciendo la materialización de grandes superficies destinadas a las actividades comerciales y desvinculadas de las prácticas locales. Siendo preciso incidir con base a lo señalado en la necesidad de trabajar con ambas estructuras y como se indicaba anteriormente en varias escalas, confiriendo una integración centrada en la articulación de las partes por medio de mecanismos que favorezcan la complementación funcional del conjunto.

Una intención por otra parte común en todos los indicadores planteados, en los que el objetivo principal es el de fortalecer la integración de una ciudad actualmente fragmentada, tanto desde un punto de vista formal como funcional, conllevando la ratificación de las líneas de intervención planteadas en el actual instrumento de ordenación urbana. Contribuyendo con su conjugación a mi parecer a la “construção de uma estrutura urbana uma, inteligível, acessível e percorível através da associação dos diferentes fragmentos que a compõem” (Portas, Domingues y Cabral, 2011, p. 178).

6. CONCLUSIÓN

Se ha comprobado a lo largo de la presente disertación como la ciudad de Vigo ha experimentado cambios profundos en su forma urbana a lo largo de las últimas décadas, cambios que han transformado notoriamente su aspecto y condición, pasando de ser una ciudad concentrada en torno a un punto en el que se establecían la mayoría de la población y de las actividades, hacia una nueva realidad extensiva, en la que sus habitantes se distribuyen por la práctica totalidad del término municipal y en la que se desarrollan nuevas formas de experimentar y de vivir la urbanidad.

Son varias las posturas críticas que se alzan frente a estos nuevos modelos de ocupación, entre los que consideran que la no identificación con la forma canónica de ciudad conlleva la negación de la misma, defendiendo que la evolución experimentada supone un proceso disolutorio por el que la ciudad como ámbito de la ciudadanía se encuentra en crisis, abogando por ello a la restitución de los parámetros tradicionales. Destacando así mismo las posturas que cuestionan la sostenibilidad del modelo, desde un punto de vista de la sustentabilidad ambiental, basándose en los inconvenientes que provocan el incremento del consumo de suelo, de los materiales y de las energías que le vienen asociados, considerando que resultan altamente desfavorables y que conllevan un daño irreparable. Para lo cual se apoyan en su comparación con los modelos densos, entendidos éstos como sinónimos de ahorro y favorecedores de una mayor interacción social y cultural, apuntando por tanto dichas teorías hacia la intensificación formal y funcional urbana como método de aplicación (Rueda, 1997; Jenks y Burgess, 2004).

Entre tanto no se pretende a través de estas líneas hacer un juicio de valor acerca de si los resultados del fenómeno son positivos o negativos, sino mas bien el de aportar un punto de vista reflexivo frente a la situación que se da en el caso de estudio, en el cual nos encontramos ante una realidad en la que se ha superado el punto de retorno, dada la consolidación que se manifiesta en las áreas urbanizadas, no pareciendo tampoco tener sentido el provocarla, ya que partimos de la convención de que se trata de la expresión de una sociedad que ha optado por un modo de vida diverso del que se venía manifestando tiempos atrás.

Por lo que posiblemente propiciado por la capacidad cada vez mayor de movilidad, el caso es que el número de personas que ha optado por la ocupación de la periferia en los últimos treinta años ha aumentado precipitosamente, dando como resultado las características actuales, las cuales se ajustan a la descripción que Boeri (in Walker, 2010, p. 195-196) hace de lo que denomina *multitudes*, siendo un conjunto de “objetos construidos solitarios y agrupados que se diseminan por todo el espacio habitado, anidando en sus pliegues, construyendo nuevos paisajes y modificando el sentido de los ya existentes (...) poniendo de manifiesto una sociedad donde ha aumentado exponencialmente el número de sujetos susceptibles de invertir en el espacio y de construirse su propio nicho.” Una actitud individualista que ha dado lugar a una consolidación fragmentada y carente de un tratamiento global o de conjunto, pero contenedora a mi parecer de valores positivos y de composiciones todavía por explorar.

Así y pese a las concepciones negativas que han estado ligadas a la cualidad periférica, identificada como área subordinada por surgir al margen del centro urbano, o como caótica, fea y dormitorio por su configuración no planificada y sin visión de conjunto, la población que ha decidido instalarse allí parece haber encontrado unas condiciones favorables para su hábitat. Posiblemente por aportar una mayor flexibilidad a las prácticas sociales emergentes o por una mayor proximidad con la naturaleza, pero lo cierto es que la mirada hacia la misma se ha transformado, conllevando un desplazamiento desde los aglomerados compactos hacia ésta, alterando en el proceso su aspecto y función, y adquiriendo la periferia una nueva extensión y forma, la cual va sumando adeptos e incrementando sus cualidades urbanas, conformando un nuevo estilo de vida. Se puede decir que los ciudadanos han dado un paso al frente en la definición del escenario sobre el que representar su día a día, adaptado a sus necesidades y a sus prácticas.

Una transformación que acaba afectando del mismo modo a la concepción sobre ésta, refiriendo Arteaga (2005, p. 105) que “la periferia ha pasado de ser un espacio sin sentido del lugar cuya carencia de historia conduce a una carencia de identidad espacial; a ser el espacio con un nuevo sentido del lugar, donde la fuerza de los espacios vacíos contrasta con la debilidad de las actividades y de la edificación, donde el aparente desorden se convierte en la fuerza, la identidad y la característica del lugar.”

Por tanto más que cuestionar los resultados considero que se debe aprender a trabajar con y a través de ellos, identificando en sus características los posibles errores en el proceso de conformación y en su realidad actual las posibilidades que ofrece, siendo el telón de fondo la sociedad y sus prácticas.

Es relevante apuntar en relación a esta cuestión hacia la falta de visión global que se ha denotado en las diversas actuaciones acaecidas en el caso de estudio, no involucrando únicamente la denominada *auto-organización* característica de los asentamientos dispersos, sino también los planteamientos llevados a cabo por parte de los organismos públicos, los cuales atendiendo a las necesidades pujantes han respondido con la creación de tejidos residenciales, industriales o infraestructurales puntuales; unas prácticas que lejos de erradicarse se siguen identificando en las actuaciones recientes, en las que tienen lugar paquetes aislados que contribuyen a la fragmentación y a la heterogeneidad de la ciudad.

Una actitud que refleja la continuidad de la concepción atribuida a la periferia, entendida como un espacio subordinado sobre el que tienen lugar los desarrollos que la condición central no consigue absorber. Una actitud que se puede calificar como desfasada frente a la nueva realidad, en la que la sociedad y la propia condición urbana han evolucionado, pareciendo lógico por tanto avanzar hacia nuevas formas de afrontar sus problemas y sus necesidades, suponiendo la apropiación de las posibilidades que ofrecen los espacios libres para soluciones puntuales, el incremento de una situación que se torna viciosa.

Por lo que el primer paso que habría que dar ante este tipo de realidades sería desde mi punto de vista el de entender la ciudad como un todo, en la que pese a advertirse diversidades formales y funcionales se ha superado la dicotomía entre el centro y la periferia, y con ella las características que le venían asociadas, dando paso en su lugar a una estructura conformada por modelos compactos y dispersos, en la que no existen límites ni la posible disociación de ambos. Una ciudad fruto de un proceso evolutivo en el que la inmersión de sus partes sobre un mismo territorio y su vinculación con actores comunes ha propiciado un camino conjunto y su interrelación hasta la hibridación, la cual no afecta solamente a las cuestiones formales sino también a las funcionales, definiendo un sistema en la práctica común.

Así si atendemos a las prácticas que se traducen tras la expansión a lo largo del territorio, es posible denotar la existencia de una estructura funcional basada en la complementariedad, en la que las relaciones de dependencia atribuidas al centro urbano encuentran reciprocidad en el antiguo espacio periférico, al albergar éste actividades, servicios y población que forman parte y que colaboran activamente en el funcionamiento de la ciudad. Una nueva estructura en la que las jerarquías pierden su sentido original y donde cada una de sus elementos conforma una pieza esencial en el puzle final.

Una situación que se identifica igualmente en ciertos aspectos formales, principalmente sobre los espacios de ocio al aire libre, resaltando la incapacidad por parte de los aglomerados compactos de ofrecer nuevas posibilidades por sus características más rígidas y estables.

Dos cuestiones que apuntan hacia las posibles vías a seguir, que cabría reforzar y trasladar a la totalidad del conjunto, y principalmente hacia su estructura física, fortaleciendo actuaciones que dejando a un lado los estándares tradicionales, reafirmen la consolidación de un modelo conformado por una estructura múltiple. Abandonando por tanto el referente dicotómico de compacto y disperso, y atendiendo al juego y a las posibilidades que supone la combinación de ambos, consiguiendo con su relación una morfología complementada a través de sus diversas realidades.

Partiendo para ello del supuesto de que el restablecimiento de relaciones dependientes, pero en este caso no focalizadas hacia un punto destacado, ni generando áreas subordinadas, sino por el contrario un sistema en el que las dependencias se entremezclen, resulten en una red alimentada a través de sus partes, aportando cada una de ellas sus posibles potenciales.

Cabe así la necesidad de plantear una forma urbana en la que las diferencias que se detectan no supongan un prejuicio sino más bien por el contrario un atributo enriquecedor, tomando para ello una postura igualitaria frente a las mismas, explorando el modo de conjugarlas en un sistema integrado. Siendo para ello esencial una nueva actitud que parta de la convicción de que cada una de las intervenciones implica al resto de la ciudad, la cual centrada en las características que emanan del lugar consiga

potenciar el valor del contexto, el cual pese a haber sufrido una transformación notable sigue latente entre la *multitud*. Una mirada por tanto múltiple y concreta, capaz de identificar las peculiaridades de su heterogeneidad.

Se trata de un planteamiento en el que los espacios periféricos, generalmente relegados, asumen un nuevo protagonismo, siendo al fin y al cabo en los mismos donde residen las mayores capacidades compositivas, al permitir por sus características y sus vacíos una mayor flexibilidad, permitiendo su tratamiento la conversión hacia un material innovador y con capacidad de conexión. No se trata entre tanto de la erradicación de los fragmentos existentes, sino más bien de reforzar su integración y su cohesión sobre el conjunto global. Una cualidad ésta última que se identifica con las características de los aglomerados densos pero que encuentra aquí otra lógica estructural ya que parece necesaria la reinención de los parámetros tradicionales y su adaptación al nuevo contexto formal, en el que la compactidad ha dado paso a los espacios abiertos.

Abogando por tanto por formas de intervención respetuosas con la realidad existente, en las que tomando como punto de partida el conocimiento de sus características, se minimicen los puntos débiles y se refuercen las potenciales. Un modo de actuar en el que no tienen cabida las generalidades y en el que es necesario operar en diversos niveles, desde una escala reducida o micro, hasta una escala global o macro; interactuando entre las cuestiones puntuales y las territoriales, sin perder por tanto la noción de tratar un conjunto en el que tienen lugar múltiples realidades y caminando al fin y al cabo hacia soluciones que consigan aportar una imagen totalizadora que la configuración marcada por el individualismo y la fragmentación no ha conseguido reunir.

Nos encontramos ante una ciudad en la que al recorrer sus calles las sensaciones se multiplican por la consecución de escenarios, en la que pasas de un entorno denso, ampliamente edificado a la apertura de un claro, en el que descubres una vivienda unifamiliar que ha sobrevivido a la expansión, y en la que un poco más allá te trasladas a una escena en la que son abandonados los edificios de altura y el verde se apodera del paisaje entre las innumerables construcciones. Una realidad que refleja al fin y al cabo su historia, la de sus fragmentos, la de su conformación hecha por partes, una realidad que abandonado los estándares estéticos carga de identidad la imagen de la ciudad.

Pero una realidad que acaba por rehuir aspectos de sí misma, con la reducción a un segundo o tercer plano de aquellas particularidades menos atrayentes, denotándose como el tratamiento de las vías, su configuración o la disposición de los equipamientos y servicios te conducen por zonas concretas, evidenciándose la exclusión de conjuntos urbanos y la enfatización de otros. Una circunstancia que afecta de igual modo a los aglomerados compactos y a los dispersos, a los elementos artificiales y a los naturales, suponiendo las sucesivas fracturas la incapacidad de obtener una idea global de sí misma. Una circunstancia que denota la idea de una ciudad inconclusa, en la que la

riqueza que podrían aportar sus diversos escenarios se pierden por la falta de continuidad entre los mismos.

Una realidad sobre la que se reside desde mi punto de vista la posibilidad de crear una nueva ciudad, una que se apodere de todas y cada una de sus particularidades y las reencuentre en un escenario común, enfatizando la fluidez de sus experiencias y con ellas las sensaciones que éstas producen, alejándose de una morfología homogénea que ya no existe, y por el contrario haciendo uso de su signo de identidad, de sus diferencias.

Considero por tanto para finalizar desde un punto de vista personal y haciendo uso del análisis efectuado que la riqueza de la coexistencia de la ciudad compacta y de la difusa no reside sobre uno u otro modelo de ocupación, sino por el contrario en la complementación de ambos, albergando esta situación la posibilidad de ofrecer una estructura común en la que su esencia sea precisamente su realidad compleja y contraria, consiguiendo a través de intervenciones centradas en sus características y en la de sus elementos, resaltar su mejor faceta tanto formal como funcionalmente.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA GENERAL:

ARIAS SIERRA, P. (2003) *Periferias y nueva ciudad: El problema del paisaje en los procesos de dispersión urbana*. Sevilla: Secretariado de publicaciones de la Universidad de Sevilla.

ARMERO, J. & IGLESIAS VEIGA, J.R. (2002) *Antonio Palacios: Plan de extensión e reforma interior da cidade de Vigo*. Vigo: AEE Ediciones.

AUGÉ, M. (2005) *Não lugares: introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. N.d.: 90 Graus Editora.

BRUYNE, P., HERMAN, J. & SCHOUTHEETE, M. (1991) *Dinâmica da pesquisa em ciências sociais: os pólos da prática metodológica*. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora.

CAPEL SÁEZ, H. (1994) *Capitalismo y morfología urbana en España*. Rubí: Libros de la Frontera.

CHUECA, F. (1989) *Breve historia do urbanismo*. Lisboa: Presença.

CONCELLO DE VIGO (2011) *Guía de Centros públicos: educación infantil, primaria e secundaria*. Vigo: Xunta de Galicia, Consellería de Educación e Ordenación Universitaria.

DE ALMEIDA, M.L. (2006) *Infra-estrutura e projeto urbano* (Tesis Doctoral no publicada), Faculdade de Arquitectura e Urbanismo, Universidade São Paulo, Brasil.

DOXIADIS, C.A. (2000) *Arquitectura em transição*. Ceira-Coimbra: Almedina.

GLEINIGER, A. & VRACHLIOTIS, G. (eds.) (2008) *Complexity: design strategy and world view*. Switzerland: Birkhauser Verlag AG.

GONZÁLEZ ORDOVÁS, M. J. (1998) La cuestión urbana: algunas perspectivas críticas. *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)*, 101, 303-333.

MARTÍNEZ CARO, C. & DE LAS RIVAS, J.L. (1985) *Arquitectura urbana: Elementos de teoría y diseño*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.

MELLA MÁRQUEZ, J.M. (2008) Explosión de la ciudad y ordenación del territorio en España: algunos apuntes. *CLM economía*, 11, 165-199.

MONTANER, J.M. (2008) *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. Barcelona: Gustavo Gili.

MOUTINHO, M.C.M, MATEUS & PRIMO, J. (Org.) (2007) *Desenho urbano: elementos de análise morfológica*. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.

OTERO ENRÍQUEZ, R. & GÓMEZ RODRÍGUEZ, S. (2007) La desconcentración urbana en el sistema territorial de Galicia: un enfoque conceptual y empírico. *Boletín de la A.G.E.*, 44, 259-277.

PANERAI, P., DEPAULE, J., DEMORGON, M. & VEYRENCHÉ, M. (1983) *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

PONT, M.B. & HAUPT, P. (2010) *Spacematrix: Space, density and urban form*. Rotterdam: Nai Publishers.

QUIVY, R. & CAMPENHOUDT, L. V., (1992) *Manual de Investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.

ROMÁN ALCALÁ, R. (2005) *La ciudad: ausencia y presencia*. Córdoba: Plurabelle.

ROSSI, A. (1971) *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

SOJA, E.W. (2008) *Postmetrópolis: Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de sueños.

VENTURI, R. (2006) *Complejidad y contradicción en la arquitectura* (2ª ed.) Barcelona: Gustavo Gili.

BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA:

AMENDOLA, G. (2000) *La ciudad postmoderna*. Madrid: Celeste ediciones.

ARAÚJO DE OLIVEIRA, V. (2011) *Avaliação em planeamento urbano*. Porto: U. Porto.

ARTEAGA, I. (2005) De periferia a ciudad consolidada: estrategias para la transformación de zonas urbanas marginales. *Bitácora Urbano Territorial*, 1 (9), 98-111.

ASCHER, F. (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Ensayo.

ÁVILA Y CUEVA F. (2003) *Ciudad de Vigo. Villa de Bouzas*. A Coruña: Toxosoutos

BENAVENTE, A. (1993) *Mudar a escola mudar as práticas: um estudo de caso em educação ambiental*. Lisboa: Cadernos de inovação educacional.

BOGDAN, R. & BIKLEN, S. (1994) *Investigação qualitativa em educação*. Porto: Porto Editora.

BORJA, J. & CASTELLS, M. (2004) *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información* (7ª ed). Madrid: Santillana Ediciones General.

CAPEL SÁEZ, H. (2002) *La morfología de las ciudades, I. Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

CHOAY, F. (1992) *O urbanismo* (3ª ed.) São Paulo: Perspectiva.

CULLEN, G. (1983) *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70.

DALDA ESCUDERO, J.L., G. DOCAMPO M. & G. HARGUINDEY J. (2005) *Cidade difusa en Galicia*. (n.l.): Xunta de Galicia. Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transporte. Dirección Xeral de Urbanismo.

DALDA ESCUDERO, J.L. (2009) *Teoría y método del planeamiento general y urbano*. A Coruña: Universidade da Coruña.

DELGADO, B. (1995) La ciudad contemporánea. *Cartas Urbanas*, 4, 210-221.

DOMINGUES, A. (1994/5) (Sub)úrbios e (sub)urbanos –o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceptos? *Revista da Faculdade de Letras, Geografia*, X/XI (I), 5-18.

DOMINGUES, A. (2007) A diversidade da condição urbana. *Planeamento: Revista de Urbanismo e Ordenação do território*, 4, 22-31.

DOMINGUES, A. (2009) *A rúa da estrada*. Porto: Dafne Editora

GARCÍA VÁZQUEZ, C. (2006) *Ciudad hojaldre: visiones urbanas del S.XXI* (2ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.

GIL, A. C. (1995) *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Editora Atlas.

GIRALDEZ RIVERO, X. (1987) *O antigo concello de Lavadores: unha aproximación histórica*. Pontevedra: Excma. Diputación Provincial de Pontevedra.

GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. & LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (2003) La dinámica demográfica y el planeamiento urbano en Vigo desde 1960: Impacto del proceso de industrialización desarrollista. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 23, 163-185.

INDOVINA, F. (coord.) (2007) La ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención. Barcelona: Diputació de Barcelona, Colección Estudios.

INDOVINA, F. (2009) Ciudad difusa y archipiélago metropolitano. *Cidades: Comunidades e Territórios*, 18, 13-28.

JENKS, M. & BURGESS, R. (2004) *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. Londres: Spon Press

KOOLHAAS, R., BOERI, S., KWINTER, S. & TAZI, N. (2001) *Mutaciones*. Barcelona: Actar.

Vigo: entre la ciudad compacta y la ciudad difusa

KOOLHAAS, R. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.

KOOLHAAS, R. (2010) *Delirio de Nueva York: un manifiesto retroactivo para Manhattan*. Barcelona: Gustavo Gili.

KOZAK, D. (2009) El neoliberalismo y “la ciudad de los fragmentos”. *Cafés de las ciudades, conocimiento, reflexiones y miradas sobre la ciudad*, 8 (83). Consultado en http://www.cafedelasciudades.com.ar/urbanidad_83_p.htm

LAMAS, J. M. R. (2004) *Morfología urbana e desenho da cidade* (3ª ed.) . Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.

LEBOREIRO AMARO, M.A. (1994) *O medio rural, un modo de ocupación do espacio*. Vigo: Concellería de Planeamento Urbanístico. Concello de Vigo

LESSARD-HÉBERT, M., GOYETTE, G. & BOUTIN, G. (1994) *Investigação qualitative: fundamentos e práticas*. Lisboa: Instituto Piaget.

LYNCH, K. (2008) *La imagen de la ciudad* (8ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.

MATEO, J.L., Miloro, D., Franco, J. & Pintos, V. (1996) *Catálogo do patrimonio etnográfico inmoible nas parroquias de Vigo*. Vigo: Departamento de Patrimonio Histórico. Concello de Vigo.

MELLA MÁRQUEZ, X.M. (1994) *Plan estratégico de Vigo y su área de influencia*. Vigo: Consorcio de la Zona Franca de Vigo.

MONCLÚS, F.J. (1998) *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona.

PEÑA SANTOS, A., SÁNCHEZ BARGIELA, R., GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M. & RODRÍGUEZ TEIJEIRO, D. (1999) *Historia de Vigo*. A Coruña: Vía láctea editorial.

PEREIRA, I. (2010) Infraestructura e arquitectura. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 4, 5-12. Consultado en http://www.riurb.com/n4/04_Riurb.pdf

PEREIRO ALONSO, J.L. (1981) *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. Santiago: Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.

PONCE HERRERO, G. (Ed.) (2006) *La ciudad fragmentada: nuevas formas de hábitat*. Alicante: Universidad de Alicante.

PORTAS, N., DOMINGUES, A., CABRAL, J., SILVA, P. & TAVARES, A. (2003) *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkain.

- PORTAS, N., DOMINGUES, A. & CABRAL, J. (2011) *Políticas urbanas II: transformações, regulação e projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkain.
- PRECEDO LEDO, A. (1987) *Galicia: Estructura del territorio y organización comarcal*. Santiago: Xunta de Galicia. Consellería de Ordenación del Territorio y Obras Públicas.
- PRECEDO LEDO, A., RODRÍGUEZ-MARTÍNEZ CONDE, R. & VILLARIÑO PÉREZ, M. (1989) *Vigo, área metropolitana*. Vigo: Fundación Caixagalicia.
- PRECEDO LEDO, A. (1990) *La red urbana*. Madrid: Síntesis
- PRECEDO LEDO, A. (2004) *Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI: Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Madrid: Síntesis.
- RODRÍGUEZ-TARDUCHY, M.J., (2011) *Forma y ciudad: en los límites de la arquitectura y el urbanismo*. España: Cinter.
- RUEDA, S. (1997) *La ciudad compleja y diversa frente a la conurbación difusa*. La construcción de la ciudad sostenible. Consultado en <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html>
- SAINT-GEORGES, P. (1997) Pesquisa e crítica das fontes de documentação nos domínios económico, social e político. In L. Abarello, et al., *Práticas e métodos de investigação em ciências sociais* (pp. 14-47). Lisboa: Gradiva.
- SALÍNGAROS, N. (2005) *Principles of urban structure*. Amsterdam: Techne Press
- SARMENTO, J. (2003) Variações sobre o urbanismo pós-moderno. *Revista da faculdade de letras: Universidade do porto*, 19 (1), 255-265.
- SECCHI, B. (2006) *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva.
- SERRA, M. (2009) Explorando a forma da cidade periférica: uma abordagem sintáctica. *Arquitectura e Arte* (67), 72-75.
- SOLÀ-MORALES, M. (1997) *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC.
- SOUTO GONZÁLEZ, X.M. (1990) *Vigo, cen anos de historia urbana (1880-1980)*. Vigo: Edicións Xerais de Galicia.
- SOUTO GONZÁLEZ, X.M. (1994) *Vigo: Proxecto e realidade do medio periurbano*. Vigo: Concellería de Planeamento Urbanístico. Concello de Vigo.
- TERÁN, F. (1999) *Historia del urbanismo en España III, Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra.

Vigo: entre la ciudad compacta y la ciudad difusa

VALSASSINA, T. (2001) *A vulnerabilidade do espaço em Chelas*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.

VEGARA, A. & DE LAS RIVAS, J.L. (2004) *Territorios inteligentes*. Madrid: Fundación Metropoli.

VENTURI, R., IZENOUR, S. & BROWN, D.S. (1998) *Aprendiendo de las Vegas* (3ª ed.). Barcelona: Gustavo Gili.

VICENTE RUFÍ, J.V. (2003) ¿Nuevas palabras, nuevas ciudades? *Revista de Geografía*, 2, 79-103.

VILAGRASA, J. (1991) El estudio de la morfología urbana: una aproximación. *Geo Crítica*, XVI (92). Consultado en <http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm>

WALKER, E. (ed) (2010) *Lo ordinario*. Barcelona: Gustavo Gili.

Páginas web:

www.bing.com/maps

www.catastro.meh.es

www.cnig.es

www.hoxe.vigo.org

www.ige.eu

www.ign.es

www.ine.es

www.mcu.es

www.planeamentourbanístico.xunta.es

www.sergas.es

www.visorgis.cmati.xunta.es

www.maps.google.com

Legislación:

BOE nº 135 de 14 de Mayo. Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

BOE nº 257 de 26 de Octubre. Ley de 22 de Agosto de 1985 de Adaptación de la del Suelo a Galicia.

BOE nº 103 de 30 de Abril. Ley 1/1997 de 24 de Marzo del Suelo de Galicia.

Diario Oficial de Galicia nº 252 de 31 de Diciembre. Ley 9/2002 de 30 de Diciembre de Ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia.

Planes y proyectos urbanísticos:

Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1972. Consultado en <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es>

Modificación del Plan General de Ordenación Urbana, Junio 1976. (Zona Universitaria, Marcosende-Lagoas). Consultado en <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es>

Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1993. Consultado en <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es>

Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de 2008. Consultado en <http://hoxe.vigo.org>

INDICE DE FIGURAS

Portada: De autor, 2013.

1. Introducción:

Fig. 1. 1 **Esquema interpretativo de la metodología utilizada.** De autor, 2013.

3. Contextualización:

Fig. 3. 1 **Situación del Municipio de Vigo en la comarca, actual división parroquial y ubicación de municipios colindantes.** De autor, 2013.

Fig. 3. 2 **División administrativa S.XIX.** De autor a partir de Souto (1994), 2013.

Fig. 3. 3 **Formación sedimentaria, Playa de O Vao.** Visor google earth, 2013.

Fig. 3. 4 **Costa de erosión en Oia.** Visor google earth, s/f.

Fig. 3. 5 **Val del Fragoso y Monte Cepudo.** De autor, 2013.

Fig. 3. 6 **Monte Alba con el Val del Fragoso y la ría al fondo.** De autor, 2013.

Fig. 3. 7 **Plano topográfico del municipio y su área circundante.** Souto, (p. 14), 1990.

Fig. 3. 8 **Esquema hidrográfico.** De autor a partir de Souto (1994), 2013.

Fig. 3. 9 **Asentamiento castrense en la ladera del Monte del Castro.**
<http://m.flickr.com/lightbox?id=4422633981>, s/f.

Fig. 3. 10 **Estructura del recinto fortificado.** <http://www.mcu.es>, s/f.

Fig. 3. 11 **Perspectiva Villa de Vigo en el año 1667.** <http://www.mcu.es>, Autor, 2013.

Fig. 3. 12 **Esquema de Vigo en 1773.** Pereiro, (p. 19), 1981; Autor, 2013.

Fig. 3. 13 **Plano de Vigo y sus contornos en el año 1856.** Pereiro, (p. 27), 1981.

Fig. 3. 14 **Identificación y ubicación de iglesias existentes en el S.XIX.** De autor, 2013.

Fig. 3. 15 **Esquema de las relaciones internacionales que se efectuaban por vía marítima desde Vigo.** De autor, 2013.

Fig. 3. 16 **Fábrica de conservas.** <http://www.farodevigo.es/economia/2011/04/30/conservas-clave-familiar/540290.html>, s/f.

Fig. 3. 17 **Distribución de actividades industriales y comerciales en el año 1925.** De autor a partir de Souto, (1990), 2013.

Fig. 3. 18 **Empresa automovilística de Citroën, año 1959.** Biblioteca Suarez Llanos, 1959.

Fig. 3. 19 **Industria naval en el litoral de Bouzas, año 1960.** Biblioteca Suarez Llanos, 1960.

Fig. 3. 20 **Localización principales sectores industriales en la década de 1960.** De autor, 2013.

Fig. 3. 21 **Vía central en la que se concentran actividades comerciales.** n/d.

- Fig. 3. 22 **Distribución actividades en la década de 1980.** De autor a partir de Precedo, Rodríguez-Martínez y Villariño (1989), 2013.
- Fig. 3. 23 **Localización y organización del suelo industrial en el año 2008.** De autor, 2013.
- Fig. 3. 24 **Principales indicadores de actividad en la actualidad.** De autor a partir de www.ige.eu, 2013
- Fig. 3. 25 **Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1900 y 1920.** De autor a partir de Souto (1990), 2013.
- Fig. 3. 26 **Gráfico de evolución demográfica entre 1900 y 1960 en el municipio de Vigo.** De autor a partir de www.ine.es, 2013.
- Fig. 3. 27 **Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1920 y 1950.** De autor a partir de Souto (1990), 2013.
- Fig. 3. 28 **Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1960 y 1980.** De autor a partir de Souto (1990), 2013.
- Fig. 3. 29 **Gráfico de evolución demográfica entre 1960 y 1991.** De autor a partir de www.ine.es, 2013.
- Fig. 3. 30 **Crecimiento demográfico en las diversas parroquias entre 1980 y 2000.** De autor a partir de Souto (1990), 2013.
- Fig. 3. 31 **Gráfico del saldo migratorio entre 1995 y 2010.** De autor a partir de www.ige.eu, 2013.
- Fig. 3. 32 **Distribución de la población en las diversas parroquias del municipio en el año 2010.** De autor a partir de www.ine.es, 2013.
- Fig. 3. 33 **Plano de Nueva Población de José María Pérez, año 1853.** Pereiro (p. 35), 1981.
- Fig. 3. 34 **Ensanche promovido por García Ollequi, año 1878.** Pereiro (p. 41), 1981.
- Fig. 3. 35 **Plano de la ciudad de Vigo en 1883.** Pereiro (p. 48), 1981; De autor, 2013.
- Fig. 3. 36 **Proyecto de Reforma y Ensanche de la ciudad de Vigo de Ramiro Pascual, 1910.** Pereiro (p. 58), 1981; De autor, 2013.
- Fig. 3. 37 **Anteproyecto definitivo del puerto de Vigo, E. Cabello, año 1913.** Pereiro (p. 60), 1981.
- Fig. 3. 38 **Esquema general del Plan Comarcal de A. Palacios, año 1934.** <http://boo41334aux.blogspot.com/2008/11/el-plan-palacios-vigo.html>, s/f.
- Fig. 3. 39 **Proyecto de Reforma interior, ensanche y extensión, M. Comingues, 1943.** Pereiro (p. 125), 1981; De autor, 2013.
- Fig. 3. 40 **Esquema de modificaciones del Proyecto de M. Comingues.** De autor, 2013.
- Fig. 3. 41 **Plan de alineaciones de la zona comprendida entre la estación y el Arenal.** Pereiro (p. 131), 1981.
- Fig. 3. 42 **Plan de alineaciones de la zona comprendida entre las calles Gran Vía y Conde de Torrecedeira.** Pereiro (p. 129), 1981.

- Fig. 3. 43 **Plan parcial de Lavadores de Pedro Bidagor y Paz Maroto, 1957.** Pereiro (p. 143), 1981.
- Fig. 3. 44 **Plan Parcial de Florida, 1959.** Pereiro (p. 145), 1981.
- Fig. 3. 45 **Plan Parcial de Teis, 1960.** Pereiro (p. 145), 1981.
- Fig. 3. 46 **Plan Parcial de Coia, 1963.** Pereiro (p. 153), 1981.
- Fig. 3. 47 **Proyectos de ensanche y reforma interior y planes parciales de la ciudad hasta 1971.** De autor, 2013.
- Fig. 3. 48 **Delimitación de suelo urbano y de reserva urbana en PGOU de 1972.** De autor, 2013.
- Fig. 3. 49 **Esquema general Plan General de Ordenación de 1972.** <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es>; De autor, 2013.
- Fig. 3. 50 **Esquema general de la clasificación del suelo del PXOM de 2008.** <http://hoxe.vigo.org>, s/f.

4.2. Análisis 1960:

- Fig. 4.2. 1 **Esquema general de la realidad del área de Vigo en 1960.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 2 **Esquema general de ocupación del área de estudio.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 3 **Esquema general de comunicaciones.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 4 **Esquema topográfico.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 5 **Esquema general de equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 6 **Vista aérea del entorno envolvente de centro urbano en el año 1960.** Biblioteca Suarez Llanos, 1960.
- Fig. 4.2. 7 **Vista aérea parcial del centro urbano de Vigo en el año 1966.** Biblioteca Suarez Llanos, 1966.
- Fig. 4.2. 8 **Vista de la ciudad desde la ría con el monte de El Castro al fondo, entre la década de 1960 y 70.** N/d.
- Fig. 4.2. 9 **Litoral de Bouzas en 1960.** Biblioteca Suarez Llanos, 1960.
- Fig. 4.2. 10 **Vista del litoral contiguo al centro urbano con el núcleo de Bouzas al fondo, en torno a la década de 1940.** N/d.
- Fig. 4.2. 11 **Fábrica de Citroën en 1959.** Biblioteca Suarez Llanos, 1959.
- Fig. 4.2. 12 **Esquema de ocupación del área de estudio.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 13 **Esquema interpretativo de ocupación residencial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 14 **Esquema interpretativo de ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 15 **Esquema interpretativo de las infraestructuras de comunicación.** De autor, 2013.

- Fig. 4.2. 16 **Esquema interpretativo de la distribución de equipamientos religiosos contrastado con la división parroquial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 17 **Esquema interpretativo de la distribución de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 18 **Esquema de la superposición de la mancha edificada y las infraestructuras de comunicación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 19 **Esquema interpretativo de la relación entre la mancha edificada y la red de comunicación local.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 20 **Esquema de la superposición de la mancha edificada y los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 21 **Esquema interpretativo de la relación entre la mancha edificada y los equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 22 **Esquema de la superposición de los equipamientos y las infraestructuras viarias.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 23 **Esquema interpretativo de la relación entre los equipamientos principales y la red viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 24 **Esquema interpretativo de la relación entre las infraestructuras de comunicación y la industria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 25 **Esquema detallado de la ocupación industrial litoral.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 26 **Esquema de superposición de la ocupación industrial y la mancha edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 27 **Esquema interpretativo de la relación entre la mancha de ocupación y la ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 28 **Esquema interpretativo de la expansión del área urbana y de la relación de la misma con los demás núcleos de población destacados presentes en el área de estudio.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 29 **Esquema interpretativo de los indicadores de las futuras líneas de crecimiento.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 30 **Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 31 **Imagen aérea del núcleo urbano en 1954.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 32 **Esquema del núcleo urbano.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 33 **Núcleo original de la ciudad amurallada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 34 **Ensanche de García Ollequi.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 35 **Esquema sobre la incidencia del ensanche y los proyectos realizados en la trama viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 36 **Correspondencia entre el proyecto de Ramiro Pascual y la situación en el año 1960.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 37 **Correspondencia entre el proyecto de Manuel Comingues y la situación en el año 1960.** De autor, 2013.

- Fig. 4.2. 38 **Esquema viario.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 39 **Esquema interpretativo de la expansión urbana.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 40 **Esquema de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 41 **Imagen del primitivo casco urbano a finales del siglo XIX aproximadamente.** n/d.
- Fig. 4.2. 42 **Imagen de la ribera del Berbés, al oeste de la anterior.** n/d.
- Fig. 4.2. 43 **Imagen de la Ribera de El Berbés.** n/d.
- Fig. 4.2. 44 **Imagen del frente litoral del casco antiguo tras las obras de relleno para la consolidación del primer ensanche y para la construcción del puerto.** n/d.
- Fig. 4.2. 45 **Imagen del antiguo núcleo amurallado.** n/d.
- Fig. 4.2. 46 **Imagen del jardín urbano que se genera entre el primer ensanche de la ciudad y el litoral marítimo.** n/d.
- Fig. 4.2. 47 **Imagen del espacio resultante tras la penetración de una calle sobre el antiguo núcleo amurallado para la articulación entre ambas laderas del monte El Castro, en la década de 1960.** n/d.
- Fig. 4.2. 48 **Imagen de carretera tradicional de Bayona y Gondomar en su transcurso por la ladera Oeste del Monte El Castro, entre la década de 1960 y 70 aproximadamente.** n/d.
- Fig. 4.2. 49 **Imagen de la conexión ente la carretera tradicional de Porriño, a su paso por el centro urbano y una de las vías de desarrollo transversal y de comunicación con el espacio litoral, anterior a 1960.** n/d.
- Fig. 4.2. 50 **Imagen de la vía tradicional de Porriño a su paso por el centro urbano, anterior a 1960.** n/d.
- Fig. 4.2. 51 **Imagen de la calle transversal de comunicación con el litoral y enlace con la vía de Porriño, anterior a 1960.** n/d.
- Fig. 4.2. 52 **Imagen del nudo viario que se forma en el punto de encuentro entre los dos tramos de la calle Gran Vía, Plaza de España, en la década de 1960.** n/d.
- Fig. 4.2. 53 **Imagen aérea del litoral de Bouzas.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 54 **Esquema del área litoral de Bouzas .** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 55 **Esquema interpretativo del núcleo original de Bouzas.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 56 **Esquema interpretativo de la expansión del núcleo original.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 57 **Esquema de las vías principales de comunicación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 58 **Esquema del sistema viario de comunicación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 59 **Esquema de la localización industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 60 **Esquema de la mancha de ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 61 **Esquema interpretativo de la ocupación del ámbito.** De autor, 2013.

- Fig. 4.2. 62 **Esquema interpretativo del modo de expansión de las diversas áreas de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 63 **Imagen aérea de la vía de Porriño a su paso por el lugar de Lavadores.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 64 **Esquema del lugar de Lavadores.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 65 **Esquema viario.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 66 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 67 **Esquema de la ubicación de equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 68 **Esquema interpretativo del desarrollo del área de Lavadores.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 69 **Esquema detallado del núcleo urbano del área de Lavadores.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 70 **Asentamiento urbano de Lavadores.** n/d.
- Fig. 4.2. 71 **Vía tradicional de comunicación hacia Porriño.** n/d.
- Fig. 4.2. 72 **Imagen aérea del espacio envolvente de las vías de Bayona y Gondomar en 1954.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 73 **Esquema del espacio envolvente de las vías de Bayona y Gondomar.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 74 **Esquema viario del área.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 75 **Esquema de ocupación del área.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 76 **Equipamientos principales y espacios verdes.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 77 **Esquema de conclusión de la situación del área.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 78 **Imagen del nudo viario de As Travesas.** n/d.
- Fig. 4.2. 79 **Fábrica automovilística de Citroën y estadio de fútbol de Balaidos.** n/d.
- Fig. 4.2. 80 **Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 1954.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 81 **Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 82 **Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en 1954.** Biblioteca Suarez Llanos, 1954.
- Fig. 4.2. 83 **Esquema general de una zona de la parroquia de Oia.** De autor, 2013.
- Fig. 4.2. 84 **Imagen del entorno periférico interior del área de estudio.** n/d.
- Fig. 4.2. 85 **Imagen del entorno periférico litoral.** n/d.

4.3. Análisis 1985:

- Fig. 4.3. 1 **Esquema general de la realidad del área de estudio en 1985.** De autor, 2013.

- Fig. 4.3. 2 **Esquema general de ocupación del área de estudio.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 3 **Esquema general de comunicaciones.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 4 **Esquema general de equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 5 **Vista general de Vigo en el año 1981.** Biblioteca Suarez Llanos, 1981.
- Fig. 4.3. 6 **Vista desde el estadio de futbol de Balaidos hacia el monte El Castro (al fondo de la imagen), en la década de 1970 aproximadamente.** Biblioteca Suarez Llanos, s/f.
- Fig. 4.3. 7 **Vista desde el estadio de futbol de Balaidos hacia el monte El Castro (al fondo de la imagen), en el año 1981.** Biblioteca Suarez Llanos, 1981.
- Fig. 4.3. 8 **Fabrica de Citroën con el polígono de Coia en proceso de construcción al fondo, año 1969.** Biblioteca Suarez Llanos, 1969.
- Fig. 4.3. 9 **Litoral de Bouzas en el año 1974.** Biblioteca Suarez Llanos, 1974.
- Fig. 4.3. 10 **Imagen de la ciudad desde el puerto del Berbés.** n/d
- Fig. 4.3. 11 **Imagen del tejido productivo.** Biblioteca Suarez Llanos, s/f.
- Fig. 4.3. 12 **Panorámica del espacio urbano en el año 1989.** Biblioteca Suarez Llanos, 1989.
- Fig. 4.3. 13 **Esquema de la mancha de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 14 **Esquema interpretativo de ocupación residencial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 15 **Esquema interpretativo de ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 16 **Esquema interpretativo infraestructuras de comunicación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 17 **Esquema de distribución de equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 18 **Esquema de la distribución de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 19 **Superposición de las vías de comunicación y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 20 **Esquema interpretativo de las vías de comunicación y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 21 **Superposición de los equipamientos principales y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 22 **Esquema interpretativo de la correlación entre equipamientos principales y ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 23 **Superposición de los equipamientos y las vías de comunicación principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 24 **Esquema interpretativo de la correlación entre la ubicación de equipamientos y las vías de comunicación principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 25 **Superposición de infraestructuras de comunicación y ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 26 **Superposición de la ocupación industrial y de la ocupación edificada.** De autor, 2013.

- Fig. 4.3. 27 **Esquema de ocupación del área centro-litoral del territorio, con indicación de los núcleos señalados en la fase de 1960.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 28 **Esquema identificativo de los diversos proyectos urbanísticos elaborados.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 29 **Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 30 **Imagen aérea del área de expansión urbana en 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 31 **Esquema del área de expansión urbana en sentido suroeste en el año 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 32 **Esquema de la estructura viaria principal.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 33 **Esquema de la estructura viaria secundaria y terciaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 34 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 35 **Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 36 **Esquema interpretativo del modo de crecimiento.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 37 **Imagen de la ladera Oeste del monte El Castro en el año 1972.** n/d
- Fig. 4.3. 38 **Vista de la calle Gran Vía en torno a la década de 1970 aproximadamente.** n/d
- Fig. 4.3. 39 **Imagen de la urbanización del nudo de As Travesas y el de la plaza de la Independencia, en el transcurso de la década de 1960 aproximadamente.** n/d
- Fig. 4.3. 40 **Imagen parcial de una urbanización de baja densidad en las proximidades de la Plaza de España en el transcurso de 1960 aproximadamente.** n/d
- Fig. 4.3. 41 **Imagen aérea del lugar de Lavadores en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 42 **Esquema del área de Lavadores en el año 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 43 **Esquema de la estructura viaria principal.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 44 **Esquema de la estructura viaria secundaria y terciaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 45 **Esquema de la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 46 **Esquema de ubicación de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 47 **Esquema interpretativo del modo de crecimiento.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 48 **Imagen de la Avenida de Madrid en la década de 1970 aproximadamente.** n/d
- Fig. 4.3. 49 **Imagen de las obras del acceso de la autopista en la ciudad, con la expansión hacia Lavadores al fondo en la década de 1970 aproximadamente.** n/d
- Fig. 4.3. 50 **Imagen aérea del Polígono de Coia en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 51 **Esquema general del polígono de Coia en 1985.** De autor, 2013.

- Fig. 4.3. 52 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 53 **Esquema de la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 54 **Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 55 **Esquema interpretativo de organización interna del polígono.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 56 **Imagen del polígono de Coia desde el nudo viario de As Travesas.** n/d
- Fig. 4.3. 57 **Imagen del enlace entre el polígono de Coia y el nudo de As Travesas.** n/d
- Fig. 4.3. 58 **Imagen aérea del espacio urbano del lugar de Florida – Balaidos en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 59 **Esquema general del espacio urbano del lugar de Florida – Balaidos en 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 60 **Esquema viario del área.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 61 **Esquema de ocupación del área.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 62 **Esquema de la ubicación de equipamientos principales y espacios verdes.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 63 **Esquema interpretativo del modo de expansión urbana y de la especialización de usos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 64 **Imagen aérea del lugar de Florida – Balaidos en el año 1982.** Biblioteca Suarez Llanos, 1989.
- Fig. 4.3. 65 **Imagen aérea del lugar de Teis en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 66 **Esquema general del lugar de Teis en 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 67 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 68 **Esquema de la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 69 **Esquema de la ubicación de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 70 **Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 71 **Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade en 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 72 **Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en el año 1985.** Xerencia de Urbanismo de Vigo, 1985.
- Fig. 4.3. 73 **Esquema general de una zona de la parroquia de Oia en 1985.** De autor, 2013.
- Fig. 4.3. 74 **Imagen de la playa de Samil previa a su transformación.** n/d
- Fig. 4.3. 75 **Imagen de la playa de Samil en la década de 1970 aproximadamente.** n/d

4.4. Análisis 2010:

- Fig. 4. 4. 1 **Esquema general de la realidad del ámbito de Vigo en 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 2 **Esquema general de ocupación del ámbito de Vigo.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 3 **Esquema general de comunicaciones.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 4 **Esquema superpuesto de la topografía, la mancha de ocupación y las vías principales en el 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 5 **Esquema general de equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 6 **Vista general expansión núcleo urbano hacia suroeste en el año 2010.** Visor Google Earth, s/f
- Fig. 4.4. 7 **Vista general del espacio urbano entre el relleno de Bouzas y la fábrica de Citroën en el año 2010.** Visor Google Earth, s/f
- Fig. 4.4. 8 **Vista general del lugar de Lavadores en el año 2010.** Visor Google Earth, s/f
- Fig. 4.4. 9 **Vista general del polígono de reciente creación situado en el interior del área de estudio en 2010.** Visor Google Earth, s/f
- Fig. 4.4. 10 **Vista general del lugar de Oia, en el litoral Oeste del área de estudio en el año 2010.** Visor Google Earth, s/f
- Fig. 4.4. 11 **Panorámica del campus universitario, con el resto del área urbana al fondo en el año 2010.** N/d
- Fig. 4.4. 12 **Esquema de ocupación construida del área de estudio.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 13 **Esquema interpretativo de ocupación residencial.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 14 **Esquema de la ocupación industrial y comercial relevante.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 15 **Esquema de las principales infraestructuras de comunicación.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 16 **Esquema de distribución de equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 17 **Esquema de la distribución de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 18 **Esquema de la superposición de las vías de comunicación y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 19 **Esquema interpretativo de las vías de comunicación y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4.4. 20 **Superposición de los equipamientos principales y la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 21 **Esquema interpretativo de la correlación entre la ocupación del ámbito y los equipamientos.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 22 **Superposición de los equipamientos y las vías de comunicación principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 23 **Esquema interpretativo de la correlación entre la ubicación de equipamientos y**

las vías de comunicación principales. De autor, 2013.

- Fig. 4. 4. 24 **Superposición de infraestructuras de comunicación y ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 25 **Superposición de la ocupación industrial y de la ocupación edificada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 26 **Esquema identificativo de las áreas concretas a analizar.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 27 **Imagen aérea del área de expansión compacta en 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 28 **Esquema interpretativo de las características del área en el año 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 29 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 30 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 31 **Esquema de localización de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 32 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 33 **Imagen 1, jardín urbano resultante del primer ensanche de la ciudad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 34 **Imagen 2, primer tramo de la calle Gran Vía.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 35 **Imagen 3, segundo tramo de la calle Gran Vía.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 36 **Imagen 4, vía de articulación litoral.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 37 **Imagen 5, paisaje de baja densidad sobre la ladera Sur del monte de El Castro.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 38 **Imagen aérea del lugar de Bouzas en el año 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 39 **Esquema interpretativo de las características del área en 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 40 **Esquema de la estructura viaria y de la ocupación industrial.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 41 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 42 **Esquema de la localización de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 43 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 44 **Imagen 1, correspondiente al casco histórico de Bouzas.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 45 **Imagen 2, vía de comunicación principal paralela a la franja litoral.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 46 **Imagen 2a, vía principal de comunicación.** De autor, 2013.

- Fig. 4. 4. 47 **Imagen 3, vía secundaria del espacio interior.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 48 **Imagen aérea de la vía de Porriño a su paso por el lugar de Lavadores.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 49 **Esquema del lugar de Lavadores en el año 1960.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 50 **Esquema del sistema infraestructural de alta capacidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 51 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 52 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 53 **Esquema de distribución de equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 54 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 55 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 56 **Imagen 1, vía tradicional de Bayona.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 57 **Imagen 2, vía que atraviesa el polígono de Coia.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 58 **Imagen 3, vía tradicional de Gondomar.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 59 **Imagen 4, vía de comunicación divisoria entre la fábrica de Citroën.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 60 **Imagen 5, vía de articulación del polígono industrial de O Caramuxo.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 61 **Imagen 6, vía articulación con el litoral.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 62 **Imagen 7, vía tradicional de Bayona.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 63 **Imagen 8, vía tradicional de Gondomar.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 64 **Imagen 9, filamento de baja densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 65 **Contraste entre ocupaciones de baja y alta densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 66 **Vacios urbanos residuales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 67 **Espacio libre entre bloques edificados.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 68 **Imagen aérea del lugar de Lavadores y el área contigua desde del mismo a Este en 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 69 **Esquema general del lugar de Lavadores el área contigua desde del mismo a Este.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 70 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 71 **Esquema de la superposición de la estructura viaria y los espacios de uso industrial.** De autor, 2013.

- Fig. 4. 4. 72 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 73 **Esquema viario del área discriminada de la extensión de Lavadores.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 74 **Esquema de ocupación del área discriminada de la extensión de Lavadores.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 75 **Esquema de distribución de equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 76 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 77 **Imagen 1, vía tradicional de Porriño.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 78 **Imagen 2, vía tradicional de Porriño.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 79 **Imagen 3, vía paralela a la anterior.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 80 **Imagen 4, vía principal longitudinal.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 81 **Imagen 5.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 82 **Imagen 6, Filamentos preexistentes sobre vías secundarias.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 83 **Imagen 7, Filamento compacto al borde de la carretera tradicional.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 84 **Imagen 8, Ocupación de baja densidad sobre la red secundaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 85 **Imagen 9, de un ejemplo de transición entre bloques en altura y viviendas unifamiliares.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 86 **Paisaje de contraste entre alta y baja densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 87 **Paisaje de difusión de baja densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 88 **Paisaje de dispersión de baja densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 89 **Imagen aérea del eje de Avda. Madrid-Autovía A-52 y su envolvente en el año 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 90 **Esquema general del eje de Avda. Madrid-Autovía A-52 y su envolvente en 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 91 **Esquema de la estructura viaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 92 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 93 **Esquema de distribución de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 94 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 95 **Imagen 1, correspondiente al tramo de la Avda. de Madrid.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 96 **Imagen 2, correspondiente a una vía secundaria de enlace con la Avda. de Madrid.** De autor, 2013.

- Fig. 4. 4. 97 **Imagen 3, autovía A-52 a su paso por un asentamiento residencial de baja densidad.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 98 **Imagen 3a, correspondiente a la conexión entre una vía secundaria y la autovía A-52.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 99 **Imagen 4, correspondiente a la autovía A-52 a su paso por la agrupación de establecimientos comerciales localizada al margen de ésta.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 100 **Imagen 5, correspondiente a la agrupación comercial que se desarrolla en torno a la autovía A-52.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 101 **Imagen aérea de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 102 **Esquema general de una zona de la parroquia interior de Beade en el año 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 103 **Esquema de la estructura viaria y de la distribución de los equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 104 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 105 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 106 **Imagen 1, correspondiente a la vía principal tradicional.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 107 **Imagen 2, correspondiente a la articulación con la zona universitaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 108 **Imagen 3, correspondiente a una vía secundaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 109 **Imagen 4, correspondiente al cruce entre dos vías secundarias.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 110 **Imagen 5, correspondiente a una vía secundaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 111 **Imagen 6, correspondiente a una vía terciaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 112 **Nudo viario, en el que se produce la conexión entre la vía VG-20 y la vía de articulación con el campus universitario.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 113 **Ocupación industrial-residencial.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 114 **Vía de alta capacidad sobre vía secundaria.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 115 **Imagen aérea de una zona de la parroquia de Oia en el año 2010.** <http://www.visorgis.cmati.xunta.es>, 2009/2010.
- Fig. 4. 4. 116 **Esquema general de una zona de la parroquia de Oia en 2010.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 117 **Esquema de la estructura viaria y de la distribución de equipamientos principales.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 118 **Esquema de ocupación.** De autor, 2013.
- Fig. 4. 4. 119 **Esquema de los principales tejidos contenidos en el área discriminada.** De autor, 2013.

Vigo: entre la ciudad compacta y la ciudad difusa

Fig. 4. 4. 120 **Imagen 1, correspondiente a una vía principal.** De autor, 2013.

Fig. 4. 4. 121 **Imagen 2, correspondiente a una vía secundaria.** De autor, 2013.

Fig. 4. 4. 122 **Imagen 3, correspondiente a una vía secundaria de acceso a una urbanización residencial.** De autor, 2013.

5. SISTEMATIZACIÓN:

Fig. 5.1. 1 **Consolidación de la expansión urbana desde el casco histórico.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 2 **Consolidación planificada de la expansión urbana con base al proyecto de Manuel Comingues.** <http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 3 **Consolidación la actuación parcial del polígono de Coia.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 4 **Estructura viaria proyectada por Manuel Comingues, Plaza de España.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 5 **Desarrollo de un polígono industrial sobre un entorno periférico residencial.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 6 **Consolidación de edificaciones dispersas junto a tejidos de alta densidad.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 7 **Mosaico urbano en el que suceden ocupaciones de baja densidad, tejidos densos y equipamientos de amplias dimensiones.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5.1. 8 **Vía de alta capacidad a su paso por un entorno de baja densidad.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5. 1. 9 **Situación de hibridación entre la ciudad compacta y la ciudad difusa.**
<http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5. 1. 10 **Crecimiento lineal denso sobre la vía de comunicación principal en un espacio de baja densidad.** <http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5. 1. 11 **Paisaje de baja densidad.** <http://www.bing.com/maps>, s/f.

Fig. 5. 1. 12 **Paisaje de baja densidad conformado por ocupaciones dispersas y urbanizaciones puntuales.** <http://www.bing.com/maps>, s/f.

