

2.2. VIGO-PONTEVEDRA. A REXIÓN URBANA DAS RÍAS BAIXAS

2.2.1. Perfís urbanos e vocación supramunicipal

Ao redor das cidades de Vigo e Pontevedra organízase un dos maiores espazos urbanizados da Comunidade e o que experimentou no seu conxunto un maior crecemento demográfico durante as últimas décadas, situación que se mantén na actualidade. En conxunto, esta Rexión urbana constituída polas dúas cidades principais xunto con municipios situados en ambas as rías, ten unha poboación superior a 600.000 habitantes segundo os datos de 2009.

Trátase dun ámbito urbano cun enorme potencial de desenvolvemento, que debe aproveitar as oportunidades que lle outorgan o seu tamaño, o seu dinamismo e a súa estratéxica localización xeográfica.

O fortalecemento desta Rexión urbana ten unha importancia decisiva para o futuro de Galicia pola súa dimensión demográfica e económica e o potencial de innovación deste territorio. Trátase, ademais, dun espazo que ocupa o centro xeográfico do Eixo Atlántico que articula o espazo principal da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. Esta localización estratéxica, xunto á súa dimensión urbana e a súa elevada accesibilidade, fan de Vigo o punto clave para configurar a futura co-capitalidade da Eurorrexión.

Vigo e Pontevedra son cidades moi próximas que experimentan dinámicas territoriais diferentes pero teñen perfís urbanos complementarios. Percíbese unha grande oportunidade para dotar de coherencia territorial este espazo complexo.

A. Vigo

Vigo é o municipio de Galicia con maior número de habitantes e un importantísimo centro industrial que experimentou un forte crecemento, de forma que en 30 anos duplicou a súa poboación á vez que este crecemento se expandía por unha ampla contorna metropolitana. Vigo localízase no centro da espectacular paisaxe da súa ría, cunha configuración morfolóxica que dá á

cidade e ás súas proximidades o atractivo dun impresionante miradoiro cara ao mar pero que tamén impón restricións e condicionantes importantes á estrutura urbana e ás súas relacións coa contorna, de xeito que a topografía deste conxunto territorial fragmenta e condiciona amplamente os modelos de ocupación do territorio e o trazado das infraestruturas que articulan o conxunto da área urbana, afectados por unha deficiente planificación e un crecemento urbano desordenado, que precisa ser corrixido para acadar os niveis de calidade urbana que a súa competitividade económica esixe.

A súa fortaleza económica deriva da potencia dalgúns sectores clave, como o automóbil, a pesca, o naval ou as industrias transformadoras, todos eles cunha crecente diversificación e unha estrutura produtiva moi integrada nos mercados internacionais. O porto domina a fronte marítima da cidade e constitúe un espazo clave para a economía rexional coa súa Zona Franca, as instalacións asociadas ás actividades pesqueiras, os estaleiros e un tráfico de contedores que é o máis importante dos portos galegos. Ademais, o porto tamén está chamado a desempeñar un importante papel futuro no desenvolvemento turístico, especialmente como escala para os cruceiros internacionais.

Fronte a este dinamismo económico aparece un panorama urbano menos positivo. A rapidez do crecemento urbano conduciu a unha situación de déficits de infraestruturas, equipamentos e servizos, así como a problemas urbanísticos. As novas propostas na fachada costeira poden significar unha profunda transformación da imaxe e do perfil urbano e económico de Vigo nos próximos anos. É necesario seguir avanzando nunha mellor integración porto-cidade, nas infraestruturas de conexión interna da Rexión urbana e da súa Área urbana inmediata, na mellora dos espazos da cidade con maiores déficits de calidade e estrutura e nunha maior dotación de equipamentos necesarios para satisfacer as necesidades da poboación como pode ser o caso no novo hospital de Vigo.

Neste sentido, probablemente, o fenómeno máis significativo é o extraordinario crecemento en diseminado que se desenvolve polas ladeiras da contorna municipal e que alberga case 60.000 habitantes. Esta situación expándese cara aos concellos do contorno (Redondela, Mos, O Porriño, Nigrán, Baiona e Gondomar)



Rexión urbana Vigo-Pontevedra

dificultando os procesos de desenvolvemento urbano ordenado e a creación de infraestruturas e equipamentos capaces de mellorar a calidade e a eficiencia do espazo urbano. Así mesmo comporta unha forte pegada ambiental e unha grande ineficiencia do sistema, con esaxerado consumo de solo, moi elevados custos para os sistemas de depuración e distribución de auga, saneamento e recollida de lixo, xeración dunha mobilidade insostible, incremento dos riscos tecnolóxicos, contaminación difusa e, en definitiva, perda de calidade de vida.

É importante reforzar o carácter da cidade como ámbito capaz de acoller eventos de rango internacional para mellorar a súa oferta deportiva, turística e cultural que contribúan á súa proxección exterior e ao aumento do seu atractivo urbano e do seu desenvolvemento económico.

Para unha mellor dotación e xestión de servizos contémpase a posibilidade nestas DOT da creación dunha Área urbana centrada na cidade de Vigo e que estea conformada polos municipios inmediatos á cidade e que se concibe como un ente de cooperación supramunicipal de carácter voluntario cunha vocación de planificación de infraestruturas, servizos e equipamentos básicos, transporte, subministro de auga, saneamento, recollida de lixo, planeamento urbanístico ou política de vivenda, entre outros. A delimitación exacta do ámbito desta área urbana funcional será fixado nun Plan territorial integrado (PTI), no que os concellos poderán contribuír coas súas vontades tanto de integración como de planificación.

B. Pontevedra

A capitalidade provincial levou a cidade de Pontevedra a unha especialización terciaria e administrativa cun crecemento urbano menos dinámico. Así, o magnífico centro histórico segue sendo un importante referente urbano e un dos espazos de excelencia da cidade xunto coa espectacular paisaxe da ría e o val do río Lérez. O crecemento urbano de Pontevedra irradiouse sobre os municipios costeiros da súa contorna, que presentan especializacións locais (actividades portuarias en Marín, turismo en Sanxenxo, turístico-residencial en Poio), e actuacións previstas como é a saída de Ence da ría prevista para

*A cidade de Pontevedra*

o 2018. No seu conxunto configura un espazo difuso, denso, desestruturado, extenso e complexo, cunha forte presenza de urbanización espontánea.

Pontevedra dispón do suficiente atractivo urbano e dunha calidade de vida elevada que son factores clave para permitir un papel máis activo na súa contorna urbana. A súa posición sobre o Eixo Atlántico e as oportunidades derivadas de situarse a medio camiño entre Vilagarcía e Vigo, conformando un corredor urbano Vigo-Pontevedra, son factores que debuxan unha estratexia de progresiva participación nunha gran rexión urbana ao sur da Comunidade. Gran parte da súa fortaleza económica radica en dous factores: o ser centro reitor dunha rica área de desenvolvemento endógeno evolucionado (pesca e acuicultura, viñedo e produtos de horta e turismo) e no porto de Marín, que dispón de modernas instalacións.

Alguns aspectos importantes para o futuro de Pontevedra son rexenerar e valorizar a súa fachada litoral cara ao Lérez e a súa conexión con Marín e lograr unha articulación máis estreita cos asentamentos máis dinámicos da súa ría, que constitúen o seu ámbito de influencia directa e que precisan para manter o seu desenvolvemento dun centro de referencia máis potente e dinámico, especializado na prestación de servizos e na acollida de dotacións e equipamentos de certa dimensión, como é o caso do porto Marín-Pontevedra e o novo hospital de Pontevedra.

No caso de Pontevedra, igual que nas restantes principais cidades de Galicia, tamén se contempla a posibilidade da formación dunha Área urbana con funcións semellantes ás apuntadas para a Área urbana de Vigo e que poderá ser definida polo seu correspondente PTI.



Imaxes correspondentes á cidade de Vigo. Voo aéreo de 1956-1957 e ortofoto PNOA 2008, respectivamente





Imaxes correspondentes á cidade de Pontevedra. Voo aéreo de 1956-1957 e ortofoto PNOA 2008, respectivamente



2.2.2. As claves da estratexia da Rexión urbana

O aumento da dimensión e das funcións urbanas deste ámbito supramunicipal de forte concentración demográfica, residencial, produtiva e económica, resulta esencial para algunhas das estratexias territoriais máis importantes de Galicia:

- Constitúe a Rexión urbana do sur da Comunidade, con evidente potencial para desempeñar un papel esencial na prestación de servizos a un espazo moi dinámico e cun importante sistema produtivo, que se caracteriza pola súa elevada integración nos mercados internacionais. O mantemento da competitividade das actividades económicas neste territorio vai demandar nos próximos anos unha armazón de servizos produtivos cada vez máis complexo e unha aposta pola I+D+i que só pode atoparse en Áreas urbanas de certo tamaño e diversificación.
- A Rexión urbana de Vigo e Pontevedra conta cun importante soporte urbano. O litoral da provincia de Pontevedra presenta unha elevada densidade demográfica xunto cun potente sistema urbano de cidades con tamaños entre os 20.000 e os 300.000 habitantes. Este espazo é unha das zonas con maior crecemento demográfico e económico de Galicia e un dos ámbitos máis dinámicos de todo o norte peninsular. Con todo, a falta de estratexias territoriais integradas impide aproveitar oportunidades de futuro importantes.
- A Rexión urbana de Vigo-Pontevedra pode actuar como elemento de integración entre as zonas en proceso de crecemento do norte de Portugal, sobre as que xa se proxecta, e o sistema polinuclear de cidades de Galicia. Para iso ten unha posición xeográfica privilexiada no centro de gravidade da denominada Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal e equidistante dos Espazos metropolitanos de Porto e A Coruña-Ferrol.

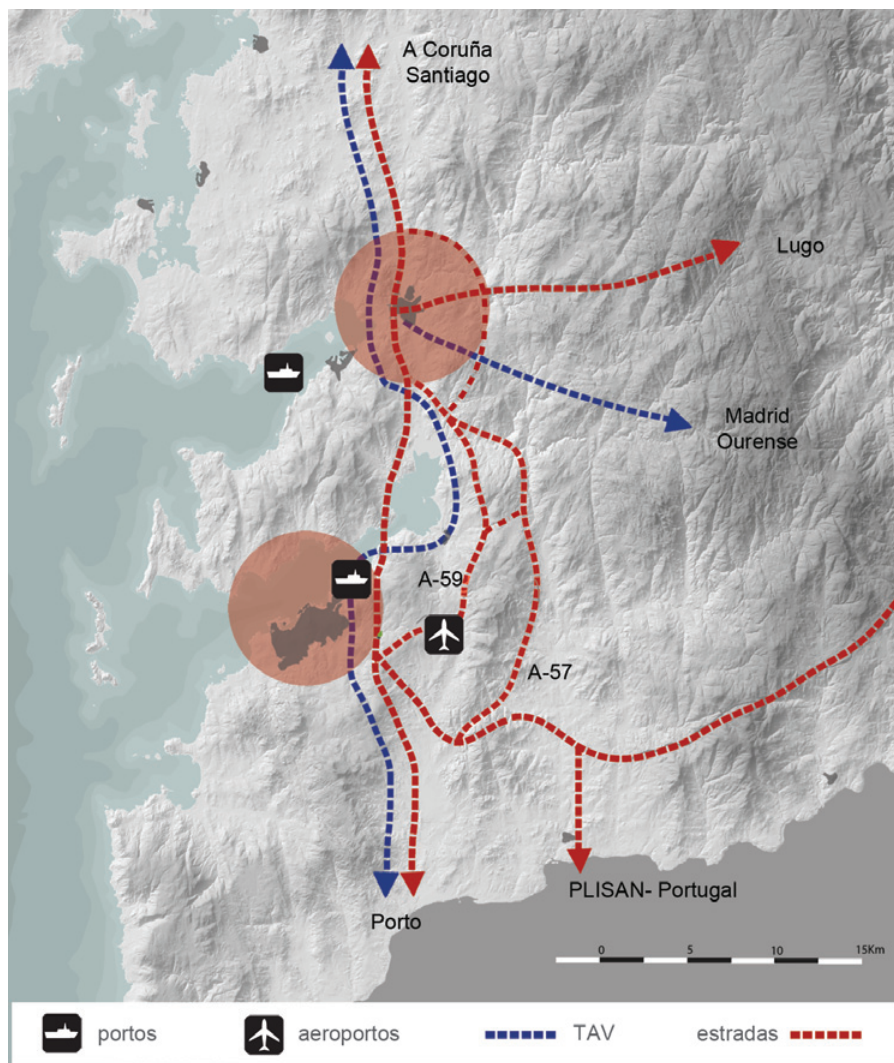
Para que esta Rexión urbana poida efectivamente desenvolver as súas funcións requírese unha maior integración entre as diferentes cidades e vilas que a conforman.



Ponte de Rande, Vigo

Nas epígrafes seguintes propónse un conxunto integrado de iniciativas e de proxectos clave para conseguir un esquema de coherencia territorial para este ámbito supramunicipal de Vigo e Pontevedra baixo a denominación de “Rexión urbana das Rías Baixas”.

Preténdese mellorar a capacidade competitiva deste espazo aumentando o seu atractivo e calidade ambiental, avanzar cara á conformación dun único mercado de traballo e mellorar as opcións globais de desenvolvemento para este espazo privilexiado do sistema urbano de Galicia.



Conexións exteriores

2.2.3. Infraestruturas supramunicipais e de conexión exterior

A. A circunvalación da Rexión urbana

O proceso de integración na Rexión urbana das Áreas urbanas de Vigo e de Pontevedra e a valorización das súas potencialidades no marco máis amplo do corredor Atlántico e do sistema de cidades de Galicia requiren unha maior eficacia nos grandes sistemas de conexión viaria para completar a funcionalidade que proporciona a autoestrada do Atlántico AP-9 e a autovía das Rías Baixas como grande eixo de estruturación do sur de Galicia e de comunicación coa Meseta.

O desenvolvemento da nova autovía A-59 entre Vigo e Pontevedra permitirá dar un soporte de maior eficacia aos percorridos de rango metropolitano na Rexión urbana. Nesta mesma clave tamén se formula a circunvalación de Pontevedra.

A nova autovía A-57 suporá unha gran variante como alternativa ao Eixo Atlántico, e que permitirá reducir a conxestión nalgúns contornos urbanos e abrir novas posibilidades de comunicación.

A ampliación de capacidade da AP-9, e en concreto a ampliación da ponte de Rande, xunto coa conversión en autovía do actual corredor do Morrazo constitúen outro dos proxectos estratéxicos para mellorar a mobilidade entre os dous lados da ría de Vigo e cohesionar o espazo no interior da Rexión urbana. Cara ao sur, as melloras das conexións produciranse coas novas autovías Vigo-O Porriño e Tui-A Guarda.

Asemade, co obxecto de coordinar as necesidades e solucións viarias das áreas de influencia de Vigo e Pontevedra estanse a realizar os plans sectoriais da rede viaria de Vigo e Pontevedra e as súas respectivas áreas de influencia.

B. As vías de mobilidade sostible

O enorme crecemento da contorna urbana de Vigo, desenvolvido sobre un hábitat rural preexistente altamente fragmentado, e a intensidade alcanzada polos procesos de urbanización difusa xeraron unha estrutura viaria pouco eficaz, na que os tráfico de longo percorrido se mesturan cos desprazamentos metropolitanos e dentro do ámbito da Rexión urbana, e na que os accesos á cidade central e a espazos estratéxicos, como o aeroporto e o porto, se caracterizan pola súa falta de eficacia e unha importante conxestión.

Accións como o desenvolvemento da A-59 e a nova autovía Vigo-O Porriño permitirán reducir o impacto de infraestruturas hoxe inseridas en tecidos urbanos, como ocorre en Mos, onde se podería eliminar algunha das barreiras urbanas que hoxe condicionan o seu desenvolvemento cun proxecto de humanización da actual A-55.

Ademais, propónse a progresiva adecuación dalgúns das que hoxe son infraestruturas só para automóviles a vías de mobilidade sostible. A proposta que se formula consiste en cambiar a sección e a funcionalidade destas infraestruturas e transformalas de maneira que incorporen diversas funcións simultaneamente á de vía urbana, orientadas á integración na súa sección dos modos de mobilidade alternativa, así como, cando sexa posible, os valores ecolóxicos existentes: carril para bicicletas, vía de transporte colectivo, permeabilidade transversal, soporte de actividades urbanas de densidade intermedia, etc. Esta formulación é abordable na conexión entre Vigo e Baiona a través da PO-325 e da PO-552, entre Pontevedra-Sanxenxo-A Lanzada a través da PO308 e entre Pontevedra e Marín a través da PO-12 e a PO-11.

Estes novos viarios, máis brandos, completaríanse coas accións de mellora da fachada litoral a través de itinerarios peonís de baixo impacto para gozo e mellora ao longo da costa desde A Guarda ata Sanxenxo.

C. As novas liñas de alta velocidade ferroviaria

Nun territorio tradicionalmente marcado polas deficiencias das súas infraestruturas ferroviarias, a posta en marcha das futuras liñas de alta velocidade su-

pón un cambio radical. A prolongación do Eixo Atlántico de alta velocidade ata Porto significa unha oportunidade de enorme transcendencia. Xéranse deste xeito posibilidades de relación de alta calidade que permiten valorizar oportunidades singulares da Rexión urbana como centro de negocios, atractivo litoral, calidade de vida e oferta residencial e turística de forma moito máis accesible.

A conexión por alta velocidade da rexión urbana cos demais nodos urbanos da fachada atlántica da Eurorrexión supón unha oportunidade histórica para reforzar os vínculos entre os espazos urbanos que lideran este espazo emerxente, creando posibilidades de integración e de xeración de sinerxías e complementariedades que estiveron ausentes ata agora na relación entre estes nodos urbanos. Créase deste xeito un corredor de transporte de pasaxeiros que, con tempos de viaxe moi reducidos, permite interconectar entre si as principais capitais da Eurorrexión e reforzar os procesos de integración de Galicia con Portugal e que no caso de Vigo permitirá converter o que hoxe é unha estación en fondo de saco nunha estación intermodal pasante con maiores interconexións e frecuencias.

A conexión con Madrid a través da variante de Cerdedo é outra das actuacións principais para comunicar este espazo metropolitano con Madrid nun tempo de percorrido competitivo.

A concepción das estacións de alta velocidade como grandes intercambiadores modais amplamente conectados co conxunto de sistemas de transporte metropolitano e na totalidade do ámbito da rexión urbana é esencial para asegurar que os efectos dinamizadores deste novo elemento de conexión se trasladen ao territorio con todo o seu potencial. Trátase ademais dunha oportunidade histórica para a integración dos espazos ferroviarios nos tecidos urbanos de Vigo e Pontevedra e dos restantes asentamentos polos que discorren. As actuacións expostas para mellorar a permeabilidade das vías e a integración ferroviaria permitirán eliminar cicatrices nos tecidos urbanos e crear novos elementos de renovación e integración urbana.

A infraestrutura ferroviaria convencional ata agora utilizada quedará liberada dunha boa parte dos servizos de viaxeiros de tipo rexional e de longa distancia. Desta forma, esta infraestrutura pode especializarse no tráfico de



Porto de Marín

mercadorías ou ben, tendo en conta a súa relativa proximidade aos asentamentos de poboación, aproveitarse para ofrecer sobre ela servizos ferroviarios de proximidade. Nesta liña, as novas solucións técnicas baseadas nos ferrocarrís lixeiros (tranzitréns), poderían pór en comunicación os grandes núcleos urbanos coa Área urbana sen solución de continuidade.

D. Estratexias portuarias

A escasa distancia entre os portos de Marín e Vigo xera a oportunidade dunha crecente cooperación entre ambas as infraestruturas. O extenso porto de Vigo ve limitados posibles crecementos futuros como consecuencia do desenvolvemento urbano da súa contorna, do avanzado estado de antropización do bordo litoral e da alta presión sobre a ría. Moitas das súas instalacións actuais presentan as súas mellores oportunidades na progresiva integración co espazo urbano, acoollendo dotacións e funcións ligadas a unha nova oferta urbana. O porto de Marín, aínda que dependente do movemento xerado pola área industrial próxima, ten interesantes posibilidades de crecemento como se puxo de manifesto nos últimos anos co tráfico de contedores. Coordinar as actividades portuarias e a especialización de cargas e actividades dos portos de Vigo e Marín no

contexto do conxunto de estratexias para a Rexión urbana aparece como unha das actuacións clave para o futuro deste territorio. A importancia das actividades económicas relacionadas co mar e o desenvolvemento deste ámbito como centro loxístico esixen un compromiso constante por mellorar e manter a competitividade das actividades portuarias e iso vai esixir unha maior dimensión e flexibilidade para ambas as instalacións. Os diferentes instrumentos de ordenación e planeamento con incidencia nos portos deberán contemplar unha ordenación “en profundidade” que garanta que as primeiras franxas desde o bordo costeiro sexan ocupadas exclusivamente por aquelas instalacións que teñen unha dependencia ineludible do mar.

Especial importancia teñen as actuacións de potenciación do porto de Vigo cara a unha infraestrutura eficaz e innovadora. Neste sentido é fundamental a consolidación de Vigo como o principal porto pesqueiro de Europa en pesca conxelada e como un potencial porto de carga e descarga de contedores e mercadorías Ro-Ro, así como de escala de transatlánticos turísticos, polo que é preciso ordenar as súas instalacións e reforzar as infraestruturas loxísticas, en especial, as relacionadas co aeroporto e coa de Salvaterra-As Neves (PLISAN), con vocación de converterse no “porto interior” de Vigo.

Outro elemento para a súa proxección futura é a posible consolidación de Vigo como a cabeceira da futura autoestrada do mar entre España e Francia, o que suporía un enorme fortalecemento da actividade portuaria e das actividades económicas asociadas ao porto vigués.

Pola súa banda o porto de Marín debe potenciarse como motor económico de Pontevedra e o Morrazo como ámbito territorial no que exerce unha maior influencia. Asemade, tamén ten posibilidades e proxectos para mellorar a integración urbana porto-cidade, e debe recuperar parte do protagonismo na actividade pesqueira, como frota e descargas de pesca fresca e conxelada.

En definitiva, a potenciación, complementariedade e racionalización do sistema portuario da Rexión urbana é un dos elementos fundamentais que poden incidir nun maior desenvolvemento xeral, tanto nos planos territorial como urbano, económico e social.

E. Estratexias aeroportuarias

O aeroporto de Vigo (Peinador) atópase a 9 km do centro da cidade de Vigo, en terreos dos municipios de Redondela, Vigo e Mos. Ten unha pista de aterraxe de 2.400 m de lonxitude e 45 m de ancho. Nos últimos 10 anos este aeroporto experimentou un gran crecemento, posibilitando que neste período de tempo case triplique o número de pasaxeiros.

Nunha rexión urbana de forte dinamismo económico o seu aeroporto constitúe hoxe a infraestrutura de comunicación exterior principal. A súa funcionalidade require impulsar a súa adaptación a futuras demandas de tráfico aéreo, entendidas dentro dun sistema aeroportuario máis amplo e complexo como é o galego, e considerando neste marco as previstas no seu Plan director, para dotalo de infraestruturas e instalacións con capacidade para atender a demanda existente e planificada co mellor nivel de calidade e seguridade nos seus servizos, que deberá acompañarse de melloras proporcionais na prestación de servizos de transporte supramunicipal, e a creación na súa contorna próxima de áreas de actividade económica e loxística.

F. Sistemas de transporte da Rexión urbana

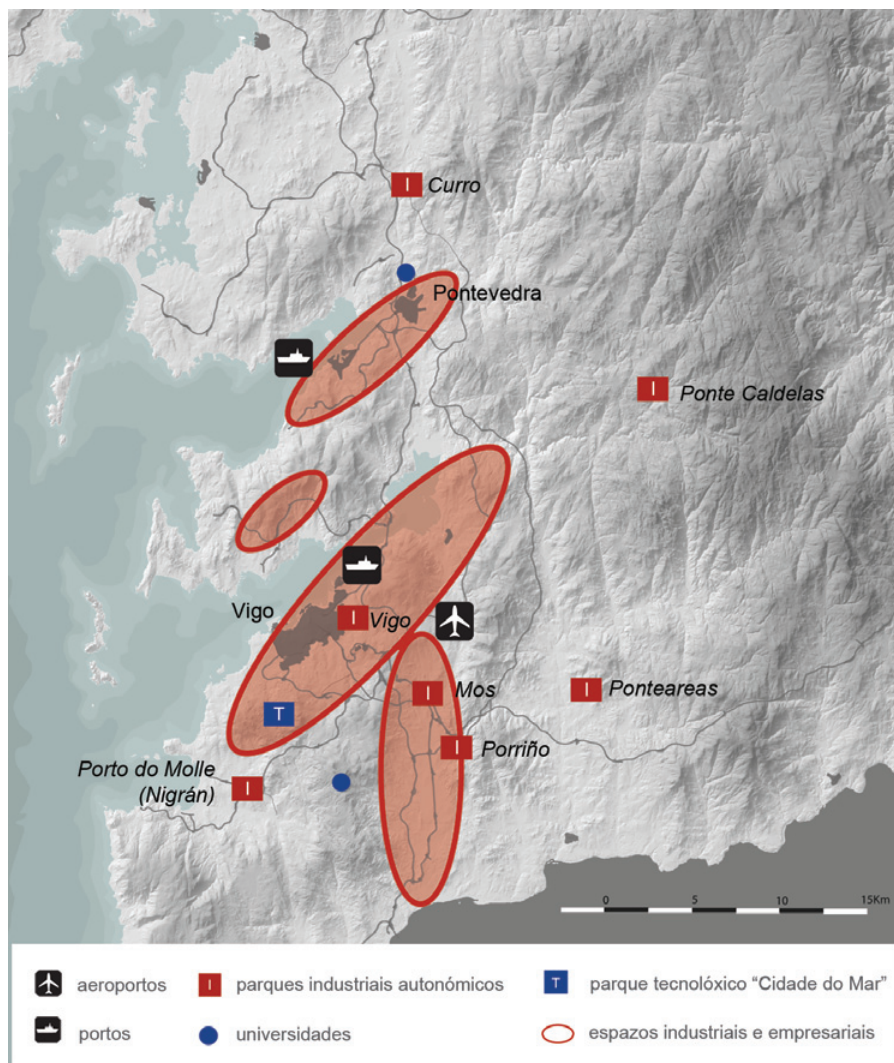
A posta en marcha do Plan de transporte da Rexión urbana é un paso decisivo cara á configuración dun sistema de transporte integrado para o conxunto da Área como un elemento básico de articulación, eficacia, sustentabilidade e calidade de vida neste espazo. É moi importante definir o esquema de transporte colectivo como estratexia básica de integración, sustentabilidade do desenvolvemento e potenciación de espazos clave no funcionamento da Rexión urbana. No ámbito ferroviario o desenvolvemento de servizos de proximidade entre Vigo e Pontevedra e ao longo do Val do Louro aparece como unha posibilidade para lograr efectivamente un espazo metropolitano máis integrado. Esta proposta require deseñar servizos de alta frecuencia e grande atractivo que permitan conectar os espazos centrais de ambas as cidades e os núcleos intermedios.

Intermodalidade, interconexión, concepción integrada dos diferentes sistemas de transporte, sistemas tarifarios integrados e prioridade ao transporte colectivo aparecen como os conceptos básicos que deben garantir a medio e longo prazo unha mobilidade sostible no espazo supramunicipal e un dos elementos máis importantes para a efectiva consolidación da Rexión urbana das Rías Baixas como o gran nodo urbano do sur de Galicia no centro da Eurorrexión.

Nesta estratexia pode ser importante a proposta de desenvolvemento dun metro lixeiro en Vigo que dote dunha alta accesibilidade por transporte colectivo os corredores con maior demanda de mobilidade da súa Área urbana. A implantación deste sistema de transporte de capacidade intermedia debe constituír unha oportunidade para ordenar, xerarquizar e vertebrar a rede de transportes metropolitana da Área urbana, facilitando ao máximo a intermodalidade dunha forma transparente para o usuario, a través dun sistema tarifario integrado e único.

O transporte marítimo tamén pode e debe desempeñar un papel importante na mobilidade metropolitana. Trátase dun modo de transporte de grande interese, pois non demanda ocupación de solo nin grandes infraestruturas e permite procesos de integración metropolitana en condicións atractivas. É necesario ofrecer condicións atractivas deste servizo na Ría de Vigo e en Pontevedra tanto para atender as demandas permanentes como as estacionais. O transporte de ría debe formar parte do deseño intermodal e de interconexión da Área metropolitana, incluídos os sistemas tarifarios integrados. Neste senso contemplarase a posibilidade de que exista unha estación marítima nas Corbaceiras (Pontevedra).

A clave para o éxito deste modo de transporte estará en configurar unha oferta de transporte atractiva para os cidadáns: desenvolvendo intercambiadores que permitan unha fácil conexión entre os puntos de embarque e desembarque cos restantes sistemas de transporte colectivo metropolitano e da Rexión urbana, mellorando as frecuencias e o tempo de percorrido, conseguindo unha integración tarifaria co transporte metropolitano e urbano de autobús e desenvolvendo aparcadoiros disuasorios accesibles nas terminais marítimas.



Espazos para actividades innovadoras

2.2.4. Espazos para actividades innovadoras

A. O parque industrial e a plataforma loxística da Eurorrexión

O sector loxístico asociado ás novas tecnoloxías é un dos que máis rapidamente está crescendo na nova economía. Trátase dun conxunto de actividades que resultan esenciais para que os mercados locais de consumo e as actividades produtivas se beneficien da súa participación na economía global, e é un factor estratéxico para a competitividade empresarial e a atracción de novos investimentos.

A posición da Rexión urbana Vigo e Pontevedra no centro de gravidade do corredor urbano Ferrol-Porto e as oportunidades creadas pola dotación de infraestruturas e a estrutura económica desta área son condicións idóneas para localizar aquí unha gran plataforma loxística de nova xeración, que se constitúa en centro organizador das funcións de distribución do porto de Vigo cara ao seu *hinterland*.

A plataforma Salvaterra-As Neves significará un importante avance nesta estratexia que vai requirir novos desenvolvementos compatibles no futuro. Neste sentido o trazado da futura autovía A-57 vai xerar novas oportunidades de localización deste tipo de plataformas. Nalgúns puntos a morfoloxía do territorio permite desenvolver este tipo de actividades, moi consumidoras de solo e que demandan unhas condicións topográficas favorables. Trátase dunha área que disporá de boa accesibilidade e que ocupa ademais unha posición estratéxica en relación cos outros modos de transporte ao situarse na contorna inmediata dos portos de Vigo e Marín, e tamén do aeroporto de Vigo.

A existencia dun amplo espazo, como este que se propón, para o desenvolvemento das actividades industriais e loxísticas de futuro da Rexión urbana facilita o proceso de renovación urbana de Vigo e a paulatina relocalización de actividades incompatibles coa súa situación nas áreas centrais da cidade.

É importante que estas futuras plataformas loxísticas e industriais incorporen todos os servizos que require a nova economía, telecomunicacións, fibra óptica, hoteis, centros de empresas, etc. Na construción e posta en marcha

destes grandes espazos de concentración de actividades deberán aplicarse sempre os principios da ecoloxía industrial (empresarial). Estas grandes plataformas deben complementarse con instalacións de menor escala con localizacións máis centrais no ámbito territorial da Rexión urbana como Mos.

B. Aposta pola innovación e a investigación: Cidade do Mar e CITEXVI

A Universidade de Vigo ten acadado nos seus poucos anos de historia altos niveis de calidade e innovación, logrando posicións de referencia en diversos campos e xerando externalidades positivas no ámbito da Rexión urbana. Destacan os altos niveis de calidade e especialización nas diversas enxeñerías e no ámbito das ciencias mariñas coas importantes sinerxías do forte e internacionalizado tecido empresarial e da existencia en Vigo doutros organismos públicos de investigación na temática mariña.

Por iso, unha das apostas importantes debe centrarse no fortalecemento de infraestruturas e proxectos vinculados a I+D+i que permitan manter distintas actividades produtivas na vangarda tecnolóxica e dar o salto desde un modelo sustentado na competencia en custos laborais cara a un modelo baseado na calidade e a xeración de valor engadido. Nesta liña debe desempeñar un papel importante o proxecto da Cidade do Mar situado ao redor das instalacións da antiga ETEA. Este espazo débese configurar como un gran centro científico e tecnolóxico concentrando os diferentes centros de investigación mariña, creando unha base permanente dos buques oceanográficos e facendo de Vigo un referente internacional en relación coas ciencias do mar, con capacidade para atraer e xerar coñecemento e desenvolvemento neste ámbito, proxecto no que concorre o Campus de Excelencia Internacional “Campus do Mar” concedido á Universidade de Vigo.

Outro proxecto singular nesta liña é o que se impulsa ao redor da Universidade de Vigo coa Cidade Tecnolóxica de Vigo (CITEXVI) e que permitirá que o campus de Vigo se proxecte ao exterior en investigación e na transferencia de coñecementos ás empresas

Por outra parte, debe seguirse potenciando o sector biotecnolóxico e farmacéutico, moi ben posicionado estatalmente, con importantes empresas na Rexión urbana, en especial na área industrial do Porriño.



O sistema verde da Rexión Urbana



Cabo de Monteferro e Illas Cíes

2.2.5. O sistema verde da Rexión urbana

A posición e as características das principais zonas de interese ambiental existentes na Rexión urbana favorecen a localización de grandes espazos orientados á protección da natureza, así como outros susceptibles de acoller actividades de lecer, actuando como elementos de integración supramunicipal e de reforzamento da calidade e do atractivo do conxunto deste espazo.

Neste ámbito localízanse espazos naturais de enorme valor, entre os que destaca o Parque nacional marítimo terrestre das Illas Atlánticas de Galicia, e distintas áreas protexidas pertencentes igualmente á Rede galega de espazos protexidos: Parque natural do monte Aloia, Parque natural das Illas Cíes, e os Lugares de importancia comunitaria e Zona de especial protección dos valores naturais de cabo Udra, costa da Vela, enseada de San Simón, Illas Estelas, río Lérez, A Ramallosa, Gándaras de Budiño ou Baixo Miño, xunto a outros contornos de singularidade ambiental ou paisaxística como Monteferro, O Carballal de Coiro ou a Fervenza de Verdeal.

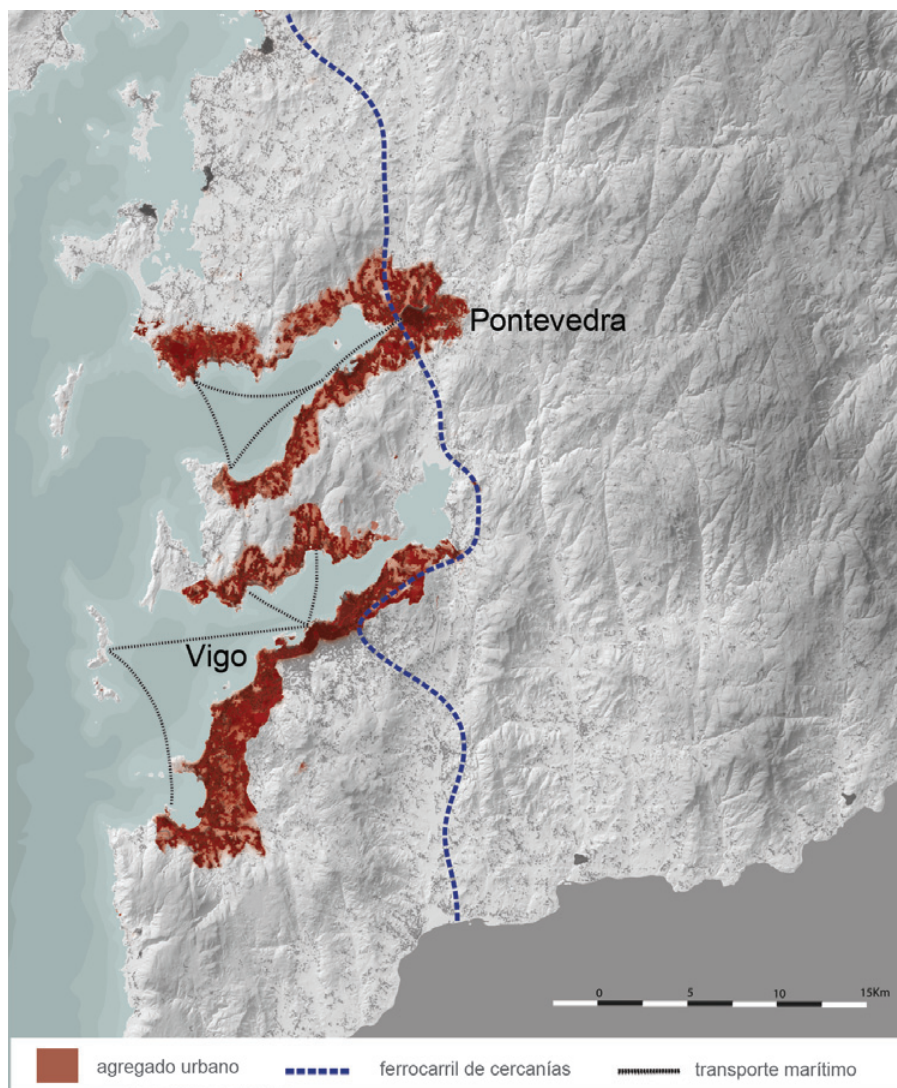
Trátase de elementos singulares, que polo seu valor ambiental deben ser obxecto dunha adecuada protección e mellora pois constitúen referentes de excelencia ambiental para o conxunto da Rexión urbana.

Requírese garantir a conservación e o funcionamento destes espazos como ámbitos que enriquecen e potencian o territorio da Rexión urbana.

Nos ámbitos que, polas súas características, poidan ser compatibles co lecer é preciso localizar equipamentos (centros de interpretación, control de visitas guiadas...) que permitan unha conservación máis eficaz destes espazos, á vez que cumprir coa función educativa. Nas zonas con maior capacidade de acollida existe a oportunidade de acondicionar áreas de lecer, que posibiliten gozar do territorio por parte da poboación e evitar a presión sobre as zonas naturais máis valiosas e sensibles. O tratamento paisaxístico destes espazos, o control de usos na súa contorna, o acondicionamento de itinerarios brandos, de espazos de acollida para actividades recreativas e de lecer concentrado, a preservación de fitos singulares, son accións orientadas a dar coherencia a este territorio de alta calidade natural e proporcionar unha potente e atractiva infraestrutura ambiental para o conxunto da Rexión urbana.

A calidade ambiental e paisaxística do territorio, as posibilidades de actividade asociadas ao mar e as novas iniciativas de mellora urbana configuran un conxunto de elementos de atracción para o turismo ecolóxico, náutico e urbano, o cal precisa do desenvolvemento dunha oferta hostaleira de calidade para activarse adecuadamente.

En consonancia con todo o anterior os Plans territoriais integrados que se desenvolvan no marco da Rexión urbana deberán formular un proxecto de sistema de espazos libres, con integración de áreas naturais susceptibles de dar acollida a tales actividades, con indicación da funcionalidade dos seus elementos e que trate de favorecer a integración en rede de todos eles. Esta planificación deberá ser acorde cos principios de mantemento dos procesos ecolóxicos, conservación da biodiversidade e da xeodiversidade, uso ordenado dos recursos e aproveitamento sostible do patrimonio natural.



Agregado urbano

2.2.6. Iniciativas de articulación na Rexión urbana

A. O agregado urbano

O crecemento urbano dos núcleos das rías de Vigo e Pontevedra produciuse fundamentalmente ao longo da costa, tanto pola atracción do litoral como porque é aquí onde se concentran os terreos con condicións topográficas máis favorables para as actividades construtivas. O resultado é un espazo moi atractivo e valioso, pero profundamente alterado pola mestura desordenada de usos do solo, e a proliferación de edificacións dispersas. É un ámbito carente de estruturas definidas, ameazado pola conxestión e no que os núcleos tradicionais aparecen como os principais elementos de identidade nun continuo urbano difuso que se desenvolve case sen interrupción. O tratamento e valorización das fronteas marítimas, formadas polos diferentes núcleos que se localizan ao longo da costa formando un continuo edificado, constitúe unha oportunidade para a estruturación e a ordenación do conxunto dun territorio dotado de elevado valor ambiental, paisaxístico e cultural.

A proposta do Agregado urbano oríentase a dotar de coherencia este proceso espontáneo de desenvolvemento, creando elementos capaces de dotalo de estrutura e calidade, de forma que o que hoxe aparece como unha fonte de problemas e deterioración se transforme nun ámbito que constitúa un dos elementos de atracción e de identificación no ámbito da Rexión urbana como un territorio con alta calidade de vida. O Agregado que se propón organízase en catro tramos que se poden denominar polas correspondentes ribeiras: Portonovo-Pontevedra e Bueu-Pontevedra na ría de Pontevedra; Cangas-Moaña, Vigo-Redondela e Baiona-Vigo na ría de Vigo.

A estratexia básica consiste en fortalecer a cohesión e a textura dos desenvolvementos urbanísticos fronte ao actual modelo difuso, coa inclusión de corredores transversais que articulen o continuo urbano á vez que lle outorgan permeabilidade. Este novo tecido urbano, ao ter continuidade e unha estrutura adecuada, resultaría moito máis eficiente desde o punto de vista do transporte colectivo, da flexibilidade do territorio e da organización de servizos e dotacións. Suxírese, ademais, a creación progresiva deste Agregado urbano para a recuperación e revalorización da paisaxe natural e dos espazos urbanos

vencellados ao longo do noso litoral. Unha vía, con distintas seccións e carácter ao longo do seu percorrido, pero que teña como trazo fundamental a súa continuidade de todo o continuo urbano e que achegue tamén un soporte para o establecemento dun transporte colectivo conectado aos restantes nodos do sistema rexional de transportes, tanto terrestres como marítimos.

O Agregado urbano debe conectar entre si os núcleos tradicionais existentes, incorporándoos á estratexia de integración do territorio da Rexión urbana, e fortalecendo os seus sinais de identidade e a súa oferta urbana como elementos clave de articulación territorial e de xeración de áreas de centralidade que reduzan as necesidades de desprazamento. A mellora da calidade urbana destes núcleos, en particular dos centros históricos e dos espazos portuarios, e unha boa oferta hostaleira son fundamentais para propiciar unha maior densificación ao redor deles que reduza a tendencia á dispersión. Requírese unha reordenación de usos e as accións de recuperación ambiental e paisaxística que correspondan, trasladando cara a outras localizacións instalacións e actividades que non precisan de situarse xunto ao mar, e que na actualidade significan un elevado custo de oportunidade. É o caso de numerosas actividades industriais, a máis importante das cales é a gran planta de celulosa que limita a conexión de Pontevedra coa marxe meridional da súa ría. O saneamento integral das rías e a mellora da oferta náutico-recreativa nos portos existentes aparecen como elementos con maior capacidade para diferenciar e dotar de especial atractivo este ámbito.

O resultado debe ser a progresiva xeración dun espazo de grande atractivo ambiental e urbano, no que desenvolver unha oferta residencial de media densidade e alta calidade, xunto a novas dotacións e a posibilidade de acoller actividades económicas vinculadas ao sector servizos, creando condicións para unha progresiva transformación da segunda residencia en vivenda permanente. O tratamento integrado da costa e das infraestruturas de conexión constitúe a referencia sobre a que organizar este Agregado urbano. É preciso desenvolver progresivamente ao longo do Agregado unha vía de tráfico, que actúe como elemento de soporte e articulación, dotándoa dun carácter urbano que facilite a súa permeabilidade, e que integre os espazos residenciais con carrís especiais para os sistemas de transporte colectivo. Este viario estruturante debe ser complementado cun viario brando para peóns e bicicletas, que se desenvolva ininterrompidamente ao longo de todo o litoral e que se conecte co sistema de

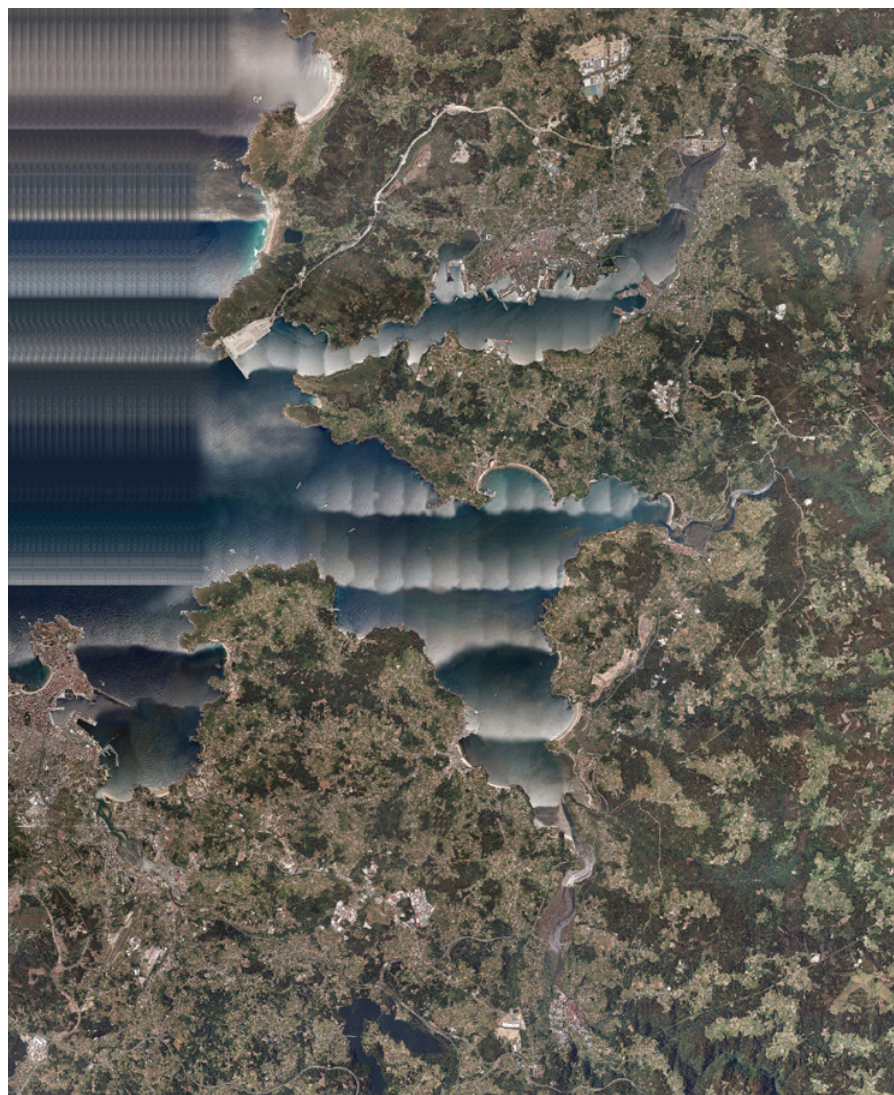
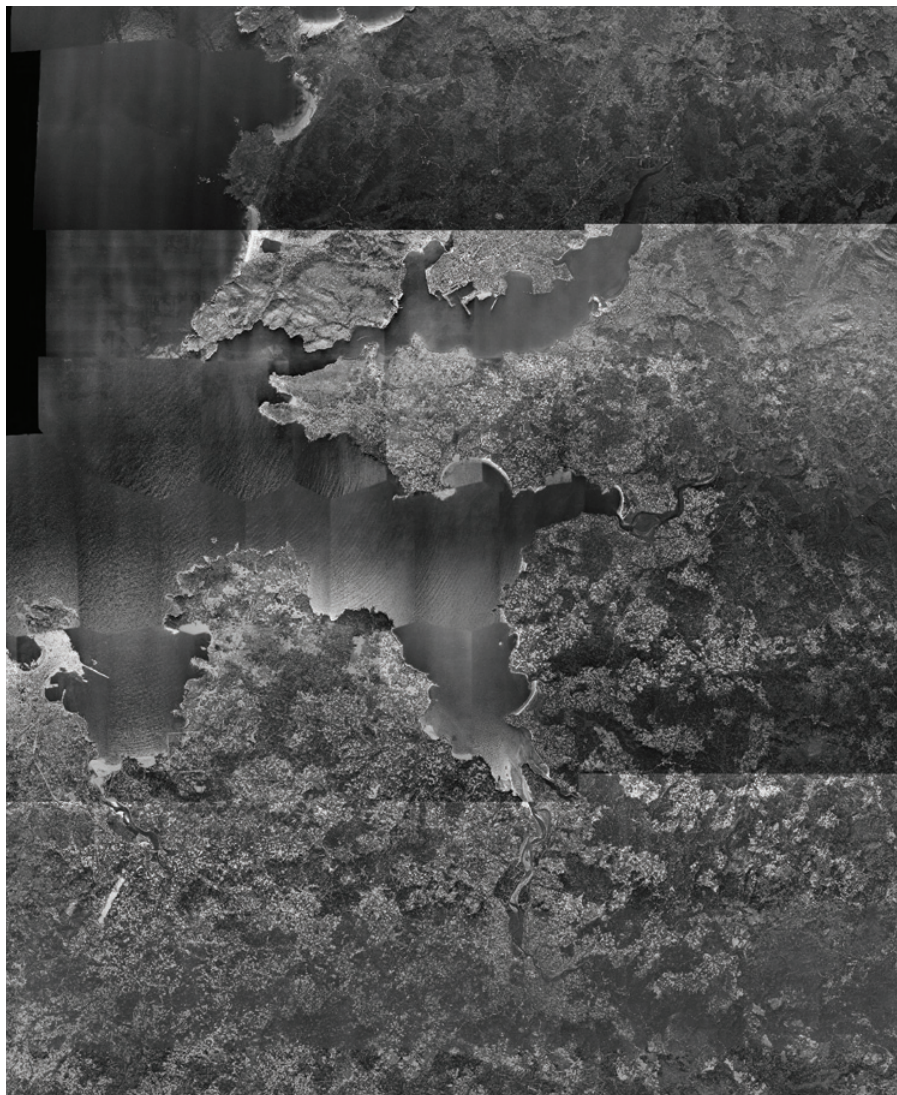
espazos libres e zonas verdes supramunicipais. A longo prazo pódese expor un sistema de transporte colectivo lixeiro que contribúa a estruturar este espazo aumentando o seu atractivo e reducindo os niveis de conxestión.

En todo caso, as actuacións mencionadas para o desenvolvemento do Agregado urbano e a súa concreción polo miúdo deberán atermos ás disposicións que se recollan no PTI que corresponda.

Amais desta sección maioritaria na fronte máis costeira da Rexión urbana, ao sur de Vigo desenvólvese un amplo espazo, situado entre a costa e a autoestrada AG-57, que se caracteriza por unha extraordinaria proliferación da urbanización difusa. Dado o elevado grao de consolidación que alcanzou a ocupación deste ámbito é importante actuar sobre el para mellorar a súa calidade e orientar adecuadamente futuros crecementsos.

Propónse unha estratexia de recualificación deste ámbito que permita dotalo de estrutura e favorecer a aparición de áreas con maior compactidade e complexidade e mellorar as franxas de contacto entre o espazo ocupado e o espazo natural, así como os seus intersticios. Esta iniciativa, que deberá ser contemplada no PTI correspondente, organízase sobre dúas liñas de acción principais:

- Por unha banda, o desenvolvemento, sobre o viario rural existente, dunha densa rede de viarios brandos para peóns e ciclistas, que permita dotar de estrutura o tecido disperso e mellorar a calidade paisaxística e ambiental deste espazo.
- A segunda iniciativa é o fortalecemento dos núcleos existentes, potenciando os seus elementos de identidade (tanto os rurais como os urbanos) e concentrando neles a oferta de servizos e os novos crecementsos. Trátase así de dotar de carácter un espazo desestruturado, configurando un atractivo ámbito urbano no que os núcleos tradicionais, e algún outro adicional que se pode crear, definen unha estrutura urbana policéntrica, a modo de centros de barrio, que acolle dotacións e unha oferta residencial con tipoloxías máis urbanas e se insire nun espazo predominantemente verde. Neste espazo verde pódense desenvolver e integrar certas actividades rurais (existentes ou non), como unha oportunidade para aumentar a riqueza de usos e que se produzan novas relacións urbano-rural complementarias.



Imaxes correspondentes á rexión de A Coruña-Ferrol. Voo aéreo de 1956-1957 e ortofoto PNOA 2008, respectivamente