

2.7. O SISTEMA URBANO INTERMEDIO

2.7.1. O papel territorial do Sistema urbano intermedio

No territorio de Galicia aparece un interesante conxunto de núcleos de pequeno e mediano tamaño, con poboacións que oscilan entre os 7.000 e os 40.000 habitantes, que enriquecen e achegan variedade ao Sistema urbano da Comunidade. Estas cidades medias do Sistema urbano galego localízanse tanto nas zonas menos centrais da Comunidade, onde a menor influencia das principais cidades permite a estes núcleos asumir unha maior centralidade e protagonismo, como en ámbitos litorais, onde a densidade de poboación deu lugar a complexos continuos urbanos (subsistemas urbanos policéntricos). Trátase de centros que experimentaron un crecemento demográfico relativo notable, que os diferencia claramente da tónica de declive poboacional que marca a maior parte do territorio galego desde as décadas centrais do século XX.

Neste documento denomínanse estas vilas e cidades “Sistema urbano intermedio”. Xunto coas principais vilas e pequenas cidades integradas nas Rexións e Áreas urbanas constitúen o segundo chanzo na xerarquía do sistema urbano, tras as sete cidades principais, de grande importancia para as estratexias de integración e fortalecemento do modelo territorial, facendo posible que todo o territorio participe nas iniciativas de desenvolvemento. Son ámbitos clave para o equilibrio territorial, a cohesión social, e posibilitar un aproveitamento integral das oportunidades de actividade de todo o territorio. Neste sentido poden e deben realizar funcións decisivas na organización do territorio de Galicia:

- Son determinantes para dinamizar os procesos de desenvolvemento e asegurar a dispoñibilidade de servizos urbanos de certo nivel nas zonas máis débiles do territorio de Galicia. Estas cabeceiras constitúen referencias territoriais imprescindibles para previr o despoboamento e a agudización dos desequilibrios territoriais en amplas zonas do interior. A especialización produtiva que singulariza moitos destes centros é un dos aspectos clave para a fortaleza económica da Comunidade.

- Polo seu tamaño, a súa distribución territorial, e en moitos casos polas súas dinámicas económicas, proporcionan unha oferta urbana variada de núcleos dotados dunha forte identidade, cuxo fortalecemento permite evitar moitos dos riscos asociados a unha excesiva concentración da poboación nun número reducido de grandes centros, cos custos funcionais, ambientais, sociais e económicos que se derivan das situacións de conxestión.
- Proporcionan un referente territorial ao redor do cal organizar crecementsos residenciais e de espazos de actividade, reducindo os riscos de proliferación da urbanización difusa, de aparición de crecementsos desestruturados e de falta de áreas de centralidade.
- Noutros casos trátase de ámbitos importantes para consolidar as estratexias de articulación territorial entre as principais Áreas urbanas de Galicia.
- Nalgúns casos, pola súa posición dentro de Rexións urbanas consolidadas, ofertan funcións especializadas e complementarias para o conxunto do espazo no que se integran
- Densifican as mallas urbanas das Rexións urbanas da Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra.

2.7.2. Estratexias para o fortalecemento do Sistema urbano intermedio

Para que o Sistema urbano intermedio poida desenvolver adecuadamente estas funcións no Modelo territorial de Galicia é imprescindible aumentar o seu rango urbano, de forma que se incremente a calidade e variedade dos seus servizos e o atractivo destas poboacións como espazos de residencia e actividade. Para iso, neste documento expóñense catro estratexias fundamentais:

- Impulso de iniciativas de cooperación entre concellos, para que a suma de diferentes municipios moi interrelacionados permita aumentar o seu rango urbano e abordar proxectos e solucións que non son posibles desde a óptica local de cada un deles por separado. A estratexia básica pasa por

articular os ámbitos de integración entre os diferentes municipios e xerar elementos que faciliten a unificación dos mercados laborais e das áreas de prestación de servizos. Unha iniciativa deste tipo xurdida en 2008, que cómpre apoiar, difundir e fomentar como exemplo que hai que seguir, é a Agrupación voluntaria de municipios de Galicia Central, composta por Lalín, Melide, O Carballiño e Monforte de Lemos, cunha clara vocación estratéxica. Ten como finalidade mobilizar a intelixencia colectiva destes territorios a través da participación dos diferentes actores territoriais, públicos, asociativos e privados, na definición de obxectivos, estratexias e prioridades de intervención, coa vista posta na valorización dos recursos territoriais, tanto mediante o desenvolvemento de sistemas produtivos locais como na creación de produtos turísticos integrados e tamén no campo da sostibilidade ambiental.

- Fortalecemento da base produtiva, que constitúe a referencia fundamental para soste calquera outra iniciativa de mellora urbana e da calidade de vida dos cidadáns. É moi importante apoiar iniciativas que favorezan a implantación de actividade económica e o aumento do nivel formativo e a capacidade de innovación, especialmente en relación coas actividades máis importantes para o desenvolvemento local. Unha maior dimensión e complexidade da base produtiva é, ademais, un factor decisivo para a aparición de infraestruturas, servizos e dinámicas urbanas que son determinantes para fortalecer o rango das cidades e ampliar a calidade e diversidade da oferta urbana.
- Aumento do atractivo urbano. Este é outro dos aspectos relevantes para fortalecer o Sistema urbano intermedio de Galicia. A mellora da imaxe das vilas e a súa contorna, o aumento na calidade e variedade das posibilidades educativas, comerciais, de lecer, etc., son fundamentais para incrementar o atractivo e as oportunidades destes centros urbanos. Espazos singulares que aparecen na maior parte desas vilas pequenas e medias, como centros históricos, portos, áreas industriais ou espazos ferroviarios, etc., proporcionan con frecuencia oportunidades singulares para acometer proxectos de renovación que poden constituír importantes experiencias

de dinamización urbana. A consecución de Áreas de rehabilitación integral para estes núcleos tórnase como unha boa estratexia para levar a cabo procesos de recuperación das funcións produtivas, residenciais, sociais e estéticas de moitos dos seus sectores interiores que viviron intensos procesos de abandono e deterioración social, económica e ambiental.

- Articulación da malla viaria mediante a consolidación e mellora dos eixos de acceso ao territorio, para configurar vías máis atractivas, con posibilidades de permeabilidade transversal e sobre os que se desenvolvan programas de recuperación paisaxística recualificando uns espazos clave para a estruturación do territorio e a calidade de vida dos seus habitantes, así como desenvolvendo proxectos de mellora e sostibilidade da mobilidade e da cohesión.

2.7.3. Referencias territoriais para a articulación do Sistema urbano intermedio

A. O sistema de asentamentos da Mariña

Ao longo da costa norte de Lugo a chaira litoral proporciona un ámbito no que un conxunto de vilas, como son Ribadeo, Barreiros, Foz, Burela, Cervo ou Viveiro, definen un sistema de asentamentos polinuclear lineal que alberga máis de 75.000 habitantes e que, en tramos como o existente entre Ribadeo e o porto de San Cibrao, se presenta como un espazo notablemente urbanizado debido á proliferación de edificacións que se dispoñen ao longo da estrada que discorre paralela á costa e que estrutura este espazo.

O corredor que se propón ao longo deste ámbito é de grande importancia para as estratexias de articulación de Galicia co eixo cantábrico. Constitúe unha prolongación da Mariña occidental asturiana e é o espazo con maior potencialidade para reducir a extensa fractura urbana que se estende entre a área Central asturiana e a Rexión urbana da Coruña-Ferrol. Os principais núcleos de poboación do litoral da Mariña conforman un subsistema de pequenos centros con perfís complementarios (turismo, servizos, industria...) e



Mariña Lucense. Ao fondo, Foz

constitúen o polo de dinamismo e actividade máis destacado do norte da Comunidade. Viveiro reúne condicións para actuar como cabeceira no extremo occidental dun corredor urbano onde Ribadeo debe ser cabeceira no ámbito oriental configurando un centro que lidere tamén unha parte do espazo occidental asturiano. Foz e Burela constitúen as subcabeceiras na configuración deste ámbito.

Neste documento de Directrices suxírense as seguintes liñas de actuación para a articulación territorial do sistema urbano da Mariña:

- Conexión directa con Ferrol mediante as novas vías de altas prestacións Ferrol-San Cibrao e San Cibrao-Barreiros, e con Lugo e Asturias a través da autovía do Cantábrico A-8. Estas infraestruturas son o elemento vertebrador para fortalecer a Mariña e potenciar o seu papel como ámbito de integración entre Asturias e Galicia. Proporcionan unha plataforma de altas prestacións para o tráfico de longo percorrido e facilitan un acceso rápido aos servizos e infraestruturas da Rexión urbana da Coruña e Ferrol.
- A estrada N-634, que forma un eixo viario de gran calidade para os movementos de carácter local, proporciona un magnífico soporte infra-estrutural para os procesos de articulación do desenvolvemento urbano entre os distintos núcleos da Mariña. O desenvolvemento das novas conexións permitirá dotar esta estrada dun carácter máis “urbano” e ao redor da cal poder situar coherentemente espazos de actividade económica, dotacións e áreas residenciais e turísticas como alternativas ao actual crecemento difuso, con crecente impacto sobre unha paisaxe moi valiosa e sobre o ambiente, que xustifican a presenza de diversos espazos naturais protexidos, incluídos algúns dentro da Reserva da biosfera do río Eo, Oscos e Terras de Burón, constituída principalmente ao redor do río Eo e da ría de Ribadeo. É necesario evitar a localización de vivendas e edificacións dispersas ao longo dos viarios rurais impulsando desenvolvementos urbanos de calidade asociados aos núcleos de poboación.
- A liña do ferrocarril de vía estreita comunica Ferrol coa Área Central asturiana. Unha maior consolidación urbana dos asentamentos da Mariña é clave para poder aumentar a calidade dos servizos e fortalecer o seu papel como elemento estruturador do desenvolvemento urbano e económico deste espazo. O tren pode xogar aquí un papel moi importante para configurar a sucesión de asentamentos da Mariña como un espazo urbano máis integrado desde o punto de vista funcional e morfolóxico, á par que favorecendo o mantemento de formas de mobilidade sostibles, sendo neste senso moi positivo incrementar as frecuencias horarios e mesmo pór en marcha rutas intraurbanas ao sistema policéntrico para que poidan funcionar como transporte de proximidade con máis eficacia.
- A liña de costa constitúe un eixo de relación de máximo valor polo seu interese ambiental e paisaxístico. O carácter da costa, que integra praias, outeiros, rías, portos e cidades, proporciona a base para desenvolver elementos de conexión brandos e localizar espazos de lecer, turísticos e residenciais de gran calidade de forma harmónica coas áreas de protección ecolóxica.

B. Carballo e a costa de Bergantiños

Esta área, que agrupa unha poboación próxima aos 70.000 habitantes, está experimentado un continuado proceso de crecemento.

A intensidade dos intercambios entre A Coruña e Carballo converte este en centro receptor dos desenvolvementos vinculados ao crecemento da Rexión urbana Ártabra. A autoestrada A Coruña-Carballo, a autovía Carballo-Berdoias e o atractivo da franxa costeira configúranse como os principais eixos de expansión de dinámicas supramunicipais de grande importancia nun dos ámbitos que experimentou un gran dinamismo nos últimos anos. O novo porto exterior da Coruña reforzará a vinculación deste espazo aos procesos de desenvolvemento de actividades produtivas ao redor da Rexión urbana Ártabra. Tamén este espazo conta cun elevado potencial de desenvolvemento endógeno, o que reforza o potencial económico deste conxunto espacial.

As actuacións territoriais e sectoriais dispoñen dunha interesante oportunidade para o desenvolvemento dos espazos residenciais e de acollida de actividades produtivas no núcleo de Carballo e nos parques empresariais que se están a crear entre a autoestrada e a estrada nacional dos concellos de Laracha, Carballo e Coristanco. Considérase que este proceso de novos asentamentos debe darse tamén ao redor dos núcleos tradicionais xa consolidados de Paiosaco, A Laracha, Carballo e San Roque, situados ao longo da estrada AC-552, con dimensións proporcionais ao tamaño de cada núcleo e tipoloxías acordes coas características destes.

Nesta estratexia é fundamental dotar de elementos de centralidade a Carballo que compensen a proximidade á Rexión urbana. Así as actuacións sectoriais priorizarán este núcleo na dotación de equipamentos públicos. Igualmente favoreceranse as actividades comerciais e terciarias.

Estas dotacións terciarias deben permitirlle a Carballo articular os desenvolvementos turísticos e de primeira e segunda residencia no litoral da costa de Bergantiños. No ámbito máis occidental Laxe ten entidade para atraer



Costa de Bergantiños. Concello de Carballo

desenvolvementos turísticos e de segunda residencia, consolidando o porto como zona de identidade principal e centro de servizos.

No resto do territorio o obxectivo será evitar crecementos dispersos admitíndose tan só os pequenos desenvolvementos acordes co carácter dos núcleos tradicionais e favorecéndose aqueles sinalados como Núcleos de identidade do litoral nestas Directrices e no Plan de ordenación do litoral.

C. Costa da Morte

O ámbito costeiro máis occidental de Galicia foi un espazo periférico debido ás dificultades de comunicación e á súa localización afastada dos principais centros urbanos do Eixo Atlántico.

Neste contexto o Agregado Cee-Corcubiión presenta un dinamismo demográfico e económico que, xunto á súa crecente oferta terciaria e de servizos, o configuran como un centro cabeceira con capacidade para estruturar os procesos de desenvolvemento ao redor da Costa da Morte. De xeito complementario Vimianzo reforza estes procesos actuando como Nodo para o equilibrio do territorio.

A clave para o impulso dunha nova etapa de desenvolvemento neste espazo é a conclusión da autovía Carballo-Berdoias coas variantes de Corcubiión e o acceso ao porto de Brens en Cee, que conectará este territorio con Carballo e a Rexión urbana Ártabra, así como da vía de altas prestacións da Costa da Morte que facilitará a comunicación deste territorio con Santiago de Compostela. As iniciativas de ordenación que se propoñen para aproveitar esta oportunidade e evitar procesos de deterioración asociadas á nova accesibilidade son as seguintes:

- Fortalecer a oferta urbana de Cee-Corcubiión e en particular a asociada aos servizos públicos, os parques empresariais e as actividades comerciais, xerando un ámbito de centralidade con capacidade para articular os procesos de desenvolvemento na súa contorna.
- Asociar os desenvolvementos urbanísticos aos núcleos existentes e, en particular, ás cabeceiras municipais e aos portos pesqueiros tradicionais considerados como Núcleos de identidade do litoral adecuando o seu uso para actividades de lecer, turismo e náutico-deportivas.
- Impulsar o desenvolvemento dunha nova oferta hostaleira para aproveitar o potencial turístico deste espazo sen vinculalo a crecementos urbanísticos.
- Preservar a paisaxe e a calidade ambiental do territorio, e en especial dos ámbitos costeiros, como elementos clave de atracción e desenvolvemento para o futuro deste territorio.

D. O sistema de asentamentos da ría de Muros e Noia

Entre Muros e Porto do Son organízase un espazo litoral complexo de gran valor paisaxístico e fortemente antropizado no que viven por riba de 50.000 habitantes. O proceso de crecemento urbano ao longo da costa levou á



Illas da Creba. Ría de Muros e Noia

configuración dun espazo urbano case ininterrompido que constitúe unha extensión polo litoral do eixo urbano do Atlántico co que se integra a través da cidade de Santiago, da que é a conexión Noia-Brión-Santiago unha infraestrutura clave para a dinamización deste territorio e para potenciar a valorización dos seus recursos endóxenos.

O núcleo de Noia como cabeceira e Muros e Porto do Son como subcabeceiras proporcionan unha base urbana adecuada para impulsar un proceso de fortalecemento destes centros complementados con outros asentamentos dotados de forte identidade e atractivo. Propónse avanzar cara a unha estrutura lineal policéntrica e interrelacionada.

Nesta liña suxírese mellorar as dotacións e a oferta terciaria dos tres centros principais de forma que poidan facer do seu atractivo ambiental e da súa cali-

dade de vida elementos clave para atraer novas actividades económicas vinculadas ao mar e ao turismo, así como empresas terciarias da nova economía que poden atopar alicientes nestes espazos, con bos servizos urbanos e unha sólida infraestrutura de telecomunicacións. Trátase de xerar alternativas de desenvolvemento endógeno a un crecemento inmobiliario convencional con crecentes riscos de insostibilidade económica e ambiental. A mellora das conexións con Santiago, o fortalecemento dos servizos de telecomunicación, a potenciación turística e recreativa dos numerosos portos e a preservación das paisaxes e espazos de maior interese ambiental e patrimonial, como o Castro de Baroña, son estratexias clave.

E. A costa de Barbanza

Cunha poboación que supera os 66.000 habitantes, a marxe setentrional da ría de Arousa aparece como un ámbito no que a accidentada topografía configurou un estreito corredor urbanizado xunto ao mar que se estende desde Rianxo ata Santa Uxía de Ribeira case sen interrupción. Trátase porén dun espazo edificado falto de estrutura e que só presenta unha certa densidade ao redor dos numerosos portos que se localizan ao longo do litoral. É tamén un espazo cunha forte densidade económica, no que se ten consolidado un sistema produtivo especializado no sector do mar.

Estes factores limitan a capacidade estruturante dos principais núcleos aparecendo este Sistema urbano intermedio como un ámbito que, progresivamente, debe buscar, apoiado na autovía do Barbanza, unha maior integración con Vilagarcía de Arousa e con Santiago como centros con capacidade de dotar unha maior prestación de servizos a este ámbito.

Na súa escala o ámbito Ribeira-A Pobra aparece como o elemento con maior capacidade para acoller novas dotacións e achegar servizos á poboación e de apoio ás actividades económicas e ás novas iniciativas turísticas vinculadas aos seus portos, espazos naturais e ás actividades náutico-recreativas. As vilas de Boiro e Rianxo complementan esta función na súa condición de subcabeceras.



Vista do Porto de Ribeira

É esencial preservar os ámbitos litorais libres de ocupación e propiciar unha maior densidade nos ámbitos construídos especialmente ao redor dos centros municipais.

A autovía do Barbanza debe configurarse como o grande eixo de conexión deste espazo reservando os traxectos da costa para a configuración de viarios cun carácter máis integrado nos espazos naturais e urbanos. Porén, isto non significará que non se melloren as conexións directas coas rías Altas, a través das vías xa existentes.

F. O sistema de asentamentos do Salnés

Algo máis de 100.000 habitantes viven ao longo dos asentamentos da ribeira meridional da ría de Arousa. É un espazo denso, dinámico e cun

gran potencial pero cuxas expectativas se ven limitadas pola conxestión, pola degradación do espazo agrario e pola perda de oportunidades que implica a fragmentación municipal, que reduce a oferta urbana global deste territorio en contraposición coas importantes capitais situadas nas súas proximidades.

O territorio desta marxe da ría configura un espazo de Agregado urbano entre Vilagarcía de Arousa e Cambados, que adoece dunha problemática semellante á identificada nas Rexións urbanas das Rías Baixas e Ártabra, debendo asumir estratexias equivalentes para a mellora da súa articulación. Asemade este ámbito territorial abranguería a singularidade que supón o único municipio insular de Galicia, a Illa de Arousa, para o cal cobran especial importancia as liñas de actuación que compatibilicen o seu desenvolvemento económico e social coa protección dos valores que o fan singular.

Pola súa configuración urbana, económica e sociolóxica, Vilagarcía ocupa un lugar destacado no sistema urbano intermedio, centralizando o ámbito territorial de maior peso poboacional e rango urbano. Como subcabeceiras na articulación deste espazo actuarán Cambados e O Grove. Estamos ante un espazo de forte dinamismo económico, cunha oferta funcional diversificada baseada na valorización dos recursos endóxenos.

Por unha parte, propónse actuar ao longo do eixo de integración que define o litoral para adecuar os desenvolvementos urbanos e os infraestruturais aumentando as opcións e a calidade global deste ámbito. Como estratexias básicas para iso suxírense as seguintes accións:

- Fortalecer a base infraestrutural mellorando os enlaces cos sistemas urbanos do interior. A autovía do Salnés e os enlaces cos principais centros urbanos da ría deben converterse nos soportes que canalicen os tráxicos de conexión co denominado Eixo Atlántico. Estas infraestruturas permitirán a este espazo beneficiarse das dinámicas de desenvolvemento e a oferta de servizos tanto da Rexión urbana das Rías Baixas, como da Área urbana de Santiago, e reducir a presión sobre os valiosos espazos litorais

ofrecendo novos lugares de acollida para as actividades económicas que non requiren situarse necesariamente no litoral.

- Nesta estratexia de vertebración territorial é conveniente aproveitar as novas posibilidades do ferrocarril de altas prestacións e potenciar o seu papel nas conexións Santiago-Vilagarcía-Pontevedra a través do nodo de Vilagarcía, apoiándoo con sistemas de transporte colectivo coordinados que conecten os restantes asentamentos costeiros.
- Reordenar os procesos de expansión urbana, freando as tendencias á urbanización difusa e á proliferación de asentamentos dispersos que caracterizan o Agregado urbano, para desenvolver operacións estruturantes nos núcleos de maior identidade. Trátase de converter o actual proceso de crecementos aleatorios nunha estratexia de consolidación dunha malla urbana ben estruturada e atractiva ao redor da densa rede de estradas, compactando as áreas residenciais e diminuíndo os impactos sobre o ambiente, o espazo agrario, a paisaxe, a estrutura dos asentamentos e a capacidade das infraestruturas. A cabeceira (Vilagarcía) e as subcabeceiras (Cambados e O Grove) xunto a outros núcleos como Vilanova de Arousa e A Illa de Arousa deben concentrar a nova oferta de desenvolvementos urbanos evitando a denominada urbanización difusa.
- Potenciación da oferta turística e de lecer ao redor dos numerosos portos. Suxírese tamén a aposta pola dinamización turística no ámbito Illa da Toxa-O Grove- Sanxenxo, dunha forma respectuosa co espazo natural do intermareal Umia-O Grove e co tómbolo da Lanzada, co obxectivo de intensificar a actividade económica do litoral e transformar paulatinamente o actual modelo turístico cara a outro con menor estacionalidade e que propicie un maior equilibrio físico e funcional dos diferentes desenvolvementos que se alían ao longo desta zona costeira e doten de calidade o espazo.

Nun segundo lugar, cómpre considerar as relacións de integración que se poden chegar a desenvolver entre os territorios do Barbanza e do Salnés, que en



Cultivo de ameixa no Carril. Ría de Arousa

conxunto dá acubillo a uns 200.000 habitantes, supoñendo neste caso a terceira concentración demográfica de Galicia. Neste senso, poderanse establecer fórmulas de cooperación territorial baseadas en estratexias comúns que poderían chegar a consolidar a consideración da cidade de Arousa. Con este obxecto poderase contemplar a realización dun Plan territorial integrado no ámbito conxunto destes dous sistemas urbanos intermedios, que planifique territorialmente as posibles estratexias comúns, entre elas:

- Reforzar o papel da ría de Arousa como porta marítima central de Galicia e de Vilagarcía como o seu nodo principal de comunicacións na ría. Con

este fin adquire importancia o fomento de infraestruturas intermodais que acheguen territorios, como poden ser o transporte marítimo ou as vías de mobilidade sostible.

- Fomentar unha xestión portuaria común que coordine os portos autonómicos en relación cos de interese xeral do Estado, aproveitando as sinerxías e mellorando a eficiencia do conxunto portuario.
- Pular pola coordinación de diferentes entidades de carácter económico. Así, a coordinación nas accións das confrarías de pescadores, das aso-

ciacións de produtores, do sector da conserva e mesmo o hostaleiro, contribuiría á mellora da xestión dos recursos do mar.

G. O sistema transfronteirizo do Baixo Miño

O Baixo Miño, espazo de contacto entre Galicia e Portugal, no estratéxico ámbito da fachada atlántica, é, xa que logo, un territorio clave nas estratexias de integración suprarrexional na área de maior potencialidade e dinamismo da Eurorrexión. Por aquí discorren as principais infraestruturas de comunicación e conéctanse os principais centros urbanos. Dáse aquí tamén a conexión a través doutros elementos articuladores como o percorrido portugués do Camiño de Santiago e os corredores ecolóxicos que supoñen o Miño e o litoral. A súa proximidade á Rexión urbana de Vigo-Pontevedra achégalle vantaxes competitivas e beneficios para a súa base produtiva e para o conxunto dos habitantes que poden acceder aos servizos e dotacións da anterior.

Este espazo, que concentra por riba de 45.000 habitantes, está liderado polas vilas de Tui, un centro historicamente vinculado ás actividades administrativas, comerciais turísticas asociadas á súa posición fronteiriza e, no extremo máis occidental, A Guarda, que constitúe un núcleo urbano con vocación de actuar como subcabeceira no espectacular territorio que forman a desembocadura do Miño, o monte Santa Tegra e a abrupta costa aos pés da Serra de Argalo.

Tanto Tui como A Guarda deben aproveitar as vantaxes de localización que aparecen na nova estrutura territorial para configurar nodos urbanos de maior rango que contribúan decisivamente a dar continuidade aos procesos de desenvolvemento entre as Rexións urbanas de Porto e Vigo-Pontevedra. Para lograr este obxectivo no caso de Tui existe unha interesante opción a partir dunha maior integración coa cidade portuguesa de Valença, de tamaño moi similar e que se desenvolve alén do río. Ambas as pequenas cidades dispoñen dun magnífico patrimonio urbano e monumental, presentan perfís urbanos semellantes e comparten as ribeiras do Miño e un espazo de excelente calidade paisaxística e ambiental. Existen por tanto interesantes posibilidades para configurar un nodo urbano máis integrado, no que a vella e a

nova ponte internacional e o río se convertan nos elementos estruturantes, cunha posición central, na nova etapa de crecentes interrelacións entre Galicia e Portugal. A Guarda, pola súa parte, amais dos recursos patrimoniais, achega unha significativa dimensión pesqueira, náutica e deportiva asociada ao seu porto; e contribúe á integración transfronteiriza a través dos servizos de transporte fluvial do transbordador entre A Guarda e Caminha.

A vía de altas prestacións entre Tui e a Guarda e a conexión con Vilanova de Cerveira a través da ponte de Goián permitirán conectar máis eficazmente este espazo, mellorando a accesibilidade do conxunto dos espazos ribeiráns.

H. O sistema central Lalín-A Estrada

As vilas de Lalín e A Estrada son dous núcleos dinámicos, que historicamente desenvolveron funcións como centros comarcais. Constitúen elementos de relación e conexión costa-interior do sistema urbano de Galicia pois ocupan unha posición central no territorio da Comunidade. Lalín é a encrucillada das rutas de conexión de Lugo coas Rías Baixas e de Ourense con Santiago e a Rexión urbana Ártabra, o que, unido á boa dotación de solo empresarial, contribúe a reforzar o seu papel como posible nodo loxístico do interior de Galicia; mentres que A Estrada ocupa unha posición moi próxima ao denominado eixo urbano do Atlántico e é o principal centro urbano entre Santiago e Pontevedra, polo interior.

A conexión, mediante unha nova autovía, entre Santiago e A Estrada, a conexión Dozón-Ourense, Dozón-Santiago, Cerdedo-Forcarei, mediante autovía, e os eixos Pontevedra-Cerdedo-Lalín e a prolongación da vía de altas prestacións Santiago-A Estrada ata Cerdedo/Forcarei son infraestruturas que fortalecerán aínda máis os vínculos deste espazo coas dinámicas do Eixo Atlántico. Este conxunto territorial reforzará a súa centralidade coa futura autovía de conectividade entre Pontevedra e Lugo.

A localización destas vilas, a súa dimensión urbana e o seu dinamismo económico configúranas como cabeceiras dun ámbito que debe potenciarse coas novas conexións de gran capacidade previstas para comu-



nicar entre si as principais cidades de Galicia. Silleda, a medio camiño entre ambas, é un núcleo con vocación de subcabeceira neste espazo. Conta este subsistema cunha base económica diversificada, cun conglomero de PEMES especializadas e competitivas e unha valorización dos recursos endóxeos, entre as que destaca o sector do moble na Estrada e o da moda en Lalín.

Trátase de núcleos dinámicos que poden potenciarse a través de melloras na súa calidade urbana e na súa oferta de servizos. A clave é estimular as actividades produtivas e mellorar a súa capacidade competitiva. As melloras infraestruturais que se suxiren neste documento serán decisivas para sacar partido ás súas vantaxes de localización no centro de gravidade de Galicia e a pouca distancia dos principais centros urbanos da Comunidade. A oferta de solo empresarial convértese así nunha estratexia de interese para o asentamento de novas empresas.

I. O Carballiño e as Terras de Arenteiro

Está situado no noroeste da provincia de Ourense, ao pé do arco montañoso que describen as Serras de Testeiro, no val do Arenteiro, que se prolonga cara o sur ata entroncar co val do Miño, nas terras do Ribeiro

O núcleo principal é O Carballiño, tanto pola súa poboación próxima aos 14.000 habitantes, como pola súa capacidade de concentración da actividade económica. A existencia nesta vila de diferentes dotacións e servizos administrativos aos que acude a poboación dun extenso número de asentamentos fixo que adquirise a condición de núcleo secundario de referencia con respecto á cidade de Ourense.

O mantemento de incipientes industrias que crearon emprego, como as ligadas á construción ou ao sector madeireiro, debe combinarse co reforzo de ámbitos produtivos xa asentados e que contan con estándares de calidade, como é o caso do termalismo, e, en parte, do viño, posto que algunhas zonas quedan incluídas nas áreas de influencia do microclima característico das terras do Ribeiro.

Estes factores de desenvolvemento gañan enteiros a medida que o espazo adquire centralidade coas novas infraestruturas de comunicación. A posta en servizo da totalidade da autovía entre Santiago e Ourense e a nova vía de acceso ao Carballiño outorga ao sistema territorial un factor de oportunidade único para conformar unha área económica significativa propia capaz de articular e modular os fluxos dos sistemas urbanos da franxa atlántica de Galicia con Ourense.



Paisaxe do Deza

L.. As Pontes, espazo de rexeneración e diversificación económica

A localización xeográfica das Pontes correspóndese cunha profunda conca de sedimentación terciaria entre pregos montañosos. Desta depresión nace o importante xacemento de lignito que determinou a funcionalidade e a dinámica socio-económica deste territorio.

A poboación das Pontes rolda os 12.000 habitantes, que sumada á dos concellos inmediatamente limítrofes, As Somozas e A Capela, constitúe unha área que se achega aos 15.000 habitantes cuxa dinámica sociolaboral se concentra basicamente no núcleo urbano, que ata a actualidade se caracterizou por albergar unha base económica de tipo claramente industrial liderada pola central térmica.

Debido ao esgotamento do xacemento de lignito e á substitución deste por carbón importado a través do porto de Ferrol, esta actividade industrial afronta hoxe en día unha fase de reconversión cara á produción termoeléctrica baseada en ciclos combinados, apoiándose na planta de regasificación de Mugardos.

A devandita reconversión económica, fai que os fluxos sociolaborais comecen a diversificarse tanto desde o punto de vista da localización

como da propia actividade para desempeñar. De feito establecéronse importantes empresas de alta tecnoloxía e orientadas aos mercados internacionais en sectores como as telecomunicacións, as artes gráficas e a enerxía. Este proceso de diversificación ten un importante apoio na nova autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba que conecta o núcleo das Pontes directamente co Sistema urbano superior e cunha das principais arterias de comunicación exterior da Comunidade, como é a autovía do Cantábrico, e a do Noroeste. Como resultado, As Pontes, que xa está integrada na Rexión urbana Ártabra polas súas vinculacións funcionais coas principais cidades e vilas costeiras, funciona tamén como un subsistema urbano intermedio con potencialidade crecente para dinamizar os concellos limítrofes da súa propia comarca e das comarcas veciñas, constituíndo un nodo de dinamización para o sector setentrional da provincia da Coruña e o occidental da de Lugo.

É importante favorecer este proceso de diversificación que debe ser apoiado nunha mellora das comunicacións entre as que destaca a posta en servizo da autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba que conecta o núcleo das Pontes directamente co Sistema urbano superior e cunha das principais arterias de comunicación exterior da Comunidade como é a autovía do Cantábrico, a través de Vilalba.



Vilalba

A diversificación da actividade económica tamén se verá favorecida pola renovación dos espazos destinados ao asentamento empresarial e polo importante proxecto de rexeneración ambiental incluído no programa de reconversión mineira que leva á creación do que será o lago artificial máis grande de Galicia cunha lámina de auga de máis de 800 hectáreas.

M. Vilalba, novo espazo loxístico e de transformación agraria

Vilalba sitúase como espazo de transición entre o leste da provincia da Coruña, o centro da provincia de Lugo e a Mariña lucense. Constitúe o foco socioeconómico da Terra Chá, no que predomina a actividade agrícola e gandeira especializada no vacún de leite. A xeomorfoloxía do terreo produciu un hábitat humanizado modelado e mantido por un aproveitamento secular do territorio, caracterizando a Terra Chá como a campiña galega.

En canto á súa demografía, o núcleo de Vilalba conta con máis de 15.000 habitantes, pero tendo en conta o carácter multicéntrico da súa área de influencia formada por múltiples asentamentos, trátase dun sistema territorial que supera os 45.000 habitantes.

Un factor clave do que Vilalba e a súa área deberá sacar proveito é a súa situación estratéxica con respecto das novas vías de alta capacidade de longo percorrido, converténdose en nó de intercambio e reparto de fluxos entre a franxa atlántica de Galicia e o norte e centro de España. A confluencia en Vilalba da autovía AG-64 provinte de Ferrol coa A-8 autovía do Cantábrico, así como a conexión en Begonte deste último itinerario coa A-6 autovía do Noroeste, proporcionan unha inmejorable oportunidade para a localización de plataformas loxísticas e a posta en marcha de actividades e valorización dos recursos endóxeos, así como unha crecente conectividade co centro e sur da provincia de Lugo e co norte da provincia de Ourense.

Por último, cómpre potenciar todo o valor natural e paisaxístico da zona, incluída dentro da Reserva da biosfera de Terras do Miño, que alberga unha gran diversidade de zonas húmidas e hábitats vinculados co medio acuático (turbeiras, brañas, queirogais húmidos, bosques aluviais e de ribeira), así como un importante número de especies protexidas de fauna e flora silvestre. A conservación deste espazo natural constitúe un valor engadido para o incremento dos fluxos turísticos atraídos pola infraestrutura hostaleira singular xa existente, como o parador de Vilalba, o balneario termal de Guitiriz ou a notable rede de aloxamentos de turismo rural.

N. Sarria, núcleo dinámico de transición cara ao sur e a montaña lucense

Este sistema serve de enlace entre o sistema urbano superior focalizado na cidade de Lugo e os espazos da parte meridional e da montaña lucense. Está atravesado lonxitudinalmente polo río Neira e polo Camiño de Santiago, diferenciándose dúas áreas xeográficas principais.

En primeiro lugar, a depresión montañosa sobre a que se asenta a vila de Sarria, núcleo económico e administrativo principal de toda a comarca, alberga unha rede hidrográfica moi extensa e ramificada que xunto coa calidade do solo favorece a produción agrícola e os aproveitamentos gandeiros. Por outra banda, a área de montaña ao pé da Serra dos Ancares, onde se localiza un conxunto de asentamentos entre os que destaca o núcleo de Becerreá.

O núcleo de Sarria ten arredor de 8.500 habitantes, concentrando a maior parte da actividade económica e a industria de toda a área que en conxunto aglutina unha poboación de case 38.000 persoas.

Entre os eidos xeradores de actividade económica sobresaen, ademais da produción cárnica e láctea de calidade, o dinamismo do comercio retalista, a produción de cemento en Oural e toda a industria de fabricación e venda de mobles ao longo do itinerario entre Lugo e Sarria que se centraliza sobre todo en Láncara.

Un importante factor de desenvolvemento para esta área é a nova vía de altas prestacións entre Nadela, Sarria e Monforte, xa que axilizará os fluxos de longo percorrido e facilitará a afluencia de forma máis segura e ordenada á denominada “ruta do moble”.

Sarria e o seu contorno deben sacarlle partido ao seu importante potencial turístico baseado en elementos como a riqueza natural e paisaxística do seu contorno máis inmediato, como a Serra dos Ancares, así como todos os elementos derivados do paso do Camiño de Santiago polo seu territorio.

Ñ. Monforte de Lemos

Pola súa dimensión e localización correspóndelle a Monforte exercer o liderado urbano nas comarcas do sur de Lugo mediante a expansión das súas funcións terciarias, que pode verse favorecida grazas ás mello-

ras que vai experimentar a súa accesibilidade, en particular coas novas conexións co Bierzo e con Lugo, a través da vía de altas prestacións Nadela-Sarria-Monforte. Ademais Monforte ten un enclave estratéxico na rede ferroviaria de Galicia, sobre todo no que se refire a transporte de mercadorías.

Este liderado pode apoiarse co desenvolvemento de actividades e funcións vinculadas á dinamización dos activos territoriais da súa contorna. Trátase de propiciar un espazo urbano máis atractivo e mellor organizado que permita potenciar a funcionalidade de Monforte como centro loxístico, de servizos á produción, sede de iniciativas de dinamización e desenvolvemento, espazo comercial e cultural e como elemento articulador dunha nova oferta turística de natureza para a Ribeira Sacra e nas áreas montañosas próximas do Courel e do Incio.

A combinación da actividade vitivinícola e o excepcional valor da paisaxe humanizada, dos espazos naturais e do rico patrimonio monumental, achegan un espazo con amplas posibilidades de desenvolvemento, no que é Monforte, pola súa accesibilidade, posición e riqueza patrimonial e o parador de turismo o principal nodo urbano dunha zona onde as novas iniciativas están promovendo turismo termal de calidade, campos de golf e hoteis de gama alta, preto de adegas de nova creación ou renovadas.

Pero non rematan aquí as posibilidades de Monforte, xa que o futuro sistema viario de conexión de Galicia con León mediante a autovía Ourense-Ponferrada e a autovía diagonal de Galicia, así como a modernización do trazado ferroviario, orientado preferentemente ao tráfico de mercadorías, fan de Monforte un lugar que no futuro poder obter vantaxes da súa situación con respecto ao sistema de cidades galego e ao sistema portuario atlántico.

No leste, Quiroga dispón de activos urbanos importantes actuando como nodo para o equilibrio do territorio no que acoller unha oferta de servizos orientada a potenciar os atractivos turísticos da zona. Ademais, esta vila ve-

se favorecida, no plano territorial, igual que Chantada, polo papel de futuro que a relativamente boa accesibilidade lle proporciona. Isto pode potenciar o crecemento da incipiente área industrial das Medas, que está a acoller algunhas empresas maioristas xurdidas ao abrigo das factorías de lousa.

O. Chantada

Chantada presenta a dimensión necesaria para constituír unha cabeceira que exerza funcións de acollida de servizos supramunicipais na zona occidental. A autovía Chantada-Monforte permitirá conectar máis eficazmente este espazo. Esta situación confírelle un papel como nodo de estradas comarcal, o que pode redundar na súa conversión nunha área máis atractiva para o asentamento de actividades loxísticas e industriais de ámbito comarcal que complementen a estrutura produtiva do espazo intermedio situado entre as dúas capitais provinciais do interior, xunto co resto de cabeceiras do Sistema urbano intermedio desta área do sur lucense e do norte ourensán.

Esa accesibilidade, a súa tradicional vocación comercial e a presenza de servizos tanto públicos como privados converten Chantada nun punto óptimo para a concentración de actividades terciarias e industriais como corresponde a unha cabeceira do Sistema urbano intermedio.

Por outro lado, debe seguir a desenvolverse o xa elevado asociacionismo nas actividades agropecuarias, o que constituirá unha máis que acertada estratexia de futuro para o correcto dimensionamento económico da comarca chantadina, en especial tanto no referente ao sector lácteo como ao vitivinícola, que contan ambos cunhas excepcionais condicións naturais para o seu axeitado desenvolvemento, dada a disposición topográfica para o primeiro e ao abeiro do val do Miño no caso do segundo.

P. Xinzo de Limia-Baixa Limia

Atravesado no seu conxunto polo río Limia, o sistema territorial Limia-Baixa

Limia divídese en canto á súa orografía e funcionalidade en dúas áreas comarcais ben diferenciadas entre si.

A Limia aséntase nunha ampla depresión que se presenta como a segunda gran chaira de Galicia e que outrora se atopaba parcialmente cuberta pola lagoa de Antela, que foi desecada para o aproveitamento agrario. Por outra banda, a Baixa Limia correspóndese coa cunca media do río Limia e caracterízase por unha acusada orografía de alta montaña, o que fai que a densidade de poboación sexa moito máis baixa.

Xinzo, núcleo de 7.000 habitantes, situado no centro da chaira, é tamén o foco da actividade económica e de servizos deste sistema territorial intermedio, que en conxunto rolda os 33.000 habitantes.

O progresivo abandono da actividade agraria nos últimos anos implicou a poboación limiá nun proceso de transvasamento de man de obra excedentaria do campo cara a outros sectores de actividade.

Nembargante, os cultivos de agricultura extensiva seguen a significar unha importante porcentaxe da produción económica, como poden ser os cereais ou a pataca. En especial, o selo de calidade acadado por esta última, que goza de indicación xeográfica protexida, constitúe un camiño de modernización que se debe seguir por outros produtos agrícolas para formar parte do eixo dinamizador da economía da zona.

Parte das comarcas da Limia e da Baixa Limia intégranse no ámbito de dúas Reservas da biosfera, a Reserva da área de Allariz e a Reserva internacional Gerês-Xurés. Estas figuras unidas á do propio Parque natural da Baixa Limia-Serra do Xurés, e á abundancia de elementos naturais, patrimoniais e culturais de gran valor, fan desta área un elemento de grande interese para a súa potenciación e dinamización. Ademais, a proximidade á cidade de Ourense, especialmente seguindo o corredor da autovía, xoga favorablemente para a súa dinamización e diversificación de actividades.

Q. Verín

Verín ocupa unha posición moi periférica no espazo galego, nunha das zonas máis afastadas dos principais centros urbanos e de actividade económica da Comunidade. Esta situación contrasta coa alta accesibilidade de que dispón, ao constituír unha das principais portas de Galicia desde a Meseta a través da autovía das Rías Baixas, e un importante punto de acceso desde Galicia ao norte de Portugal a través do val do Támega, conectando coa cidade de Chaves, coa que aparecen importantes sinerxías e oportunidades de cooperación. Trátase, xa que logo, dun espazo importante nas estratexias de integración de Galicia, ao que poden contribuír as actuacións infraestruturais previstas. Neste senso a recente iniciativa da eurocidade Verín-Chaves está chamada a potenciar esta función.

Para que estas potencialidades teñan plasmación en dinámicas de desenvolvemento efectivas é preciso lograr unha dimensión urbana máis sólida e con maior capacidade para aproveitar as oportunidades que se derivan da súa localización e a súa contorna. As actuacións en estradas que se van desenvolver nesta zona nos próximos anos deben aproveitarse para valorizar activos singulares da paisaxe, o patrimonio e os espazos naturais deste ámbito, así como para potenciar unha ruta de conexión coas comarcas interiores do norte de Portugal. A potenciación da cabeceira, fortalecendo o seu perfil terciario e industrial, é a clave para dinamizar un ámbito no que a cidade de Verín hoxe constitúe o único elemento con certo dinamismo. Mención especial como elemento de cooperación transfronteiriza con gran potencial de desenvolvemento endóxico merece a iniciativa compartida de Verín e Chaves na creación da “eurocidade da auga” ao redor da promoción para a consolidación dos balnearios como puntos de atracción turística conxunta e das iniciativas industriais de augas embotelladas.

R. O Barco de Valdeorras

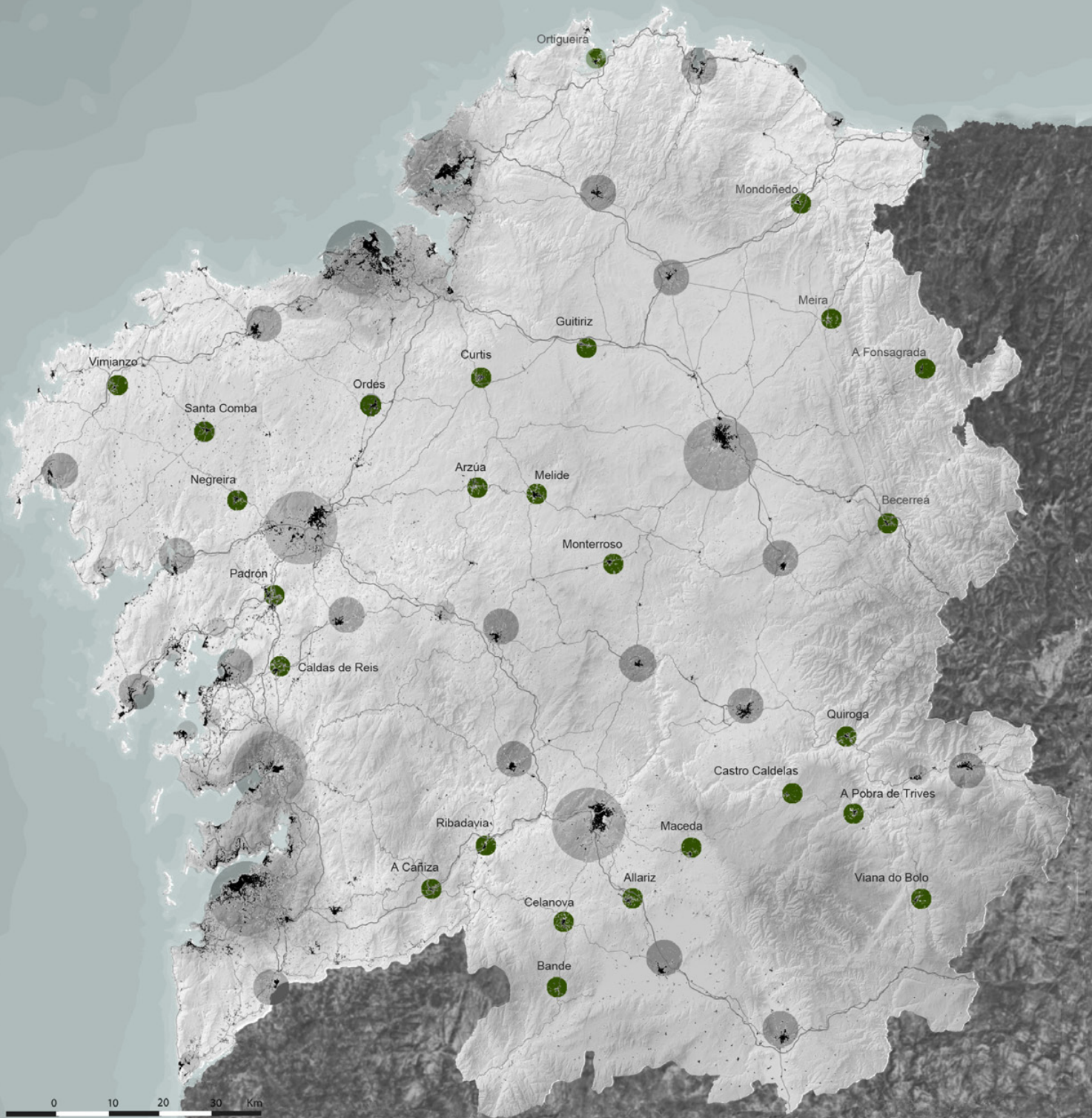
Estruturada polo val do Sil, a área de influencia do Barco ocupa unha zona de transición entre a depresión do Bierzo e a de Ourense. Aínda que consti-

túe un dos accesos naturais a Galicia desde a Meseta, a presenza de áreas de montaña dificulta a súa accesibilidade e reduce as súas posibilidades para aproveitar os procesos de difusión desde espazos máis desenvolvidos.

Neste contexto destaca o núcleo do Barco de Valdeorras, que constituíe a cabeceira deste espazo, complementado a nivel terciario pola Rúa, e tamén o segundo maior centro urbano da provincia de Ourense. Nun territorio marcado pola enorme intensidade dos procesos migratorios e a debilidade das actividades produtivas, O Barco logrou xerar dinámicas endóxicas que permitiron fixar unha certa porcentaxe da poboación da súa contorna rural e consolidar unha pequena vila viable e dinámica que contrasta coa profunda deterioración demográfica dos municipios da súa contorna.

O eixo O Barco-Vilamartín-A Rúa discorre ao longo da canle do Sil e é o espazo central onde se concentra a poboación e as principais actividades da zona. Tense constituído nun pequeno subsistema urbano independente favorecido pola distancia das principais cidades galegas. Por iso, propónse articular estratexias de cooperación e maior integración entre os diversos asentamentos deste corredor de alta calidade paisaxística. Preténdese así aumentar a dimensión urbana global dun ámbito organizado entre O Barco de Valdeorras, que é a cabeceira, e A Rúa, que pode asumir o papel urbano de subcabeceira neste interesante ámbito.

A clave de futuro está en potenciar as actividades ligadas aos sectores económicos máis dinámicos, moi especialmente a lousa, facendo evolucionar o importante conglomerado produtivo actual cara a un verdadeiro clúster de relevancia internacional neste sector, potenciando as actividades de transformación da materia prima que xeran maior valor engadido, e impulsar activos singulares apoiados no viño e outras producións locais, así como nas enormes posibilidades turísticas que se estenden desde as gargantas do Sil ata a estación de inverno de Manzaneda. Este obxectivo pode verse reforzado coa mellora das infraestruturas e, en particular, coa conexión cara a Ponferrada a través da A-76 e co desenvolvemento de estratexias e accións de protección paisaxística e ambiental e de recuperación das áreas degradadas pola actividade mineira.



Nodos para o equilibrio do territorio