

Área urbana de Santiago de Compostela



Plaza del Obradoiro, Santiago de Compostela

2.4. SANTIAGO DE COMPOSTELA. NODO DE CALIDAD URBANA

2.4.1. Perfil urbano de Santiago de Compostela

La ubicación de la capitalidad gallega en Santiago de Compostela, con todo lo que ello comporta de representatividad y crecimiento de los servicios administrativos, y su afirmación como destino internacional del turismo cultural, han supuesto un fuerte impulso para el desarrollo de la ciudad del apóstol y su área urbana. En la última década ha emergido un notable proceso de densificación urbana supramunicipal, trasladando el crecimiento a los municipios del entorno a la vez que la ciudad central experimentaba un cierto estancamiento en su población. A ello ha contribuido decisivamente, más que la propia magnitud del crecimiento urbano, las singulares características urbanas de Santiago de Compostela, que exige condiciones muy especiales al desarrollo urbanístico.

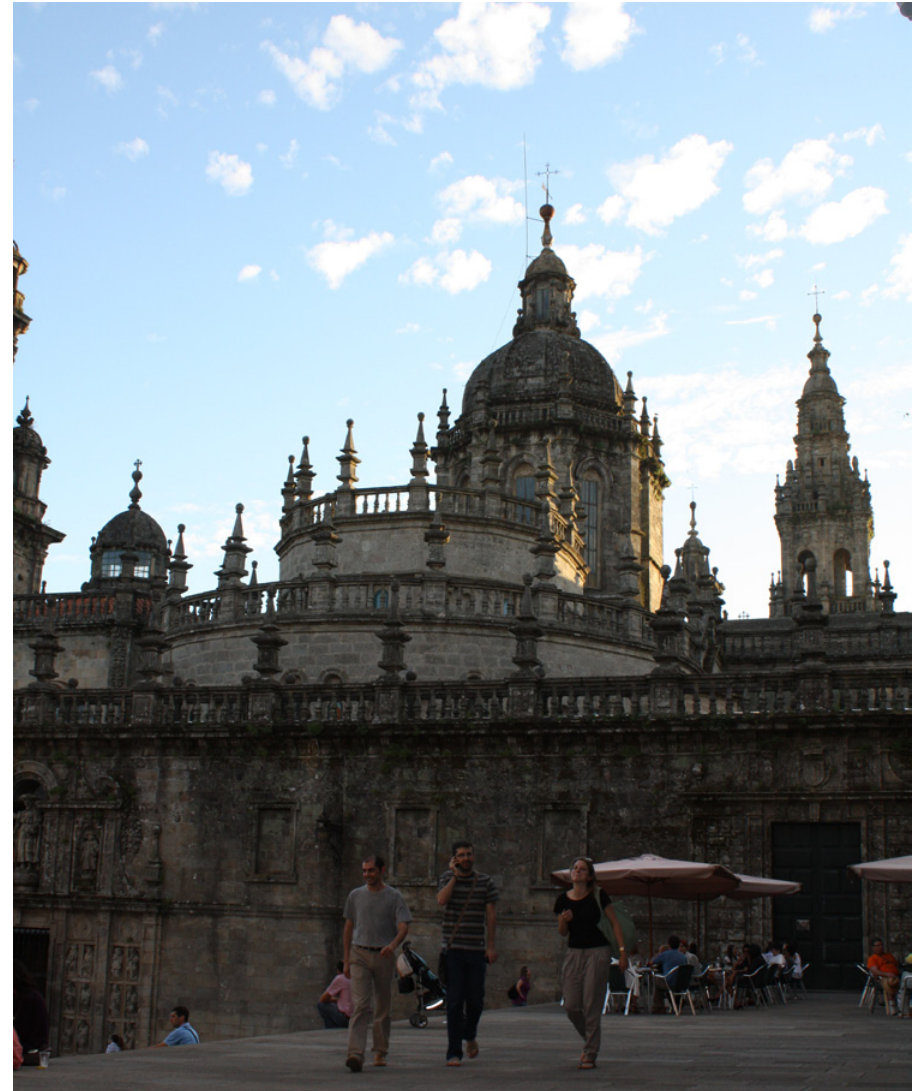
El resultado ha sido la salida hacia los municipios limítrofes, esencialmente Ames, Teo, Vedra, Brión, O Pino, Oroso y Boqueixón, de una parte importante de las nuevas demandas residenciales y también algunos de los espacios de actividad económica. El resultado en estos municipios ha sido un crecimiento urbano muy rápido y poco ordenado sobre unos espacios que, hasta hace poco tiempo, presentaban rasgos típicamente rurales, lo que está desvirtuando el carácter de las periferias de la capital, con una creciente presencia de urbanización lineal siguiendo las carreteras y áreas intercaladas de urbanización difusa que se superpone al disperso rural y crea problemas crecientes en cuanto a la adecuación de las infraestructuras, a la baja sustentabilidad y al tratamiento de la imagen urbana. Esta circunstancia hace muy recomendable que estos municipios se agrupen de forma voluntaria para contribuir a la planificación territorial del Área urbana a partir de un PTI en el que se recojan sus caracteres territoriales específicos y sus necesidades de planificación y ordenación en lo tocante a infraestructuras básicas, a servicios públicos municipales, red de espacios verdes o al transporte colectivo.

Este escenario de los municipios del entorno y de la extensa zona rural del propio municipio compostelano contrasta con los componentes de excelen-

cia urbana de Santiago en las áreas centrales. La ciudad de Santiago de Compostela ha sabido aprovechar su excepcional patrimonio monumental y su tradición histórica para configurar un ámbito de resonancia internacional que va mucho más allá de su dimensión urbana. De hecho, es una de las pocas ciudades que cuenta con dos declaraciones como Patrimonio de la Humanidad de la Unesco: la ciudad histórica y su entorno, y el Camino de Santiago que tiene en ella su meta y su razón de ser. El desarrollo de importantes proyectos urbanísticos ha permitido dotar la capital de Galicia de un potente sistema de grandes dotaciones que elevaron notablemente su perfil urbano convirtiéndola en un referente en las estrategias de integración de la tradición y la modernidad. Probablemente el elemento más destacable es el proceso de rehabilitación de la ciudad histórica.

Santiago es una de las ciudades gallegas que ha actuado de acuerdo con un verdadero proyecto urbano muy centrado alrededor de elementos de excelencia preexistentes: el excepcional patrimonio material e inmaterial y la universidad, que ha obtenido un éxito notorio. Además, no se debe olvidar la potenciación y recuperación de su conjunto urbano, especialmente en las zonas de contacto entre el centro histórico y la periferia interior y en el tratamiento de borde de las nuevas áreas residenciales y su integración en la periferia exterior, alcanzando un crecimiento armonioso, sostenible, funcionalmente homogéneo y con equidad social. En este sentido, puede ser una excelente vía la ya iniciada de recuperación de barrios con problemas de degradación mediante la puesta en marcha de Áreas de rehabilitación integral que doten los barrios degradados de estándares de calidad de vida semejantes al conjunto de la ciudad.

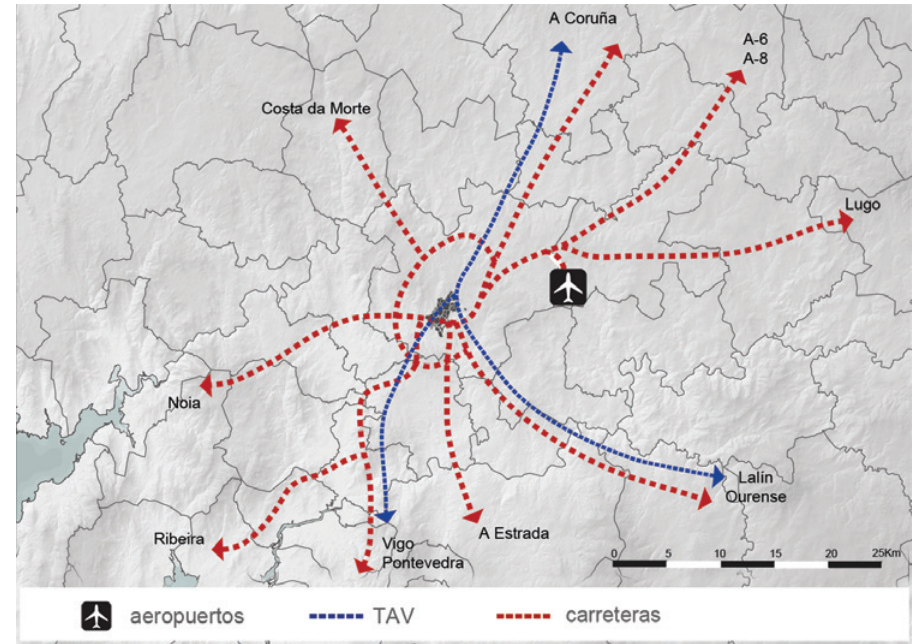
Por su posición y su carácter, Santiago aparece como un espacio decisivo para la organización de todo el territorio gallego. Santiago es la capital administrativa y cultural de Galicia y la ciudad con mayor proyección global. La universidad, cinco veces centenaria y Campus de excelencia internacional, "Campus Vida" le otorga una enorme fortaleza para situarse en las actividades vinculadas a la nueva sociedad del saber, como son los institutos y centros de investigación. Hoy en día Santiago constituye una referencia internacional por el valor de su patrimonio y por su significado europeo. Estas razones



Plaza de la Quintana, Santiago de Compostela



Campus Universitario, Santiago de Compostela



Conexiones exteriores

explican que en los últimos años se consolidara entre los destinos europeos de calidad en el turismo cultural, lo cual ha generado un importante despegue del sector. A lo anterior hay que añadir el desarrollo de un tejido empresarial con fuerte presencia de actividades de la nueva economía y de manufacturas especializadas, con marcas que alcanzaron una destacada proyección internacional. Todos estos factores hacen que Santiago se posicione ante el futuro como un nuevo polo de innovación y crecimiento de ámbito regional.

Por su posición, constituye un nodo clave en la articulación del eje Atlántico y en las relaciones costa-interior. Santiago es la ciudad gallega con mayor centralidad regional. Su ubicación en el centro de gravedad del sistema ur-

bano gallego le reporta importantes ventajas competitivas para el desarrollo de funciones administrativas, culturales y de servicios.

Esa posición central en el sistema urbano es su singular oportunidad para fortalecer el sistema de ciudades y generar elementos de interconexión que permitan una mayor integración de los ámbitos dinámicos del litoral con el interior, así como reforzar los aspectos de su perfil urbano que lo dotan de excepcionalidad. Para ello cuenta con dos soportes singulares: el aeropuerto central de Galicia y el nodo ferroviario principal de la nueva red de alta velocidad que, junto con el trazado de la nueva red de autovías y autopistas, refuerzan la centralidad derivada de la situación geográfica.

2.4.2. Infraestructuras de conexión global

Santiago es la ciudad gallega con mayor proyección internacional y con notables oportunidades para conectarse globalmente. Su carácter de centro cultural, turístico y religioso internacional le otorgan unas oportunidades muy superiores a las que corresponden a su tamaño urbano. Se trata, por lo tanto, de un activo muy importante para el sistema urbano de Galicia y constituye un factor clave para definir el perfil estratégico de la ciudad hacia el futuro. Eso requiere dotar a Santiago de infraestructuras de conexión con la dimensión y el atractivo necesarios para consolidarse como el centro de conexión de Galicia con el espacio global.

Las actuaciones en ejecución en materia de conexiones por carretera (Lugo-Santiago que permitirá un acceso a la A-8 enlazando con el área cantábrica, Santiago-Ourense y las vías de altas prestaciones que comunican Santiago con su entorno: Santiago-A Estrada y prolongación hasta Cerdedo/Forcarei y Santiago-Brión-Noia) en los próximos años van a aumentar de forma creciente la accesibilidad regional de Santiago de Compostela.

El ferrocarril de alta velocidad otorgará a Santiago una ubicación central en el sistema ferroviario gallego para hacer accesibles a todo el territorio equipamientos y servicios de rango regional que se ubican en Santiago. La concepción de la estación de alta velocidad como un intercambiador modal permitirá integrar este elemento en la red de transporte metropolitano del Área urbana y hacer accesibles los diferentes elementos de atracción de la ciudad.

El aeropuerto constituye un elemento de referencia como infraestructura esencial en la capacidad de Santiago para desarrollar funciones de centralidad regional y de principal nodo de conexión internacional. La nueva terminal de pasajeros, en construcción, y las actuaciones expuestas en el Plan director del aeropuerto lo dotarán de una funcionalidad adecuada, que debe completarse con la mejora de la comunicación de esta infraestructura con la red de transporte público no sólo del área metropolitana compostelana, sino de toda Galicia.

2.4.3. La estrategia de competitividad internacional

Santiago dispone de factores relevantes para su posicionamiento exterior: los valores patrimoniales, culturales y educativos constituyen singularidades con una relevancia internacional. Es fundamental aprovechar esta oportunidad mediante iniciativas que permitan hacer de los factores de excelencia de la ciudad de Santiago motores de su desarrollo urbano y económico. Algunas actuaciones ya iniciadas, como la Ciudad de la Cultura, están en esta línea. El objetivo debe ser dotar este proyecto de un contenido que refleje y proyecte internacionalmente los valores culturales de Santiago y de Galicia y que sea capaz de convertirlos en generadores de actividad. Actuaciones de este tipo contribuirán, además, a diversificar los atractivos turísticos de la ciudad evitando la concentración de los visitantes alrededor de momentos concretos como el verano o los años jacobeos.

Como es sabido, ninguna ciudad puede ser competitiva en todo. Es necesario encontrar campos específicos en los que existen ventajas competitivas para alcanzar niveles de excelencia relevantes en el contexto internacional. Los factores de excelencia citados aportan una base de enorme potencial para definir un perfil urbano específico concentrando el esfuerzo en las que tienen más posibilidades. Entre ellas, destaca la apuesta por el turismo urbano en muy diversas modalidades (cultural, educativo, religioso, eventos, congresos...) en las actividades relacionadas con el arte, el ocio, la cultura y la educación, las relaciones universidad-empresa y las posibilidades de potenciar la I+D+i alrededor de disciplinas con un importante peso científico en la ciudad (biotecnología, salud y patrimonio cultural).

Las infraestructuras, la formación de los recursos humanos, los servicios educativos, la calidad de vida, la oferta cultural y de ocio, a calidad de los espacios urbanos y las posibilidades de conexión proporcionadas por las infraestructuras físicas y telemáticas van a ser factores clave de competitividad a los que Santiago debe sacar partido.



Imagen correspondiente a la ciudad de Santiago de Compostela: Vuelo aéreo de 1956-1957



Imagen correspondiente a la ciudad de Santiago de Compostela. Ortofoto PNOA 2008

2.4.4. La Ciudad de la Cultura: un espacio para la proyección internacional de Galicia

Como capital política, histórica, religiosa y cultural, una de las vocaciones de Santiago es convertirse en un espacio de referencia desde el que conocer y acceder al conjunto del territorio gallego, a sus valores y a sus actividades. Santiago es así la puerta de entrada de Galicia para el turismo cultural internacional.

Esta función se materializa en el desarrollo de un espacio específico que, a modo de exposición permanente, permita dar a conocer a un público más amplio las singularidades de Galicia.

Actividades turísticas, formación y educación, servicios profesionales, redes y alianzas comerciales y empresariales son campos en los que Santiago puede desempeñar un importante papel como centro de encuentro internacional, teniendo además en cuenta la importancia de las comunidades de la diáspora, que convierten este espacio en un elemento de fortalecimiento y expansión de nuestra presencia internacional.

La Ciudad de la Cultura es el mayor proyecto en marcha para dotar Galicia de un elemento de proyección exterior. Su relevancia arquitectónica y paisajística son factores esenciales de un proyecto con vocación de servir como un foco de prestación de servicios al conjunto del sector cultural gallego y como un motor de promoción de Galicia en el mundo.

2.4.5. Coherencia en la articulación del proceso de desarrollo del Área urbana

En la ciudad de Santiago, junto a un amplio programa de equipamientos, se han desarrollado importantes obras de infraestructura viaria para hacerla más accesible. La buena accesibilidad facilita tendencias centrífugas al potenciar los asentamientos periféricos. Este espacio ha dado lugar a la formación de una extensa Área urbana que puede constituir la base para la aplicación de esta nueva figura de cooperación supramunicipal para la planificación territo-

rial y la gestión de los servicios públicos, en la que se incluirán los municipios del entorno de la capital que voluntariamente soliciten adscribirse. A consecuencia de la atracción de crecimiento provocada por las nuevas funciones y de las características del mercado de vivienda se ha generado un auge de la edificación en la extensa área rural periférica, muchas veces con un mínimo nivel de urbanización y con formaciones de corredores edificatorios siguiendo la red de carreteras y las áreas de urbanización difusa. Todo ello, además de la baja sostenibilidad, ha dado lugar a un déficit en la prestación de servicios públicos a los ciudadanos. Este es un proceso con un gran potencial desestabilizador a medio plazo en una ciudad que quiere posicionarse por la calidad urbana. Para corregirlo, la ordenación de este territorio debe ser contemplada con coherencia y a escala supramunicipal. También es fundamental que la calidad urbana se extienda a toda el Área urbana, ya que la gestión y el diseño urbano no deben limitarse a los espacios históricos e institucionales. En este sentido, se proponen algunas iniciativas, que podrán ser recogidas y desarrolladas en el futuro Plan territorial integrado del Área urbana.

A. Viales para la movilidad sostenible

Se propone la remodelación de los principales ejes de acceso a la ciudad, apoyados sobre las carreteras N-550, N-525, AC-543 y AC-841, casi totalmente colmados por la edificación continua que se desarrolla junto a ellos, para configurar vías urbanas más atractivas, con posibilidades de permeabilidad transversal y sobre los que se desarrollen programas de recuperación paisajística recalificando unos espacios clave para la percepción de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, así como desarrollando proyectos de mejora y sostenibilidad de la movilidad y de la cohesión del Área urbana.

Estas actuaciones deben asociarse a las iniciativas previstas para la mejora de la accesibilidad de la ciudad como la ampliación de capacidad de la AP-9 y el previsto Cinto Orbital del Área urbana de Santiago.

Por otra parte, la actual estructura del Área urbana, confusa y falta de centralidades alternativas a la capital gallega, genera importantes flujos de tráfico

que, ante las debilidades de los sistemas de transporte público supramunicipales, está generando crecientes problemas de congestión. Es fundamental mejorar la movilidad con la creación de sistemas de transporte que integren las necesidades del conjunto del Área urbana. La estrategia de concentración de actividades en los nuevos desarrollos es esencial en este proceso, tanto para crear nuevas centralidades en la periferia como para incrementar la eficacia de los sistemas de transporte público. Las vías supramunicipales para la movilidad sostenible incluirán carriles reservados para el transporte colectivo, lo que favorecería unos tiempos de viaje sensiblemente más cortos, de modo que aumentaría su capacidad de captar nuevos usuarios y aumentaría su competitividad frente al transporte privado.

B. Calidad ambiental: los corredores fluviales y los espacios de interés ambiental

En Santiago y en su entorno figuran como espacios de interés ambiental los sistemas fluviales del Ulla y del Tambre, así como los cauces del Sar y del Sarela, que además de los valores que presentan por sus propios ecosistemas, desempeñan la función primordial de corredores ecológicos entre los sistemas naturales de esta Área urbana, y de estos con los de su entorno. Por todo ello, debe potenciarse la recuperación y conservación de estos espacios fluviales y sus entornos con el objetivo de mejorar la funcionalidad ambiental, hidráulica y morfodinámica.

Por otra parte, la valorización de los montes del entorno de Santiago como grandes miradores urbanos, espacios ambientalmente atractivos y elementos clave para el disfrute de la naturaleza y el paisaje, constituye una oportunidad para aportar más calidad ambiental al Área urbana. Estos espacios, especialmente el monte Pedroso, constituyen ámbitos idóneos para desarrollar importantes áreas de interpretación de la naturaleza para el desarrollo de una gran variedad de actividades de ocio y educación ambiental. Estas zonas recreativas deberían conectar con una red para peatones y bicicletas que recorra el conjunto de la Área urbana, integrándose tanto en la zona urbana central como en las vías supramunicipales para la movilidad sostenible.

C. Transporte colectivo

El Plan de transporte metropolitano del Área urbana de Santiago, ya en marcha, es fundamental en la búsqueda de una adecuada y racional conexión dentro del Área urbana y de la intermodalidad entre las líneas que unen los ayuntamientos limítrofes con las de los autobuses urbanos. En este contexto, la incorporación de un sistema de transporte colectivo de capacidad intermedia, como el metro ligero, debe brindar la oportunidad de potenciar y jerarquizar la red de transporte público sobre la que se ofertan servicios basados en diferentes modos bajo un único sistema tarifario integrado.

Las líneas de metro ligero deben seguir los ejes sobre los que se producen las mayores demandas de movilidad dentro del área urbana. La creación de una red de intercambiadores contribuirá a facilitar una adecuada oferta de transporte público cuando las demandas de movilidad son menores. De este modo, las diferentes modalidades de transporte se utilizan de una manera más eficiente, contribuyendo al objetivo de alcanzar una movilidad sostenible.

El sistema de metro ligero es, por sus características técnicas (tracción eléctrica, capacidad de transporte, etc.), un modo que podría ofrecer servicios entre ámbitos especialmente significativos de Santiago de Compostela, como pudiesen ser el aeropuerto, la estación intermodal y la ciudad, o la zona monumental y la Ciudad de la Cultura. Debe recordarse que el Consorcio de Santiago, consciente de las consecuencias derivadas de la implantación de la Ciudad de la Cultura y la nueva estación intermodal, encargó en 2007 un estudio previo de alternativas técnicas de movilidad para incluir en el Plan especial de Brañas de Sar. En este documento se analizaban las distintas posibilidades de implantación de medios de transporte público, con el objetivo de conectar la Ciudad de la Cultura con la ciudad histórica. Una de las tecnologías que se consideró inicialmente como más adecuada desde un punto de vista funcional, de eficiencia de transporte, presupuestaria y de impacto ambiental fue la del metro ligero, por lo que resulta de especial interés profundizar en el estudio y en la implantación de estas alternativas.