

## 2.7. EL SISTEMA URBANO INTERMEDIO

### 2.7.1. El papel territorial del Sistema urbano intermedio

En el territorio de Galicia aparece un interesante conjunto de núcleos de pequeño y mediano tamaño, con poblaciones que oscilan entre los 7.000 y los 40.000 habitantes, que enriquecen y aportan variedad al Sistema urbano de la Comunidad. Estas ciudades medias del Sistema urbano gallego se ubican tanto en las zonas menos centrales de la Comunidad, donde la menor influencia de las principales ciudades permite a estos núcleos asumir una mayor centralidad y protagonismo, como en ámbitos litorales, donde la densidad de población ha dado lugar a complejos continuos urbanos (subsistemas urbanos policéntricos). Se trata de centros que han experimentado un crecimiento demográfico relativo notable, que los diferencia claramente de la tónica de declive poblacional que marca la mayor parte del territorio gallego desde las décadas centrales del siglo XX.

En este documento se denominan estas villas y ciudades “Sistema urbano intermedio”. Junto con las principales villas y pequeñas ciudades integradas en las Regiones y Áreas urbanas, constituyen el segundo escalón en la jerarquía del sistema urbano, tras las siete ciudades principales, de gran importancia para las estrategias de integración y fortalecimiento del modelo territorial, haciendo posible que todo el territorio participe en las iniciativas de desarrollo. Son ámbitos clave para el equilibrio territorial, la cohesión social, y posibilitar un aprovechamiento integral de las oportunidades de actividad de todo el territorio. En este sentido, pueden y deben realizar funciones decisivas en la organización del territorio de Galicia:

- Son determinantes para dinamizar los procesos de desarrollo y asegurar la disponibilidad de servicios urbanos de cierto nivel en las zonas más débiles del territorio de Galicia. Estas cabeceras constituyen referencias territoriales imprescindibles para prevenir la despoblación y la agudización de los desequilibrios territoriales en amplias zonas del interior. La especialización productiva que singulariza muchos de estos centros es uno de los aspectos clave para la fortaleza económica de la Comunidad.
- Por su tamaño, su distribución territorial, y en muchos casos por sus dinámicas económicas, proporcionan una oferta urbana variada de núcleos dotados

de una fuerte identidad, cuyo fortalecimiento permite evitar muchos de los riesgos asociados a una excesiva concentración de la población en un número reducido de grandes centros, con los costes funcionales, ambientales, sociales y económicos que se derivan de las situaciones de congestión.

- Proporcionan un referente territorial alrededor del cual organizar crecimientos residenciales y de espacios de actividad, reduciendo los riesgos de proliferación de la urbanización difusa, de aparición de crecimientos desestructurados y de falta de áreas de centralidad.
- En otros casos se trata de ámbitos importantes para consolidar las estrategias de articulación territorial entre las principales Áreas urbanas de Galicia.
- En algunos casos, por su posición dentro de Regiones urbanas consolidadas, ofertan funciones especializadas y complementarias para el conjunto del espacio en el que se integran
- Densifican las mallas urbanas de las Regiones urbanas de A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra.

### 2.7.2. Estrategias para el fortalecimiento del Sistema urbano intermedio

Para que el Sistema urbano intermedio pueda desarrollar adecuadamente estas funciones en el Modelo territorial de Galicia es imprescindible aumentar su rango urbano, de forma que se incremente la calidad y variedad de sus servicios y el atractivo de estas poblaciones como espacios de residencia y actividad. Para eso, en este documento se exponen cuatro estrategias fundamentales:

- Impulso de iniciativas de cooperación entre ayuntamientos, para que la suma de diferentes municipios muy interrelacionados permita aumentar su rango urbano y abordar proyectos y soluciones que no son posibles desde la óptica local de cada uno de ellos por separado. La estrategia básica pasa por articular los ámbitos de integración entre los diferentes municipios y generar elementos que faciliten la unificación de los mercados laborales y de las áreas de prestación de servicios. Una iniciativa de

este tipo nacida en 2008, que es necesario apoyar, difundir y fomentar como ejemplo que hay que seguir, es la Agrupación voluntaria de municipios de Galicia Central, compuesta por Lalín, Melide, O Carballiño y Monforte de Lemos, con una clara vocación estratégica. Tiene como finalidad movilizar la inteligencia colectiva de estos territorios a través de la participación de los diferentes actores territoriales, públicos, asociativos y privados, en la definición de objetivos, estrategias y prioridades de intervención, con la vista puesta en la valorización de los recursos territoriales, tanto mediante el desarrollo de sistemas productivos locales como en la creación de productos turísticos integrados y también en el campo de la sostenibilidad ambiental.

- Fortalecimiento de la base productiva, que constituye la referencia fundamental para sostener cualquier otra iniciativa de mejora urbana y de la calidad de vida de los ciudadanos. Es muy importante apoyar iniciativas que favorezcan la implantación de actividad económica y el aumento del nivel formativo y la capacidad de innovación, especialmente en relación con las actividades más importantes para el desarrollo local. Una mayor dimensión y complejidad de la base productiva es, además, un factor decisivo para la aparición de infraestructuras, servicios y dinámicas urbanas que son determinantes para fortalecer el rango de las ciudades y ampliar la calidad y diversidad de la oferta urbana.
- Aumento del atractivo urbano. Este es otro de los aspectos relevantes para fortalecer el Sistema urbano intermedio de Galicia. La mejora de la imagen de las villas y su contorno, el aumento en la calidad y variedad de las posibilidades educativas, comerciales, de ocio, etc., son fundamentales para incrementar el atractivo y las oportunidades de estos centros urbanos. Espacios singulares que aparecen en la mayor parte de esas villas pequeñas y medias, como centros históricos, puertos, áreas industriales o espacios ferroviarios, etc., proporcionan con frecuencia oportunidades singulares para acometer proyectos de renovación que pueden constituir importantes experiencias de dinamización urbana. La consecución de Áreas de rehabilitación integral para estos núcleos se torna como una

buena estrategia para llevar a cabo procesos de recuperación de las funciones productivas, residencias, sociales y estéticas de muchos de sus sectores interiores que vivieron intensos procesos de abandono y deterioro social, económico y ambiental.

- Articulación de la malla vial mediante la consolidación y mejora de los ejes de acceso al territorio, para configurar vías más atractivas, con posibilidades de permeabilidad transversal y sobre los que se desarrollan programas de recuperación paisajística recalificando unos espacios clave para la estructuración del territorio y la calidad de vida de sus habitantes, así como desarrollando proyectos de mejora y sostenibilidad de la movilidad y de la cohesión.

### 2.7.3. Referencias territoriales para la articulación del Sistema urbano intermedio

#### A. El sistema de asentamientos de A Mariña

A lo largo de la costa norte de Lugo, la llanura litoral proporciona un ámbito en el que un conjunto de villas, como son Ribadeo, Barreiros, Foz, Burela, Cervo o Viveiro, definen un sistema de asentamientos polinuclear lineal que alberga más de 75.000 habitantes y que, en tramos como el existente entre Ribadeo y el puerto de San Cibrao, se presenta como un espacio notablemente urbanizado debido a la proliferación de edificaciones que se disponen a lo largo de la carretera que discurre paralela a la costa y que estructura este espacio.

El corredor que se propone a lo largo de este ámbito es de gran importancia para las estrategias de articulación de Galicia con el eje cantábrico, constituye una prolongación de A Mariña occidental asturiana y es el espacio con mayor potencialidad para reducir la extensa fractura urbana que se extiende entre el área Central asturiana y la Región urbana de A Coruña-Ferrol. Los principales núcleos de población del litoral de A Mariña conforman un subsistema de pequeños centros con perfiles complementarios (turismo, servicios,



*Mariña Lucense. Al fondo, Foz*

industria...) y constituyen el polo de dinamismo y actividad más destacado del norte de la Comunidad. Viveiro reúne condiciones para actuar como cabecera en el extremo occidental de un corredor urbano donde Ribadeo debe ser cabecera en el ámbito oriental configurando un centro que lidere también una parte del espacio occidental asturiano. Foz y Burela constituyen las subcabeceras en la configuración de este ámbito.

En este documento de Directrices, se sugieren las siguientes líneas de actuación para la articulación territorial del sistema urbano de A Mariña:

- Conexión directa con Ferrol mediante las nuevas vías de altas prestaciones Ferrol-San Cibrao y San Cibrao-Barreiros, y con Lugo y Asturias a través de la autovía del Cantábrico A-8. Estas infraestructuras son el elemento vertebrador para fortalecer A Mariña y potenciar su papel como ámbito de integración entre Asturias y Galicia. Proporcionan una plataforma de altas prestaciones para el tráfico de largo recorrido y facilitan un acceso rápido a los servicios e infraestructuras de la Región urbana de A Coruña y Ferrol.

- La carretera N-634, que forma un eje vial de gran calidad para los movimientos de carácter local, proporciona un magnífico soporte infraestructural para los procesos de articulación del desarrollo urbano entre los distintos núcleos de A Mariña. El desarrollo de las nuevas conexiones permitirá dotar esta carretera de un carácter más “urbano” y alrededor de la cual poder situar coherentemente espacios de actividad económica, dotaciones y áreas residenciales y turísticas como alternativas al actual crecimiento difuso, con creciente impacto sobre un paisaje muy valioso y sobre el ambiente, que justifican la presencia de diversos espacios naturales protegidos, incluidos algunos dentro de la Reserva de la biosfera del río Eo, Oscos y Terras de Burón, constituida principalmente alrededor del río Eo y de la ría de Ribadeo. Es necesario evitar la ubicación de viviendas y edificaciones dispersas al largo de los viales rurales impulsando desarrollos urbanos de calidad asociados a los núcleos de población.
- La línea del ferrocarril de vía estrecha comunica Ferrol con el Área Central asturiana. Una mayor consolidación urbana de los asentamientos de A Mariña es clave para poder aumentar la calidad de los servicios y fortalecer su papel como elemento estructurador del desarrollo urbano y económico de este espacio. El tren puede desempeñar aquí un papel muy importante para configurar la sucesión de asentamientos de A Mariña como un espacio urbano más integrado desde el punto de vista funcional y morfológico, a la par que favoreciendo el mantenimiento de formas de movilidad sostenibles, siendo en este sentido muy positivo incrementar las frecuencias horarias e incluso poner en marcha rutas intraurbanas al sistema policéntrico para que puedan funcionar como transporte de cercanía con más eficacia.
- La línea de costa constituye un eje de relación de máximo valor por su interés ambiental y paisajístico. El carácter de la costa, que integra playas, oteros, rías, puertos y ciudades, proporciona la base para desarrollar elementos de conexión blandos y ubicar espacios de ocio, turísticos y residenciales de gran calidad de forma armónica con las áreas de protección ecológica.

## B. Carballo y la costa de Bergantiños

Esta área, que agrupa una población próxima a los 70.000 habitantes, está experimentando un continuado proceso de crecimiento.

La intensidad de los intercambios entre A Coruña y Carballo convierte éste en centro receptor de los desarrollos vinculados al crecimiento de la Región urbana Ártabra. La autopista A Coruña-Carballo, la autovía Carballo-Berdoias y el atractivo de la franja costera se configuran como los principales ejes de expansión de dinámicas supramunicipales de gran importancia en uno de los ámbitos que ha experimentado un gran dinamismo en los últimos años. El nuevo puerto exterior de A Coruña reforzará la vinculación de este espacio a los procesos de desarrollo de actividades productivas alrededor de la Región urbana Ártabra. También este espacio cuenta con un elevado potencial de desarrollo endógeno, lo que refuerza el potencial económico de este conjunto espacial.

Las actuaciones territoriales y sectoriales disponen de una interesante oportunidad para el desarrollo de los espacios residenciales y de acogida de actividades productivas en el núcleo de Carballo y en los parques empresariales que se están creando entre la autopista y la carretera nacional de los ayuntamientos de A Laracha, Carballo y Coristanco. Se considera que este proceso de nuevos asentamientos debe darse también alrededor de los núcleos tradicionales ya consolidados de Paiosaco, A Laracha, Carballo y San Roque, situados al largo de la carretera AC-552, con dimensiones proporcionales al tamaño de cada núcleo y tipologías acordes con sus características.

En esta estrategia es fundamental dotar de elementos de centralidad a Carballo que compensen la proximidad a la Región urbana. Así las actuaciones sectoriales priorizarán este núcleo en la dotación de equipamientos públicos. Igualmente se favorecerán las actividades comerciales y terciarias.

Estas dotaciones terciarias deben permitir a Carballo articular los desarrollos turísticos y de primera y segunda residencia en el litoral de la costa de



*Costa de Bergantiños. Municipio de Carballo*

Bergantiños. En el ámbito más occidental, Laxe tiene entidad para atraer desarrollos turísticos y de segunda residencia, consolidando el puerto como zona de identidad principal y centro de servicios.

En el resto del territorio, el objetivo será evitar crecimientos dispersos admitiendo tan sólo los pequeños desarrollos acordes con el carácter de los núcleos tradicionales y favoreciéndose aquellos señalados como Núcleos de identidad del litoral en estas Directrices y en el Plan de ordenación del litoral.

## C. Costa da Morte

El ámbito costero más occidental de Galicia ha sido un espacio periférico debido a las dificultades de comunicación y su ubicación alejada de los principales centros urbanos del eje Atlántico.

En este contexto, el Agregado Cee-Corcubiión presenta un dinamismo demográfico y económico que, junto su creciente oferta terciaria y de servicios, lo configuran como un centro cabecera con capacidad para estructurar los procesos de desarrollo alrededor de la Costa da Morte. De modo complementario, Vimianzo refuerza estos procesos actuando como Nodo para el equilibrio del territorio.

La clave para el impulso de una nueva etapa de desarrollo en este espacio es la conclusión de la autovía Carballo-Berdoias con las variantes de Corcubiión y el acceso al puerto de Brens en Cee, que conectará este territorio con Carballo y la Región urbana Ártabra, así como de la vía de altas prestaciones de la Costa da Morte que facilitará la comunicación de este territorio con Santiago de Compostela. Las iniciativas de ordenación que se proponen para aprovechar esta oportunidad y evitar procesos de deterioro asociadas a la nueva accesibilidad son las siguientes:

- Fortalecer la oferta urbana de Cee-Corcubiión y en particular la asociada a los servicios públicos, los parques empresariales y las actividades comerciales, generando un ámbito de centralidad con capacidad para articular los procesos de desarrollo en su entorno.
- Asociar los desarrollos urbanísticos a los núcleos existentes y, en particular, a las cabeceras municipales y a los puertos pesqueros tradicionales considerados como Núcleos de identidad del litoral adecuando su uso para actividades de ocio, turismo y náutico-deportivas.
- Impulsar el desarrollo de una nueva oferta hostelera para aprovechar el potencial turístico de este espacio sin vincularlo a crecimientos urbanísticos.
- Preservar el paisaje y la calidad ambiental del territorio, y en especial de los ámbitos costeros, como elementos clave de atracción y desarrollo para el futuro de este territorio.

#### D. El sistema de asentamientos de la ría de Muros y Noia

Entre Muros y Porto do Son se organiza un espacio litoral complejo de gran valor paisajístico y fuertemente antropizado en el que viven por encima de 50.000 habitantes. El proceso de crecimiento urbano a lo largo de la costa ha llevado a la configuración de un espacio urbano casi ininterrum-



*Illla da Creba. Ría de Muros e Noia*

pido que constituye una extensión por el litoral del eje urbano del Atlántico con el que se integra a través de la ciudad de Santiago de Compostela, de la que es la conexión Noia-Brión-Santiago una infraestructura clave para la dinamización de este territorio y para potenciar la valorización de sus recursos endógenos.

El núcleo de Noia como cabecera y Muros y Porto do Son como subcabeceras proporcionan una base urbana adecuada para impulsar un proceso de fortalecimiento de estos centros complementados con otros asentamientos dotados de fuerte identidad y atractivo. Se propone avanzar hacia una estructura lineal policéntrica e interrelacionada.

En esta línea, se sugiere mejorar las dotaciones y la oferta terciaria de los tres centros principales, de forma que puedan hacer de su atractivo ambiental y de su calidad de vida elementos clave para atraer nuevas actividades

económicas vinculadas al mar y al turismo, así como empresas terciarias de la nueva economía que pueden encontrar alicientes en estos espacios, con buenos servicios urbanos y una sólida infraestructura de telecomunicaciones. Se trata de generar alternativas de desarrollo endógeno a un crecimiento inmobiliario convencional con crecientes riesgos de insostenibilidad económica y ambiental. La mejora de las conexiones con Santiago, el fortalecimiento de los servicios de telecomunicación, la potenciación turística y recreativa de los numerosos puertos y la preservación de los paisajes y espacios de mayor interés ambiental y patrimonial, como el Castro de Baraña, son estrategias clave.

### E. Costa do Barbanza

Con una población que supera los 66.000 habitantes, el margen septentrional de la ría de Arousa aparece como un ámbito en el que la accidentada topografía ha configurado un estrecho corredor urbanizado junto al mar que se extiende desde Rianxo hasta Ribeira casi sin interrupción. Se trata, sin embargo, de un espacio edificado falto de estructura y que sólo presenta una cierta densidad alrededor de los numerosos puertos que se sitúan a lo largo del litoral. Es también un espacio con una fuerte densidad económica, en el que se ha consolidado un sistema productivo especializado en el sector del mar.

Estos factores limitan la capacidad estructurante de los principales núcleos, por lo que este Sistema urbano intermedio aparece como un ámbito que, progresivamente, debe buscar, apoyado en la autovía de O Barbanza, una mayor integración con Vilagarcía de Arousa y con Santiago como centros con capacidad de dotar una mayor prestación de servicios a este ámbito.

En su escala, el ámbito Ribeira-A Pobra do Caramiñal aparece como el elemento con mayor capacidad para acoger nuevas dotaciones y aportar servicios a la población y de apoyo a las actividades económicas y a las nuevas iniciativas turísticas vinculadas a sus puertos, espacios naturales y a las actividades náuticas. Las villas de Boiro y Rianxo complementan esta función en su condición de subcabeceras.



*Vista del Puerto de Ribeira*

Es esencial preservar los ámbitos litorales libres de ocupación y propiciar una mayor densidad en los ámbitos construidos, especialmente alrededor de los centros municipales.

La autovía de O Barbanza debe configurarse como el gran eje de conexión de este espacio reservando los trayectos de la costa para la configuración de viarios con un carácter más integrado en los espacios naturales y urbanos. Sin embargo, esto no significará que no se mejoren las conexiones directas con las rías Altas, a través de las vías ya existentes.

### F. El sistema de asentamientos de O Salnés

Algo más de 100.000 habitantes viven a lo largo de los asentamientos de la orilla meridional de la ría de Arousa. Es un espacio denso, dinámico y con un gran potencial, pero cuyas expectativas se ven limitadas por la congestión,

por la degradación del espacio agrario y por la pérdida de oportunidades que implica la fragmentación municipal, que reduce la oferta urbana global de este territorio en contraposición con las importantes capitales situadas en sus proximidades.

El territorio de este margen de la ría configura un espacio de Agregado urbano entre Vilagarcía de Arousa y Cambados, que carece de una problemática semejante a la identificada en las Regiones urbanas de las Rías Baixas y Ártabra, debiendo asumir estrategias equivalentes para la mejora de su articulación. Igualmente este ámbito territorial abarcaría la singularidad que supone el único municipio insular de Galicia, A Illa de Arousa, para el cual cobran especial importancia las líneas de actuación que compatibilicen su desarrollo económico y social con la protección de los valores que lo hacen singular.

Por su configuración urbana, económica y sociológica, Vilagarcía ocupa un lugar destacado en el sistema urbano intermedio, centralizando el ámbito territorial de mayor peso poblacional y rango urbano. Como subcabeceras en la articulación de este espacio actuarán Cambados y O Grove. Estamos ante un espacio de fuerte dinamismo económico, con una oferta funcional diversificada basada en la valorización de los recursos endógenos.

Por una parte, se propone actuar a lo largo del eje de integración que define el litoral para adecuar los desarrollos urbanos y los infraestructurales aumentando las opciones y la calidad global de este ámbito. Como estrategias básicas para ello, se sugieren las siguientes acciones:

- Fortalecer la base infraestructural mejorando los enlaces con los sistemas urbanos del interior. La autovía de O Salnés y los enlaces con los principales centros urbanos de la ría deben convertirse en los soportes que canalicen los tráficos de conexión con el denominado eje Atlántico. Estas infraestructuras permitirán a este espacio beneficiarse de las dinámicas de desarrollo y la oferta de servicios tanto de la Región urbana de las Rías Baixas como del Área urbana de Santiago, y reducir la presión sobre los valiosos espacios

litorales ofreciendo nuevos lugares de acogida para las actividades económicas que no requieren situarse necesariamente en el litoral.

- En esta estrategia de vertebración territorial, es conveniente aprovechar las nuevas posibilidades del ferrocarril de altas prestaciones y potenciar su papel en las conexiones Santiago-Vilagarcía-Pontevedra a través del nodo de Vilagarcía, apoyándolo con sistemas de transporte colectivo coordinados que conecten los restantes asentamientos costeros.
- Reordenar los procesos de expansión urbana, frenando las tendencias a la urbanización difusa y a la proliferación de asentamientos dispersos que caracterizan el Agregado urbano, para desarrollar operaciones estructurantes en los núcleos de mayor identidad. Se trata de convertir el actual proceso de crecimientos aleatorios en una estrategia de consolidación de una malla urbana bien estructurada y atractiva alrededor de la densa red de carreteras, compactando las áreas residenciales y disminuyendo los impactos sobre el ambiente, el espacio agrario, el paisaje, la estructura de los asentamientos y la capacidad de las infraestructuras. La cabecera (Vilagarcía) y las subcabeceras (Cambados y O Grove), junto a otros núcleos como Vilanova de Arousa y A Illa de Arousa, deben concentrar la nueva oferta de desarrollos urbanos evitando la denominada urbanización difusa.
- Potenciación de la oferta turística y de ocio alrededor de los numerosos puertos. Se sugiere también la apuesta por la dinamización turística en el ámbito Illa da Toxa-O Grove- Sanxenxo, de una forma respetuosa con el espacio natural del intermareal Umia-O Grove y con el tómbolo de A Lanzada, con objeto de intensificar la actividad económica del litoral y transformar paulatinamente el actual modelo turístico hacia otro con menor estacionalidad y que propicie un mayor equilibrio físico y funcional de los diferentes desarrollos que se alinean a lo largo de esta zona costera y doten de calidad el espacio.

En un segundo lugar, es preciso considerar las relaciones de integración que se pueden llegar a desarrollar entre los territorios de O Barbanza y de O Salnés,



*Cultivo de almeja en O Carril. Ría de Arousa*

que en conjunto da cobijo a unos 200.000 habitantes, suponiendo en este caso la tercera concentración demográfica de Galicia. En este sentido, se podrán establecer fórmulas de cooperación territorial basadas en estrategias comunes que podrán llegar a consolidar la consideración de la Ciudad de Arousa. Con este objetivo se podrá contemplar la realización de un Plan territorial integrado en el ámbito conjunto de estos dos sistemas urbanos intermedios, que planifique territorialmente las posibles estrategias comunes, entre ellas:

- Reforzar el papel de la ría de Arousa como puerta marítima central de Galicia y de Vilagaría como su nodo principal de comunicaciones en la ría. Con este fin adquiere importancia el fomento de infraestructuras intermedias que acerquen territorios, como pueden ser el transporte marítimo o las vías de movilidad sostenible.
- Fomentar una gestión portuaria común que coordine los puertos autonómicos en relación a los de interés general del Estado, aprovechando las sinergias y mejorando la eficiencia del conjunto portuario.
- Impulsar la coordinación de diferentes entidades de carácter económico. Así, la coordinación en las acciones de las cofradías de pescadores, de las asociaciones de productores, del sector de la conserva e incluso el hostelero, contribuiría a la mejora de la gestión de los recursos del mar.



### G. El sistema transfronterizo de O Baixo Miño

O Baixo Miño, espacio de contacto entre Galicia y Portugal, en el estratégico ámbito de la fachada atlántica, es, por lo tanto, un territorio clave en las estrategias de integración suprarregional en el área de mayor potencialidad y dinamismo de la Eurorregión. Por aquí discurren las principales infraestructuras de comunicación y se conectan los principales centros urbanos. Se da aquí también la conexión a través de otros elementos articuladores como el recorrido portugués del Camino de Santiago y los corredores ecológicos que suponen el Miño y el litoral. Su proximidad a la Región urbana de Vigo-Pontevedra aporta ventajas competitivas y beneficios para su base productiva y para el conjunto de los habitantes que pueden acceder a los servicios y dotaciones de la anterior.

Este espacio, que concentra por encima de 45.000 habitantes, está liderado por las villas de Tui, un centro históricamente vinculado a las actividades administrativas, comerciales turísticas asociadas a su posición fronteriza y, en el extremo más occidental, A Guarda, que constituye un núcleo urbano con vocación de actuar como subcabecera en el espectacular territorio que forman la desembocadura del Miño, el monte Santa Tegra y la abrupta costa a los pies de la Serra do Argalo.

Tanto Tui como A Guarda deben aprovechar las ventajas de ubicación que aparecen en la nueva estructura territorial para configurar nodos urbanos de mayor rango que contribuyan decisivamente a dar continuidad a los procesos de desarrollo entre las Regiones urbanas de Oporto y Vigo-Pontevedra. Para lograr este objetivo en el caso de Tui existe una interesante opción a partir de una mayor integración con la ciudad portuguesa de Valença, de tamaño muy similar y que se desarrolla al otro lado del río. Ambas pequeñas ciudades disponen de un magnífico patrimonio urbano y monumental, presentan perfiles urbanos semejantes y comparten las riberas del Miño y un espacio de excelente calidad paisajística y ambiental. Existen por tanto interesantes posibilidades para configurar un nodo urbano más integrado, en el que el viejo y el nuevo puente internacional y el río se conviertan en los elementos estructurantes, con

una posición central, en la nueva etapa de crecientes interrelaciones entre Galicia y Portugal. A Guarda, por su parte, además de los recursos patrimoniales, aporta una significativa dimensión pesquera, náutica y deportiva asociada a su puerto; y contribuye a la integración transfronteriza a través de los servicios de transporte fluvial del trasbordador entre A Guarda y Caminha.

La vía de altas prestaciones entre Tui y A Guarda y la conexión con Vilanova de Cerveira a través del puente de Goián permitirán conectar más eficazmente este espacio, mejorando la accesibilidad del conjunto de los espacios ribereños.

### H. El sistema central Lalín-A Estrada

Las villas de Lalín y A Estrada son dos núcleos dinámicos, que históricamente desarrollaron funciones como centros comarcales. Constituyen elementos de relación y conexión costa-interior del sistema urbano de Galicia, pues ocupan una posición central en el territorio de la Comunidad. Lalín es la encrucijada de las rutas de conexión de Lugo con las Rías Baixas y de Ourense con Santiago y la Región urbana Ártabra, lo que, unido a la buena dotación de suelo empresarial, contribuye a reforzar su papel como posible nodo logístico del interior de Galicia; mientras que A Estrada ocupa una posición muy próxima al denominado eje urbano del Atlántico y es el principal centro urbano entre Santiago y Pontevedra, por el interior.

La conexión, mediante una nueva autovía, entre Santiago y A Estrada, la conexión Dozón-Ourense, Dozón-Santiago, Cerdedo-Forcarei, mediante autovía, y los ejes Pontevedra-Cerdedo-Lalín y la prolongación de la vía de altas prestaciones Santiago-A Estrada hasta Cerdedo/Forcarei son infraestructuras que fortalecerán aún más los vínculos de este espacio con las dinámicas del eje Atlántico. Este conjunto territorial reforzará su centralidad con la futura autovía de conectividad entre Pontevedra y Lugo.

La ubicación de estas villas, su dimensión urbana y su dinamismo económico las configura como cabeceras de un ámbito que debe potenciarse con las



nuevas conexiones de gran capacidad previstas para comunicar entre sí las principales ciudades de Galicia. Silleda, a medio camino entre ambas, es un núcleo con vocación de subcabecera en este espacio. Cuenta este subsistema con una base económica diversificada, con un conglomerado de PYMES especializadas y competitivas y una valorización de los recursos endógenos, donde destaca el sector del mueble en A Estrada y el de la moda en Lalín.

Se trata de núcleos dinámicos que pueden potenciarse a través de mejoras en su calidad urbana y en su oferta de servicios. La clave es estimular las actividades productivas y mejorar su capacidad competitiva. Las mejoras infraestructurales que se sugieren en este documento serán decisivas para sacar partido a sus ventajas de ubicación en el centro de gravedad de Galicia y a poca distancia de los principales centros urbanos de la Comunidad. La oferta de suelo empresarial se convierte así en una estrategia de interés para el asentamiento de nuevas empresas.

#### I. O Carballiño y las Terras de Arenteiro

Se sitúan en el noroeste de la provincia de Ourense, al pie del arco montañoso que describen las Serras de Testeiro, en el valle del Arenteiro, que se prolonga hacia el sur hasta entroncar con el valle del Miño, en las tierras de O Ribeiro,

El núcleo principal es O Carballiño, tanto por su población próxima a los 14.000 habitantes, como por su capacidad de concentración de la actividad económica. La existencia en esta villa de diferentes dotaciones y servicios administrativos a los que acude la población de un extenso número de asentamientos hizo que haya adquirido la condición de núcleo secundario de referencia con respecto a la ciudad de Ourense.

El mantenimiento de incipientes industrias que crearon empleo, como las ligadas a la construcción o al sector maderero, debe combinarse con el refuerzo de ámbitos productivos ya asentados y que cuentan con estándares de calidad, como es el caso del termalismo, y, en parte, del vino, puesto que algunas zonas quedan incluidas en las áreas de influencia del microclima característico de las tierras de O Ribeiro.

Estos factores de desarrollo ganan enteros a medida que el espacio adquiere centralidad con las nuevas infraestructuras de comunicación. La puesta en servicio de la totalidad de la autovía entre Santiago y Ourense y la nueva vía de acceso a O Carballiño otorga al sistema territorial un factor de oportunidad único para conformar un área económica significativa propia capaz de articular y modular los flujos de los sistemas urbanos de la franja atlántica de Galicia con Ourense.



*Paisaje de O Deza*

#### J. As Pontes, espacio de regeneración y diversificación económica

La ubicación geográfica de As Pontes se corresponde con una profunda cuenca de sedimentación terciaria entre pliegues montañosos. De esta depresión nace el importante yacimiento de lignito que ha deteriorado la funcionalidad y la dinámica socioeconómica de este territorio.

La población de As Pontes ronda los 12.000 habitantes, que sumada a la de los ayuntamientos inmediatamente limítrofes, As Somozas y A Capela, constituye un área que se acerca a los 15.000 habitantes cuya dinámica sociolaboral se concentra básicamente en el núcleo urbano, que hasta la actualidad se ha caracterizado por albergar una base económica de tipo claramente industrial liderada por la central térmica.

Debido al agotamiento del yacimiento de lignito y a la sustitución de este por carbón importado a través del puerto de Ferrol, esta actividad industrial afronta hoy en día una fase de reconversión hacia la producción termoeléctrica basada en ciclos combinados, apoyándose en la planta de regasificación de Mugardos.

Dicha reconversión económica hace que los flujos sociolaborales comiencen a diversificarse tanto desde el punto de vista de la ubicación como de

la propia actividad que desempeñar. De hecho, se han establecido importantes empresas de alta tecnología y orientadas a los mercados internacionales en sectores como las telecomunicaciones, las artes gráficas y la energía. Este proceso de diversificación tiene un importante apoyo en la nueva autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba, que conecta al núcleo de As Pontes directamente con el Sistema urbano superior y con una de las principales arterias de comunicación exterior de la Comunidad, como es la autovía del Cantábrico, y la del Noroeste. Como resultado, As Pontes, que ya está integrada en la Región urbana Ártabra por sus vinculaciones funcionales con las principales ciudades y villas costeras, funciona también como un subsistema urbano intermedio con potencialidad creciente para dinamizar los ayuntamientos limítrofes de su propia comarca y de las comarcas vecinas, constituyendo un nodo de dinamización para el sector septentrional de la provincia de A Coruña y el occidental de la de Lugo.

Es importante favorecer este proceso de diversificación que debe ser apoyado en una mejora de las comunicaciones entre las que destaca la puesta en servicio de la autovía AG-64 Ferrol-As Pontes-Vilalba, que conecta el núcleo de As Pontes directamente con el Sistema urbano superior y con una de las principales arterias de comunicación exterior de la Comunidad como es la autovía del Cantábrico, a través de Vilalba.



Vilalba

La diversificación de la actividad económica también se verá favorecida por la renovación de los espacios destinados al asentamiento empresarial y por el importante proyecto de regeneración ambiental incluido en el programa de reconversión minera que lleva a la creación del que será el lago artificial más grande de Galicia, con una lámina de agua de más de 800 hectáreas.

#### K. Vilalba, nuevo espacio logístico y de transformación agraria

Vilalba se sitúa como espacio de transición entre el este de la provincia de A Coruña, el centro de la provincia de Lugo y A Mariña lucense. Constituye el foco socioeconómico de Terra Chá, en el que predomina la actividad agrícola y ganadera especializada en el vacuno de leche. La geomorfología del terreno ha producido un hábitat humanizado modelado y mantenido por un aprovechamiento secular del territorio, caracterizando Terra Chá como la campiña gallega.

En cuanto a su demografía, el núcleo de Vilalba cuenta con más de 15.000 habitantes, pero teniendo en cuenta el carácter multicéntrico de su área de influencia formada por múltiples asentamientos, se trata de un sistema territorial que supera los 45.000 habitantes.

Un factor clave del que Vilalba y su área deberá sacar provecho es su situación estratégica con respecto a las nuevas vías de alta capacidad de largo recorrido, convirtiéndose en nudo de intercambio y reparto de flujos entre la franja atlántica de Galicia y el norte y centro de España. La confluencia en Vilalba de la autovía AG-64 proveniente de Ferrol con la A-8 autovía del Cantábrico, así como la conexión en Begonte de este último itinerario con la A-6 autovía del Noroeste, proporcionan una inmejorable oportunidad para la ubicación de plataformas logísticas y la puesta en marcha de actividades y valorización de los recursos endógenos, así como una creciente conectividad con el centro y sur de la provincia de Lugo y con el norte de la provincia de Ourense.

Por último, es preciso potenciar todo el valor natural y paisajístico de la zona, incluida dentro de la Reserva de la biosfera de Terras do Miño, que alberga una gran diversidad de zonas húmedas y hábitats vinculados con el medio acuático (turberas, humedales, brezales húmedos, bosques aluviales y de ribera), así como un importante número de especies protegidas de fauna y flora silvestre. La conservación de este espacio natural constituye un valor añadido para el incremento de los flujos turísticos atraídos por la infraestructura hostelera singular ya existente, como el parador de Vilalba, el balneario termal de Guitiriz o la notable red de alojamientos de turismo rural.

#### L. Sarriá, núcleo dinámico de transición hacia el sur y la montaña lucense

Este sistema sirve de enlace entre el sistema urbano superior focalizado en la ciudad de Lugo y los espacios de la parte meridional y de la montaña lucense. Está atravesado longitudinalmente por el río Neira y por el Camino de Santiago, y en él se diferencian dos áreas geográficas principales.

En primer lugar, la depresión montañosa sobre la que se asienta la villa de Sarria, núcleo económico y administrativo principal de toda la comarca, alberga una red hidrográfica muy extensa y ramificada que junto con la calidad del suelo favorece la producción agrícola y los aprovechamientos ganaderos. Por otra parte, el área de montaña al pie de la Serra dos Ancares, donde se ubica un conjunto de asentamientos entre los que destaca el núcleo de Becerreá.

El núcleo de Sarria tiene alrededor de 8.500 habitantes, concentrando la mayor parte de la actividad económica y la industria de toda el área que en conjunto aglutina una población de casi 38.000 personas.

Entre los ámbitos productores de actividad económica sobresalen, además de la producción cárnica y láctea de calidad, el dinamismo del comercio minorista, la producción de cemento en Oural y toda la industria de fabricación y venta de muebles a lo largo del itinerario entre Lugo y Sarria que se centraliza sobre todo en Láncara.

Un importante factor de desarrollo para esta área es la nueva vía de altas prestaciones entre Nadela, Sarria y Monforte, ya que agilizará los flujos de largo recorrido y facilitará la afluencia de forma más segura y ordenada a la denominada “ruta del mueble”.

Sarria y su entorno deben sacarle partido a su importante potencial turístico basado en elementos como la riqueza natural y paisajística de su entorno más inmediato, como la Serra dos Ancares, así como todos los elementos derivados del paso del Camino de Santiago por su territorio.

#### M. Monforte de Lemos

Por su dimensión y ubicación, corresponde a Monforte ejercer el liderazgo urbano en las comarcas del sur de Lugo mediante la expansión de sus funciones terciarias, que puede verse favorecida gracias a las mejoras que va a experimentar su accesibilidad, en particular con las nuevas conexiones con El Bierzo y con Lugo, a través de la vía de altas prestaciones Nadela-Sarria-

Monforte. Además, Monforte tiene un enclave estratégico en la red ferroviaria de Galicia, sobre todo en lo que se refiere a transporte de mercancías.

Este liderazgo puede apoyarse con el desarrollo de actividades y funciones vinculadas a la dinamización de los activos territoriales de su entorno. Se trata de propiciar un espacio urbano más atractivo y mejor organizado que permita potenciar la funcionalidad de Monforte como centro logístico, de servicios a la producción, sede de iniciativas de dinamización y desarrollo, espacio comercial y cultural y como elemento articulador de una nueva oferta turística de naturaleza para la Ribeira Sacra y en las áreas montañosas próximas de O Courel y de O Incio.

La combinación de la actividad vitivinícola y el excepcional valor del paisaje humanizado, de los espacios naturales y del rico patrimonio monumental, aportan un espacio con amplias posibilidades de desarrollo, en el que es Monforte, por su accesibilidad, posición y riqueza patrimonial y el parador de turismo, el principal nodo urbano de una zona donde las nuevas iniciativas están promoviendo turismo termal de calidad, campos de golf y hoteles de gama alta, cerca de bodegas de nueva creación o renovadas.

Pero no terminan aquí las posibilidades de Monforte, ya que el futuro sistema vial de conexión de Galicia con León mediante la autovía Ourense-Ponferrada y la autovía diagonal de Galicia, así como la modernización del trazado ferroviario, orientado preferentemente al tráfico de mercancías, hacen de Monforte un lugar que en el futuro poder obtener ventajas de su situación con respecto al sistema de ciudades gallego y el sistema portuario atlántico

En el este, Quiroga dispone de activos urbanos importantes actuando como nodo para el equilibrio del territorio en el que acoger una oferta de servicios orientada a potenciar los atractivos turísticos de la zona. Además, este pueblo se ve favorecido, en el plano territorial, al igual que Chantada, por el papel de futuro que la relativamente buena accesibilidad le proporciona. Esto puede potenciar el crecimiento de la incipiente área industrial de As Medas, que está acogiendo algunas empresas mayoristas surgidas al abrigo de las factorías de pizarra.

## N. Chantada

Chantada presenta la dimensión necesaria para constituir una cabecera que ejerza funciones de acogida de servicios supramunicipales en la zona occidental. La autovía Chantada-Monforte permitirá conectar más eficazmente este espacio. Esta situación le confiere un papel como nodo de carreteras comarcal, lo que puede redundar en su conversión en un área más atractiva para el asentamiento de actividades logísticas e industriales de ámbito comarcal que complementen la estructura productiva del espacio intermedio situado entre las dos capitales provinciales del interior, junto con el resto de cabeceras del Sistema urbano intermedio de esta área del sur lucense y del norte ourensano.

Esa accesibilidad, su tradicional vocación comercial y la presencia de servicios tanto públicos como privados convierten a Chantada en un punto óptimo para la concentración de actividades terciarias e industriales como corresponde a una cabecera del sistema urbano intermedio.

Por otro lado, debe seguir desarrollándose el ya elevado asociacionismo en las actividades agropecuarias, lo que constituirá una más que acertada estrategia de futuro para el correcto dimensionamiento económico de la comarca chantadina, en especial tanto en lo referente al sector lácteo como al vitivinícola, que cuentan ambos con unas excepcionales condiciones naturales para su adecuado desarrollo, dada la disposición topográfica para el primero y el abrigo del valle del Miño en el caso del segundo.

## O. Xinzo de Limia-Baixa Limia

Atravesado en su conjunto por el río Limia, el sistema territorial Limia-Baixa Limia se divide en cuanto a su orografía y funcionalidad en dos áreas comarcales bien diferenciadas entre sí.

A Limia se asienta en una amplia depresión que se presenta como la segunda gran llanura de Galicia y que otrora se encontraba parcialmente cubierta por la laguna de Antela, que ha sido desecada para el aprovechamiento

agrario. Por otra parte, A Baixa Limia se corresponde con la cuenca media del río Limia y se caracteriza por una acusada orografía de alta montaña, lo que hace que la densidad de población sea mucho más baja.

Xinzo de Limia, núcleo de 7.000 habitantes, situado en el centro de la llanura, es también el foco de la actividad económica y de servicios de este sistema territorial intermedio, que en conjunto ronda los 33.000 habitantes.

El progresivo abandono de la actividad agraria en los últimos años ha implicado a la población limiense en un proceso de transvase de mano de obra excedentaria del campo hacia otros sectores de actividad.

No obstante, los cultivos de agricultura extensiva siguen significando un importante porcentaje de la producción económica, como pueden ser los cereales o la patata. En especial, el sello de calidad alcanzado por esta última, que goza de indicación geográfica protegida, constituye un camino de modernización que se deben seguir otros productos agrícolas para formar parte del eje dinamizador de la economía de la zona.

Parte de las comarcas de A Limia y de A Baixa Limia se integran en el ámbito de dos Reservas de la biosfera, la Reserva del área de Allariz y la Reserva internacional Gerês-Xurés. Estas figuras, unidas a la del propio Parque natural de A Baixa Limia-Serra do Xurés, y a la abundancia de elementos naturales, patrimoniales y culturales de gran valor, hacen de esta área un elemento de gran interés para su potenciación y dinamización. Además, la proximidad a la ciudad de Ourense, especialmente siguiendo el corredor de la autovía, actúa favorablemente para su dinamización y diversificación de actividades.

## P. Verín

Verín ocupa una posición muy periférica en el espacio gallego, en una de las zonas más apartadas de los principales centros urbanos y de actividad económica de la Comunidad. Esta situación contrasta con la alta accesibilidad

de que dispone, al constituir una de las principales puertas de Galicia desde la Meseta a través de la autovía de las Rías Baixas, y un importante punto de acceso desde Galicia al norte de Portugal a través del valle del Támega, conectando con la ciudad de Chaves, con la que aparecen importantes sinergias y oportunidades de cooperación. Se trata, por lo tanto, de un espacio importante en las estrategias de integración de Galicia, al que pueden contribuir las actuaciones infraestructurales previstas. En este sentido, la reciente iniciativa de la eurociudad Verín-Chaves está llamada a potenciar esta función.

Para que estas potencialidades tengan plasmación en dinámicas de desarrollo efectivas es preciso lograr una dimensión urbana más sólida y con mayor capacidad para aprovechar las oportunidades que se derivan de su ubicación y su entorno. Las actuaciones en carreteras que se van a desarrollar en esta zona en los próximos años deben aprovecharse para valorizar activos singulares del paisaje, el patrimonio y los espacios naturales de este ámbito, así como para potenciar una ruta de conexión con las comarcas interiores del norte de Portugal. La potenciación de la cabecera, fortaleciendo su perfil terciario e industrial, es la clave para dinamizar un ámbito en el que la ciudad de Verín hoy constituye el único elemento con cierto dinamismo. Mención especial como elemento de cooperación transfronteriza con gran potencial de desarrollo endógeno merece la iniciativa compartida de Verín y Chaves en la creación de la “eurociudad del agua” alrededor de la promoción para la consolidación de los balnearios como puntos de atracción turística conjunta y de las iniciativas industriales de aguas embotelladas.

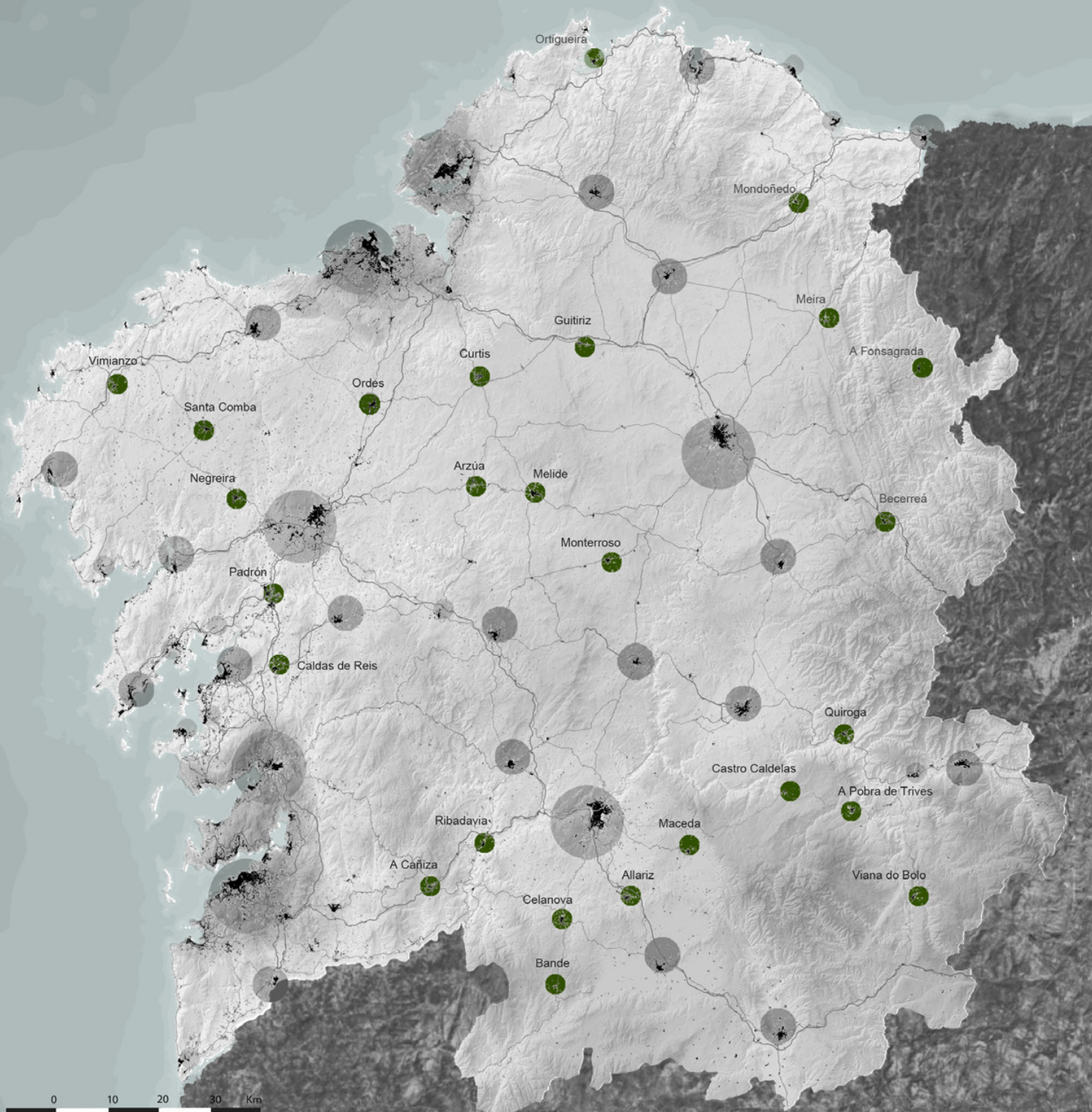
#### Q. O Barco de Valdeorras

Estructurada por el valle del Sil, el área de influencia de O Barco ocupa una zona de transición entre la depresión del Bierzo y la de Ourense. Aunque constituye uno de los accesos naturales a Galicia desde la Meseta, la presencia de áreas de montaña dificulta su accesibilidad y reduce sus posibilidades para aprovechar los procesos de difusión desde espacios más desarrollados.

En este contexto, destaca el núcleo de O Barco de Valdeorras, que constituye la cabecera de este espacio, complementado a nivel terciario por A Rúa, y también el segundo mayor centro urbano de la provincia de Ourense. En un territorio marcado por la enorme intensidad de los procesos migratorios y la debilidad de las actividades productivas, O Barco ha logrado generar dinámicas endógenas que han permitido fijar un cierto porcentaje de la población de su entorno rural y consolidar una pequeña villa viable y dinámica que contrasta con el profundo deterioro demográfico de los municipios de su entorno.

El eje O Barco-Vilamartín-A Rúa discurre a lo largo del cauce del Sil y es el espacio central donde se concentra la población y las principales actividades de la zona. Se ha constituido en un pequeño subsistema urbano independiente favorecido por la distancia de las principales ciudades gallegas. Por ello, se propone articular estrategias de cooperación y mayor integración entre los diversos asentamientos de este corredor de alta calidad paisajística. Se pretende, así, aumentar la dimensión urbana global de un ámbito organizado entre O Barco de Valdeorras, que es la cabecera, y A Rúa, que puede asumir el papel urbano de subcabecera en este interesante ámbito.

La clave de futuro está en potenciar las actividades ligadas a los sectores económicos más dinámicos, muy especialmente la pizarra, haciendo evolucionar el importante conglomerado productivo actual hacia un verdadero clúster de relevancia internacional en este sector, potenciando las actividades de transformación de la materia prima que generan mayor valor añadido, e impulsar activos singulares apoyados en el vino y otras producciones locales, así como en las enormes posibilidades turísticas que se extienden desde las gargantas del Sil hasta la estación de invierno de Manzaneda. Este objetivo puede verse reforzado con la mejora de las infraestructuras y, en particular, con la conexión hacia Ponferrada a través de la A-76 y con el desarrollo de estrategias y acciones de protección paisajística y ambiental y de recuperación de las áreas degradadas por la actividad minera.



Nodos para el equilibrio del territorio