

---

## **Capítulo 5:**

### **Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras**

O desenvolvemento urbano e crecemento económico son dous caras dun mesmo proceso, que no caso de Vigo e a súa área Funcional presentan dous dinámicas análogas. O proceso de urbanización foise producindo dunha maneira, máis ben, espontánea a medida que o desenvolvemento industrial collía forma, pero a falta dunha política urbanística continuada converteu a Vigo, no corazón da rexión urbana, nunha cidade cunha elevada densidade na súa área central, con escasa dotación de espazos libres, e cunha ríxida e deficiente estrutura viaria, ferroviaria e de transportes.

A principios dun novo século no que a competencia entre as cidades e as rexións urbanas agudízase coma consecuencia da integración económica, estas características réstanlle vantaxes competitivas respecto doutras cidades e rexións urbanas ó xerar un ambiente pouco atractivo para vivir e investir. Neste escenario os concellos de Vigo e a súa área funcional terán que renovar o tecido urbano e as condicións do transporte e as comunicacións para formar unha rexión urbana que mellore a súa posición competitiva.

#### **5.1. Modelo de Cidade e Morfoloxía Urbana**

O desenvolvemento urbano de Vigo responde a un modelo radioconcéntrico que non consolidou coroas de crecemento en forma ordenada. A estrutura radial en abanico do seu continuo urbano, obedece á localización focal do porto e á barreira topográfica da Serra do Galiñeiro, paralela á liña da costa da ría. Os accesos dánse entre estradas que cruzan os vales en forma de radios en dirección Este-Oeste.

---

A estrutura urbana descrita tratou de ser modelada polo plantexamento dos anos corenta e sesenta. A súa concepción organicista priorizaba á funcionalidade do centro da cidade, dándolle importancia relativa a unhas periferias decrecentes. Aínda así, a realidade da estrutura actual responde a un sistema de produción da cidade no que a promoción do territorio foi aproveitando a oportunidade de extrae-la renda do solo en calquera dirección, sen depender da actuación municipal. A ese modo superpónselle o “de recheo espontáneo” pola puxante actividade inmobiliaria individual que sutura espacios da cidade xa construída, limitando a posibilidade de intervencións públicas de articulación e renovación urbana.

Na cidade actual predomina o crecemento lineal do núcleo urbano sobre a costa, ata o acceso da N-550 que segue o val do río Louro ata Tui. Sobre dito eixo lineal estruturanse actuacións dispersas que tenden a xenerar outros eixos en forma de radios. Esta estrutura, que aproveita ó máximo a potencialidade topográfica, altera á funcionalidade dos accesos da rede primaria preexistentes producindo altos custos para á colectividade, na medida que colapsan estas vías transformando a comunicación interurbana en travesías urbanas.

- ***A Cidade Central***

Un dos problemas que se observa con frecuencia no modelo radioconcéntrico está vencellado ó "potencial simbólico" que se lle asigna ás vías de circunvalación á cidade, cuestión que leva a controlar o sistema de eixos radiais para evita-la inmediata conxestión das áreas centrais.

Ó respecto, é importante considerar que Vigo conta con altas porcentaxes de vivendas unifamiliares cunha promoción en pequenas actuacións a cal impide crear novas centralidades. A falta de funcionamento do primeiro cinto como vía de circunvalación e ó esta-la parte urbana do según pendiente de execución, leva a unha ocupación

---

---

radio céntrica, na que a mobilidade efectúase necesariamente sobor dos radios e non polas circunvalacións. Neste senso, é importante definir prioridades sobre os corredores de acceso radial e os nós de enlace coas vías de circunvalación.

**a) O Casco Antigo**

O Casco Antigo é, sen dúbida, o máis importante patrimonio arquitectónico de dimensión urbana co que conta a cidade polo seu carácter único, irrepetible, pola súa imaxen fiel ás formas culturais do Vigo orixinal, e pola beleza intrínseca da súa edificación. A súa importancia como expresión de identidade e recurso cultural de atracción non se ve reflexada nas intervencións públicas nin privadas, sendo a súa vez o testimonio urbano máis oneroso que calquera outra acción producida na cidade. Conta coa infraestrutura de saneamento básica para a súa recuperación e de actuacións que apuntan na dirección apropiada (Programa URBAN, e o propio Proxecto Especial), según reflexa o aumento dos prezos inmobiliarios, entoutros indicadores. O casco antigo carece do recoñecemento cidadán con respecto ó significado que ten para á cidade.

Nunha estratexia a mediano e longo prazo, o Casco Antigo podería converterse, xunto coa ría, na mellor atracción turística da cidade central. Ademais, a súa consideración non debe desvencellarse do Parque do Castro e da propia zona do Castro. As tres pezas -co concello como artel, unha vez superado o deslucido aspecto da Praza do Rei- significan unha parte sustancial do espacio físico da cidade central de Vigo.

**b) O Ensanche**

A cidade non ten un verdadeiro Proxecto de Ensanche, probablemente porque a sociedade burguesa de principios de século non estaba interesada en sanea-la cidade. O plantexamento xeral mantivo a revalorización do centro urbano pola súa renda de situación e patrimonio cultural e simbólico, aceptando a súa densificación. A topografía do lugar

---

dificultou as posibles operacións de reforma que renovaran sustancialmente o funcionamento viario.

O chamado Ensanche en Vigo é de dimensión pequena. Non se estruturou a morfoloxía urbana en cuadrícula e conta cun sistema viario mallado, característico dese modelo urbano. Só a franxa de tres a catro bloques apoiados na Gran Vía cara á rúa presentá cuadrícula regular, coa particularidade da súa extrema densificación e a carencia de prazas públicas intermedias.

A ampliación da cidade actual non precisa da cuadrícula do Ensanche pois o seu saneamento sería máis eficaz en operacións vencelladas a novos enclaves de centralidade conectados adecuadamente pola rede de transporte público. O actual e limitado Ensanche de Vigo require, antes que unha ampliación, unha mellora da súa calidade con actuacións sobre o tráfico e o aparcamento, e a creación de espazos de uso e disfrute cidadán.

- ***Centros de Atracción Cidadá***

O único centro de atracción do área metropolitana de Vigo é o centro urbano da cidade polarizado en torno ós eixos das rúas Príncipe e Urzáiz e adxacentes, configurando unha área de atracción de límites imprecisos. O plantexamento urbano e o desenvolvemento efectivo non puideron conformar un centro comercial, de lecer e de cultura con identidade propia, representativo do entramado de intereses da comunidade. Os centros comerciais existentes como El Corte Inglés, Travesas, así coma outros radicado na zona de influencia do primeiro cinturón, caso do Alcampo, cumpren funcións de abastecemento, carecendo de particularidades que os identifiquen coma atractivos a nivel metropolitano.

A recente oportunidade de dispor de espazos públicos para uso cidadán no porto víuse limitada pola implantación dun edificio

---

---

administrativo. De tódolos xeitos, a oportunidade de conformar un Centro de Atracción Metropolitana é posible: o Casco Antigo e varios espazos do Centro actual e do Porto están sendo recuperados, coa posibilidade de reconverte-las funcións dalgúns edificios significativos. A articulación destes espazos urbanos a través de conexións peatonais (parcial ou total), e a promoción dunha imaxe renovada da cidade, poden converterse nun importante centro de atracción cidadán.

A configuración dun novo espazo de cidade que resulte atractivo a nivel metropolitano podería acadarse a partir de definir unha imaxe funcional do Centro de Atracción Pública de Vigo (CAP), con premisas de accesibilidade en transporte público, conexións peatonais, e de funcións complementarias destinadas ó uso comercial, financeiro, cultural, de lecer e estancia.

- ***Ocupación e Usos do Solo***

Dende o punto de vista do desenvolvemento urbano, no Concello de Vigo salienta unha elevada ocupación urbana: o 70% da superficie está urbanizada con diferentes graos de consolidación, e desta, un 50% caracterízase polo desenvolvemento continuo. O plantexamento xeral vixente, e a propia Lei do Solo de Galicia, facilitan a elevada ocupación do espazo. A delimitación de 279 núcleos de poboación no espazo “urbano” do Concello de Vigo, onde só o 19% conforman verdadeiros núcleos urbanos (o 81% restante ten carácter eminentemente rural), facilitan a ocupación dispersa, carecendo dunha accesibilidade adecuada e de equipamentos e infraestruturas públicas, cuestión que impide a conformación de novas centralidades.

Á permisividade do plantexamento descrita, únese a dificultade de diferenciar no proceso de periurbanización, que terreos cumpren a condición de solo urbano; e dentro destes, cales a de “solo urbano consolidado” e a de “solo urbano sen consolidar”, diferenciación fundamental para establece-lo tipo de dotación pública necesaria.

---

A ocupación rural por usos urbanos de moi baixa densidade, xestionados na súa maioría á marxe do control municipal (como no caso de ocupación de solo para uso industrial), provocou un efecto negativo sobre o territorio. Un 13 % da poboación viguesa ocupa el 50% da área urbanizada do Concello (nas coronas), cun custo de creación de infraestrutura pública superior ó que require a ocupación da área urbana central.

A consecuencia é, que nin os propietarios (como debiera se-lo caso en solo urbano non consolidado, ou en solo rural apto para urbanizar) nin a Administración Pública, constrúen as infraestructuras básicas. O propietario privado é o que asume a execución daquelas infraestructuras mínimas necesarias para o uso residencial e industrial, como son o asfaltado de camiños rurais de catro a seis metros de ancho, o acceso indiferenciado á vías secundarias, a fosa séptica (o vertido libre nos casos minoritarios), ou as redes de enerxía eléctrica e de abastecemento de auga. A telefonía convencional é reempazada, o longo dun tempo, polo teléfono móbil.

A ordenación do solo productivo no Concello de Vigo foi tamén ignorada polo crecemento real. As 487 hectáreas de solo industrial previstas no Proxecto Xeral de 1970, no val interior de Lagares-Fragoso, separada da zona residencial por unha franxa de 100 metros, quedou reducida polo menos á cuarta parte, e constreñida a súa vez pola promoción residencial, separada unicamente polo sistema viario local.

O solo de uso productivo presenta na actualidade dos problemas: a importancia que adquiren as áreas industriais de “crecemento espontáneo” (que supoñen case a metade do solo productivo existente), e a escaseza de solo vacante. En canto a súa localización, a maior parte dos polígonos industriais elaborados atópanse no Concello de Vigo; as áreas de “crecemento espontáneo” repártense entre as zonas portuarias e que estean pretas á autovía de Vigo a Tui, e as inmediacións da A-9. Os polígonos industriais o parques empresariais plantexados representan máis de 7.000 has, das ou urbanización.

---

---

- ***As Limitacións do Modelo Plantexado***

A produción da cidade actual, excesivamente densa, procede dun modelo altamente densificado na súa área central, que non foi rectificado nos sucesivos plantexamentos xerais de 1988, 1990, e non-nato de 1998.

Tampouco existíu accións de renovación urbana como ocorreu noutras cidades nas décadas dos oitenta noventa. As únicas accións estruturantes deste tempo, foron a reubicación do Concello no Castro, e a localización da Universidade en Lagoas-Marcosende (ambas vencelladas á propiedade pública do terreo, e no caso da Universidade, cun elevado sobre custo polo aislado da súa ubicación, condicionada pola súa baixa accesibilidade, pola orografía do terreo no que se ubica, así coma polo microclima da zona).

O desenvolvemento urbano da cidade central reflexa ausencia de iniciativas e xestión pública, sendo remprazada por iniciativas privadas coa lóxica aplicación de obxectivos de promoción. Esta situación defínuse importantes diferencias conceptuais na configuración urbanística de Vigo, dado que el proxecto público soen persegue-la mellora colectiva e o crecemento económico coma obxectivos da súa actuación, mentres que a iniciativa privada interésase en acadar-la rendabilidade das súas inversións sen considera-las melloras colectivas entre os seus obxectivos prioritarios. A todo isto engadiremos a lentitude da xestión do plantexamento para o desenvolvemento da periferia do Concello e no cumprimento das determinacións do plantexamento xeral.

## **5.2. A Cidade e o seu Porto**

A cidade de Vigo debe o seu forte crecemento á localización do porto. Coma en tantas outras cidades portuarias, os accesos dende o interior e a fronte litoral, prevéronse para satisfacer-las necesidades do

---

porto. Na actualidade a saída ó mar a través da ría, é unha demanda contemporánea de toda a cidadanía.

A diferenza en Vigo respecto a outras cidades portuarias que recuperan parte do espazo litoral, é que a actividade do seu porto continúa en aumento. Este sinal de dinamismo produce unha mutua presión da cidade e o porto, que compiten polos mesmos espazos para diferentes usos, e polas mesmas infraestructuras de transporte para distintos consumidores.

A efecto de atenuar a competencia existente entre a cidade e o seu porto, débense establecer prioridades para o uso litoral. Ambos usos, portuario e residencial, son complementarios, pero requírese dunha concertada entre os actores da cidade, cunha importante inversión pública. A convivencia no uso dos espazos estratéxicos da cidade constitúe un dos aspectos salientables da diagnose da cidade de Vigo.

- ***Apertura ó Mar***

A apertura da cidade ó mar non é só consecuencia das novas pautas culturais, senón que se basea ademais, nas necesidades e demandas que surxen a medida que se produce o desenvolvemento económico e urbano de Vigo. A cidade, como indicamos anteriormente, atópase moi densificada con escasas áreas libres, situación que acentúa á necesidade de dispór de espazo aberto de cara á ría. Baixo esta perspectiva, se plantexa a configuración dun eixo de actuación que conecte o Casco Antigo ca fronte marítima a través do Centro Comercial que se prevé construír na antiga Sanidade Exterior, de xeito que facilite o acceso ás chas da Estación Marítima e á piscina a construír nesa zona.

Entre os estudos propostos pola Autoridade Portuaria estase a analizar a posibilidade de levantar un novo peirao entre os xa existentes do Berbés e o de Areal-Guixar para cruceiros turísticos, adosado a este último e plantexado coma ampliación do Areal-Guixar, que implicaría unha ampliación do porto deportivo e unhas grandes superficies para disfrute cidadán, incluído o propio peirao de cruceiros. Esta opción estaría en liña

---

---

coa diversificación da economía da cidade, mellorando a súa atracción turística e o propio uso cidadán do porto, sempre que se materialice no marco dun adecuado consenso entre os actores da cidade.

A apertura de espazos portuarios para uso cidadán pode dar lugar á creación de equipamentos colectivos e espazos abertos, con acceso libre para á comunidade. Esta opción territorial, sempre que sexa consensuada, percíbese coma a alternativa estratéxica máis oportuna nun espazo que é irrepetible, mentras que o acondicionamento ou reconversión de usos dalgún dos inmobles existentes de calidade do fronte marítimo, satisfacen a dobre necesidade de dispor de equipamento público e de rehabilita-lo patrimonio arquitectónico e urbano.

Respecto da accesibilidade á zona portuaria, a solución viaria aparece coma a máis conveniente pola súa inmediata e fácil concreción, cuestión que non exime que se considere dende o Proxecto Estratéxico de Vigo e a súa área Funcional, unha intervención ferroviaria máis completa para xestionarse a longo prazo.

### ***Reordenación do Espacio Portuario***

A realidade amosa que existen espazos portuarios infrautilizados que poderían ser disponibles para uso comunitario. Neste senso, deberíanse considera-los seguintes factores:

- Nunha cidade agobiada pola falta de espazo, o uso actual da área de aduana de RENFE en Guixar ó final de García Barbón, sen tecnoloxía adecuada, con espazo excedente e limítrofe co peirao de Guixar, constitúe unha contradicción. Se ben este espazo non é de competencia portuaria, podería plantexarse a posibilidade de operar conxuntamente en ambos espazos no marco dun convenio de colaboración Porto-RENFE.
  - Nas dársenas da Estación Marítima existen empresas cunha actividade non funcionalmente relacionada con esa localización, e cun
-

custo de relocalización que sería compensado polo valor do solo liberado.

- O peirao de Bouzas ten a oportunidade de incrementar a súa capacidade en caso de que a demanda o exisira e na medida que se completen as obras de recheo.
- A conexión ferroviaria con novas plataformas loxísticas podería liberar espazos hoxe utilizados para operacións de almacenaxe dentro do porto, paliando ó mesmo tempo a acuciante necesidade de superficie de almacenamento. Isto suporía un incremento da actividade portuaria e dos fluxos xenerados.

- ***Vinculación do Porto coa súa Área Metropolitana***

O porto segue sendo un dos pilares da economía de Vigo. É a porta de saída da meirande parte da produción xenerada no contorno da área de estudo, vinculada directamente ós mercados relacionados coa produción da cidade. Polo tanto, a situación e dotación do porto afecta de maneira decisiva á actividade productiva. Neste senso, se queremos aumenta-las condicións de competitividade da súa área metropolitana, necesítase realiza-las transformacións esenciais para que o seu porto sexa tamén competitivo.

O porto ten unha dobre vinculación, con Europa e co mundo, a través da interconexión dos fluxos marítimos de produtos, tanto de cabotaxe **coma** de fluxos internacionais; e co seu contorno urbano, metropolitano e rexional, polas actividades económicas dependentes directa ou indirectamente do porto. O carácter internacional do porto proxecta a Vigo dentro do actual sistema económico mundial. É posible unha progresiva especialización do porto na xestión de mercancías cun alto valor engadido: contenedores e mercancía xeral, mantendo unha importante relación co sector pesqueiro en **tódalas** súas modalidades. Esta posibilidade de especialización abre as grandes alternativas ó futuro

---

---

do porto e a súa rexión: manter o seu perfil actual, mellorando funcionamentos deficitarios ou obsoletos, axeitándose ás novas demandas de carga e de viaxeros; ou ben intentar atraer parte do tráfico dos cargueiros que pasan fronte a súa costa camiño dos grandes portos do Centro de Europa.

Se trata dunha infraestrutura que se enfronta a unha serie de retos que condicionan a evolución da actividade portuaria nos próximos anos:

- As vantaxes competitivas que poden incrementar a súa posición xerárquica dentro da rede de portos Atlánticos.
  - A escaseza de espacio físico para un normal desenvolvemento da actividade portuaria.
  - A necesidade de implementar novos sistemas de xestión aduaneira.
  - A necesidade dunha atmosfera de diálogo entre as diferentes Administracións, axentes económicos e sociais que permita chegar a solucións concertadas.
-

- ***Traslado da Área Portuaria***

¿Existe a posibilidade de que a área portuaria se traslade? Os estudos realizados amosan que a relocalización do porto noutro enclave fóra da súa localización actual semella inviable. A costa na cal se atopa o porto é un ámbito de elevada calidade ambiental e se atopa sometido a un importante proceso lexislativo de protección. A súa vez, é unha costa moi agreste na cal, a súa compoñente climática é fundamental ó ser unha zona supeditada a fortes treboadas. Estas dúas condicionantes fixan ó porto na súa localización actual. Non semella aceptable iniciar a construción dun novo peirao da envergadura do existente fóra da localización actual, perdendo deste xeito o abrigo da mesma e agredindo un contorno básicamente virxe. Adicionalmente, debe terse en conta o custo de substitución da infraestrutura xa desenrolada, e os efectos negativos do alonxamento dunha fonte principal de postos de traballo. Neste senso, a pescuda dun equilibrio entre os requerimentos da actividade portuaria e as necesidades da cidade, semellan se-las actuacións máis adecuadas para o uso do espacio costeiro.

- ***Infraestructuras e Accesibilidade Portuaria***

Un factor dunha grande importancia na ampliación do porto son as súas infraestructuras de transporte. A posibilidade de crecemento estaría vencellada ó ferrocarril, coa ubicación de plataformas intermodais dentro da área metropolitana, pero alonxadas da cidade e do porto. O volume de mercancías transportadas necesita dun xeito que poida acarrear volumes importantes nunha única viaxe.

É necesario defini-la conexión interior do porto, a extensión da vía férrea de carga dende Guixar ata Bouzas e a Zona Franca. As alternativas poden ser varias. A máis inmediata podería conectar lonxitudinalmente os diferentes peiraos comerciais coa vía principal (obra custosa pero non imposible). A máis complexa e completa basearíase na

---

---

construcción dun túnel ferroviario que fixese pasante a estación actual, conectándoa con Bouzas. Deste xeito poderíase garanti-la accesibilidade ferroviaria ós peiraos sen solución de continuidade. Conectar Bouzas á rede ferroviaria ten unha serie de vantaxes coma a posibilidade de reduci-la necesidade de solo, sen mistura-lo tráfico pesado co da cidade. Ademais, outro aspecto que debería ser resolto é o acceso de vehículos visitantes ó porto.

### **5.3. O Aeroporto de Peinador**

O aeroporto de Peinador constitúe a outra grande infraestrutura nodal que ten a rexión, aínda que exerce un papel secundario en relación ó porto. Se insere nun espacio fortemente competitivo con dous aeroportos dentro da Eurorexión cun claro vencellamento internacional, Labacolla e Saa Carneiro, que relegan ós outros dous, Peinador entre eles, a unha xestión de tráfico rexionais derivados da actividade productiva de Vigo.

O aeroporto presenta unha serie de limitacións, con carencias de infraestructuras que restrinxen a súa capacidade operativa:

- Localización: espacio aéreo de aproximación con limitacións orográficas, espacio físico reducido e sen posibilidade de ampliación.
  - Acceso: o nó de conexión é insuficiente. Cómpre con urxencia construír un ramal de vinculación directa coa vía de alta capacidade máis próxima.
  - Funcional: inexistencia dun sistema de aproximación e despegue con néboa (CAT II/III).
-

- Pistas: necesidade de ampliación lonxitudinal das pistas ou construción dunha pista de rodadura, que permita duplicar o número de operacións.

Se ben a súa proxección é limitada, presenta unha vinculación clara coa actividade productiva da área metropolitana, cubrindo necesidades de accesibilidade do seu capital humano.

A xestión de mercancías no aeroporto é limitada, ocupando unha superficie marxinal dentro da infraestrutura. Nembargantes, ten un grande potencial de desenvolvemento ó estar xeográficamente localizado nun dos espazos productivos máis activos do Atlántico, pode explota-las súas vantaxes de localización á hora de posicionarse coma un dos aeroportos máis importantes de carga na franxa noroeste.

De cara ó futuro débese considerar unha redistribución do reparto de fluxos entre os diferentes xeitos de transporte. A entrada en servizo en Galicia dun ou varios ramais ferroviarios en alta velocidade, mellorarán as conexións co centro da península e o norte de Portugal, ó reduci-los tempos da viaxe.

#### **5.4. A Rede Viaria**

A rede viaria sufriu unha profunda reestructuración debido á mellora do trazado existente e ás novas vías de alta capacidade, configurando unha malla cunha distribución que presenta características pouco homoxéneas sobre o territorio. A rede presenta catro niveis xerárquicos, deseñados cunha especialización concreta para artellar distintos niveis territoriais, aínda que na realidade existen claros solapamentos funcionais respecto ós servizos que brinda.

- Rede Rexional-Nacional de Alta Capacidade: a integran o grupo de vías, autopistas e autovías que configuran o esqueleto básico da rede
-

---

viaria distribuidora de Galicia. As potentes inversións realizadas nos últimos anos permitiu executar esta rede que barre de norte a sur a fachada Atlántica e que conéctase polos extremos opostos da vía (Vigo-A Coruña) ás outras dúas redes de alta capacidade que vertebran transversalmente o territorio galego. Esta rede garante unha elevada accesibilidade, pero na súa integración coa área metropolitana presenta baixa permeabilidade respecto ós territorios que atravesa. O deseño destas vías parte da necesidade de xunta-los nodos urbanos máis importantes do sistema urbano galego, pero non conseguen resolver a accesibilidade local, caracterizada pola dispersa ocupación espacial.

- Rede Principal: o condicionante plantexado no párrafo anterior resólvese coa primitiva rede principal, desprazada en canto a súa capacidade polas novas vías. Actualmente desempeña unha función complementaria respecto á rede rexional-nacional cando se despraza en paralelo o seu trazado.
- Sistema de Carreteras Nacionais e Comarcais: no interior de Galicia desempeña a mesma función que as vías de alta capacidade. Articulan os fluxos interiores da comunidade galega, ó mesmo

tempo, complementan ás vías de alta capacidade naqueles corredores nos que discorren en paralelo.

- Rede Local: a escaseza de nós de conexión no ámbito de estudio induce ós tráfico que deben transitar pola rede de alta capacidade a desprazarse pola rede principal, e nalgúns casos pola rede local, que agrupa vías comarcais e locais.

A accesibilidade na área en estudio está garantida dende a rede principal complementada pola rede local. Esta última artella adecuadamente os espazos interiores de cada Concello, cunha malla

---

tupida que responde ás necesidades dun sistema urbano eminentemente disperso.

No ámbito metropolitano aprécianse as disfuncións máis importantes, e que aínda que contan cunha rede de alta capacidade en ambas orientacións norte-sur e este-oeste, a súa escasa dotación de nós de conexión non facilita a incorporación do tráfico doutras redes inferiores, que se ven colapsadas e obrigadas a funcionar como se dispuxeran de máis capacidade.

A malla urbana atópase nunha situación comprometida, fortemente presionada pola cidade, xa que a orografía condiciona o deseño urbano e obriga a constreñi-la rede viaria urbana para minimizar custos de execución. A interfase cidade “rururbano” define unha banda que se artella en base a conexións transversais garantidas polos tramos finais das principais vías da rede de carreteras nacionais. Na actualidade, e dada a seu vencellamento cos espazos urbanos periféricos, é factible a súa inclusión coma vías urbanas de alta capacidade.

---

---

- ***Accesibilidade e Rede Viaria na Cidade***

Vigo é unha cidade que presenta altos niveis de conxestión de tráfico, cun forte crecemento dende os anos setenta en relación coa escasa mellora efectiva da rede viaria, plantexada dende o Proxecto Palacios no ano 1932 e máis tarde no Proxecto Xeral do 1972, de difícil implementación pola súa topografía e polo súa particular ocupación do espacio e a súa área de influencia. O crecemento da cidade foise estruturando a partires dun progresivo predominio de rúas (rede secundaria) sobre a infraestructuras rápidas (rede primaria).

Fronte ó problema de mobilidade apareceron dous tipos de actuacións:

- A defensa do vehículo privado, que levou coma noutras cidades a desface-la rede de tranvías cunha orixe que data do ano 1914, convertíndose entón nun instrumento de modernización da cidade actual. Se produce un aumento da capacidade do tráfico, pero non se fai efectiva a xerarquización de enlaces e vías de penetración e de distribución á cidade.
- O reforzamento e deseño da rede arterial sen buscar unha oferta de modos de transporte máis variada que permita un funcionamento racional do sistema de comunicacións.

Este tipo de actuación favorece o desenvolvemento do automóbil, que proporciona unha flexibilidade na ocupación do espacio rural e abre ó desenvolvemento urbano áreas de baixo potencial de accesibilidade, que necesariamente van apoiarse nas infraestructuras viais preexistentes.

A deficiente rede urbana da cidade de Vigo non permite xestionar adecuadamente os fluxos xenerados pola actividade da cidade. Non está resolta a transición desta rede á secundaria e á principal, nen a intermodalidade coa rede ferroviaria. Nunha grande medida esta situación

---

foi provocada por anomalías na aplicación de normas urbanísticas, nun territorio no cal a topografía e ocupación do solo son moi complexas.

Por outro lado, a rede parroquial de pequenas estradas locais e antigos camiños veciñais hoxe asfaltados atópase sobre-explotada polo crecemento dos anos sesenta e setenta, sendo necesario aínda que difícil, identificar posibles corredores que axuden a desconxestionar a rede, con nós de conexión axeitados.

En Vigo, os ramais de articulación transversal ó ser únicos na súa función, convertíronse nunha rede complementaria da principal. Actualmente se atopan saturados e **requiren** acondicionamento e mellora para seguíren desenrolando a súa función artelladora coa rede principal. A cidade, e polo tanto, o seu tráfico, polarízanse en torno ós tres principais focos de actividade: a Área Central, o Porto e o Centro de Actividade na Avenida de Madrid.

Ó redor destes centros especializados de actividade existen áreas de transición vencelladas ó uso residencial e que se estruturan na periferia ó redor das zonas de usos terciarios. Este panorama complétase con outros dous ámbitos complementarios: o eixo Bouzas - Contorno industrial Citroën, e, por outro, coas zonas industriais suburbanas de carácter "espontáneo".

A distribución das actividades na cidade de Vigo condiciona á artellación dos fluxos viarios na malla urbana, tanto nos atraídos como nos xenerados polos contornos e vencellados coa produción. Os eixos estrutúranse según dúas direccións principais, paralelamente á Ría e transversalmente á mesma:

- As vías transversais principais de penetración á área central.
  - A Gran Vía, como eixo lonxitudinal principal.
  - Contorno litoral-Avenida Orillamar.
-

---

Por outro lado, as vías tributarias do según eixo xestor de fluxos transversais desenrolan unha función de distribución interior dos tráfico. Outros elementos do sistema de infraestructuras que artellan a área central de Vigo:

- O ramal da A-9, que penetra en Vigo.
- A rúa Areal, subordinada ó ramal anterior.

Os corredores que presentan maior nivel de conxestión, afectando amplias zonas da cidade son:

- Fachada Marítima de Vigo.
- Eixo da Avda. Madrid.
- Eixo Gran Vía-Castelao-Estrada de Samil.
- Primeiro Cinto.

O mal chamado primeiro cinto non consegue desempeñar a súa función coma arteria distribuidora xa que está constituido por tramos de vías con capacidades moi diferentes. Está plantexado o según cinto, aínda que levou á execución. A diferenza do anterior, os tramos que o compoñen teñen unha capacidade homoxénea, o que habilitará ó "primeiro" cinturón de circunvalación real da cidade.

---

- ***Accesibilidade e Rede Viaria Metropolitana***

A rede de alta capacidade no conntorno de Vigo non logrou resolver satisfactoriamente as súas conexións coa rede secundaria. Esta situación leva a que a rede secundaria continúe desempeñando un papel prioritario no artello dos fluxos de tráfico que penetran dende o exterior a Vigo. Un deseño adecuado das conexións garantiría un reparto máis equilibrado dos tráficos, desconxestionando as vías de acceso e mellorando o nivel de servicio das vías en xeral.

Resulta evidente que no deseño da rede principal quíxose garanti-la conexión entre as zonas de máis densidade poblacional ou os centros especializados en actividades económicas de interese para a rexión, pero deixáronse de costado as necesidades de accesibilidade local. Por esta razón, a maioría dos Concellos que conforman a área metropolitana de Vigo, presentan unha deficiente conexión das súas redes locais coa rede principal.

Por outro lado, as vías que conforman a rede principal (estradas nacionais e provinciais), defíneno coma sistema de artello complementario o de alta capacidade, o que implica solapar funcións de xestión de fluxos de diversa índole, tanto de carácter rexional, comarcal e incluso local.

A situación da rede secundaria actual é moi complicada: a malla non é uniforme en canto a súa configuración, presenta un evidente desequilibrio con vías que desempeñan unha función mínima fronte a outras que, a pesar do seu trazado con características de rede secundaria, soportan un tráfico que as converte en vías principais, complementando e nalgúns casos asumindo, a función dalgunhas vías plantexadas para seren de alta capacidade.

---

---

A rede convencional, por seren a rede viaria histórica, atópase condicionada pola orografía do lugar e o hábitat galego, cuestión que definiu trazados sinuosos con capacidades moi baixas. No caso de Vigo, a puxanza económica e o acelerado desenvolvemento urbano sen plantexamento viario paralelo, debéronse apoiar nese sinuoso trazado de baixa capacidade. Actualmente, esta rede comeza a vencellarse dunha maneira progresiva ós desenvolvementos urbanos e rururbanos mediante a rectificación dos trazados, de cara a mellora-las velocidades dentro da nova realidade territorial.

A efecto de acadar unha maior comprensión sobre o tema, elaborouse na diagnose, un índice que pondera a dotación da rede viaria secundaria e a rede viaria principal en relación coa superficie e a poboación de cada Concello. Dese xeito pódense detectar, de xeito obxectivo, as insuficiencias que presenta o sistema de infraestrutura viaria na área de estudio.

Os concellos con maior accesibilidade á rede viaria de alta capacidade e principal (potencial en tanto non dispoñan dos nós de acceso local) son aqueles situados sobre o eixo norte-sur da A-9, A-52 (sureste); e A-57 (suroeste): Pontevedra, Redondela, Vigo, Pontearreas, Mos, O Porriño, Gondomar, Nigrán, Baiona e Tui.

Do mesmo xeito pódese afirmar que o espacio metropolitano se ben está realmente vertebrado ó longo dos desenvolvementos destas vías de alta capacidade, norte-sur ( A-9, A-6), cara a Baiona e os espazos turísticos (la A-7), así coma a península do Morrazo, Cangas e Moaña (C-590), presenta unha serie de carencias que condicionan o bo funcionamento do sistema coma é a baixa dotación de nós de conexión que permeabilicen as vías de alta capacidade ós demais elementos do sistema.

Os fluxos de tráfico no corredor de alta capacidade norte-sur, así coma na vía da rede principal que a complementa, sufriron un incremento continuo dende a posta en servicio do último tramo que quedaba

---

pendiente para completar a A-9. Do mesmo xeito, na N-550, tamén se incrementaron os volumes de fluxos movilizados a través da rede. Existe unha interesante complementariedade entre os fluxos en ambas vías, observándose que os tráficos estean interrelacionados: a N-550 está sendo utilizada coma unha especie de vía de servizo en función da localización das conexións, a pesares da peaxe que actúa coma un elemento disuasivo para un número importante de condutores.

Non se apreciaba ningunha distorsión importante na evolución dos fluxos no tramo comprendido entre Pontevedra e Vigo, agás nas propias estacións que se localizan nas rondas de circunvalación, ou no caso de Vigo, no ramal de acceso ó Concello. Só nas dúas grandes cidades pódese apreciar un dato salientable: aportan fluxos endóxeos suficientes coma para producir distorsións.

Os fluxos con Portugal fóronse incrementando ó longo dos últimos anos. Dos datos analizados despréndese que, agás de Vigo e de Pontevedra, os fluxos potenciais que poden xera-los concellos non perturban, o normal traslado dos xa existentes.

Os concellos con mellor dotación de rede viaria local son Pontevedra e Vigo. Esta última, sen embargo, debido o seu baixo índice de rede por habitante e a súa maior nivel de actividade, presenta condicións de accesibilidade relativamente inferiores. Pontearas é o tercer concello en termos de dotación por superficie e por poboación. No outro extremo, con accesibilidade interna deficitaria atópanse Tui, Moaña, O Porriño, Cangas, Mos, Baiona, Nigrán e Soutomaior.

A rede secundaria permite unha variedade de solucións á conectividade actual e futura. De feito, a rede de estradas convencionais no área funcional de Vigo garantíu a articulación da área metropolitana, así coma as conexións funcionais de cada un dos centros urbanos menores co centro principal. Cómpre acondiciona-la rede secundaria actual en base á mellora dos enlaces, definindo unha redistribución dos

---

---

tráficos a través de toda a rede, incluso a súa articulación coa rede primaria.

- ***Conexións Viarias coa Rexión e a Península***

A Área de Estudio insértase nun espazo rexional cun marcado carácter periférico, o que tradicionalmente condicionou a accesibilidade da rexión respecto á Península e o resto de Europa.

Tradicionalmente a articulación de Galicia co centro da Península ó longo da segunda metade do século pasado desenrolouse a través da rede viaria. Os fluxos de penetración xestionáronse dende unha eixo principal, a estrada de A Coruña, que artella en árbore o espazo rexional.

A progresiva mellora da rede de alta capacidade e da rede principal acelérase dunha maneira sustancial a partires dos anos oitenta. Dende esa, aumentaron as partidas presupostarias invertidas en infraestrutura viaria. As inversións das sucesivas Administracións trataron de correxi-lo importante desequilibrio en dotacións de Galicia respecto ás demais rexións.

O resultado da aplicación destas políticas foi a concreción dunha malla viaria de alta capacidade que artella aceptablemente o territorio galego, aínda que presenta certos desequilibrios a nivel metropolitano: a escaseza de nós de conexión entre a rede de alta capacidade e o resto. Eixos mellores conectados:

- A fachada atlántica, entre os polos que constitúen a cidade de Vigo e A Coruña e que rexistra o maior volume de fluxos viarios;
  - Os dous eixos de penetración de alta capacidade que vencellan Galicia co centro da Península;
    - o A A-6, que conecta o centro da Península con A Coruña.
    - o A A-52 que conecta Vigo con Ourense e co centro.
-

Os espacios interiores ó cerco conformado polas vías de alta capacidade A-9, A-52 e A-6 presentan, a diferenza dos espacios artellados dende as vías de alta capacidade, un nivel de accesibilidade moito menor. Estes espacios conéctanse a estas redes a través da rede principal composta basicamente pola rede de estradas nacionais e provinciais. Son, polo tanto, as conexións transversais cruzadas (Lugo-Pontevedra-Vigo e Orense-Santiago-Coruña) as que peor se artellan. A estas poderíase engadir a necesidade de artella-los espacios periféricos que desenrolan niveis de actividade elevados co sistema de alta capacidade, como é o caso da A-57, a autoestrada do Valmiñor, vía que conecta a rede cos principais focos de atracción turística na zona sur da provincia.

Polo tanto, pódese afirmar que a rede viaria rexional desempeña adecuadamente a súa función respecto ó sur da provincia de Pontevedra, sen embargo, fóronse apreciando unha serie de carencias o disfuncionalidades que condicionan a capacidade real de artellación do espacio polo que discorren; é o caso da limitada dotación de nós de conexión entre as diferentes redes (alta capacidade, rede principal ou rede secundaria), aínda que ben e certo que para optimizaren os rendimentos da infraestrutura, cómpre mellora-la especialización local da rede de alta capacidade en relación cos principais focos metropolitanos.

## **5.5. A Rede Ferroviaria**

A rede ferroviaria constitúe o outro trazado lineal estruturante do territorio. Contrariamente ó que ocorre coa rede viaria, empeorou de xeito progresivo por mor da redución de inversión pública ferroviaria en Galicia, perdendo calidade nos servizos prestados. No referente á dotación quilométrica a rede galega atópase ó redor do valor medio nacional, aínda que a súa dotación real, no referente ó número de

---

---

kilómetros de rede en vía dobre, é nula, con porcentaxes mínimas de rede electrificada. Se a estes condicionantes engadimos uns trazados obsoletos que obrigan nalgúns tramos a manter velocidades reducidas de explotación, dedúcese que a prestación do servizo é pouco competitivo respecto do servizo de estradas. De tódolos xeitos, a futura implantación do servizo de alta velocidade otórgalle á rede ferroviaria grandes expectativas de crecemento potencial.

Os servizos ferroviarios artellan de xeito deficiente o espazo rexional galego. Existen dous servizos principais que se estruturan en torno ás necesidades das urbes costeiras da fachada atlántica en detrimento das cidades interiores.

A nivel metropolitano a rede ferroviaria tamén desempeña un papel secundario respecto da estrada, artellando a área en dirección norte-sur dende Tui, e chegando a Vigo cun ramal cego sen solución de continuidade. Vigo vincúlase á rede dende Redondela. Existen na actualidade algunhas propostas que teñen coma fin o artello integral do espazo metropolitano dende o ferrocarril, como é o caso de facer pasante a estación, creando un túnel polivalente que poderá ser utilizado como distribuidor de fluxos de viaxeiros dentro da área central.

A rede existente ten unha vinculación máis clara na xestión das mercancías dentro do espazo metropolitano, xa que se comunica cos principais nós vincellados á actividade productiva. O que parece evidente é que a vertebración do espazo metropolitano require unha aposta decidida polo modo ferroviario, tanto en transporte de mercancías como de viaxeros, e éste último aínda máis, dada a futura execución e desenvolvemento dos ramais de alta velocidade.

En canto á malla urbana, ambas son practicamente impermeables entre sí, pretendéndose na actualidade dispor dun intercambiador que incorpore a estación de autobuses e os espazos comerciais.

---

- ***Rede Ferroviaria e A Cidade***

A rede ferroviaria actual presenta unha serie de limitacións de cara a súa artellación no ámbito urbano. Ante todo, conta cunha estación que remata en fondo de saco; a marxe de actuación é moi reducida xa que a infraestrutura atópase encaxonada no entramado urbano; e presenta unha importante limitación relativa ás pendentes que pode superar.

Sen embargo, trátase dunha infraestrutura que podería contribuir á redución da conxestión do tráfico na Fachada Marítima de Vigo, ó acometer un conxunto de melloras nas condicións dos tráficoos en toda a vía perimetral.

Na actualidade, a utilización do ferrocarril está moi por debaixo das súas potencialidades, xa que xestiona un volume moi pequeno dos fluxos de mercancías que entran e saen de Vigo, e teñen unha participación moi reducida no total movilizado no porto. A aportación máis significativa de tráficoos á rede a fai estación de Guixar xestionando os fluxos de mercancías que lle chegan.

A mellora da rede ferroviaria repercutiría favorablemente nas condicións xerais da aglomeración urbana de Vigo: o trasvase dunha parte substancial dos tráficoos (vencellados a actividades productivas ubicadas no porto o nos polígonos industriais) do xeito estrada ó ferroviario, suporía unha notable desconxestión das vías arteriais da cidade, favorecendo a súa vez, a calidade ambiental no contorno urbano, e as condicións de produción daquelas empresas que polas especiais características da súa produción requiren almacenar e localizar cantidades importantes de produto.

A articulación de solucións á conxestión da rede urbana implica apostar por novos sistemas de transporte, plantexándose alternativas ferroviarias mixtas que a través da rede de estacións actuais defina eixos subterráneos que enlacen os fluxos urbanos funcionando coma un metro subterráneo nunha parte, para logo continuar en superficie, novamente coma servicio ferroviario. Outras solucións que plantexan artella-la malla

---

---

urbana en superficie según outros sistemas de transporte presentan tamén serias limitacións.

- ***Rede Ferroviaria Metropolitana***

O modo ferroviario insértase directamente nas estratexias de desenvolvemento sostible propostas pola Unión Europea debido ás enormes vantaxes que presenta con respecto ó modo predominante de estradas, fundamentado na economía de escala que supón fronte ós elevados custos sociais. A situación da infraestrutura ferroviaria galega ó igual que a de Vigo é ineficiente, non tanto polo seu nivel de dotación que responde ó valor medio nacional, senón polas características que presentan estes trazados.

O trasvase dunha parte dos tráfico vencellados a actividades productivas ubicadas no porto ou nos polígonos industriais do modo estrada ó ferroviario podería supór unha desconxestión importante das vías artellais da cidade co beneficio de obter superior calidade ambiental no contorno urbano. Por outro lado, tamén implicaría aumentar as condicións favorables de produción daquelas empresas que polas especiais características da súa produción manexan cantidades importantes de produto que teñen que almacenar e localizar.

Para que a mellora da rede ferroviaria tivera un efecto máis favorable sobre a actual aglomeración urbana de Vigo, necesitaríase tamén interconectar a rede viaria rexional coa rede ferroviaria, recalificando os servicios ferroviarios para establecer un servicio de cercanías.

Unha apropiada localización de intercambiadores de transporte que facilita o traslado entre diferentes modos, e unha modernización da rede ferroviaria para mellora-la vinculación entre diferentes enclaves de produción, favorecería a aparición de economías de aglomeración no contorno metropolitano.

---

- ***A Rede Ferroviaria Rexional e Nacional***

Ós problemas existentes sobre o trazado, a vía única e a falta de electrificación, engádese a xestión interna da rede. A explotación do servizo ferroviario estrutúrase en base a catro unidades de negocio básicas: Longo Percorrido (ou Grandes Liñas), Rexionais, Cargas e Transporte Combinado. Os fluxos de viaxeros de carácter interrexional e incluso internacional é desempeñado pola unidade de negocio de longo percorrido, mentres que a de Rexionais xestiona un servizo rexional que artella o ámbito galego e penetra tanxencialmente nas rexións limítrofes.

Se produce en Galicia un solapamento das especializacións funcionais de cada unidade de negocio: nun principio, os trens de longo percorrido, antes da constitución da rede de rexionais, artellaban todo o espacio galego funcionando simultaneamente tanto como longo percorrido e como rexional. A partires da aparición do servizo de rexionais obsérvase unha redución dos fluxos interprovinciais xestionados polos trens de longo percorrido no eixo Atlántico (Vigo-Pontevedra-Santiago- A Coruña) fronte ó comportamento dos mesmos no eixo interior. Este indica un comportamento disfuncional do servizo de rexionais con respecto ó eixo interior Lugo-Orense.

Se pode afirmar que as relacións ferroviarias interiores en dirección norte-sur xestiónanse a través do servizo de rexionais, fronte á artellación dos espazos interiores que se xestionan en dirección leste-oeste, a través do servizo de longo percorrido ou de grandes liñas. Un punto a considerar é a necesidade de configurar a rede galega de alta velocidade, insertándoa dentro da malla de alta velocidade nacional, e dende aí á rede europea.

Nun mundo cada vez máis necesitado de conexións, é obvio busca-la conexión de Galicia con Madrid a través dun corredor de Alta Velocidade do Noroeste. Na actualidade estanse a baraxar varias alternativas técnicas que supoñen trazados diferentes:

---

- 
- Unha infraestrutura creada ex novo, en Alta Velocidade, cun trazado completamente independente do da rede convencional, acadando os trens velocidades de explotación próximas ós 300 Km./h e xestionando só tráfico de viaxeros en esta liña.
  - Rectificar e modifica-los trazados actuais de cara a incrementa-la velocidade de explotación en Velocidade Alta, incrementando as velocidades na vía ata os 220 Km./h. Neste caso os fluxos de viaxeros e de mercancías xestionanse sobor da mesma infraestrutura.

As alternativas en estudio polo Ministerio de Fomento artellan o espacio galego con dous ramais que se bifurcan en distintos puntos:

- Alternativa en “Y”.
- Alternativa en “T”.

Outras alternativas proxectan unha solución íntegramente en alta velocidade:

- A chamada L galega.
- La chamada Y modificada.

O modo territorial podería alterarse ó incorporar este sistema de transporte no tecido galego; calquera das alternativas restaría condicións de periferidade a Galicia e a Vigo, reducindo os tempos da viaxe cun límite máximo en tempo de 31/ a 4 horas para o traxecto Madrid- Vigo.

## **5.6. Desafíos da Configuración Urbana e das súas Infraestructuras**

Os aumentos da competencia e da transparencia que caracterizan ó novo escenario creado pola integración económica, están configurando un novo sistema rexional e urbano na Unión Europea coma consecuencia

---

das estratexias territoriais das empresas industriais e de servicios, e das estratexias económicas dos territorios.

As estratexias e a reorganización das empresas da Unión provocan o redimensionamento dos proxectos e a deslocalización das empresas á busca de mercados máis atractivos, pero tamén da dispoñibilidade de recursos específicos que lles permitan mellora-la competencia nos mercados. A súa vez, os factores específicos dos territorios e as políticas económicas das cidades e rexións están a provocar a atracción das empresas. Se trata dun proceso inacabado e aberto que afecta a todo tipo de cidades e territorios.

O escenario da globalización e da integración económica plantexa, polo tanto, desafíos e oportunidades para tódalas cidades e rexións urbanas da Unión e dado que os procesos de globalización son fortemente asimétricos, a resposta ós desafíos da competencia pode ter resultados positivos en termos da competencia en función do potencial de desenvolvemento pero sobor de todo das forzas competitivas da cidade ou da rexión urbana e da capacidade de resposta e de adaptación ós desafíos da competencia.

A diagnose permite comprobar coma a cidade de Vigo, ó igual que outras cidades medias europeas, adquiriu un protagonismo cada vez maior **coma** eixo promotora de desenvolvemento integral da súa rexión, convertíndose no centro das infraestructuras con capacidade de artella-los diferentes ámbitos territoriais e os fluxos de capitais e mercados, no marco dos novos desafíos que presenta a integración económica internacional.

En termos xerais obsérvase que o desenvolvemento urbano de Vigo durante as últimas décadas, convertírona nunha cidade cunha elevada densidade na súa área central, con escasa dotación de espazos libres, e cunha ríxida e deficiente estrutura viaria, ferroviaria e de transportes. Estas características réstanlle vantaxes competitivas con respecto a outras cidades ó xerar un ambiente menos atractivo.

---

---

O desenvolvemento de Vigo e a súa área Funcional presentan un conxunto de debilidades que se manifestan nun crecemento urbano desordenado, cunha alta densidade na súa área central, a ocupación dispersa na periferia e a utilización de áreas rurais para usos urbanos de baixa densidade. Iso provoca efectos negativos sobre o territorio coma, por exemplo, o deterioro ambiental e problemas de saneamento, a congestión en vías secundarias, a carencia de equipamentos ou os custos dos servizos públicos. A isto súmanse insuficiencias de prazas públicas, espazo de lecer e áreas de esparcemento de cara á ría para uso cidadán. O reto dun desenvolvemento urbano máis equilibrado está sendo asumido por varios concellos a través da revisión do seu plantexamento urbanístico.

O Casco Antigo, contén un forte significado coma patrimonio arquitectónico, cultural, histórico e de identidade cidadana. A súa articulación coa ría e o Parque do Castro integraría mellor a atracción turística da cidade. A oportunidade de conformar un Centro de Atracción Metropolitana a partir da recuperación do Casco Antigo, de espazos urbanos no centro da cidade e de espazos portuarios con apertura á ría, é unha potencialidade que a cidade debería de explotar. A pesar do forte significado que ten o Casco Antigo como patrimonio arquitectónico, non conta cun salientable recoñecemento por parte dos cidadáns.

A carencia de solo industrial acondicionado é un dos retos a enfocar se se desexa melloras as condicións de localización das empresas na zona. Existe unha demanda de solo moi superior á oferta, cuestión que eleva o seu prezo incidindo negativamente sobre os custos das empresas locais, e por outro lado, reduce a atracción de novas empresas á zona. A isto engadimos a calidade das augas, baixa coma consecuencia da contaminación, por exemplo coma no caso do río Lagares por metais pesados (mercurio), sendo hoxe outro dos temas preocupantes.

Dende o punto de vista urbanístico, aprécianse tamén un conxunto de fortalezas, as cales asociadas coas oportunidades do contorno

---

permiten defini-las respostas da área en estudio. Entre elas, temos que salientar, en primeiro lugar, o Porto coma factor de crecemento e desenvolvemento da economía local. O seu carácter internacional posiciona a Vigo no contorno internacional. Existen alternativas potenciais que permitirían a reordenación do espacio portuario para compatibiliza-los intereses e demandas de uso tanto das empresas como dos cidadáns. A súa vez, actualmente preséntase a oportunidade de ampliar e aumentar as que favorezcan o desenvolvemento do Porto.

A rede viaria presenta, pola súa parte, diferentes niveis de resolución no ámbito urbano, metropolitano e rexional, con carencia de nós de articulación entre a rede de alta capacidade, a rede principal, o sistema de estradas nacionais e comarcais, e a rede local. A falta de nós de enlace tamén impide artella-los accesos radiais coas vías de circunvalación da cidade. A malla urbana atópase nunha situación comprometida, fortemente presionada pola densidade urbana. A pesares da evolución que se observa na rede viaria nas últimas décadas, a mellora efectiva foi escasa e puntual.

O ferrocarril actual, tanto dende o punto de vista do transporte de pasaxeiros coma de carga, non satisface as necesidades e demandas dos concellos de Vigo e a súa área Funcional. A rede ferroviaria foi perdendo, co tempo, efectividade e calidade no servicio debido á redución de inversión pública ferroviaria en Galicia, artellando o territorio de maneira deficiente. A falta dunha conexión do Porto co ferrocarril e de plataformas intermodais dificultan o transporte de importantes volumes de mercancías.

Pero, o xeito ferroviario insértase nas estratexias de desenvolvemento sostenible da Unión Europea debido ás enormes vantaxes que presenta este modo de transporte fronte o de carreteras, polo que se presenta a oportunidade a medio e longo prazo de recupera-la rede ferroviaria a efecto de mellora-las condicións do transporte e das comunicacións urbanas, metropolitanas e rexionais, tanto como transporte

---

---

de carga coas súas novas conexións ó porto, que coma transporte de pasaxeiros.

A existencia dun Aeroporto de carácter rexional constitúe outra importante fortaleza da área de estudio. As carencias e limitacións que presenta na actualidade son factibles de subsanarse a efecto de aumentar a súa capacidade operativa e satisfacer deste xeito as necesidades e demandas das empresas e os cidadáns.

A pesares de que en Vigo o desenvolvemento urbano e a construción das infraestructuras estiveron, historicamente, por detrás do crecemento das iniciativas empresariais e das organizacións, e as súas necesidades e demandas de servicios urbanos non estean suficientemente satisfeitas, o espacio construído, os servicios públicos e privados e as infraestructuras son factores clave na dinámica económica da cidade de Vigo e o desenvolvemento das empresas.

---