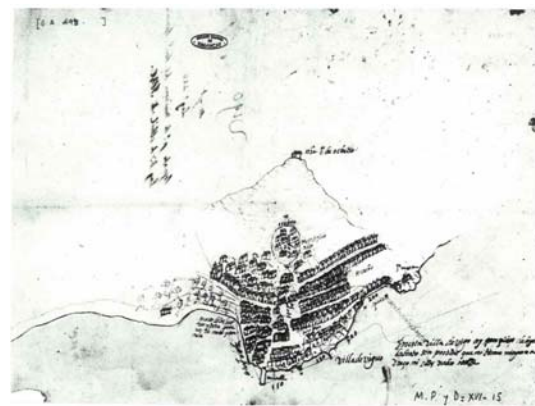


- ESTRUCTURA PORTUARIA



1. ESTRUCTURA PORTUARIA.

1.1. SÍNTESE HISTÓRICA.



Situación da beira marítima con respecto ó Castro e a Cidade Vella.

A situación do promotorio de Castro e do Casco Vello condicionarán en gran medida a futura configuración do porto.

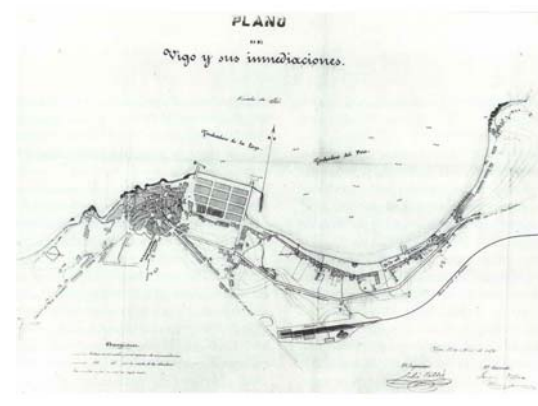
A importancia do porto é intrínseca ás condicións naturais da ría. Vigo antes de ter muralla tivo un peirao. Plano de 1597, relizado polo enxeñeiro Eduardo Turrano ó servizo de Felipe II. Aparece así o centro urbano envolto por dúas enseadas de caracteres lixeiramente diferenciados. O lado Este denominábase “*Porto de barcas y todos los géneros de naves y navíos*”, e o Oeste era o “*Puerto de las barcas*”. No centro o cabo de Laxe, a parte máis saliente da costa, onde se ubicaba o peirao.

Entre os anos 1656 e 1665 constrúense as murallas trala guerra con Portugal, o peirao substitúese por un baluarte. Vigo convértese en praza militar dependente do Ministerio de Guerra. O eixo marcado pola fortificación, (muros, baluartes, castelo de San Sebastián e o Castro) define as dúas bacías.

A diferenza entre as dúas enseadas pálpase hoxe en día.

- No Este, a antiga praia semicircular de 2 km de lonxitude, dende Laxe ata Sta. Tegra é hoxe o Areal, zona residencial e Porto do Comercio.

- No Oeste, o Berbés, a liña costeira rocosa de 500m de lonxitude e a pequena cala de 200m donde vivía a poboación pescadora é hoxe un híbrido turístico hoteleiro e Porto Pesqueiro.



Desenrolo urbano de Vigo a partir de 1750.

O desenrolo da cidade ligado a un maior auxe da importancia do porto.

- 1774. O porto xa pode traficar libremente con América.

- 1792. Proxecto de peirao de Eustaqui Giannini na punta de Laxe que non se construíra ata 1853.

- 1842. Inauguración do Lazareto de San Simón.

A partir de 1810 empézanse a plantexar os distintos proxectos de Ensanche de poboación.

- 1810. Müller. Nova ampliación en contacto coa antiga, total regulación da parte vella.

- 1820. Proxecto con dúas dársenas ata Guixar. Amplia visión de futura ó prever tanta expansión do porto. Cuadrícula con zonas ajardinadas no que xa se prevén espazos libres e equipamentos insertados na retícula.

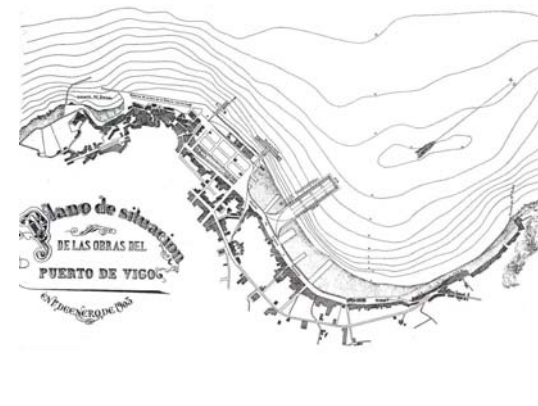
- 1837. Marcoartú.

- 1853. Plano de José María Pérez.

- 1876. Apróbase a nova barriada de Xulio Valdés.

Ter en conta a dependencia do Ministerio de Guerra, son planos militares, o importante é o peirao e despois a poboación. Os primeiros proxectos de peiraos hai que asocialos a enxeñeiros e á función militar da praza.

García Olloqui constitúe o primeiro enchance pensado para Vigo, presenta un dos máis altos niveis de calidade urbana de toda a cidade. Inclúe as instalacións e edificios da Xunta e Aduanas, o s xardíns de Montero Rios e o gran espazo da Alameda.



O inicio da expansión do porto vai ligada á declaración en 1880, de porto de interese xeral de primeiro orde e á chegada do ferrocarril en 1881.

En 1887 créase a Xunta de Obras do Porto para control e vixilancia do comercio marítimo e como soporte técnico para as futuras obras portuarias.

Necesidade de unir os portos de A Laxe e o do Berbés debido a acentuada importancia que adquiría o porto pesqueiro e o de pasaxeiros. A zona costeira rocosa e o obstáculo que supoñía o Baluarte da Laxe ralentizou a adxudicación das obras do primeiro proxecto de enlace Ribeira do berbés con A Laxe, redactado por José María Sancha ata 1886. Os primeiros proxectos no barrio do Berbés terminan cón construción de dous diques, (proxecto de Fernando García Areal), un ó Oeste que arrancaba na praia de san Francisco e outro ó este que arrancaba do extremo da rua real.

1888. Construción do peirao de ferro, (cós malecóns e rampas de obras complementarias) en substitución ó de madeira ó final da Rúa Ramal (hoxe Colón). A partir de aí poden atracar os trasatlánticos directamente á terra.

A comunicación co Berbés, foi de vital importancia para o desenrolo do porto e como futura comunicación estrutural da cidade, Avenida Cánovas del castillo.



A principios do século XX estaba construído xa o peirao de ferro, a dársena da ribeira do Berbés, o malecón de enlace con Laxe, o peirao da ribeira e os pabellóns para oficinas do porto, capitanía e Comandancia Marina, Aduana e Sanidade Marítima.

Ó redor de 1910 aparecen dous significativos plans para o desenrolo da cidade. Por unha banda o plan urbanístico de Ramiro Pascual, e por outra, o Plan de Ordenación Portuaria de Eduardo Cabello. Ambos plans foron desenrolados por separado, pois o primeiro era de competencia municipal e o segundo pertencía a zona de xurisdicción da Xunta de obras do porto. Hai unha carencia pólo tanto da visión de futuro dos enlaces por terra cós adecuados viais de comunicación co porto. Era normal que, paralelamente a un plan xeral, xurdise un plan de ordeación portuaria. Así, co Plan de Soler de 1880, aparecerá o plan de Melitón Martín en 1881, que previa un o desenrolo do porto en Coia, ou, en 1889 o Plan de José María Sancha, que plantexaba o proxecto de desenrolo no fondeadero natural do Areal. Nestes primeiros proxectos decidiuse o desenrolo do porto cara o Areal, aínda que a enseada de Coia acabou sendo transformada.

O Plan de Eduardo Cabello distingue catro partes diferenciadas das que se van a construír as tres primeiras:

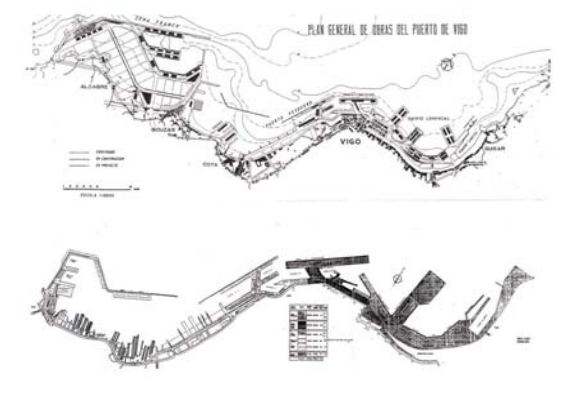
- 1º. Tráfico comercial, no fondeadero limitado polas praias de Guixar é o Areal.

- 2º. Tráfico de viaxeiros. No peirao de trasatlánticos con forma de T e dársena interior.

- 3º. Tráfico de pesca na ribeira do Berbés.

- 4º. Complemento de obras en Coia.

Aínda que a zona de Coia non se construíra nesa época, Eduardo Cabello xa veía a extensión do porto dende a Punta de Santa Tegra ata Bouzas. No seu plantexamento propoñía solucións urbanísticas de axardinamento nos terreos do Areal. É o plan que se leva a cabo e, de aí xurde a zonificación do porto que temos hoxe.



Os plans xerais posteriores á guerra civil van ligados a un espírito desenrolista da cidade nos que se promovía a industrialización por riba de todo. Vigo convertíuse nos anos corenta no primeiro porto pesqueiro de España con un importante auxe da industria conserveira.

Agora os plans xerais plantexan intervencións no porto, pero seguen aparecendo dous plans paralelos, un para a ordeación de porto e outro de ordeación urbana.

Así, nos anos corenta temos:

- O plan de “Reforma Interior, Ensanche y extensión de Vigo” de 1943, de Manuel Cominges, que propón un novo porto para a cidade no Alcobre.

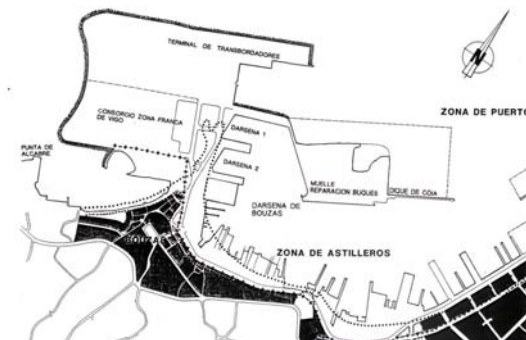
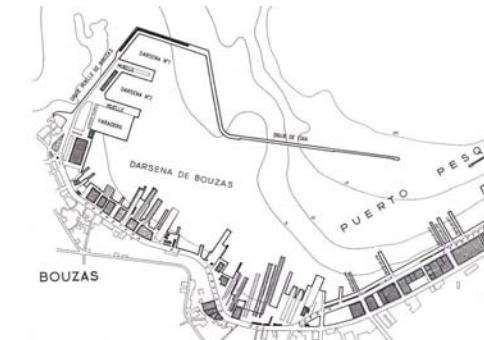
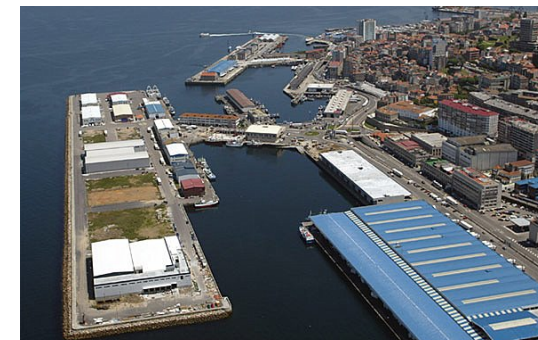
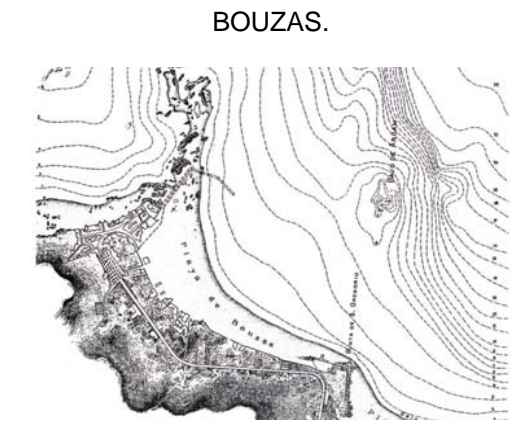
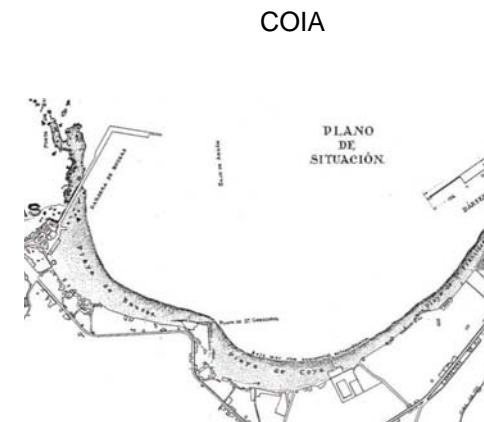
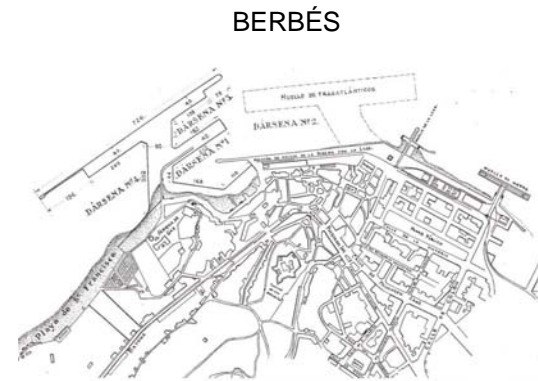
- O “Plan General de Obras del puerto de Vigo” de 1945, de Manuel Espárrago. Abarca dende a punta de Santa Tegra em Guixar ata Cabo de mar en Samil, tamén propón un porto no Alcobre pero mellor orientado que o de Cominges. No Areal propón a terminación do peirao transversal e a construción de outros dous de maiores dimensións. Na zona de Bouzas e Coia propón un gran dique de protección e, por último, tamén propón un porto franco no Alcobre.

Nos anos setenta temos:

- O “Plan General de Ordenación Urbana” de 1970, de Gaspar Blein Zaragaza. Segue as directrices do plan de espárrago pero con maior superficie. Alarga o peirao transversal, o de comercio e o de trasatlánticos. Plantexa um recheo paralelo a ribeira de 70m de ancho, e deseña para o Alcobre un gran Porto.

- O “Plan General de Ordenación do Porto”, de Joaquín Pérez Bellod de 1972 Propón a ampliación do peirao de Guixar, a prolongación do peirao transversal, a continuación do peirao do comercio coa ensinada para embarcacións deportivas, o recheo do peirao da ribeira, ensanxa varios tramos de Coia e alarga o Peirao de Trasatlánticos.

1.2. CONFIGURACIÓN DO LITORAL DENDE BOUZAS ATA A GUÍA.
O PORTO CENTRAL A ZONA COMERCIAL E INDUSTRIAL DO AREAL.



Adicado ó ocio como porto deportivo e como terminal de pasaxeiros. A súa configuración ven definida polo peirao de trasatlánticos, deseñado xa no proxecto de Eduardo Cabello en 1922 pero que non se rematou ata o 1937. O deseño do porto deportivo non foi aprobado ata 1981.

O peirao de trasatlánticos é un proxecto en forma de T en dirección ó Norte(a mesma dirección que tiña o primitivo peirao de pedra e o do ferrocarril. Xenera dúas dársenas, a máis propicia para o embarque e desembarque de viaxeiros sería a situada máis ó oeste. No peirao de trasatlánticos ubicouse o edificio da Estación Marítima en 1953, hoxe adicado a usos polivalentes.

O porto deportivo viña xa sendo demandado dende que en 1933 se concedera unha zoa do peirao de pasaxeiros para sede social. En 1945 constrúese a sede social do clube nautico e no 61 a piscina cuberta. O proxecto está formado por un dique de abrigo e peiraos adosados á avenida polo sur e ó peirao do comercio polo leste. Ten unha capacidade para 370 embarcacións e atópase saturado.

A zoa comercial e industrial do areal sitúase na primitiva concha formada pola praia do areal ó norte e a praia de guixar ó leste. A súa transformación comeza en 1902, coa recepción das obras para o peirao da ribeira, (paralelo ó areal) con catro rampas. Está formado por:

O peirao de comercio, que sustitúe ó antigo peirao de ferro. Proxectado por Manuel de Espárrago e que se remata en 1955.

O peirao transversal, aínda que xa se plantexara a súa construción en 1905 non se consolida a súa terminación ata 1960.

O peirao da ribeira, supón o primer gran recheo do areal de 130.000 m2, rematado em 1952.

A dársena de Guixar, que se remata en 1951. Ten a función de mellorar o servizo do ferrocarril e dar servizo a zona industrial de Guixar.

O peirao de Guixar proxectado en 1982 supón 60 ha de recheos. 45 ha para a autoridade portuaria e 15ha para viais e ferrocarril. Está adicado ó tráfico de contenedores e graneles ordinarios. Deixa libres os demais peiraos.

A ampliación das dársenas do Berbés parten do proxecto de Eduardo Cabello de 1926, se deseñan tres dársenas apoiadas no peirao de trasatlánticos. As obras rematan en 1933 e, en 1952 constrúese a cuarta. Así temos:

- Unha primeira dársena próxima ó barrio de pescadores adicada a pesca de baixura, en 1986 ampliase 5.000m2.

- A segunda dársena usada en principio para vapores de pasaxe da ría. En 1965 J. Pérez Bellod constrúe o Peirao da ribeira paralelo á Avenida Cánovas do Castillo.

- A terceira se usaba para avituallamento de buques pequenos, descarga de peixe e reparacións.

- A cuarta dársena se usa para a descarga de pesca de altura, En 1990 faise un recheo de 22.000m2 pola necesidade dunha lonxa de altura.

As catro dársenas van aumentado de superficie sempre coa mesma xustificación, a necesidade de superficie de terreo para albergar as construcións que permita as prestacións dos servizos adecuados á actividade pesqueira.

A enseada de Coia orixinariamente formada polas praias de San Francisco, Coia e Bouzas abertas ó oleaxe e sen accesibilidade, permaneceron no seu estado natural ata que se produxo a saturación de edificacións e industrias do Areal.

Os recheos en Coia parte da necesidade de conexión do porto do Berbés co futuro porto pesqueiro de Bouzas proxectado en 1937 para a pesca de altura.

O enlace do berbés con Bouzas plantéxase en dous tramos, o primeiro ata a punta de san Gregorio e o segundo ata Bouzas. As obras do primeiro tramo se rematan em 1965. Urbanización e distribución dos terreos gañados ó mar, (fábricas de conxelación de pescado, secadeiros de redes, fábricas de salazón, conservas ahumados, etc.). A medida que as necesidades foron aumentando constrúense novos e máis grandes pantaláns na avenida de Beiramar.

No último século Bouzas sufriu unha transformación radical a través de sucesivos recheos que conforman a imaxe actual.

A principios de século Bouzas era unha vila mariñeira independente que se anexionou a Vigo en 1904. A súa transformación comeza coa construción dun dique que, partindo da Punta Peñascosa, tería unha lonxitude de 450 m.

Os 144.000m2 que dispón o consorcio da zona franca ten a súa orixe na construción da terminal de transbordadores .

1.3. PLAN ESPECIAL DO PORTO. NOVAS CONCEPCIÓNS PORTUARIAS COMO ESPACIO DE OCIO.



O Plan especial do porto de Vigo foia probado definitivamente o 16 de Abril de 1998 e tiña fundamentalmete os seguintes obxetivos:

- Potenciar o desenvolvemento da actividade do porto de Vigo, valorada a partir do recoñecemento da grande importancia en canto ó desenvolvemento de actividades económicas e a creación de emprego para a cidade de Vigo.
- Facer compatibles o desenvolvemento do Porto e o da Cidade, abordando de forma positiva as relacións que se establecen entre ambos e resolvendo os problemas de integración no sistema urbano.
- Insertar adecuadamente o Porto de Vigo no sistema de comunicacións terrestres metropolitano, rexional e internacional.
- Resolver de forma pormenorizada os usos e actividades, instalacións e servizos en termos da regulación urbanística.

Proposta de ordenación urbanística:

Proposta de ordenación fundamentada na identificación de áreas homoxéneas.

ORDENANZA 1: Alcabre-Bouzas.

ORDENANZA 2: Zona Franca de Bouzas

ORDENANZA 3: Explanada Norte de Bouzas.

ORDENANZA 4: Terminal de Transbordadores.

ORDENANZA 5: Explanada de Coia

ORDENANZA 6: Dársenas 1 e 2 de Bouzas e zona de contacto.

ORDENANZA 7: Area dotacional pública de Bouzas.

ORDENANZA 8: Industria naval de Bouzas.

ORDENANZA 9: Orillamar.

ORDENANZA 10: Peiraos e dársenas pesqueiras do do Berbés.

ORDENANZA 11: Ámeto central do porto.

ORDENANZA 12: Ámeto institucional portuario.

ORDENANZA 13: Porto comercial.

ORDENANZA 14: A Lagoa-Ríos.

O plan establece por outra banda a seguinte clasificación de usos: A. Comercial Portuario. B. Tráfico de pasaxeiros. C. Avituallamento e reparación de buques. D. Pesqueiro. E. Nautico-deportivo. F. Industria en réxime xeral. (f.1. industria naval; f.2. industria en réxime de perfeccionamento activo, f.3. industria loxística. f.4. industria frigorífica. F.5. Industria alimentaria), G. Oficinas, H. Dotacional. I. Comercial. J. Estación de servizo. K. Outras actividades portuarias.

Neste mesmo sentido desenrolouse a subzona da industria loxística, concebida como unha actividade complementaria vencellada ó intercambio nodal e á súa xestión, así como tamén abrir a posibilidade de procesos de adición de valor a determinadas mercadorías e tráfico.

1ª Modificación puntual do Plan Especial do Porto de Vigo:

Aprobada definitivamente ó 21 de Novembro de 2000. Propón as seguintes modificacións:

- Construción no edificio da Casa Mar dun palacio de Congresos-Auditorio e outras instalacións de uso dotacional e hoteleiro.
- Previsión de paso inferior na avenida de Orillamar nas inmediacións do edificio Casa Mar.
- Cambio do trazado do vial de conexión entre o túnel das avenidas e o nó de Isaac Peral.
- Previsión dun túnel dende Bouzas ata a glorieta da rúa Coruña.

- Prolongación e ensanche do espigón de Punta del Molino para a ubicación do museo do mar.
- Previsión de ampliación das zonas para porto deportivo.
- Toleración do uso de industria logística na explanada de Coia.
- Modificación dos parámetros de edificabilidade na explanada de Coia.
- Autorización do uso de estación de servizo ordenanza das dársenas 1 e 2 de Bouzas e zona de contacto.
- Modificación dos parámetros de edificabilidade e usos na área dotacional pública de Bouzas.
- Modificación do ámeto de aplicación da ordenanza de orillamar.
- Modificación dos parámetros de edificabilidade dos peiraos e dársenas pesqueiras do Berbés.
- Contemplación dun acceso restrinxido de vehículos na praza da estrela.
- Modificación da ubicación dos depósitos de combustible dentro do Porto Comercial debido a razóns de seguridade pola proximidade ó futuro centro comercial.

2ª Modificación puntual do Plan Especial de Ordenación do Porto de Vigo.

Aprobada o 6 de Xuño de 2003. Propón as seguintes modificacións:

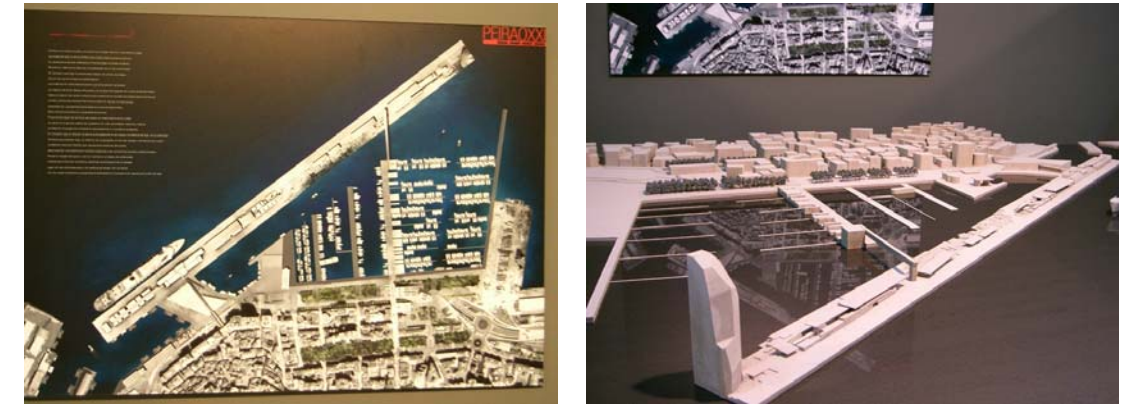
- Aumento da edificabilidade e de altura do Centro Comercial co obxecto de crear espazos na última planta.
- Posible instalación dunha pasarela peonil que una a dársena de laxe co Peirao de Trasatlánticos e a posibilidade da utilización do subsolo para estacionamento de vehículos.

O plan especial do porto supón un punto de inflexión de cara ó entendemento das relacións entre o porto e a cidade.

ABRIR VIGO Ó MAR.



ORDENACIÓN ÁREA CENTRAL DE VIGO.

Situación previa:

- A relación de Vigo co mar estaba interferida pola clausura sucesiva do seu espazo público coa Ría (peinaos, bacías, portos de acceso máis ou menos restrinxidos ó cidadán) e pola utilización da beiramar como ronda de circunvalación cun tránsito infranqueable para os viandantes.

Obxetivos que persigue o concurso:

- A partir dunha reconsideración crítica das áreas de intercambio entre a urbe e o porto, a proposta ten como obxectivo central abrir a cidade ó mar e promover un foco anivado de actividade que aviveza a beira marítima da área central. Para isto asígnanse novos usos que potencien e que conserven ó mesmo tempo o entorno ambiental do Areal e a bacía de Laxe como espazos que teñen un significado sobranceiro na cidade de Vigo.

- Ordenamento do tráfico e compatibilización dos diversos modos de transporte que conflúen nesta área: transportes pesados, náutico, ferrocarril, vehículo privado e autobuses, nun marco de utilización preferente polos viandantes. Considérase a recuperación do tranvía.

Condicionantes de partida:

- As entidades que promoven o concurso son o consorcio da Zona Franca de Vigo, o Concello de Vigo, a autoridade Portuaria de Vigo e a Xunta de Galicia. O convenio de colaboración foi suscrito en Novembro de 1992.

- Concurso restrinxido ós arquitectos Javier Sainz de Oiza, Andrés Perea, Esteve Bonell e Guillermo Vazquez Consuegra (convocatoria de xullo de 1993).

Bases concurso de anteprojectos:

- Garantir a actividade e o funcionamento do porto.

- Incorporar a beiramar á estrutura urbana existente. Bacía de Laxe como praza da auga, (sen desvirtuar o seu carácter). Consideración das avenidas e xardíns de Elduayen como paseo de beiramar.,(uso peonil e enlace entre as dúas cabeceiras)

- Vías de incorporación á trama urbana existente. Asegurar o enlace co casco vello dende a praza da pedra e o peirao da Laxe sobre a rúa de Cánovas del Castillo. Garantizar a percepción visual da antiga Estación Marítima. Os edificios da xunta contribuirán a formalización da Praza da Estrela como recinto institucional. Estudiarase a conexión entre o edificio comercial e a estación marítima. O reordenamento do nivel de circulación de viandantes no paseo e nos peiraos.

Programa:

- Edificio institucional.(sup construída: 12.000m², edificio comercial de 12.000m²(non rebasará as dúas plantas) e un edificio dotacional de 4.000m² (no que se prevé a instalación dun acuario temático para leons mariños).

Resultado do concurso:

- A utilización da ronda de Beiramar como circunvalación é paliada polo soterramento do colector desta zona. A solución deste problema de tráfico encárgase ó estudio de enxeñería APIA XXI. Da idea orixinal da construción do paso inferior baixo a rúa Montero Ríos pasouse, a desprazar o túnel cara a rúa lindeira ó norte. Así condicionase o novo trazado. Comezando pola zona ubicada máis ó leste, atopámonos coa glorieta no Areal. A necesidade de dotar dun bo acceso ó porto e de resolver un cruce viario de importante demanda suscita a construción da devandita glorieta. A construción da segunda glorieta, ven dada para dar desposta ó futuro Centro Comercial e para darlle solución ó tráfico superficial herado por este novo establecemento e todas as actuais instalacións portuarias. A partir de ese punto, a Lonxa as industrias conserverías e o resto das edificacións canalizan o trazado cara o seu remate coa glorieta do Berbés. Ámbolos dous elementos (rampas de acceso e glorietas) teñen neste proxecto unha relación especial xa que é a súa posición relativa a que ten dado lugar a distintas alternativas e solucións propostas para a planta do paso inferior. Ó final optouse pola solución que presenta a rampla leste do túnel anterior á glorieta, facilitando deste xeito a comunicación entre a parte Oeste da cidade e o centro da mesma. Na marxe Oeste a rampla dividiuse en dúas, ubicándose a entrada do túnel despois da glorieta para acadar que os vehículos, do sentido Oeste-Leste non sobrecargasen a glorieta. A saída faise previa a glorieta, provocando unha redución da velocidade de acceso dos vehículos e posibilitando o movemeto centro cidade-centro comercial. Optouse por unha sección tipo xenérica dun carril por sentido, ampliable a dous carris. Perante a necesidade de repoñeros servizos afectados e, en especial, o colector de saneamento da cidade, habilitouse unha galería paralela ó túnel.

- Ao respecto dos edificios dotacionais optouse por adxudicar cada un dos proxectos parciais a cada un dos arquitectos convocados ó concurso.

- Con respecto o espazo público correrá a cargo de Guillermo Vázquez Consuegra. A intervención arranca dende a Plaza da Estrela e exténdese ata a plaza do Berbés.

Bases do concurso:

O concurso para a ordenación da área central de Vigo foi promovido polo presidente da Autoridade Portuaria de Vigo, Abel Caballero. Prevese que a nova ordeación urbanística e arquitectónica da zona central do Porto de Vigo esté lista nun prazo máximo de 3 anos, é dicir, no 2009. O Porto de Vigo financiará todas as execucións. A idea básica neste macro-proxecto urbanístico e arquitectónico é "integrar" a cidade e o porto.

- Fallo concurso: 2 maio 2007.

- Proxecto gañador: Peirao XXI (Jean Nouvel e Xerardo Estevez).

- Presuposto: 260 millóns de euros.

- Prazo de execución :tres anos e medio.

- Ideas fundamentais do proxecto:

1.Redibuxar os muelles da área central do porto apoiándose na trama urbana de Vigo(prolongación das ruas transversais do ensanche de Oloqui), xerarquizando o seu trazado. Así remarcarase a prolongación da rúa Colón como boulevard urbano de granito, muros grosos para futuros usos: oficinas, bares, restaurantes, comercios...

2.Prolongación do muelle de trasatlánticos a través dunha ponte "escuadra de aceiro"(podios de granito a distintas alturas, cuxos límites varían en función das mareas.

3.Construcción no extremo do muelle de trasatlánticos un monolito,(torre ocupada nas últimas plantas, por un hotel e un restaurante panorámico; nas plantas intermedias, por oficinas e espazos relacionados co control do porto e; na parte inferior, por oficinas e salas de congresos.

4.Outras actuacións previstas será o denominado "pobo de actividades", que constará de pequenos bloques de granito destinados a restaurantes, bares y establecimientos comerciais; a ponte de libreiros, que se convertirá nunha pequena rua comercial ó segundo nivel do Centro Comercial de A Laxe; a piscina, que se elevará con respecto ó nivel del muelle para crear a impresión de estarse bañando no mar; o xardín das mareas; o centro de talasoterapia e o museo.

Críticas:

1.Replantexarse si o monolito e a ponte que unirá Colón co Porto farán un efecto pantalla e eliminarán as vistas ó mar en moitos puntos da cidade.

2.Saber si os usos e as reformas que plantea o proxecto non dañarán considerablemente a ría de Vigo, (o plan de saneamento da ría de Vigo non estará rematado ata antes do 2010, fecha na que se ten plantexado rematar o proxecto do porto).

3.Non está moi claro si os usos e as reformas que plantexa o proxecto sexa o adecuado, pois todavía é unha incógnita.

1.4. CONCLUSIÓNS.

- O porto de Vigo é consustancial ó desenrolo da cidade.
- Porto e cidade creceron desmesuradamente dende comezos de século e sobre todo nos últimos decenios, dándose cada vez máis a espalda. Por unha banda a xunta de obras do porto desenrolaba as instalacións portuarias con autonomía propia e dominio exclusivo sobre a liña costeira, dependendo soamente do goberno central e por outra banda o desenvolvemento da cidade o controlaba o concello.
- As necesidades portuarias na creación de peiraos, espigóns, pantaláns, etc. para o transporte marítimo de pasaxeiros, pesca, industria foron creando zonas de ocupación da liña costeira polo que o núcleo urbano de Vigo se foi quedando sin borde marítimo natural. A este illamento da cidade co respecto ó mar contribuiu en tempos pasados o concello ó permitir edificacións en altura en primeira liña(avenida Cánovas del Castillo, Areal...) afogando así a cidade histórica.
- Os "espacios abertos" do porto comezan na beiramar central de Vigo. O soterramento do túnel de Beiramar transformou moito a relación da cidade central co porto ó eliminar esta barreira. Esta situación deixa patente a centralidade do ensanche de Vigo como espacio de representatividade, pero non se resoven os bordes. Ó Leste a dobre rotonda de acceso ó porto e ó túnel de Beiramar rompe a posible continuidade da alameda, que xa existía como se reflexa na fotografías do vó americano. Cara o Oeste o túnel do Berbés representa tamén unha barreira física co porto.
- Entendendo que hai un problema de barreiras entre ambas entidades, (cidade-porto), non deixa de ser certo que non é suficiente que desapareza esa barreira para que automáticamente a cidade estea aberta á ría, xa que tamén a propia cidade é a que xenera barreiras nesta relación.

A retícula do ensanche presenta unha referencia máis secuenciada e organizada con respecto ó mar con vías perpendiculares á costa dende as que se introduce a imaxe da ría no interior da cidade chegando a profundizar máis nalgúns casos e conectando cos ensanches posteriores, (perspectivas dende a rúa Colón ou Vazquez Varela). É nesta zona onde o porto se abre máis á cidade, xa que nesta franxa está situado o porto deportivo cun acceso fácil para os cidadáns, e mellorado pola peonalización das ruas finais do ensanche que acompañan óa Xardíns de Elduayen(dentro da operación abrir Vigo ó mar).

No Leste(Vía Norte, Teis), que se presentan como áreas urbanas afogadas polas vías de comunicación(autoestrada, tren , travesía). Pola contra, algunha das vías liñais principais ábrese ó mar ó non ter construído o fronte norte: Vía Norte...

No Oeste, cunha estrutura de ruas pechadas en sí mesmas (Romil, Camelias), apoiadas en curvas de nivel a distintas cotas sobre as que se apoian os edificios sen coidar moito as conexións transversais, co que tamén se perden a referencia ó mar dende os recorridos urbanos só disfrutando de vistas á ría nas plantas altas dos edificios. Pérdese a referencia ó mar tanto pola altura dos edificios como pola dificultade de conexión coa costa debido ás fortes pendentes.

Paralelamente o borde marítimo destas zonas corre distinta sorte:

Cara o Leste sitúanse as plataformas do porto comercial, áreas de contenedores e carga de granito, así como a estación ferroviaria do porto, de xeito que se forman grandes plataformas que obedecen á imaxe industrial do porto.

Cara ó Oeste aparecen os grandes almacéns de conxelado e pesca, cunha ordenación que se relaciona coa estrutura da cidade ó mesmo, ben organizadas en canto a viario e que está abrindo a posibilidade de novos usos que aumentan a relación coa vida urbana, debido a que algúns almacéns se atopan fora de uso.

- Queda patente polo tanto, que hoxe en día o ensanche é a área de Vigo con maior permeabilidade coa ría, tanto polo propia configuración do ensanche, como pola ausencia de barreiras no tramo da beiramar central. Hai que valorar polo tanto esta relación en canto á protección de vistas e a valoración dos eixos visuais.

- A relación da cidade co porto queda patente en certas arquitecturas e usos sobre todo no entorno da rúa Carral, Montero Ríos, ensanche de Olloqui...con importantes valores de permanencia que se deben preservar. Hoteis, (Hotel Universal, o Continental, Hotel Europa, hotel Moderno, Hotel y bar Unión Europea, o actual rectorado... Configúrase así unha imaxe e unha identidade específica dentro da heteroxeneidade que implica o Ensanche.

- Os novos proxectos do porto de Vigo implican tamén unha transformación do entorno máis proximo desa área. Córrese o risco dunha excesiva terciarización desa parte do ámeto, coa conseguinte exclusivización para determinados usos.

- O Peirao de Trasatlánticos constitúe unha porta marítima da cidade.