

GALICIA 2040

CARA NOVOS SISTEMAS DE PLANIFICACIÓN
URBANA E TERRITORIAL

LUCIANO ALFAYA
XOSÉ CARLOS ARIAS
MARÍA CADAVAL
DOMINGO DOCAMPO
JOSÉ FRANCISCO ARMESTO

CONTIDOS

Antecedentes e resumo executivo

1. Introducción
2. A estrutura territorial de Galicia
3. As transformacións da mobilidade
4. Cara novos modelos residenciais
5. Cara unha nova planificación territorial e urbana
6. Reflexións finais: abertos a novos escenarios

O Informe Galicia 2040 ten o reto de analizar as principais tendencias que cabe esperar para a economía e a sociedade galega nun horizonte de longo prazo, en tempos de transformacións profundas e disruptivas. O subministro de información e o coñecemento que se verte nestes documentos ten a finalidade de contribuír a dar unha visión certa da realidade, proxectala e planificala, de xeito que poida ser útil para a toma de decisións, a definición das prioridades, a mellora da coordinación entre os axentes implicados no cambio, a administración de incertezas e a imbricación na toma de decisións públicas e privadas.

Editado en Ourense polo Foro Económico de Galicia
Xaneiro 2023

ANTECEDENTES E RESUMO EXECUTIVO

En febreiro de 2021 Galicia actualiza a súa Lei de Ordenación do Territorio a través da cal introduce un tratamento integral do territorio que se adecúa aos principios e obxectivos fundamentais das políticas europeas e a escala mundial. A ordenación territorial debe agora pivotar en torno a eixos coma o desenvolvemento sostible, a racionalidade territorial, a cohesión socioeconómica, a perspectiva de xénero, a protección do medio natural e da paisaxe como elemento diferencial e activo de singular valor, con especial atención ao sistema rural e costeiro non urbano e a infraestrutura verde.

A crise socioeconómica orixinada pola pandemia de 2019, que agudiza o impacto negativo da anterior crise financeira de 2008, obrigou a repensar as políticas de planificación estratéxica urbana e do sistema de cidades, cunha visión integral das novas tendencias que están a definir as cidades. Aspectos como a nova mobilidade, o equilibrio territorial e a descentralización, repensar a vivenda, a atención ás desigualdades dentro dunha mesma cidade ou barrio, e a creación de novos espazos públicos saudables... Esta nova visión estratéxica e integral do territorio requirirá ás administracións e profesionais galegos un proceso lento pero progresivo de adaptación. Nese proceso de reflexión colectiva terán que participar todo tipo de profesionais, abrangendo campos diversos: arquitectura, xeografía, enxeñaría, socioloxía, economía e dereito, entre outros.

Nesa reflexión estratéxica e participativa

está a vocación do Foro Económico de Galicia, que a través deste documento, terceiro dunha serie de cinco, pretende contribuír a asentar as bases da Galicia próspera que se quere no horizonte de 2040 e alentar vías que propicien o crecemento sostible. Para encarar este proceso de reflexión definíronse cinco eixos de cambio, todos eles fortemente conectados: (i) tendencias demográficas; (ii) transformacións tecnolóxicas e o seu impacto no tecido produtivo, o emprego e a cidadanía; (iii) a vertebración territorial, tendo en conta que o século XXI vai ser o século das cidades; (iv) o medio natural e a súa relación coa economía e, por último, (v) os cambios institucionais e as relacións entre os sectores público e privado.

Á hora de estruturar este documento pátrese da complexidade do territorio por mor do seu asentamento e das dificultades para definir unha estrutura territorial, tanto polos múltiples niveis de estratificación que se superpoñen nun mesmo territorio como polas lóxicas detrás do debate.

Galicia non é allea aos procesos e dinámicas de cambio que se están a producir na ordenación dos asentamentos humanos a nivel global. As cidades propoñen novos sistemas para a mobilidade, para a estruturación dos espazos públicos, para os modelos de gobernanza, para as políticas de rehabilitación de vivendas (enfocadas en corrixir as vulnerabilidades residenciais) e mesmo para o proceso de planificación urbanística.

Esta evolución da planificación do territorio e das cidades é paralela á chegada de fondos comunitarios, que obrigou a formular unha visión a medio e longo prazo para conectar o económico, o social, o ambiental e as transformacións físicas. Este proceso aparelha algúns aspectos negativos, como o feito de que as decisións dos concellos para desenvolver as súas políticas pasen a depender excesivamente do financiamento e as decisións exógenas, así como a forzada competencia entre pobos e cidades, pero ese parece ser o camiño na actualidade.

Neste contexto, o informe trata de sintetizar os principais resultados da reflexión estratéxica e colectiva sobre “Ordenación do territorio e sistema de cidades”, no marco da xornada celebrada en setembro de 2022 en Santiago de Compostela¹. As reflexións recollidas neste documento estrutúranse nos cinco apartados que se relacionan a seguir:

En primeiro lugar, logo de contextualizar o informe, realízase a análise da estrutura territorial contemporánea e a caracterización dunha configuración espacial difusa e heteroxénea. Distínguense tres niveis de estruturación que se superpoñen nos mesmos espazos, con relacións de colaboración, pero tamén xerárquicas, tensas e conflitivas: o político-administrativo, o socioeconómico e o urbanístico. Esta complexa realización deriva nunha serie de problemáticas

referidas ao territorio: as derivadas da xestión, cuxa lóxica é obxectiva e racional, e as identitarias, subxectivas e emotivas.

No seguinte punto preséntanse os grandes retos da mobilidade, entendida esta como unha aposta polo orde e a calidade de vida dos habitantes. O territorio galego é complexo por mor do seu sistema de asentamento, polo que as infraestruturas non deben considerarse só desde un punto de vista funcional, senón tamén como elemento que constrúe e actúa como soporte de unión entre cidades, o que explica, por exemplo, o crecemento da periferia das cidades ou o movemento rural-urbano.

En terceiro lugar faise referencia á evolución cara novos modelos territoriais, facendo especial fincapé no problema da vulnerabilidade residencial, que pasa de considerarse un problema principalmente económico-financeiro a un problema máis global, pondo de relevo problemas derivados da sobreocupación das vivendas, a desigualdade e a visibilidade da situación de emerxencia habitacional, os problemas do acondicionamento da vivenda ou a denominada pobreza enerxética.

Posteriormente abórdase a evolución da planificación urbanística recente cara á planificación estratéxica, que se constitúe na principal ferramenta das cidades e do territorio. Esta visión estratéxica urbana, que leva aparelhada un cambio de

¹- A xornada de reflexión estratéxica denominada “Galicia 2040. Ordenación do territorio e sistema de cidades” desenvolveuse coa presentación de catro relatorios: *A organización do territorio. Sistemas de cooperación, agrupación e aproveitamento de recursos* (Manuel García Docampo); *Os futuros das infraestruturas. Da mobilidade branda á ocasional* (Carlos Nárdiz); *“Cara a novos modelos residenciais. Cidades, barrios e casas”* (María José Mantiñán); e *“Avanzar cara as estratexias. Superar a clasificación estática do solo”* (Luciano Alfaya). Actuaron como comentaristas, respectivamente, Antón Baamonde, Daniel Hermosilla, Filipa Guerreiro e Cristina García Fontán. Todas estas aportacións foron moi valiosas para a elaboración do presente documento.

paradigma que só agora está comezando a albiscarse pero vai ser determinante no futuro, como indica Alfaya (2022), foi fundamentalmente instrumental e enfocada ao cumprimento dos parámetros das convocatorias para obtención de fondos.

Por último, a xeito de conclusión, preséntanse unhas reflexións finais acerca deste proceso de transformación e planificación da ordenación do territorio e do sistema de cidades, nas que se apuntan tendencias e escenarios de futuro. Reflexións que parten das dificultades exóxenas ao propio proceso de planificación como son a existencia de procesos moi marcados que afectan á meirande parte dos países da nosa

contorna, a propia complexidade do territorio por mor do seu sistema de asentamento, a gobernanza e tomas de decisión ou a chegada de fondos europeos que están a marcar as grandes transformacións urbanas. Xunto a estas, e vencelladas ao propio proceso de planificación, salientase por unha parte a necesidade de contar con equipos representando campos diversos como a arquitectura, a enxeñería, a xeografía, a socioloxía, o dereito ou a economía; salientanse asemade a visión estratéxica urbana e a evolución cara unha planificación en tempo real, baseada en datos, na que a introdución da intelixencia artificial adquirirá un papel clave.

1. INTRODUCCIÓN.

Adoita ser pouco arriscada a afirmación de que o século XXI é o século das cidades (Florida, 2008). Malia as dinámicas asociadas á globalización, a elección do lugar para vivir, para desenvolver relacións sociais, para producir e intercambiar, semella agora máis importante que nunca. O risco é pequeno xa que se sustenta nun movemento urbano que se acelerou a partires da segunda metade do século anterior, e que no ano 2017 acadou o limiar do 50% da poboación mundial vivindo en contornas urbanas. Segundo a acción prospectiva das Nacións Unidas (ONU) en 2040 máis do 60% da poboación mundial vivirá nas cidades, e arredor dun 80% no 2100. Deste xeito, case 10.000 millóns de persoas vivirán en cidades ou en núcleos urbanos en apenas vinte anos, o que supón a absorción de máis de 2.000 millóns de novos cidadáns e cidadás en dúas décadas.

Desde un punto de vista económico, as cidades e as contornas urbanas son sinaladas como chave para acadar os grandes obxectivos da economía internacional (e a europea) nas vindeiras décadas. As cidades son centro da innovación, da creación, da atracción e xeración de talento: asuntos cruciais nos procesos de construción creativa que agora mesmo están agromando a escala planetaria, moi en particular nos países da Unión Europea. Como apunta Glaeser (2011), “as cidades prosperan fomentando a competencia e a diversidade de innovacións”.

Non é, polo tanto, estraño que cando

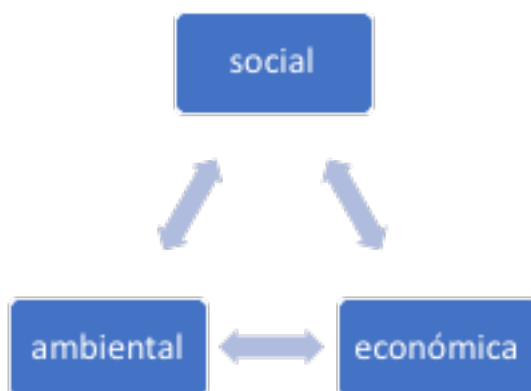
en documentos da máxima importancia da Unión Europea se establecen referencias temporais concretas para as grandes transformacións xa en marcha -a descarbonización, a dixitalización masiva, a maior integración social-, como 2030 ou 2050, as cidades aparezan debuxadas como grandes protagonistas. Os plans de investimento en marcha, tanto en Europa como nos Estados Unidos, incorporan o desenvolvemento urbano como un dos seus eixos centrais (non por casualidade a xestión das cidades é unha das cinco “misións” que M. Mazzucato (2021) considera centrais para definir políticas de innovación que permiten gañar máis cotas de prosperidade).

Esa idea de misión, xunto ao protagonismo central das cidades, é hoxe asumida pola Comisión Europea, que formulou para 2023 o obxectivo de acadar cen cidades europeas neutras en emisións. Segundo a Comisión (CE, 2018): “as cidades son xa laboratorios de solucións transformadoras e sostibles. A renovación urbana e a mellora da ordenación territorial coa inclusión de espazos verdes poden ser motores importantes para anovar as vivendas e inducir ás persoas a volver a vivir preto do traballo, mellorando as condicións de vida e reducindo o tempo de desprazamento e o conseguinte estrés. Para protexer aos europeos dos efectos adversos do cambio climático a planificación e a construción de infraestruturas públicas resistentes a fenómenos meteorolóxicos máis extremos será unha opción

ineludible en calquera caso positiva. A este respecto, a Unión Europea debe capitalizar e ampliar o papel das rexións e das cidades grandes e pequenas....”.

O modelo de concentración nos espazos urbanos supón unha oportunidade para o desenvolvemento de determinadas actividades malia expor tamén grandes fitos de acceso e sustentabilidade en aspectos tan importantes coma a vivenda, os servizos básicos, a seguridade alimentaria, a educación, a saúde, as infraestruturas, e os recursos

naturais. Tendo en conta as dificultades que presenta o correcto achegamento a cada unha destas metas, a ONU avanza en determinados aspectos concretos, como pode ser o que recolle o documento sobre a Vivenda e o Desenvolvemento Urbano Sustentable, tamén chamado Hábitat III, no que se establece a nova Axenda Urbana ao fío da Declaración de Quito. Unha concepción que introduce un modelo de desenvolvemento urbano sustentable apoiado na tripla vertente: social, económica e ambiental.



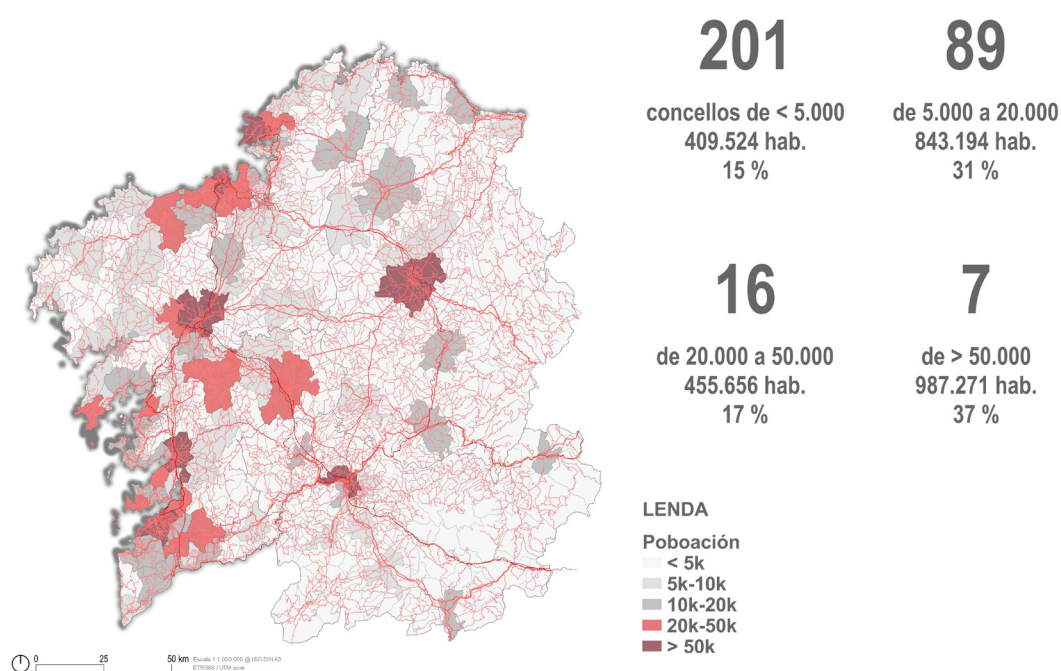
1- A ESTRUCTURA TERRITORIAL DE GALICIA

Galicia non é allea aos grandes e marcados procesos que están madurando nos países da nosa contorna, tanto dende o punto de vista das tendencias demográficas, analizadas na primeira xornada do Grupo 2024 do Foro Económico, como da concentración da actividade económica. Entre estas tendencias demográficas cómpre mencionar, entre outras, a maior concentración da poboación en áreas urbanas, o estancamento

ou decrecemento da poboación, o envellecemento ou o despoboamento/dispersión.

No que atinxe á concentración do territorio, aínda que as sete grandes cidades de Galicia concentran o 37% da poboación no ano 2021 e os 201 concellos con menos de cinco mil habitantes o 15%, estes representan en torno ao 65% do territorio. Doutra banda, os concellos de Vigo e A Coruña concentran case o 25% do PIB galego en 2018 (último dato

Mapa 1.- Rango de poboación 2021. Distribución segundo concellos



Fonte: Alfaya (2022) a partir do IGE.

dispoñible), porcentaxe que ascende ata o 37,2% no caso de considerar as comarcas da Coruña e Vigo.

Cómpre sinalar que os 290 concellos de toda Galicia con menos de 20.000 habitantes acollen o 46,5% da poboación. Son precisamente estes os que están a sufrir maiores perdas de poboación na actualidade; ademais, dado que dependen fundamentalmente de decisións esóxenas, teñen serias dificultades para xestionar a planificación do seu territorio tanto dende a escala micro como a macro, a nivel provincial ou autonómico. Neste grupo hai cabeceiras comarcais que, sen chegar aos 20.000 habitantes, presentan un comportamento urbano, como Verín, Monforte, O Barco, Viveiro, Ribadeo, Cee, Melide ou Caldas, entre outras.

Esta dicotomía dimensional permite unha lectura do territorio galego dende as dinámicas urbanas (Lois e Pino, 2015) e da cidade difusa (Dalda et al, 2006). Non obstante, a progresiva autonomía das cidades de maior dimensión, xunto cos traballos sobre agrupación de concellos e a acentuada perda de poboación nos municipios máis pequenos, obrigan a manter un enfoque dual ao longo deste informe.

O territorio de Galicia, nese contexto de globalidade, está a vivir unha rápida e importante transformación demográfica, socioeconómica e cultural. Cambios que deben ser compatibles, ou van da man dun vertixinoso proceso de transformación dixital. A irrupción da pandemia da covid-19 a principios do ano 2020 acelera boa parte deste proceso de cambio, e obriga a repensar as políticas aplicadas

ao territorio ata o momento como a mobilidade, vivenda, desigualdade territorial, saúde, biodiversidade e medio no que viven as persoas, rexeneración de espazos públicos... así como a súa adaptación aos novos escenarios.

Na nosa análise distinguimos tres niveis de estruturación que se superpoñen como capas no mesmo territorio, dando lugar a relacións de colaboración, ao tempo que xerárquicas, tensas e conflitivas: o político-administrativo, o socioeconómico e o urbanístico.

As entidades político-administrativas caracterízanse por ter personalidade xurídica propia e estar creadas polos poderes do Estado. Atendendo á súa vixencia cronolóxica pódense mencionar o Estado; os concellos (en 1942 o número de municipios galegos ascendía a 322 fronte aos 313 actuais); a provincia, definida na Constitución Española como unha agrupación de concellos; a Comunidade Autónoma de Galicia, creada en 1981 coa entrada en vigor do Estatuto de Autonomía, que artella toda a ordenación do territorio e constitúe a principal fonte de lexislación en materia de planificación urbanística e sectorial; e, por último, a adhesión á Unión Europea deu lugar a unha nova entidade supranacional, a Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal.

Xunto a estas entidades, a Lei Reguladora de Bases de Réxime Local menciona outras tres entidades de carácter local que poden asumir personalidade xurídica propia: comarcas, áreas metropolitanas e mancomunidades. Asemade, o Estatuto de Autonomía outorga posibilidade de dotar de personalidade xurídica propia

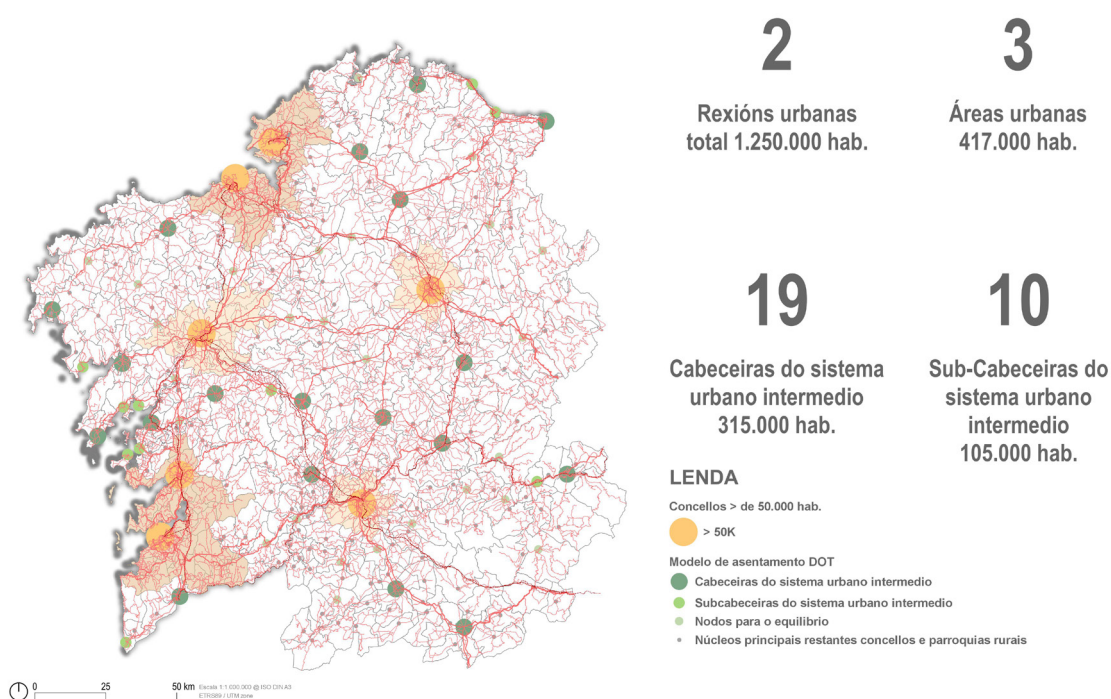
tanto ás parroquias como ás comarcas.

En segundo lugar, as entidades de carácter socioeconómico, a diferenza das anteriores, non posúen personalidade xurídica, son máis abertas e menos definidas, e a súa formación é de abaixo arriba, nun proceso de longa duración no que as interaccións individuais acaban por xerar unha referencia localizada. Como se indica no relatorio presentado por M. Docampo, dentro da devandita xornada celebrada en setembro de 2022 en Santiago de Compostela, trátase fundamentalmente de espazos nos que se localiza a acción social institucionalizada. A estatística do INE recólleas como

Entidades Singulares de Poboación, tanto formando núcleo como diseminados. En xaneiro de 2021 Galicia contaba con 30.377 entidades singulares de poboación, o que representa o 49,1% do total estatal.

Tendo en conta o carácter dinámico do territorio, definido polos procesos de fluxo e masa, os devanditos límites administrativos desaparecen e as entidades socioeconómicas evolucionan para dar forma a novas realidades (García Docampo, 2022). Deste xeito, xorden as entidades urbanísticas, de natureza fundamentalmente técnica, resultado da detección de problemas e solucións reais.

Mapa 2.- Criterios e modelo de asentamentos das DOT



Fonte: Alfaya e Muñiz (2022), a partir das Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia 2011

Neste ámbito urbanístico son discernibles dous niveis analíticos. Un que configura e identifica cada espazo individual, distinguindo así entre espazo urbano (cidade compacta tradicional, sistema secundario de cidades, urbano difuso e vilas cabeceiras de comarca) e espazo rural (rural manualizado, rural agrario e rural desactivado). Outro que os contextualiza e os pon en relación, distinguindo así áreas urbanas, conformadas por unha cidade compacta e outros núcleos definidos por criterios de densidade e ocupación continua no territorio, Rexións Urbanas, neste caso definidas polas relacións entre os seus usuarios (fluxos) que adoitan incluír espazos rurais (De Esteban, 1981: 22-24). Nalgúns casos, como Coruña-Ferrol e Vigo-Pontevedra, a existencia de dúas áreas urbanas contiguas permite falar de rexións metropolitanas.

Tendo en conta as características e complexidade do territorio en base aos seus núcleos de asentamento e as devanditas relacións entre os tres niveis de estruturación xa indicados anteriormente, o diagnóstico e o debate en torno da situación territorial pode estruturarse ao redor de tres lóxicas:

- 1) A de quen considera que deben aplicarse solucións de carácter local, fronte a quen pensa en estratexias globais;
- 2) A dos que fundamentan os seus argumentos en cuestións

económicas, fronte os que ven valores de tipo identitarios ou a calidade dos servizos;

- 3) A que xorde da dicotomía entre planificación e propostas das administracións fronte á participación cidadá.

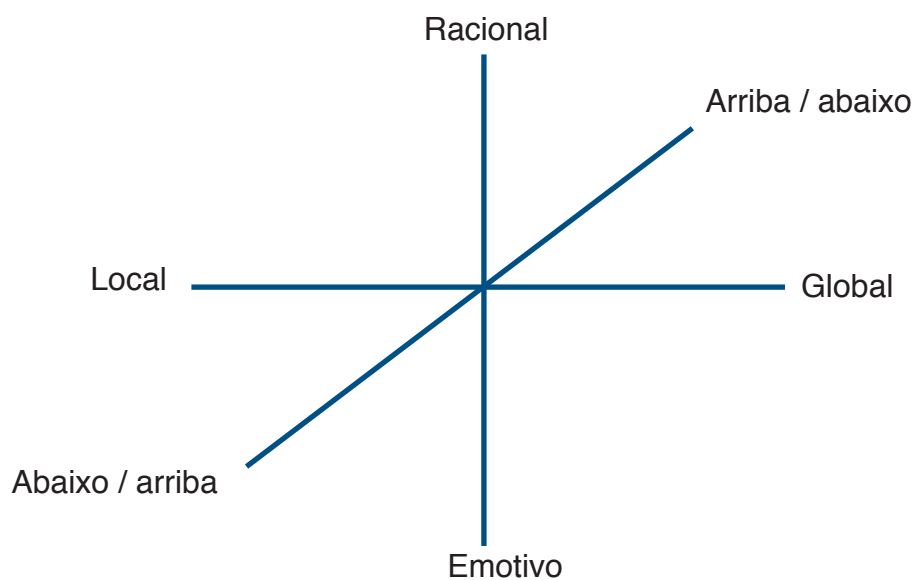
No primeiro caso, dentro da dicotomía localismo/perspectiva global, as dúas correntes contrapostas son por unha parte a que se focaliza especificamente en concellos concretos, e pola outra a que refire a procesos globais, do conxunto da sociedade, como as dinámicas demográficas e urbanísticas, ou os cambios nos modelos de traballo e consumo. Implican, así mesmo, políticas transversais máis alá dunha simple reforma da local, pero que a constrinxen.

A segunda contraposición dáse entre as lóxicas racionais, fundamentalmente de carácter material, fronte a outras argumentacións de carácter máis emotivo, nas que xogan un papel importante os valores de tipo identitario. A racional, a máis estendida, apóiase fundamentalmente en argumentos de eficiencia económica, e, en parte, de mellora da prestación de servizos; a identitaria insiste fundamentalmente nos aspectos histórico-culturais (identitarios), aínda que tamén alega argumentos de tipo económico.

Por último, a terceira das alternativas baséase en dous argumentos que adoitan entrar en colisión: dunha

banda, os defensores da xestión de abaixo arriba (escoitando á cidadanía que tomaría as decisións); doutra, a xestión de arriba abaixo, na cal a administración levaría as rendas da reforma.

Gráfico 1.- Lóxicas do debate sobre a estrutura territorial



2. AS TRANSFORMACIÓNS DA MOBILIDADE

A Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada 2030 (MITMA, 2021) reflicte que a política de desenvolvemento de infraestruturas dende mediados dos 80, enfocada no aumento da dotación de infraestruturas, permitiu dar un salto cualitativo e cuantitativo sen precedentes en España. En Galicia, detrás de todos os procesos de formación e transformación das formas de asentamentos da poboación están as estradas, polo que non só deben verse dende un punto funcional, senón sobre todo como un elemento que constrúe (Nárdiz, 2022). Noutras palabras, o concepto de mobilidade transcende a perspectiva tradicional –o desprazamento de persoas ou bens– para incluír ademais todos aqueles condicionantes, necesidades, motivacións e percepcións dos individuos, situando ás persoas no centro de todo o sistema.

A devandita estratexia define a mobilidade como un dereito, un elemento que contribúe á cohesión social e ao crecemento económico, ofrecendo solucións aos problemas reais das persoas por medio dun sistema de transporte eficiente, sostible e resiliente. Por este motivo, e tendo en conta os desafíos comúns aos que se enfrontan todas as cidades, promover a transición cara unha mobilidade urbana sostible requirirá o compromiso de todos os actores urbanos e niveis de goberno –dende os municipios ata a Unión Europea–. (Berrone et al, 2022)

Aínda que dende unha visión integral da mobilidade as infraestruturas de transporte interurbano deberían ser consideradas no seu conxunto, é apropiado facer unha

breve referencia individualizada a cada unha delas (estradas, ferrocarril, portos, aeroportos e mobilidade urbana).

A Rede de Estradas

Segundo os datos recollidos no Plan Estratéxico de Galicia 2022-2030 Galicia ten 17.725 quilómetros de estradas (o 10,7% do total estatal), dos que o 6,8% corresponde a vías de altas prestacións. As autovías, autoestradas e outras vías de altas prestacións alcanzan na actualidade os 1.211 Km. Destacan, pola súa relevancia, a autovía das Rías Baixas e a autovía do Noroeste -eixos de comunicación principal coa Meseta-, a autovía do Cantábrico, e a autoestrada do Atlántico, que une cinco dos sete núcleos urbanos máis importantes de Galicia. Estas vías de altas prestacións conectan a maioría dos núcleos urbanos importantes, xa sexa pola súa poboación ou pola súa puxanza económica.

No contexto actual, coas estradas galegas estruturadas nunha rede case completa despois dos esforzos realizados nas últimas décadas, Nárdiz (2022) considera seis escenarios de transformación das estradas galegas: (i) completar a rede de autovías de conexión entre cidades e co exterior (tramos entre Lugo-Santiago, Lugo-Ourense, Santiago-Baamonde; xunto co acceso central ata Ourense dende Valdeorras); (ii) completar as estradas de acceso ás cidades; (iii) crear elementos de transición entre as vías de acceso ás cidades e as súas tramas urbanas; (iv) acondicionar as travesías urbanas de vilas

xurdidas ao longo das estradas, como espazos públicos para as mesmas; (v) ante a elevada dispersión da poboación, dar resposta ás novas demandas e integrar as estradas tradicionais no territorio rural que atravesan, a través de sendas ou camiños paralelos; (vi) integración das novas tecnoloxías acondicionando as vías de maior tráfico con sensores para conectarse cos servizos de nova construción de automóbiles (“estradas intelixentes”).

Tendo en conta a devandita complexidade do territorio galego, os grandes retos de futuro respecto da transformación da infraestrutura física das estradas son os problemas ambientais e paisaxísticos, relacionados coa integración das estradas nas áreas rurais e urbanas, a adaptación das estradas e vías aos novos vehículos na procura de conectividade, e a seguridade viaria.

O Ferrocarril

A aposta pola alta velocidade no acceso por ferrocarril a Galicia, proxectada como liña directa de acceso con final en Santiago de Compostela (fronte á opción dun ferrocarril mixto, como apoio ao transporte de mercadorías), cunha bifurcación cara Vigo e A Coruña, presenta aínda unha accesibilidade parcial e limitada, quedando pendentes, incluso a nivel de proxecto, as conexións con Lugo e Ferrol, a continuidade cara ao Norte de Portugal e a variante entre Vigo e Ourense, por Cerdedo. É preciso salientar a necesidade de encontrar unha solución para a saída Sur de Vigo unha vez que Portugal apostou pola alta velocidade nas súas conexións entre Lisboa e Porto e a súa continuidade cara Galicia.

No escenario de 2040, o cambio máis significativo no acceso a Galicia será a variante de Taboadela, con proxecto xa redactado, o que permitirá o acceso ata Taboadela con ancho internacional, para cambiar aí ao ancho RENFE. Unha vez rematada, o intercambiador actual desprazarase primeiro ata Ourense e despois, no caso de considerarse viable, cara Santiago de Compostela, para unirse co ferrocarril do Eixo Atlántico.

No ámbito da Comunidade Autónoma, no escenario de 2040 Galicia carece de transporte de cercanías por ferrocarril, a diferenza do que acontece noutras cidades medias españolas do noroeste peninsular como Oviedo-Xixón, Santander, Bilbao ou San Sebastián, onde o cercanías é unha oportunidade para o transporte público, máis alá do autobús.

Se o debate sobre o transporte de pasaxeiros está máis ou menos resolto, non acontece o mesmo co transporte de mercadorías, que terá que apoiarse no ferrocarril e na rede de estradas para dar saída ás mercadorías que cheguen aos portos. Cómpre indicar que un porto non pode ser competitivo sen o ferrocarril, aínda que é a propia xestión da Autoridade Portuaria, as industrias próximas e a capacidade de captación de novos tráfico, o que o fai competitivo. Asemade, o futuro do transporte de mercadorías desde os portos galegos pasa tamén polas melloras e a potenciación do Corredor Atlántico.

Sistema de Portos

O sistema portuario galego divídese en cinco portos de interese xeral (A Coruña, Ferrol-San Cibrao, Vilagarcía, Marín-Pontevedra e Vigo), xestionados polas

correspondentes Autoridades Portuarias, e os portos de interese autonómico, que ocupan todo o litoral de Galicia, arredor dos que creceron vilas cuxa principal actividade económica é o porto, e cuxa xestión corresponde a partir de 1996 ao Ente Público Portos de Galicia.

Fronte a outros portos de interese xeral, os portos galegos son totalmente dependentes da industria local, con pouca capacidade de captar tráfico que se distribúa a outros territorios fóra de Galicia, sendo os seus principais competidores os portos da vertente cantábrica e os de Portugal, nomeadamente Leixões. Asemade, son portos cun alto grado de especialización, o que constitúe unha das súas debilidades.

As transformacións que se propoñen nos portos exceden as meramente funcionais e económicas. No horizonte do ano 2040, como indica Nárdiz (2022), xunto a crecente integración de espazos portuarios obsoletos nas áreas urbanas haberá un maior control dos aspectos ambientais e unha diversificación dos tráfico derivados das novas fontes de enerxía e da loita contra o cambio climático. Neste senso, hai que ter en conta a cada vez maior importancia e concienciación en relación aos obxectivos relacionados cos retos climáticos e medioambientais que se integran no denominado “Pacto Verde Europeo” (Green Deal), e cos obxectivos vinculados aos principios da economía circular, ao seren os portos lugares de confluencia de todo tipo de residuos e fluxos industriais. Por outra banda, os retos que propón a transición ecolóxica e enerxética afectan tamén aos portos, que poden encontrar novas liñas de negocio na importación, distribución e localización

de empresas relacionadas coas enerxías verdes e as renovables.

No caso dos portos autonómicos, a concentración da poboación nas cidades e vilas do litoral fai que a planificación das transformacións portuarias, tanto en termos de obras como nos usos dos portos, teña unha grande incidencia na poboación. Con carácter xeral son portos pesqueiros, se ben nalgúns casos a perda da actividade pesqueira está propiciando a súa reconversión como portos deportivos, de tal xeito que coa substitución de instalacións tradicionais polas novas aparecen problemas ambientais e paisaxísticos, e incluso urbanísticos e de transformación da dinámica litoral.

Ao igual que no caso dos portos de interese xeral, no horizonte 2040 estes portos afrontarán o reto da integración do espazo portuario nas vilas seguindo os novos criterios de desenvolvemento sostible, mesmo limitando as súas transformacións en portos deportivos, de non ser a partir das instalacións existentes. Asemade, parece que haberá que avanzar na especialización de determinados portos nas descargas de peixe, mellorando as súas instalacións, en espazos paisaxísticos tan fráxiles en Galicia, como son as rías.

Aeroportos

Galicia conta con tres aeroportos cunha distancia entre si duns 75 km, sendo o de Santiago o máis importante por volume de pasaxeiros. A súa proximidade fai que periodicamente xurda o debate sobre a conveniencia dunha concentración de todo o tráfico galego en Santiago de Compostela ou dunha maior coordinación entre eles, o que é contradictorio co

investimento en novas terminais en todos os aeroportos na primeira década deste século.

Un escenario realista nas próximas décadas é que o sistema de aeroportos galegos vai continuar perdendo tráfico en favor da rede de alta velocidade e que —de seguir as tendencias actuais, que non semella que vaian reverter— a especialización demandada moi probablemente vaise decantar a favor de Santiago (Nárdiz, 2022). Os outros aeroportos manterán os seus voos a Madrid, onde se volve a ver un reponte do tráfico despois da pandemia. Doutra banda, a competencia co aeroporto de Sá Carneiro, con mellores prezos e moitas máis rutas a nivel internacional, seguirá derivando pasaxeiros a Porto (agás unha nova estratexia de especialización e unha nova planificación, que desde a perspectiva actual non se albisca, que mude radicalmente as condicións de competitividade dos voos).

Mobilidade urbana e de proximidade

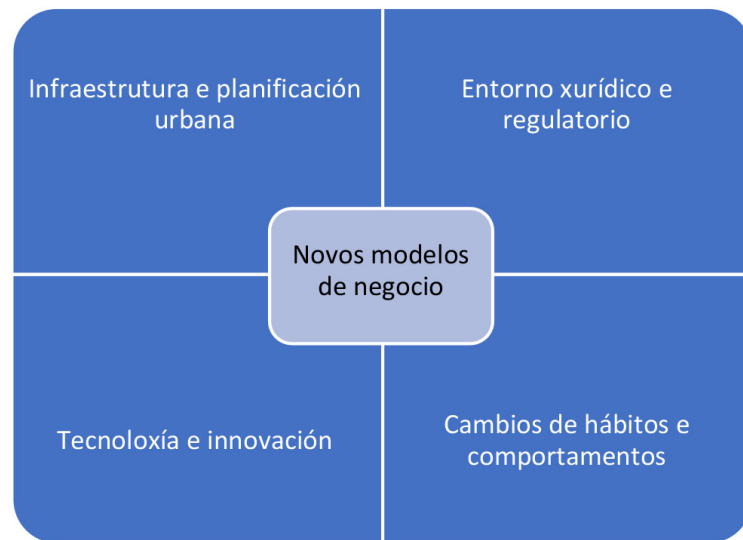
A mobilidade urbana é a vida da cidade, tendo todas as cidades, en maior ou menor medida, potencial para liderar a súa estratexia a medio e longo prazo na transición cara unha nova mobilidade definida por un sistema cada vez máis accesible, conectado, sostible e integrado. Neste senso, os gobernos locais poden impulsar medidas públicas audaces, ambiciosas e innovadoras para avanzar nos seus plans estratéxicos de mobilidade. Isto requirirá redefinir o seu rol, pasando a dirixir, facilitar e rexeitar diferentes elementos do sistema de mobilidade e as redes que o compoñen para maximizar o

seu valor público (Berrone et al., 2022). Este novo modelo de mobilidade requirirá non só novos procesos de gobernanza multinivel, consultas cidadáns e incentivos estatais e comunitarios, senón tamén actuacións coordinadas en todos os elementos do modelo de xestión urbana intelixente: unha planificación urbana estratéxica acorde coas novas necesidades da cidade, que guíe a implementación de novos modos de transporte, favorecendo tanto a innovación en materia de mobilidade como novos hábitos máis sostibles.

En Galicia, as medidas máis xeneralizadas adoptadas nos últimos anos son a redución da velocidade a 30 km/h nas rúas, a ampliación das beirarrúas e redución da calzada, a potenciación da bicicleta coa definición de “carrís bici” e facilitando o aluguer de bicicletas, ou intervencións máis drásticas como o denominado “Abrir Vigo ao mar” ou a peonalización da dársena da Mariña na Coruña nos anos 90. Máis recentemente pódense mencionar o programa “A Coruña camiña” ou “Vigo vertical”. Polo contrario, tal como indica Nárdiz (2022), as periferias seguen a ser as materias pendentes malia algunhas actuacións de ampliación de beirarrúas ou redución da calzadas.

De todas as cidades galegas, o exemplo máis interesante é o de Pontevedra, que leva máis de 20 anos camiñando na dirección adecuada, ao levar a cabo intervencións cunha prioridade peonil, estendéndoo do centro histórico á periferia (os fondos Urban dirixíronse á peonalización das primeiras 20 ha do centro histórico, restrinxiron o tráfico, estableceron o denominado “uso necesario”, con redución da velocidade a 30km/h, co que se conseguiu que as intensidades sexan manexables, levando

Gráfico 2.- Modelo de xestión urbana intelixente. Eixos de actuación



Fonte: Berrone et al (2022)

este proceso cara a periferia).

De cara ao ano 2040, semella que as cidades galegas seguirán as pautas doutras cidades europeas, mesmo españolas. Faise necesario neste avance un Consorcio de Transporte que coordine (cando menos nas áreas metropolitanas) as competencias no transporte público,

neste momento repartidas entre a Xunta e os concellos. Asemade, no escenario de 2040 debe potenciarse unha rede de transporte público eficiente e reforzar a intermodalidade máis alá da conexión tren-autobús, relacionándose tamén coas bicicletas e as sendas ou recorridos peonís dende as estacións cara o centro.

3. CARA NOVOS MODELOS RESIDENCIAIS

Como dicíamos, semella que o século XXI será o século das cidades, ao igual que o XX o foi dos Estados-nación e o XIX fora un século de imperios. Segundo as estimacións da OCDE en 30 anos dous terzos da poboación do planeta vivirá nas cidades e para o ano 2100 a ONU considera que nove de cada dez persoas residirá na cidade, converténdose nunha sociedade case exclusivamente urbana. Neste contexto, en 2015 aprobouse a Axenda 2030 para un Desenvolvemento Sostible, que recolle 17 obxectivos para favorecer un crecemento sostible no ámbito social, económico e ambiental. No que a este documento se refire, cómpre mencionar os ODS 10 e 11, cuxos obxectivos son reducir a desigualdade nos países e entre eles, e lograr que as cidades e os asentamentos humanos sexan inclusivos, seguros, resilientes e sostibles, respectivamente.

Nas dúas primeiras décadas do século vivíronse tres grandes crises. Xa inmersos nunha crise ambiental, ligada ao cambio climático, á contaminación e á mingua da biodiversidade, en 2008 viviuse a crise económica e financeira, e a finais de 2019 iniciouse unha nova crise, esta vez orixinada pola pandemia da covid-19. As tres crises teñen unha incidencia importante sobre a vivenda que habería que abordar dende as políticas urbanas, que se analizan no apartado seguinte.

A crise financeira foi particularmente urbana, cun impacto negativo nas cidades que se traduciu, entre outros aspectos, tal como se reflicte en González Pérez & Piñeira Mantiñán (2020), nun menor

investimento en espazos públicos, no freo á rehabilitación urbana, no abandono de políticas de mobilidade sostible e, por riba de todo, no aumento das desigualdades no interior das cidades e no empobrecemento de áreas urbanas. A crise produciu un incremento da vulnerabilidade urbana, que se reflicte en dous grandes piares: vulnerabilidade social asociada á provisión de servizos básicos, e vulnerabilidade residencial, que se reflicte nun acusado incremento de persoas que non poden facer fronte ao pago das súas hipotecas.

Doutra banda, a pandemia pola Covid-19 afectou fortemente á mobilidade das persoas, ben prohibíndoa nun primeiro momento (agás a necesaria para as consideradas actividades esenciais) e posteriormente pola lentitude en recuperar os niveis previos á pandemia. Esta crise está a xerar unha serie de cambios na sociedade e desafíos que é necesario abordar, tendo en conta ademais que a pandemia agudiza tanto os problemas económicos e sociais xurdidos da crise de 2008, como de xeito importante a vulnerabilidade residencial, ao pór de relevo os problemas derivados da sobreocupación das vivendas, malia a existencia dun stock de vivendas baleiras, a visibilidade dun importante número de persoas en situación de emerxencia habitacional, persoas con problemas para manter en boas condicións a súa vivenda ou persoas que sofren a denominada pobreza enerxética.

Á hora de afrontar o reto da vulnerabilidade residencial e as desigualdades ur-

Táboa 1.- As EDUSI e a súa vinculación coa vulnerabilidade Urbana. A Coruña, Lugo e Pontevedra

	A Coruña	Lugo	Pontevedra
EDUSI	Eidus Coruña. Una ciudad contigo	Muramiñae. De la ciudad al Miño	Más modelo urbano Pontevedra
Barrios vulnerables	7 áreas estadísticas	7 áreas estadísticas	1 área estadística
Poboación vulnerable	25,65%	25,33%	7,00%
Cronograma	2017-2023	2016-2022	2016-2022
Factores de vulnerabilidade	Desemrego xuvenil, nomeadamente feminino.	Perda de actividade comercial.	Desigualdade no acceso a servizos públicos e espazos urbanos de calidade sen aproximarse ás problemáticas clásicas: emprego, educación e calidade vivenda.
	Difícil acceso ao mercado laboral de sectores en risco de exclusión social.	Incremento do desemprego.	
	Despoboamento centro urbano por dificultades económicas para mozos e accesibilidade para maiores.	Falta de oportunidades laborais e outras factores de exclusión social.	
		Falta de equipamentos sociais.	
Resultados esperados respecto da vulnerabilidade	Actuar nos enclaves periféricos.	Medidas de fomento da inserción laboral e redución da exclusión social.	Reducir desigualdades e mellorar a inclusión a través de dotación de servizos "integrados e comúns" que "beneficien a todos"
	Mellorar a inclusión social e a empregabilidade.		
	Recuperar locais en desuso para mozos e colectivos informais.		

Fonte: Elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

banas hai que considerar cando menos cinco dimensións (Fernández-García et al, 2017): dúas relacionadas co ámbito socioeconómico, pobreza e exclusión social; e tres vinculados ao contexto como a habitabilidade (condicións e equipamento, tamaño da vivenda...), espazo público (accesibilidade a servizos e equipamentos), e calidade ambiental (contaminación acústica, do aire ou o consumo enerxético). Neste senso, a crise obriga a reformular o sistema económico, social

e político das cidades; e no que a este apartado se refire, a repensar o modelo de vivenda que queremos e a propia política de vivenda, focalizando a atención en aspectos como a gobernanza, o acceso ao financiamento, o acceso ao solo, a recuperación de espazos públicos, a construción de vivendas climaticamente neutrais ou a incorporación nas políticas públicas de aspectos como a cohesión social para reducir a segregación ou fragmentación urbana que existe en moitas cidades.

A existencia de barrios vulnerables dentro das propias cidades ou áreas urbanas, onde as condicións de vida das persoas son significativamente inferiores ás do conxunto da cidade, é unha realidade. O Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no seu informe sobre os plans e programas asociados ás estratexias de desenvolvemento urbano sostible e a súa vinculación coa vulnerabilidade urbana en España (2021), analiza 32 capitais de provincia entre as que están A Coruña, Lugo e Pontevedra.

Tanto na Coruña como en Lugo, detecta sete áreas estatísticas vulnerables superando o 25% a poboación, en tanto que en Pontevedra hai unha área vulnerable e a poboación vulnerable representa o 7%.

De cara ao escenario 2040, os Fondos de Recuperación Next Generation deben constituír unha oportunidade para reducir a vulnerabilidade urbana, propiciando tanto a rexeneración do espazo urbano como a reformulación das políticas de rehabilitación e de vivenda.

4. CARA UNHA NOVA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL E URBANA

Ao longo dos últimos anos a capacidade e a utilidade dos plans urbanísticos como mecanismos de transformación urbana entrou en crise pola súa incapacidade para dar resposta a cuestións continxentes e a tendencia a ficar obsoleto mesmo antes da súa aprobación. Como indica Alfaya (2022), o elevado grao de definición, o constante cambio de normativas e regulamentos, a lentitude na súa tramitación, en combinación cos intereses económicos dos particulares e coa inseguridade xurídica, en moitos casos por cuestións de procedemento, están detrás desta crise. Con todo, sinala que resulta evidente que estes plans son o único marco para garantir os desenvolvemento privados dende unha lóxica equilibrada e con seguridade xurídica.

O obxectivo deste último apartado é a análise da evolución da planificación urbana e territorial cara un novo paradigma de planificación estratéxica, cun maior enfoque social, no que os distintos Plans de ordenación non se elaboren de xeito independente coas conseguíntes contradicións e falta de previsións dos camiños emprendidos nos distintos municipios (Alfaya, 2022). A planificación do territorio debe procurar un equilibrio entre o desenvolvemento económico necesario para mellorar a calidade de vida e o desenvolvemento sostible, do que se desprende a necesidade de planificar tanto o crecemento como o non crecemento.

Este estancamento da tramitación na planificación supón que hoxe en día a media de antigüidade alcance os 20

Táboa 2.- Antigüidade do planeamento en Galicia por rango de poboación

POB (nº Hab 2021)	nº concellos	<5 anos	%	5 a 10 anos	%	10 a 15 anos	%	15 a 20 anos	%
Concellos de <5.000	171	15	8,77	15	11,70	20	17,54	24	14,04
Concellos de 5.000 a 10.000	56	8	14,29	8	14,29	8	10,71	7	12,50
Concellos de 10.000 a 20.000	32	6	18,75	6	3,13	1	6,25	6	18,75
Concellos de 20.000 a 50.000	16	2	12,50	2	18,75	3	0,00	4	25,00
Concellos de >50.000	7	0	0,00	0	14,29	1	28,57	0	0,00
	282	31	10,99	31	11,70	33	14,18	41	14,54

POB (nº Hab 2021)	25 a 30 anos	%	30 a 35 anos	%	35 a 40 anos	%	> 40 anos	%
Concellos de <5.000	23	13,45	13	7,60	10	5,85	7	4,09
Concellos de 5.000 a 10.000	9	16,07	0	0,00	1	1,79	1	1,79
Concellos de 10.000 a 20.000	5	15,63	2	6,25	5	15,63	0	0,00
Concellos de 20.000 a 50.000	2	12,50	2	12,50	0	0,00	0	0,00
Concellos de >50.000	1	14,29	1	14,29	1	14,29	0	0,00
	40	14,18	18	6,38	17	6,03	8	2,84

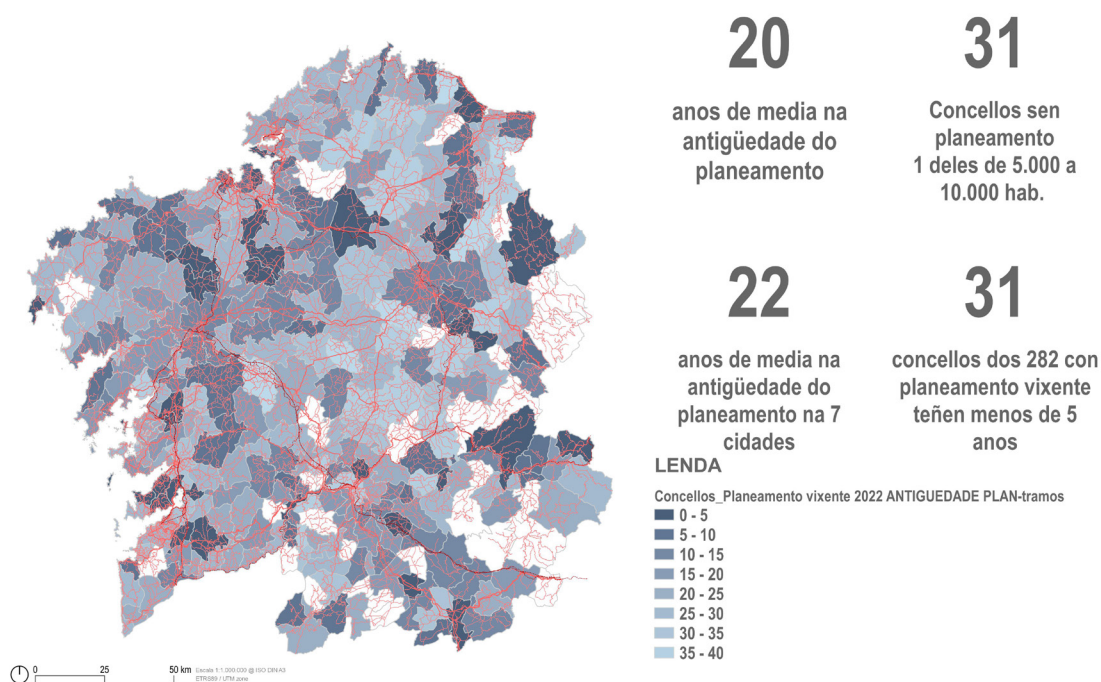
Fonte: Alfaya (2022) a partir da información do SIOTUGA.

2- No cálculo non se tiveron en conta os 31 concellos sen planeamento, trinta de menos de 5.000 habitantes e Gondomar

anos². Este dato é revelador da situación actual e, como se observa na táboa 2, non aparecen diferenzas significativas entre rangos de poboación de concellos, co único matiz do rango entre 10.000

e 20.000 habitantes que, tal e como se indicará con posterioridade, son tamén os concellos que teñen unha situación máis complexa en termos xerais de planificación.

Mapa 3.- Antigüidade do planeamento nos concellos galegos (Setembro 2022)



Fonte: Alfaya (2022) a partir da información do SIOTUGA.

Como resposta á necesaria planificación do non crecemento, púxose en marcha a figura do Plan Básico Autonómico a partir da aprobación da Lei de Solo de Galicia de 2016, co obxectivo de desenvolver unha simplificación do proceso de tramitación capaz de servir de base para os concellos sen planificación ou cunha escasa presión

urbanística; os resultados, non obstante, non están a ser tan rápidos como se prevía. Dos primeiros oito concellos nos que se redactou o Plan Básico, ata agosto de 2022 tan só foi posible aprobar o de Trabada, na provincia de Lugo, o que pon de relevo a dificultade da simplificación da tramitación, sometida a unha excesiva

regulación, multicompetencial, que bloquea o seu desenvolvemento ata crear un sistema similar ao que pretende substituír.

A pesar das dificultades, fundamentalmente derivadas da superposición de informes sectoriais carentes dunha mirada global sobre o territorio, esta figura pode resultar esencial cara o futuro se logra alixeirar o seu contido e permite o desenvolvemento da planificación estratéxica de carácter territorial en áreas con perda de poboación.

• Planificación estratéxica

Nos últimos anos a planificación estratéxica urbana vai adquirindo maior protagonismo, centrándose nos espazos, usos e servizos públicos, e incorporando a visión social e económica ao interese colectivo. Así, aspectos como o envellecemento da poboación, a saúde, o compromiso medioambiental, a inseguridade, as limitacións na accesibilidade ao transporte, a existencia dun patrimonio construído suficiente e, sobre todo, a transformación dixital, constituirán criterios prioritarios. Como indican Berrone et al. (2022), malia os esforzos realizados nas últimas décadas, os patróns de mobilidade urbana en Europa presentan serios problemas, polo que a transición cara un novo paradigma de mobilidade sostible pasou a converterse nun elemento clave da gobernanza das cidades europeas.

Tras a pandemia, e procurando un encaixe nas liñas estratéxicas mencionadas, algunhas cidades están desenvolvendo iniciativas cun anovado

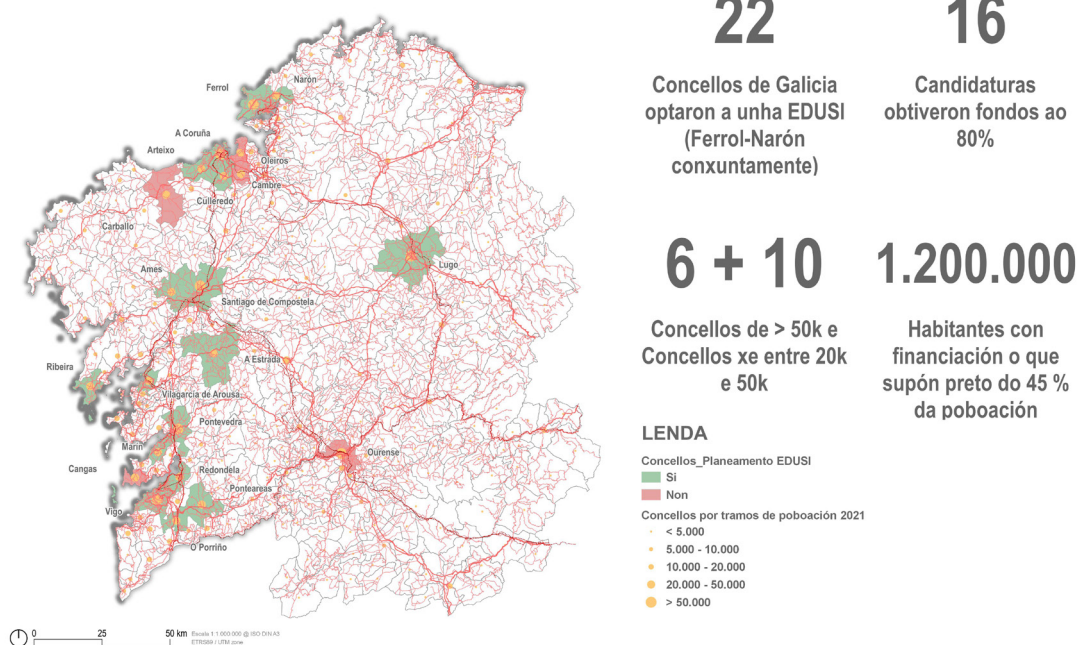
impulso. Cabe salientar, entre outras, a idea da “cidade dos quince minutos” que se está a fixar como prioridade en París (e en menor medida tamén en Londres e Barcelona) co soporte teórico de Carlos Moreno; o chamado “modelo donut”, suxerido pola economista Kate Raworth, consistente nunha aplicación a fondo da economía circular a escala municipal, que foi tomado moi en serio na cidade de Amsterdam; a reformulación integral da mobilidade na escala metropolitana en Riga, ou o novo modelo de relación entre o centro e as periferias en Milán (Boni e Zevi, 2021). De carácter máis tentativo e experimental semellan outros conceptos, tamén moi reforzados pola pandemia, como o da “cidade dos coidados” (Chinchilla, 2021), planificación dirixida á construción de cidades felices (Montgomery, 2015) ou a as teorías da cidade da infancia, impulsadas dende hai anos polo pedagogo Francesco Tonucci. Para as cidades galegas, de pequeno tamaño, con características urbanas pero de baixa densidade, ten especial relevancia a proposta de Soft City (David Sim, 2019), na que contrapón a cidade suave, amable e de proximidade á dureza da cidade tensa que provoca situacións de estrés.

En Galicia, a esixencia dos fondos europeos plurianuais (2014-2020) da definición de eixos de actuación concretos supuxo un cambio de paradigma na planificación do territorio, ante a necesidade da redacción de estratexias urbanas. En concreto, as Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado (EDUSI’S), nome que recibiu o documento necesario para a obtención

de fondos nese período, centráronse na dixitalización, no compromiso ambiental e nunha vocación social que incluía a rehabilitación de edificios, significando

unha translación da planificación urbana convencional a documentos de carácter transversal e cun alto grado de participación.

Mapa 4.- Concellos galegos que optaron a unha EDUSI



Fonte: Alfaya (2022)

Todos os concellos de máis de 20.000 habitantes, agás Oleiros, optaron a estes fondos, e entre os anos 2016 e 2017 un total de 16 candidaturas obtiveron fondos e víronse na obriga de elaborar e desenvolver unha estratexia global de planificación urbana. Aínda que o prazo de execución non rematou, unha primeira avaliación permite afirmar que os resultados non son os agardados. Tendo en conta que (i), agás casos puntuais,

a visión estratéxica foi totalmente instrumental, dirixida á obtención de fondos; (ii) tampouco se aproveitou para realizar unha análise global e definir obxectivos a medio prazo; (iii) e por último, en xeral a visión estratéxica non está a ser considerada nos novos documentos de planificación.

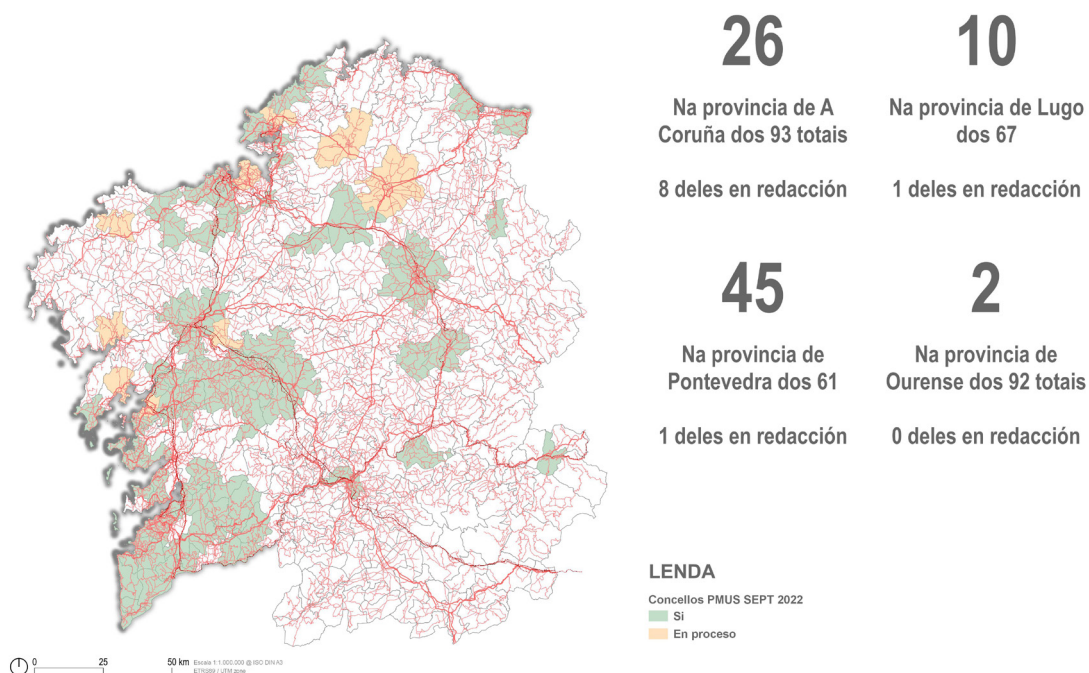
No caso dos concellos máis pequenos, que non se aproveitan das devanditas EDUSI'S, puxéronse en marcha tamén

figuras de planificación estratéxica, aínda que de carácter sectorial. De carácter máis xeral cómpre mencionar os Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS), que afectan á ordenación e transformación do espazo público e aos servizos de proximidade, o que entroncaría directamente coas devanditas cidades dos quinze minutos ou as cidades dos coidados; o que se contrapón coa segunda figura sectorial de carácter estratéxico, as áreas Rexurbe, da Lei 1/2019 de Rehabilitación de Galicia, que afectan só a cascos históricos con declaración BIC.

Os PMUS foron pensados inicialmente

para as cidades mais grandes, estendéndose posteriormente a concellos pequenos por mor da súa obrigatoriedade para a obtención de fondos do Instituto pola Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE). A convocatoria de 2017 para a realización de investimentos encamiñadas á redución de emisións, permitía que os concellos expuxesen tres tipos de mellora: substitución de luminarias, a eficiencia en edificacións e en terceiro lugar, a transformación de espazos públicos para mellorar a mobilidade, o que exixía a existencia previa dun plan de mobilidade urbana.

Mapa 5.- Concellos galegos con PMUS aprobados ou en redacción



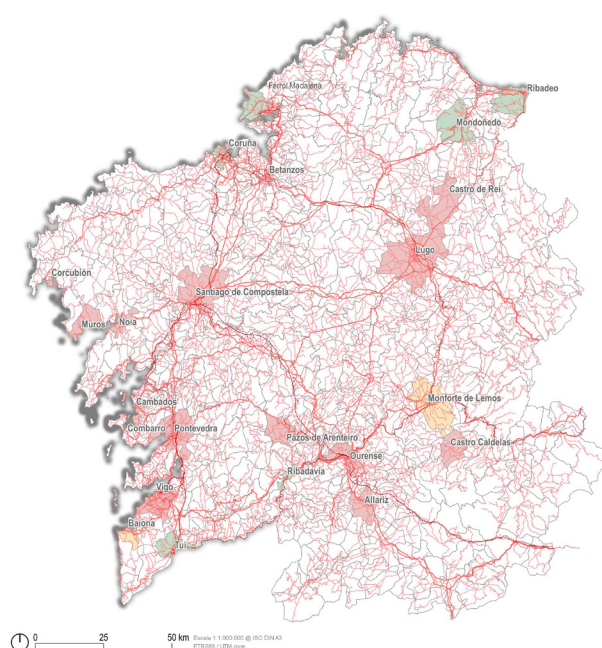
Fonte: Alfaya (2022)

O mapa 5 reflicte os concellos galegos que en setembro de 2022 contaban con PMUS vixentes ou en redacción, salientando a situación da provincia de Pontevedra, onde 44 concellos contaban con estes Plans e un estaba en fase de redacción, en contraposición con Ourense onde tan só dous municipios dos 92 totais contaban con PMUS publicado. Esta maior aprobación vén motivada en parte polo programa que a Deputación de Pontevedra puxo en marcha no marco da devandita convocatoria de 2017 para estimular aos concellos a estar preparados cara a recepción de financiamento, á vez

que lanzaba un proceso de concienciación e formación denominado Plan Ágora, que permitía dar continuidade ás accións iniciadas.

A declaración das Áreas Rexurbe, que lle corresponde á Xunta de Galicia a proposta dos concellos, ten un especial significado de cara á planificación estratéxica tendo en conta non só a necesidade da aprobación dun Plan de Dinamización, no que se definan investimentos concretos e as achegas previstas de cada administración, senón tamén porque supón que as políticas de rehabilitación pasan a ocuparse tamén do eido social e económico. É dicir, trátase

Mapa 6.- Concellos Rexurbe ou susceptibles de selo



24

Conxuntos históricos
urbanos dun total de
30 conxuntos
declarados

23

con posibilidade de
ser área Rexurbe
19 casos de estudio
IGVS

6

Conxuntos
declarados
Rexurbe

1 + 2

Mondoñedo con Plan
de Dinamización
aprobado e Tui e A
Coruña en redacción

LEENDA

Concellos REXURBE_SEPT_2022
DECLARADA
REDACCIÓN
SEN INICIAR

Fonte: Alfaya (2022)

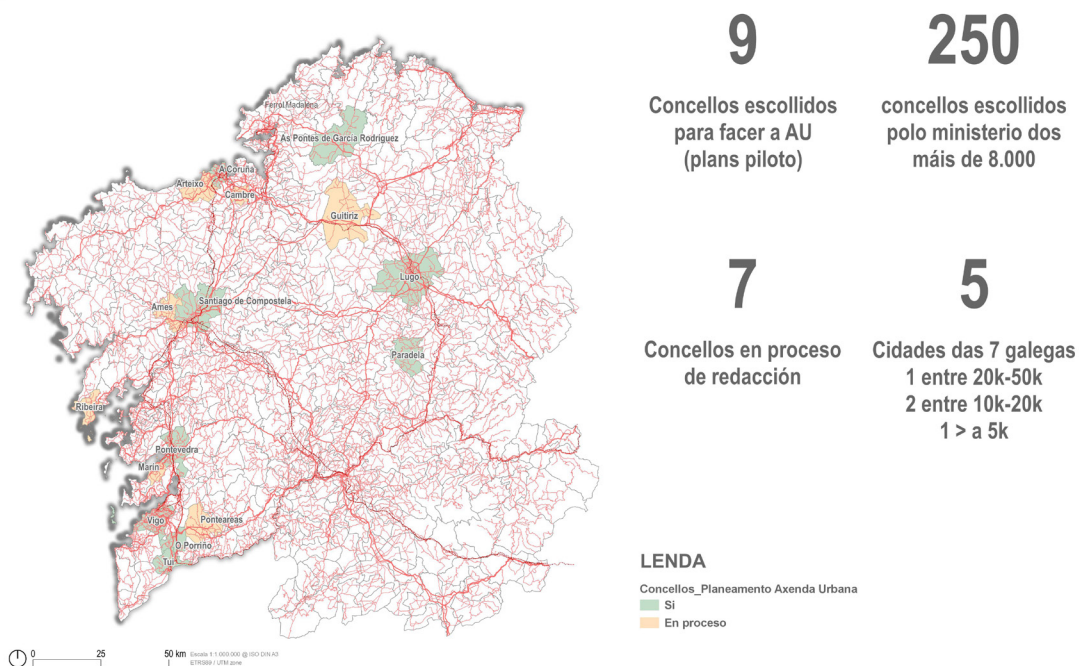
dunha visión transversal que aborda as problemáticas dun xeito conxunto, que permite a sincronización de accións e investimentos, cun fin determinado e cuns resultados previstos.

Mondoñedo foi o primeiro concello que aprobou un Plan de Dinamización (2021), e na actualidade outros cinco municipios xa foron declarados áreas Rexurbe: Ribadavia, A Coruña, Tui, Ferrol e Ribadeo, en tanto que Monforte e Baiona xa iniciaron os trámites para a súa inclusión. O mapa 7 recolle os 30 concellos de Galicia Rexurbe ou susceptibles de selo, e a súa situación en setembro de 2022.

Xunto á relevancia desta planificación sectorial estratéxica, outras figuras como os plans de paisaxe e os plans de turismo teñen unha incidencia notable na transformación do territorio. Non obstante, Alfaya (2022) indica que cada un deles se elabora de xeito independente polo que se están a producir contradicións e falta de previsión nos camiños emprendidos por cada un dos concellos.

Unha vez que a planificación estratéxica se sitúa como principal ferramenta das cidades e do territorio, as Axendas Urbanas constitúen o instrumento con maior capacidade de definición do modelo

Mapa 7.- Concellos galegos con Axenda Urbana aprobada ou en proceso de redacción



Fonte: Alfaya (2022)

urbano. A Nova Axenda Urbana vese influenciada tamén polas aportacións recollidas nos cumios da terra, coma o Rio +20, as COP sobre o cambio climático, ademais de nos 17 Obxectivos de Desenvolvemento Sustentable (ODS), dos que o ODS11 propón conseguir que “as cidades e os asentamentos humanos sexan inclusivos, seguros, resilientes e sostíbeis”, o que entronca con outros obxectivos con dimensión urbana coma o ODS1; que procura o fin da pobreza; o ODS3, de saúde e benestar; o ODS5 de igualdade de xénero; o ODS6, auga limpa e saneamento; ODS7, enerxía limpa e accesible; ODS9, industria, innovación e infraestruturas; ODS12, consumo e produción responsables e o ODS13, acción polo clima. Todos estes son ámbitos e aspectos de actuación para a consecución de cidades e territorios capaces de dar as respostas que a cidadanía precisa, elaborando un documento único no que se aliñan todos os documentos sectoriais existentes, elaborado por consenso, cun novo modelo de gobernanza e que permita ser avaliado con indicadores.

O mapa 7 e a táboa 3 reflicten os concellos galegos que conseguiron aprobar a súa axenda no período indicado (12 setembro 2022) e os sete que están en proceso de redacción.

Aínda que as cidades teñen levado a cabo avances nos últimos anos, mesmo as urbes máis adiantadas nos seus esforzos de adaptación teñen un longo camiño por percorrer, sobre todo naqueles aspectos e procesos que precisan de lexitimación, participación e implicación de axentes interesados e comunidades, así coma no establecemento de monitorización de sistemas, ou a definición de orzamentos aliñados cos ODS. As declaracións

de intencións dalgúns territorios na consecución dos obxectivos descritos teñen atopado ata o de agora polo menos tres atrancos: i) definir o obxectivo de adaptación global, ii) superar as barreiras políticas, e, finalmente, iii) establecer de xeito unívoco os criterios para o seu establecemento e os instrumentos de medición na súa evolución (Magnan y Ribera, 2016).

Neste contexto, a planificación para a adaptación das cidades españolas aos novos desafíos avanza e atópase nun primeiro estadio de transformación. Foron algo máis dun cento as urbes pioneiras na planificación e xestión das políticas locais coa mirada posta no ODS11 e os demais eixos transversais, tras un primeiro paquete de medidas impulsadas por iniciativas coma o Pacto polo Clima e a Enerxía. Nunha estratexia deseñada inicialmente top-down é imprescindible acompañala de iniciativas bottom-up con implicación directa de todos os axentes políticos, institucionais e económicos. Os gobernos centrais, autonómicos e locais teñen un gran potencial que desempeñar á hora de desenvolver as políticas e accións que ofrezan á cidadanía e aos concellos o soporte necesario para a elaboración da súa planificación. O chamamento para que tanto as administracións, institucións e actores privados se impliquen no foco da acción para o desenvolvemento urbano é o tren no que se avanzará ou se perderá definitivamente a oportunidade de incardinarse nas novas tendencias mundiais.

A planificación urbana é un elemento indispensable para a consecución dos ODS e, polo tanto, para a procura de mellores niveis de vida e de benestar que as persoas demandan. Esta planificación

Táboa 3.- Concellos galegos con Axenda Urbana aprobada ou en proceso de redacción

Concellos de mais de 50.000 hab.					
Nome	CODINE	Poboación 2021	Data PXOM	Edusi	Axenda Urbana
Vigo	36057	293.837	29/4/93	Si	Si
A Coruña	15030	245.468	25/2/13	Si	Si
Ourense	32054	104.596	16/9/86	Non	Non
Lugo	15078	97.858	3/10/07	Si	Si
Santiago de C.	27028	97.613	29/4/11	Si	Si
Pontevedra	36038	83.114	18/12/89	Si	Si
Concellos de mais de 20.000 hab.					
Nome	CODINE	Poboación 2021	Data PXOM	Edusi	Axenda Urbana
Narón	15054	38.913	22/4/02	Si	Non
Vilagarcía	36060	37.545	4/2/00	Si	Non
Oleiros	15058	36.922	11/12/14	Non	Non
Arteixo	15005	32.894	23/3/95	Si	En proceso
Ames	15002	31.993	28/6/02	Si	En proceso
Carballo	15019	31.414	4/2/16	Non	Non
Culleredo	15031	30.758	29/7/87	Si	Non
Redondela	36045	29.192	6/11/87	Si	Non
Ribeira	15073	26.839	17/12/02	Si	En proceso
Cangas	36008	26.708	20/12/93	Non	Non
Cambre	15017	24.616	27/7/94	Non	En proceso
Marín	36026	24.248	16/2/21	Si	En proceso
Ponteareas	36042	22.942	30/9/21	Si	En proceso
A Estrada	36017	20.261	3/6/13	Si	Non
Porriño	36024	20.212	26/6/03	Non procede	Non
Lalín	36039	20.199	5/2/99	Si	Si
Concellos de menos de 20.000 hab. con planeamiento estratéxico					
Nome	CODINE	Poboación 2021	Data PXOM	Edusi	Axenda Urbana
Tui	36055	17.398	26/1/11	Non procede	Si
As Pontes	15070	10.032	9/12/85	Non procede	Si
Paradela	27042	5.455	1/6/20	Non procede	Si
Guitiriz	27022	1.723	10/4/07	Non procede	En proceso

Fonte: Alfaya (2022)

precisa abondar nas políticas de sustentabilidade social, onde a cohesión, a inclusión e a diversidade deben ser potenciadas ao tempo que se busca a prosperidade inclusiva e a mellora de oportunidades. Neste eido é indispensable a modernización dos sectores produtivos tradicionais, que se potencien e aproveiten

as vantaxes da concentración urbana para a consecución de novos modelos produtivos que incorporen a dixitalización e as novas tecnoloxías ao tempo que contribúan á transición enerxética xusta. O cambio do modelo enerxético e a mobilidade de persoas e mercadorías son pezas fundamentais para encarar os cambios.

5. REFLEXIÓNS FINAIS: ABERTOS A NOVOS ESCENARIOS

Non cabe dúbida de que o principal fito da sociedade do 2040 radica en “facer desexable o desenvolvemento sustentable” (Haëntjens, 2008), e en demostrar de forma concreta que unha reorientación do modelo de desenvolvemento urbano é viable social, económica e ecoloxicamente para consolidar o potencial de progreso.

Neste momento as cidades atópanse cunha tensión viva entre a inercia das traxectorias herdadas do pasado e as esixencias, en principio voluntaristas, dos fitos a encarar no futuro mais próximo (Uhaldeborde, 2017). Esta encrucillada obriga a cuestionar os vellos paradigmas en canto ao seu desenvolvemento e estratexias de acción. Algunhas cidades e áreas urbanas xa teñen comezado este proceso de crecemento e evolución diferente, co fin de acelerar a carreira ambiental, atopar espazos de transformación para a inserción no novo modelo de crecemento económico a nivel mundial e visualizar as escalas de acción e inclusión cidadá cunha visión metropolitana.

Alén dos aspectos urbanísticos, económicos, institucionais, patrimoniais ou loxísticos, todas as cidades europeas están na procura dunha reformulación da urbanidade cara un modelo mais inclusivo de cidade, que se estende á súa contorna. As urbes xa non serán só eses lugares de actividade económica, riqueza e progreso -económico, social e cultural-, senón que aspiran a ser o lugar onde non haxa nada inhumano salvo a propia humanidade” (Réda, 2006).

Seguindo cos puntos abordados ao longo do documento, en primeiro lugar a ordenación futura do territorio debería comezar a considerar como un valor positivo a complexidade espacial derivada do noso sistema de asentamento polinuclear. Galicia posúe unha estrutura reticular sólida apoiada en distintas áreas comarcais, en múltiples nodos ou cruces de camiños que teñen un significativo peso para o desenvolvemento dunha determinada área. A dificultade espacial acrecéntase ao considerar tres niveis de estruturación que se superpoñen, con relacións de colaboración, pero tamén xerárquicas, tensas e conflitivas: o político-administrativo, o socioeconómico e o urbanístico.

Cara os vindeiros anos, a diagnose e o debate en torno da situación territorial seguirá a estruturarse en torno a tres lóxicas:

- 1) estratexias globais fronte ás solucións de carácter local;
- 2) argumentos económicos fronte aos valores de tipo identitario;
- 3) planificación e propostas das administracións fronte á participación cidadá.

Moi probablemente, no 2040 a distribución administrativa e/ou de competencias dos concellos galegos terá mudado substancialmente para dar resposta ás tres lóxicas indicadas previamente. Os novos mecanismos de

participación (e gobernanza) deberían servir como punto de partida para estimular este cambio de tendencia.

Por outra banda, a mobilidade ten que pasar a considerarse dende un punto de vista integral, englobando tanto as infraestruturas de transporte interurbano como a mobilidade urbana. Cómpre resaltar que todas as cidades enfrontan desafíos comúns, como o de promover a transición cara unha mobilidade urbana sostible, o que requirirá o compromiso de todos os actores urbanos e niveis administrativos. No que atinxe á mobilidade urbana, os gobernos locais deberán impulsar medidas públicas atrevidas, ambiciosas e innovadoras para avanzar nos seus plans estratéxicos de mobilidade. Con todo, ata 2040 as cidades galegas seguirán as pautas e estratexias aplicadas noutras cidades españolas e europeas.

Parece necesaria asemade a creación dun Consorcio de Transporte que coordine (cando menos nas áreas metropolitanas) as competencias no transporte público, na actualidade repartidas entre Xunta e concellos. No escenario de 2040 debe potenciarse unha rede de transporte público eficiente e reforzarse a intermodalidade máis alá da conexión tren-autobús, relacionándoa tamén coas bicicletas e as sendas ou recorridos peonís dende as estacións cara ao centro.

No que atinxe á mobilidade interurbana no seu conxunto, as transformacións exceden as meramente funcionais e económicas, e deben verse sobre todo como un elemento que constrúe. Cara ao futuro, os grandes retos están vinculados aos problemas climáticos, ambientais

e paisaxísticos, relacionados coa súa integración nas áreas rurais e urbanas, a intermodalidade, a adaptación das estradas e vías aos novos vehículos na procura de conectividade, ou a seguridade viaria.

Ao igual que noutros niveis de planificación, cómpre ser moi conscientes das diferenzas dimensionais dos asentamentos en Galicia. As medidas concibidas para cidades densas e con servizos non teñen por que ser as mesmas que as aplicadas nos asentamentos dispersos, onde a lóxica de dependencias é diferente.

En terceiro lugar débese salientar que as grandes transformacións da planificación do territorio e das cidades foron paralelas á chegada de fondos comunitarios, o que obrigou a formular unha visión a medio e longo prazo co fin de conectar o económico, o social, o ambiental e as transformacións físicas. Neste momento, os Fondos Next Generation de Rehabilitación e Rexeneración Urbana constitúen unha grande oportunidade para avanzar en novas políticas de rexeneración urbana e rehabilitación. Estes fondos establecen programas de axudas de rehabilitación a nivel de barrio, actuacións a nivel de edificio, programas de actuacións de mellora da eficiencia enerxética, e programas de impulso á rehabilitación de edificios públicos das entidades locais. Sendo este feito positivo, a chegada destes recursos económicos está non obstante favorecendo que as decisións das cidades para desenvolver as súas políticas dependa excesivamente do financiamento e das decisións exógenas.

A crise orixinada pola pandemia, que

agudiza os problemas socioeconómicos da crise financeira de 2008 e sobre todo os da vulnerabilidade residencial, está a xerar unha serie de cambios na sociedade e novos desafíos que é preciso abordar. A crise obriga pois a reformular o sistema económico, social e político das cidades, así como a repensar o modelo de vivenda que queremos e a propia política de equipamentos residenciais, focalizando a atención en aspectos como a gobernanza, o acceso ao financiamento, o acceso ao solo, a recuperación de espazos públicos, a construción de vivendas climaticamente neutrais, ou a incorporación nas políticas de aspectos como a cohesión social, co fin de reducir a segregación ou fragmentación urbana de moitas cidades. Cómpre afrontar asemade o problema da existencia de barrios vulnerables dentro das propias cidades ou áreas urbanas nas que as condicións de vida das persoas son claramente inferiores ás do conxunto da cidade.

Os vindeiros anos deberían comportar un cambio de paradigma na creación de vivenda pública e fomento do alugamento, en contraposición ao déficit histórico que padece o conxunto do país, en especial se se compara con Europa. Nas futuras tipoloxías de vivenda, rehabilitadas ou construídas de novo, aparecerán espazos flexibles, ensaiados tras a pandemia, para permitir un maior tempo de estancia nas casas, nas que se van inserir, de xeito ocasional ou constante, lugares de traballo. No particular caso galego, no que, como se sinalou previamente, a dispersión da poboación foi significativa, cabe imaxinar a necesidade de programas de recuperación de vivendas no rural

aproveitando a conectividade dixital do territorio e a recuperación do interese pola produción agrícola de autoconsumo.

Por último, no eido da planificación urbana e territorial están a agromar cambios significativos que terán a súa aplicación efectiva nas vindeiras décadas. O principal é a progresiva modificación dos contidos da planificación convencional. Na Galicia 2040 cabe imaxinar un escenario no que os documentos de planificación territorial de carácter estratéxico sexan os prioritarios, sendo complementados por estudos concretos ou plans de áreas específicas que reforcen as características dun determinado aproveitamento do solo.

Esta nova visión estratéxica e integral do territorio requirirá ás propias administracións e profesionais galegos un período de adaptación e formación diante dun cambio de gran magnitude, polo que o proceso será lento e progresivo. Ante este novo paradigma, será importante que na planificación colaboren profesionais de moitas disciplinas.

Por outra banda, toda vez que o conxunto do territorio xa está ordenado, o crecemento, á expansión e o desenvolvemento deixan de ser os vectores na planificación. Farase necesario pensar sobre o non crecemento, xa que é cara aí onde tamén apuntan os datos. Do mesmo xeito que a nivel económico expónse o equilibrio entre o sostible e o desenvolvemento necesario para lograr a calidade de vida da poboación, a economía donuts que antes se mencionaba, a nivel urbanístico resulta prioritario atopar ese equilibrio sen depender dunha maior ocupación do solo.

De cara ao 2040, a velocidade da xeración de datos, que aparella unha obsolescencia case inmediata dos mesmos, e a volatilidade e incerteza actual, fan que a planificación urbana e territorial deba ter certo grao de flexibilidade co fin de facilitar unha revisión continuada da estratexia urbana. Esta nova planificación estratéxica camiñará cara ao dixital e en tempo real, tirando partido das ferramentas tecnolóxicas relacionadas coa intelixencia artificial (IA) e datos, que marcarán a tendencia e permitirán identificar oportunidades de mellora.

A día de hoxe aínda resulta difícil imaxinar ese escenario, como difícil resulta pensar a quen corresponde a complexa toma de decisións nunha democracia. Pero o certo é que perante a magnitude de datos que a cidade xera e a dificultade de transformación intrínseca á dimensión das mesmas, será sen dúbida necesaria a utilización de modelos matemáticos e a incorporación e tratamento de moitos máis datos dos que técnicos, políticos ou cidadáns son quen de manexar.

Isto non quere dicir que nesa Galicia do 2040 desaparezan este tipo de decisións de carácter subxectivo ou que deixe de existir a posibilidade de elixir entre un ou varios camiños coas mesmas aparentes posibilidades de éxito. Só indica que cada día vai ser mais necesario anticiparse

a situacións derivadas dun cambio de modelo vital que non fixo máis que comezar. É moi probable que no curto prazo as cidades estean ocupadas por mais persoas sen traballo. Ou dito doutro xeito, a robotización suporá a minoración dun mercado de traballo tal e como o coñecemos agora polo que o patrón de planificación das cidades actuais de equilibrio en espazos para traballar, para gozar do tempo de lecer e durmir ou convivir, tecidos mediante infraestruturas pensadas para o vehículo privado, terá que mudar substancialmente.

Esa nova planificación non pode facerse exclusivamente dende o plan urbanístico. Son as grandes decisións de estratexias urbanas, agora visibles nas axendas urbanas, as que teñen a capacidade de xerar alternativas que se anticipen a estes cambios. Aínda que como en calquera decisión de futuro, existe o risco do fracaso.

Cara aos vindeiros anos viviremos unha dicotomía entre un sistema de cidades, cada día máis fortes e autónomas, fronte a unha estrutura territorial que non debe ser baleirada, tanto pola súa capacidade produtiva como polo seu valor ambiental. Unha visión ampla, transversal e colectiva, pode ser o mellor camiño para non deixar a ninguén atrás neste tránsito de incertezas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS E DOCUMENTAIS

- Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, Barcelona Regional Agència de Desenvolupament Urbà, S.A., Àrea Metropolitana de Barcelona (2020). *BCNcologia : 20 anys de la Agència de Ecologia Urbana de Barcelona*. Ed. Ajuntament de Barcelona.
- Alfaya, L. (2022): "Avanzar cara ás estratexias. Superar a clasificación estática do solo", xornada Galicia 2040, Foro Económico de Galicia, setembro.
- Angulo, S. (2020). "El siglo de las ciudades". La Vanguardia, Disponible en <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20201218/6131260/siglo-ciudades.html>
- As I., Basu P. et al (2022). *Artificial Intelligence in Urban Planning and Design: Technologies, Implementation and Impacts*. Ed. Elsevier.
- AA.VV. (2011). *A Cidade dos Barrios*. Ed. Deputacion da Coruña.
- Berrone, P. Et al (2022) "La movilidad presente y futura en Europa", Papeles de Economía Española, N.º 171, «Infraestructuras terrestres, transporte y movilidad de personas», Pag 76-92. ISSN: 0210-9107. <https://www.funcas.es/wp-content/uploads/2022/04/PEE-171-WEB.pdf>
- Barton H., Tsourou C. (2000). *Healthy Urban Planning*. Ed. Routledge
- Bertaud A. (2018). *Order without Design: How Markets Shape Cities*. Ed. The MIT Press.
- Boni, A. L. y A.T. Zevi (2021): "The Place os Cities in a Recovering Europe", en Next Generation EU Cities, EuroCities, ISPI, Milán
- Comisión Europea (2018): *Un planeta limpio para todos*, Com. 28/11.
- Constenla Vega X. (2018). *O Colapso Territorial en Galiza*. Ed. Galaxia.
- Chinchilla, I. (2021): *La ciudad de los cuidados*, Catarata, 2021.
- Dalda J.L. et al. (2007). *La ciudad difusa en Galicia*. Ed. Xunta de Galicia.
- Dodd M. (2020). *Spatial Practices: Modes of Action and Engagement with the City*. Ed. Routledge.
- Domingues A. (2010). *A Rua da Estrada*. Ed. Dafne Editora.
- Ezquiaga Domínguez J.M., González Alfaya L. (2011). *Transformaciones Urbanas Sostenibles*. Ed. Universidad Internacional Menéndez Pelayo.
- Fernández-García, M. et al (2017) "El análisis de la desigualdad urbana. Propuesta y validación de un índice de nivel socio-económico en áreas urbanas españolas (1991-2001)", EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales, núm. 39, pp. 49-77, 2018. UNED. Disponible en <https://www.redalyc.org/journal/2971/297164999002/html/>
- Fernández Güell, J.M. (2007). *25 Años de planificación estratégica de ciudades*. Revista Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales. N° 154. Pag. 621-637.
- Flanders Cushing D., Miller E. (2019). *Creating great places: Evidence-based Urban Design for Health and Wellbeing*. Ed. Routledge.

- Florida, R. (2009): *Las ciudades creativas*, Paidós, Barcelona
- Ganser R., Piro R. (2021). *Parallel Patterns of Shrinking Cities and Urban Growth: Spatial Planning for Sustainable Development of City Regions and Rural Areas*. Ed. Routledge.
- Gallego, S. (2014) “Siglo XXI: del urbanismo salvaje a la ciudad sostenible”. Disponible en <https://ethic.es/2014/09/siglo-xxi-claves-para-un-nuevo-concepto-de-ciudad/>
- García Docampo, M. (2022): “A ordenación do territorio na Galicia do 2040”, xornada Galicia 2040, Foro Económico de Galicia, setembro.
- Glaeser, E. (2011): *El triunfo de las ciudades*, Taurus, Madrid.
- González Pérez, J. M., & Piñeira Mantiñán, M. J. (2020). The unequal city in Palma (Majorca): Geography of confinement during the Covid-19 pandemic. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (87). <https://doi.org/10.21138/bage.2998>
- Haëntjens, J. (2008), *Le pouvoir des villes ou l’art de rendre désirable le développement durable*, Ed. L’Aube
- Halegoua G.R. (2020). *Smart Cities*. Ed. The MIT Press Essential Knowledge.
- Indovina, F. (2006) *Governare la città con l’urbanistica*. Santarcangelo di Romagna: Maggioli,
- INE, Nomenclátor: Población del Padrón Continuo por unidad poblacional.
- Innerarity D. (2020). *Una teoría de la democracia compleja. Gobernar en el siglo XXI*. Ed. Galaxia Gutenberg.
- Kleilein D., Meyer F. (2021). *Post-pandemic Urbanism*. Ed. JOVIS Verlag.
- Koolhaas R. (2020). *Countryside. A Report*. Ed. Guggenheim Taschen.
- Loder A. (2020). *Small-Scale Urban Greening: Creating Places of Health, Creativity, and Ecological Sustainability*. Ed. Routledge.
- Lois, R.C., Pino D. (2015). *A Galicia Urbana*. Ed. Xerais.
- Mattern, S. (2021). *A City Is Not a Computer: Other Urban Intelligences*. Ed. Princeton University Press.
- Mazzucato, M. (2021): *Misión Economía*, Taurus, Madrid.
- Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (2021). “Informe sobre los planes y programas asociados a las estrategias de desarrollo urbano sostenible (edusi) y su vinculación con la vulnerabilidad urbana en España en el marco de los nuevos retos urbanos”. Disponible en <https://www.mitma.es/arquitectura-vivienda-y-suelo/urbanismo-y-politica-de-suelo/observatorio-de-la-vulnerabilidad-urbana/informes-edusi>
- Montgomery C. (2015). *Happy City: Transforming our lives through Urban Design*. Ed. Penguin Books Ltd.
- Nárdiz, C. (2022): “Las transformaciones de la movilidad”, xornada Galicia 2040, Foro Económico de Galicia, setembro.

- Réda, J. (2006), *Les Poètes et la ville. Une anthologie*, Gallimard, París.
- Richardson H.W., Nam C.W. (2014). *Shrinking Cities: A Global Perspective*. Ed. Routledge.
- Rodríguez-González, R. (2009). *Ordenación y gobernanza de las áreas urbanas gallegas*. Ed. Netbiblo.
- Secchi B. (2016). *Primera Lección de Urbanismo*. Ed. Universidad Católica Del Perú.
- Sim D. (2019) *Soft City. Building Density for Everyday life*. Ed. IslandPress.
- Tonucci, F. (2014). *La ciudad de los niños*. Ed. GEU.
- Uhaldeborde, J.M. (2017): “Las ciudades europeas: nuevos paradigmas, nuevas estrategias”, *Papeles de Economía Española*, 153, 2-22.

www.foroeconomicodegalicia.es

O Foro Económico de Galicia é unha plataforma de transferencia de coñecemento en materia económica dende as empresas e universidades galegas á sociedade e aos espazos de decisión pública. O Foro integra a profesores e investigadores, empresarios e directivos representativos dos diferentes sectores e áreas de Galicia, e xornalistas galegos de referencia.

SOCIOS

//ABANCA	 Asociación Gallega Empresa Familiar	<i>Casal de Armán</i>
civisglobal construimos entorno		CTVG CORPORACIÓN RADIO E TELEVISIÓN DE GALICIA
 Cruz Roja	Domus  Cuidamos personas en buena compañía	Galuresa Algo más que gasolineras
 Hierros AÑÓN, S.A.	 Estrella Galicia	 JEALSA
 MEGASA	Naturgy 	 GrupoNogar
 PÉREZ RUMBAO	Revi	Rodiñas 
 Rodman	 CONSORCIO ZONA FRANCA VIGO	Grupo de investigación GEN Universidade de Vigo



//ABANCA

GALICIA 2040

CARA NOVOS SISTEMAS DE PLANIFICACIÓN URBANA E TERRITORIAL

LUCIANO ALFAYA
XOSÉ CARLOS ARIAS
MARÍA CADAVAL
DOMINGO DOCAMPO
JOSÉ FRANCISCO ARMESTO