

---

**Cita bibliográfica:** Otero Vale, N.M.<sup>a</sup> (2025). Redes urbanas e infraestructuras en A Mariña Lucense: evaluación de la conectividad y el desarrollo territorial. *Ikara. Revista de Geografías Iberoamericanas*, (7). <https://doi.org/10.18239/Ikara.3642>

---

## **Redes urbanas e infraestructuras en A Mariña Lucense: evaluación de la conectividad y el desarrollo territorial**

Nerea María Otero Vale <sup>1\*</sup> 

**Resumen:** La red urbana y las infraestructuras son conceptos fundamentales en la geografía urbana y regional, esenciales para comprender la organización y el funcionamiento de los municipios. En este artículo se realiza un análisis detallado de las interacciones entre municipios, sus áreas de influencia, y las infraestructuras como elementos físicos que sostienen la actividad cultural, económica y social del territorio. Asimismo, se profundiza en la infraestructura social, incluyendo escuelas, centros de salud y hospitales, entre otros servicios. Este enfoque incorpora la perspectiva de centralidad en las escalas urbana y regional, analizando cómo ciertos centros urbanos o nodos clave estructuran y cohesionan la red urbana, distribuyendo funciones y recursos en diferentes niveles. La inclusión de esta perspectiva permite evaluar de forma más precisa la efectividad de la planificación urbana y regional, identificando fortalezas y debilidades del sistema territorial, con el fin de proponer mejoras y soluciones para un desarrollo más equilibrado y sostenible.

**Palabras clave:** municipios; influencia; actividad; planificación; sistema.

### **Redes e infraestruturas urbanas em A Mariña Lucense: avaliação da conectividade e do desenvolvimento territorial**

**Resumo:** A rede urbana e as infraestruturas são conceitos fundamentais na geografia urbana e regional, essenciais para compreender a organização e o funcionamento dos municípios. Neste artigo, realiza-se uma análise detalhada das interações entre os municípios, suas áreas de influência e as infraestruturas como elementos físicos que sustentam a atividade cultural, econômica e social do território. Além disso, aprofunda-se a análise sobre a infraestrutura social, incluindo escolas, centros de saúde e hospitais, entre outros serviços. Este enfoque incorpora a perspectiva de centralidade nas escalas urbana e regional, analisando como certos centros urbanos ou nós-chave estruturam e coesionam a rede urbana, distribuindo funções e recursos em diferentes níveis. A inclusão dessa perspectiva permite avaliar de forma mais precisa a efetividade do planejamento urbano e regional, identificando forças e fraquezas do sistema territorial, com o objetivo de propor melhorias e soluções para um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável.

**Palavras chave:** municípios; influência; atividade; planejamento; sistema.

### **Urban networks and infrastructures in a Mariña Lucense: assessment of connectivity and territorial development**

**Abstract:** The urban network and infrastructures are fundamental concepts in urban and regional geography, essential for understanding the organisation and functioning of municipalities. This article provides a detailed analysis of the interactions between municipalities, their areas of influence, and infrastructures as physical elements that support the cultural, economic and social activity of the territory.

---

<sup>1</sup> Universidade de Santiago de Compostela (España). \* Autor/a para la correspondencia: [neream.otero@usc.es](mailto:neream.otero@usc.es)

It also looks in depth at social infrastructure, including schools, health centres and hospitals, among other services. This approach incorporates the perspective of centrality at the urban and regional scales, analysing how certain urban centres or key nodes structure and cohere the urban network, distributing functions and resources at different levels. The inclusion of this perspective allows a more accurate assessment of the effectiveness of urban and regional planning, identifying strengths and weaknesses of the territorial system, in order to propose improvements and solutions for a more balanced and sustainable development.

**Key words:** municipalities; influence; activity; planning; system.



## 1. INTRODUCCIÓN

Desde mediados del siglo XX Galicia pasó de ser una sociedad mayoritariamente rural y agrícola a una más urbanizada, con las áreas metropolitanas de A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo liderando el crecimiento poblacional. En este siglo, estas ciudades y las cuatro capitales de provincia (A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra) experimentaron un importante desarrollo urbano (Otero, 2023). Estos territorios son en la actualidad los principales centros del sistema urbano gallego.

En Galicia, también hay núcleos de menor tamaño que son dinámicos, especialmente los que se encuentran situados en zonas estratégicas como lo son las principales vías de comunicación (Piñeira & Lois, 2011). También hay dos comarcas que, a pesar de estar alejadas de los principales núcleos urbanos, han conseguido un desarrollo significativo, caso de Valdeorras y A Mariña Lucense. Esta última, tiene un modelo territorial propio, compuesto por pequeños núcleos urbanos, que, en conjunto, configuran un sistema cohesionado y complementario (AGADER, 2011).

La economía de A Mariña tiene un gran potencial de desarrollo, basado en el turismo, la ganadería, trabajo ligado al sector costero y una industrialización que ha sido pionera en Galicia. A nivel comarcal, a partir de los setenta, Galicia percibió procesos de descentralización demográfica, ya que comarcas tradicionalmente expulsoras de población experimentaron momentos de crecimiento demográfico, tal y como paso en la cabecera comarcal de Viveiro; además, en el caso de este municipio el desarrollo industrial incidió en el número de personas empadronadas. Es importante destacar que la planificación urbana influye de manera notable en el crecimiento de cualquier territorio, junto con las dinámicas económicas y el comportamiento del mercado inmobiliario (Rivas, 2015).

En términos de atracción comercial existen áreas de influencia bien definidas y diferenciadas entre los distintos núcleos de A Mariña, las villas están interrelacionadas y se complementan por diversos factores. Estas conexiones se dan, por un lado, debido a la localización de servicios públicos que abarcan varios municipios (como la Agencia Tributaria en Foz, el Hospital Comarcal en Burela, y la sede judicial en Viveiro), y, por otro, por la forma en que cada villa ha respondido a los cambios en las estructuras productivas y sociales asociados con la urbanización. Burela desde su origen, es un territorio donde la pesca es el principal motor económico en toda su circunscripción, lo que provocó que a medida que iban evolucionando los tiempos, su puerto se fuese dotando de mejores infraestructuras y equipamientos. Todos estos factores provocaron que mucha gente viniese a vivir al municipio en busca de nuevas oportunidades de empleo; de manera que la emigración dio paso a la inmigración. Por otra parte, el turismo, especialmente en verano, ha prosperado en la villa y ha sabido ofrecer una oferta más atractiva, especialmente en Foz. A su vez, Viveiro y Ribadeo, con su tradición urbana y su herencia historia, se han convertido en pequeñas ciudades con una oferta estable y diversificada de servicios.

A modo de síntesis, A Mariña ha logrado un desarrollo destacado, a pesar de estar en una zona distante del resto de Galicia gracias especialmente a su ubicación costera que le ha permitido explotar recursos naturales como la pesca, que ha sido clave en su economía.

Por lo que respecta a infraestructuras de transporte, a pesar de la existencia de la Autovía del Cantábrico (A-8) que va por toda la fachada atlántica septentrional de este a oeste, A Mariña Lucense ha sufrido un retroceso en sus conexiones con el resto de Galicia. La compleja orografía de la región y su accidentado relieve dificultan la modernización y expansión de su carretera.

Las buenas conexiones de transporte actúan como arterias que favorecen la dinamización regional, conectado territorios y fomentando la cohesión económica y social (Rodríguez-Pose & Storper, 2020); fomentando el movimiento eficiente de personas, bienes e información; esencial para el desarrollo económico, social y cultural de los municipios. Un sistema de transporte bien planificado permite a las personas acceder a servicios, trabajo y educación localizados en otros municipios; a las empresas, distribuir sus productos con mayor facilidad; y a las regiones, integrarse en mercados más amplios. Esto no solo impulsa el desarrollo regional, sino que también fomenta la igualdad entre las regiones al reducir las barreras de aislamiento geográfico.

El transporte debe adaptarse al entorno existente, y en un territorio complejo por sus características orográficas como este, es aún más importante que se diseñe de manera conjunta con el paisaje. Esto implica que no solo deben priorizarse las carreteras principales, sino también las infraestructuras secundarias, como puertos y ferrocarriles; especialmente si se tiene en cuenta que A Mariña solamente cuenta con ferrocarril de vía estrecha (FEVE) que va desde Ferrol a Gijón, antiguo proyecto decimonónico de unión ferroviaria de toda la costa cantábrica que se comenzó a construir a partir de la segunda mitad del siglo XIX y que actualmente es necesario que solvente diversos problemas entre los que se encuentran una mejora en los horarios y frecuencias de trenes, mayor capacidad en los vagones para los pasajeros y uno de los factores más importantes, la velocidad. Un viaje desde Viveiro a Gijón en tren tiene una duración de cinco horas y media, mientras que en coche son dos. Con este ejemplo se evidencia la necesidad de mejorar el trazado de la red ferroviaria, renovando las vías y electrificándolas, de manera que se puedan incorporar ferrocarriles más modernos que alcancen mayor velocidad y que puedan albergar un mayor número personas. Mientras no se solventen esta serie de limitaciones no se convertirá en una alternativa competitiva frente al automóvil.

La presente comunicación como bien se puede comprobar, comienza con un resumen y el punto 1, correspondiente a la introducción, que alberga la situación en la que se encuentran los municipios de estudio y los problemas que presentan en la actualidad.

En el punto 2, se mencionan cuáles son los objetivos principales de la presente comunicación. Posteriormente, se desarrolla la metodología utilizada, explicando de manera concisa las técnicas, actuaciones y criterios empleados para la adquisición y tratamiento de datos. En el punto 4 se expone la ubicación de cada área de estudio, haciendo mención a las características más significativas. La parte central del trabajo la componen los puntos 5 y 6 y sus respectivos subapartados, correspondientes al desarrollo argumentativo, en el que se exponen los resultados. Posteriormente, en el punto 7, se exponen las conclusiones, limitaciones y futuras líneas de investigación. En este punto se muestra un análisis crítico de los resultados y de las variables obtenidas. Por último, se presenta la bibliografía, en la que se recopilan las fuentes revisadas cumpliendo las normas de citación correspondientes.

## **2. OBJETIVOS**

Los objetivos de este estudio se centran en el análisis y la comprensión de la evolución urbana y socioeconómica de los municipios de A Mariña Lucense. En primer lugar, se analiza la evolución histórica y urbanística de los municipios de Viveiro, Ribadeo, Burela y Foz, con el fin de entender cómo han cambiado a lo largo del tiempo, desde sus orígenes hasta su desarrollo contemporáneo. También se explican los motivos que provocaron los cambios producidos en sus respectivos planos urbanos, de hecho, este análisis considera el crecimiento de infraestructuras, la expansión demográfica y las transformaciones urbanísticas, impulsadas por diversos factores entre los que se encuentran la industria pesquera y la llegada de inversiones extranjeras a la comarca, como la de la empresa multinacional ALCOA (Aluminum Company of America).

El estudio también tiene como objetivo explorar el impacto de la industrialización y de la pesca en la región, particularmente cómo la creación de fábricas de conservas y otros sectores vinculados al mar han estimulado el crecimiento de los municipios. Otro objetivo fundamental es evaluar la transformación del paisaje urbano y de las infraestructuras, investigando cómo la geografía y la proximidad al mar han influido en la estructura urbana, considerando la expansión hacia las zonas costeras, la conversión de terrenos naturales en áreas urbanizadas y el desarrollo de infraestructuras clave como puertos, carreteras y polígonos industriales. Además, el estudio tiene la intención de identificar los problemas derivados del crecimiento desordenado, en particular en áreas costeras y sectores vinculados al turismo y las segundas residencias. Todos ellos han generado presión sobre el entorno natural y han impactado negativamente en la planificación y en la sostenibilidad urbana.

La costa cantábrica tiene temperaturas medias moderadas que rondan los 21° C. Este clima resulta poco atractivo para los visitantes europeos, que no vienen a España a buscar condiciones similares a las de sus respectivos lugares de origen, y tampoco lo es para los propios norteños. En cambio, quienes sufren todo el año los rigores del clima continental mesetario, el verano Cantábrico ofrece un alivio temporal, de ahí que en verano haya muchísimas personas procedentes de zonas del interior peninsular como Madrid.

En el presente trabajo se busca proponer estrategias para la planificación urbana futura, con el objetivo de mejorar la gestión del crecimiento urbano, preservar el entorno natural y mejorar la calidad de vida urbana, especialmente en áreas donde el crecimiento no ha sido bien gestionado. Además, también se realiza un análisis de los planes generales de ordenación municipal, con la finalidad de entender la normativa que rige en cada uno de los municipios de estudio.

### **3. METODOLOGÍA**

Para la realización de este trabajo, se adoptó el siguiente enfoque metodológico.

En primer lugar, se investigó el origen de cada municipio, con la finalidad de comprender las razones fundamentales que motivaron la decisión de establecerse en esos espacios específicos. También se realizó trabajo de campo debido a que es esencial conocer in situ cada espacio a estudiar, de manera que se contemplen determinados aspectos que por medio de cartografía, libros o imágenes puedan pasar totalmente desapercibidos. Visitar personalmente cada uno de los municipios permite entender como las personas interactúan en el medio en el que habitan, lo que enriquece mucho el trabajo. Además, no solamente se visitaron las zonas urbanas, sino que también se realizó trabajo de campo en cada una de sus respectivas parroquias<sup>2</sup>; por lo que se pudo tener constancia de los servicios y equipamientos de los que disponen cada una de ellas, el tipo de viviendas que tienen, los núcleos en los que se concentra mayor número de edificaciones y el grado de conservación que presentan, entre otros numerosos factores que se detallaran en el presente trabajo.

Posteriormente, se procedió a la recopilación de una serie de datos, especialmente Modelos Digitales del Terreno (MDT) y datos históricos, mediante la descarga de información del Instituto Geográfico Nacional, del visor cartográfico de la Xunta de Galicia, del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del Instituto Gallego de Estadística (IGN), con el fin de elaborar mapas detallados que facilitasen el análisis espacial a través de Sistemas de Información Geográfica (para este trabajo se empleó el software libre de QGIS). Además, se consultaron archivos y bibliotecas municipales para obtener libros y fotografías antiguas que permitieran ilustrar los procesos de transformación que han tenido lugar en cada uno de los municipios de estudio a lo largo del tiempo.

---

<sup>2</sup> Según Sánchez Pardo (2018), el término “parroquia” fue la institución que organizaba el espacio en Galicia, funcionando como una unidad administrativa, social y religiosa, sentando sus bases desde la Edad Media. Esta delimitación del espacio ejerció también influencia sobre la configuración del espacio rural. Además, estudios demográficos como el de Maragón Arias y Pazo Labrador (2010) indican que el estudio a escala parroquial es básico para concebir la migración, la despoblación y la distribución de la población en Galicia.

Para la realización del presente trabajo también se descargaron numerosos documentos del Sistema de Información de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Galicia (SIOTUGA) con la finalidad de realizar una revisión exhaustiva de los Planes Generales de Ordenación Municipal de cada municipio.

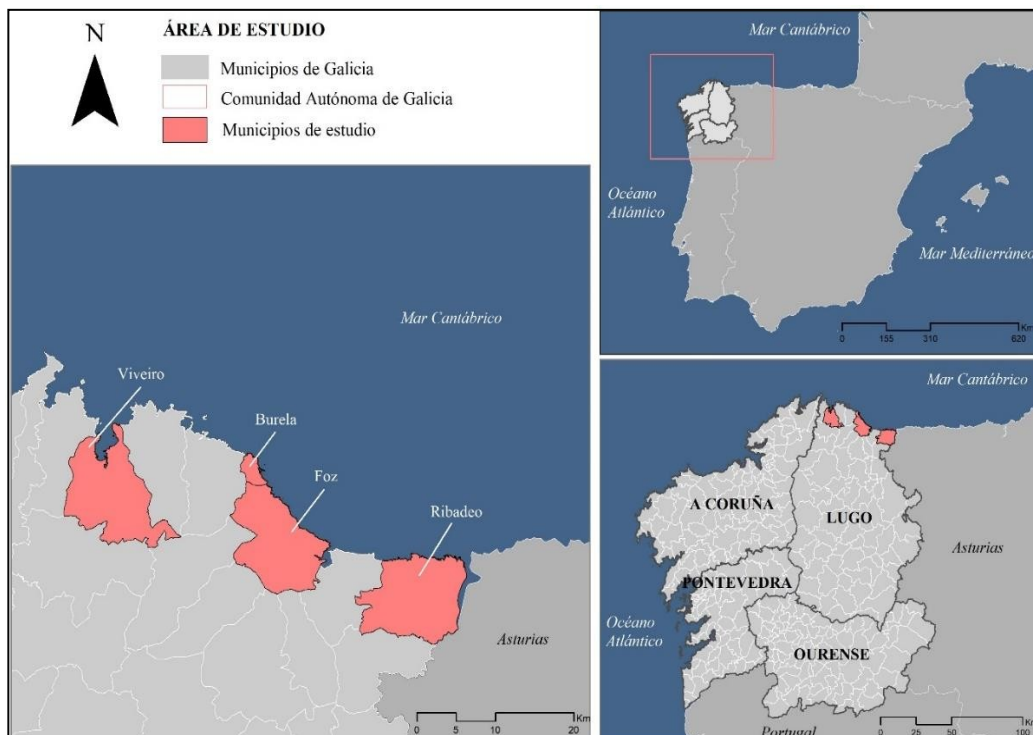
#### 4. ÁREA DE ESTUDIO

Todos los municipios analizados se encuentran en el litoral del cantábrico (Figura 1), al norte de la provincia de Lugo. Estos pequeños núcleos urbanos son los más poblados de la comarca (junto con Mondoñedo) y los que albergan el mayor número de servicios. Los cuatro municipios de estudio de la presente comunicación, junto con O Vicedo, Xove, Cervo y Barreiros conforman un sistema de núcleos polinucleares lineales. Según datos obtenidos en el padrón de habitantes del IGE, en 2024 estos ocho municipios tenían en total 57.070 habitantes.

Viveiro, Burela, Foz y Ribadeo reciben un elevado número de turistas anualmente, a pesar de que la comunicación con el resto de la comunidad no es especialmente óptima, debido al relieve accidentado y vías de comunicación dotadas de carreteras secundarias y agrestes. A pesar de esto, es trascendental explicar que estos municipios, entre ellos, sí que se encuentran bien comunicados gracias a que, en 1854, se comenzó a construir la carretera que va desde Viveiro a Ribadeo, emplazada en la línea de costa, y que, de hecho, catorce años después fue declarada carretera provincial, lo que ocasionó que se edificase en gran medida entorno a esta.

Este territorio se caracteriza por su diversidad geográfica, que combina áreas montañosas en el interior con una franja costera que da forma a los núcleos urbanos (Durán, 1986).<sup>3</sup> Su ubicación estratégica ha sido históricamente significativa para el desarrollo del comercio marítimo y la pesca, así como para la interacción con otras regiones, tanto de Galicia como de Asturias.

**Figura 1.** *Ubicación de las zonas de investigación*



Fuente: elaboración propia partir de datos obtenidos en el IGN.

En esencial ser conocedor y entender el origen de cada municipio para que se pueda llevar cabo una buena planificación en un futuro próximo. Viveiro y Ribadeo se formaron en torno a sus núcleos históricos. Como destacó López Alsina (1976), ambos municipios representan ejemplos claros de la urbanización medieval en Galicia. Aunque la fecha exacta de su fundación no se conoce con total exactitud, se estima que surgieron entre los siglos XI y XII, en un contexto marcado por conflictos territoriales entre señores feudales (Otero, 2021). Por otro lado, Foz y Burela son municipios que han experimentado un crecimiento reciente y rápido tanto en población como en infraestructuras urbanas, aunque por razones diferentes. Foz ha visto aumentar su población principalmente debido al auge de las segundas residencias. Burela por su parte, se ha desarrollado gracias a la actividad de su puerto y a la inmigración, siendo uno de los pocos municipios gallegos con crecimiento poblacional y un saldo natural positivo (Otero, 2023).

## **5. RED URBANA E INFRAESTRUCTURAS EN A MARIÑA LUCENSE**

La industrialización en Galicia se desarrolló en gran medida gracias a su proximidad con el mar. De hecho, durante el siglo XVIII, se establecieron fábricas de salazón a lo largo de la costa gallega, especialmente en las rías. Así sucedió en los municipios analizados en la presente comunicación, especialmente en Celeiro (Viveiro) y en Burela. Sin embargo, a partir del primer tercio del siglo XIX, comenzó a surgir una potente industria de conservas que poco a poco fue reemplazando a la de salazón (Durán Villa et al., 1986). Esta industria, ya plenamente desarrollada hacia finales del siglo XIX, impulsó a su vez la actividad pesquera, y a partir de ahí crecieron las ciudades y pueblos portuarios (Murcia, 1986). En torno a ellos surgieron nuevas actividades económicas e industriales, lo que derivó en un aumento de los efectivos demográficos y promovió el desarrollo de infraestructuras de transporte terrestre, facilitando la expansión de los mercados y la mejora de acceso a los puertos (López González, 2015).

Los cuatro municipios analizados en este estudio destacan por tener el mayor número de residentes en la comarca. Además, han sido los que han vivido las transformaciones urbanísticas más significativas con el paso de los años. Un elemento crucial que impulsó el desarrollo fue el crecimiento de oportunidades laborales relacionadas con la pesca y la industria desde la década de 1960<sup>4</sup>.

### **5.1. Evolución de las infraestructuras y del urbanismo en los municipios mariñanos**

El análisis del crecimiento espacial de un territorio es básico para entender las dinámicas urbanas y su evolución en el tiempo, ya que permite percibir procesos de crecimiento y fragmentación en los espacios (Batty, 2018). Asimismo, es fundamental comprender los movimientos poblacionales para tener una visión más clara del proceso de urbanización. Al estudiar detalladamente una región específica es necesario considerar su geografía y cercanía a la costa. En los municipios de Ribadeo, Viveiro, Foz y Burela, la orografía es un factor importante, ya que todos están orientados hacia el Mar Cantábrico y los ríos que los atraviesan (Otero, 2023). Por ejemplo, en Viveiro es el río Landro, en Burela el río As Pasadiñas, en Foz el Masma, y en Ribadeo el Eo, que delimita Galicia y Asturias.

A lo largo del siglo XX, estos municipios percibieron un importante desarrollo económico y demográfico, estrechamente ligado al crecimiento del sector pesquero y a la construcción de diversas industrias vinculadas a la explotación de recursos marinos, como las fábricas de conservas y las infraestructuras portuarias. El auge de la pesca en alta mar y el aumento de la demanda de productos pesqueros impulsaron la creación de empleos y fomentaron la llegada de población a las zonas costeras, lo que generó un progresivo crecimiento en estas localidades. Al progreso económico se le añade el interés

---

<sup>4</sup> Estos sectores son fundamentales para la economía de Galicia, ya que generan unos 37.000 empleos en la región. Las áreas con más oportunidades laborales relacionadas con la pesca en alta mar suelen estar cerca de grandes ciudades, aunque hay algunas excepciones, como en Burela y Celeiro (Viveiro) (Ardán, 2018).

estratégico que poseen los puertos pesqueros de la comarca, que fueron pilares esenciales para el desarrollo de las actividades comerciales y marítimas de la región.

Localidades de costa, tal y como sucede en cada uno de los municipios analizados en la presente comunicación (Burela, Viveiro, Ribadeo y Foz), cuentan con establecimientos portuarios que no solo han favorecido la pesca de altura, sino que también han promovido al fomento de la diversidad funcional y a la realización de actividades complementarias, como la distribución de productos pesqueros, el turismo náutico y la venta al exterior de mercancías.

El puerto de Burela, por ejemplo, es un puerto que destaca a nivel nacional por su actividad pesquera, especialmente por ser uno de los principales centros de pesca de altura en el norte de España, caracterizado por su volumen de capturas anuales en especies como el bonito del norte y la merluza de pincho. Viveiro, por su parte, combina su tradición pesquera con una progresiva práctica recreativa y física en su puerto, lo que fomenta la visita de muchas personas de otras localidades al municipio. En Ribadeo, el puerto deportivo y mercantil refuerza las conexiones marítimas de A Mariña con otros espacios del litoral cantábrico, mientras que el muelle de Foz se centra en actividades locales que estimulan la economía de sus zonas próximas. Además, las buenas conexiones por mar han permitido a la comarca afianzarse como una zona estratégica para el intercambio de bienes y servicios, favoreciendo la integración de la región en redes comerciales más amplias. Estos puertos no solo han contribuido al desarrollo económico de los municipios costeros, sino que también han fortalecido las relaciones sociales, históricas y culturales de A Mariña Lucense con el mar.

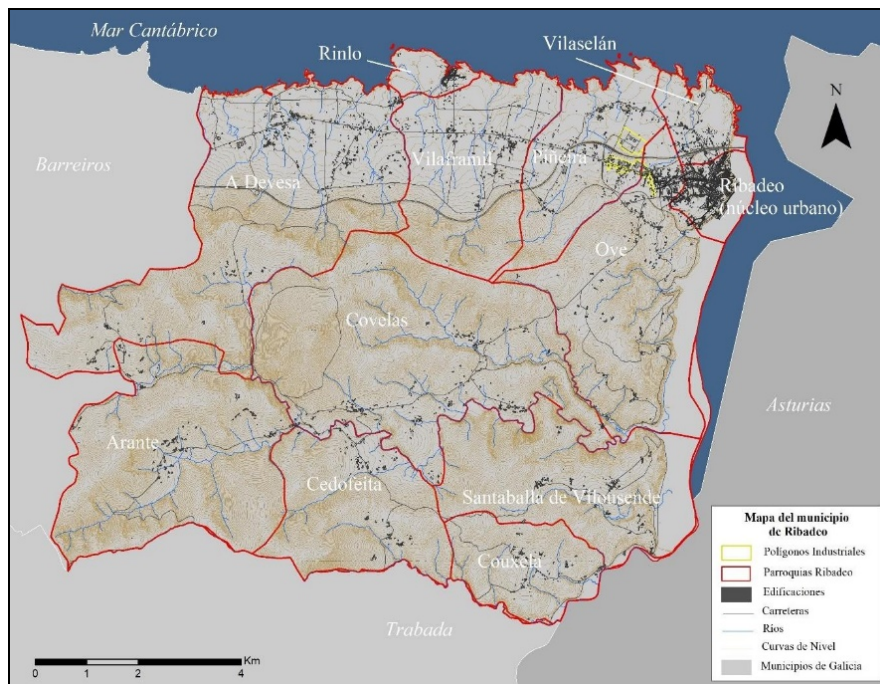
No obstante, uno de los aspectos que han quedado rezagados en el desarrollo de infraestructuras de la comarca es el ferrocarril de vía estrecha que recorre la región. Este sistema ferroviario, gestionado actualmente por FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha), ha desempeñado un papel clave en la conexión de las localidades costeras como Ribadeo, Viveiro, Foz y Burela a lo largo del tiempo. Sin embargo, las limitaciones propias derivadas de su trazado, sumadas a la falta de inversiones significativas en su modernización, han convertido al ferrocarril en una infraestructura insuficiente para responder a las necesidades de transporte contemporáneas.

El estado actual de este medio provoca retrasos con bastante frecuencia, velocidades reducidas y una capacidad limitada para transportar tanto pasajeros como mercancías. Esta situación contrasta con el crecimiento económico y demográfico experimentado en los municipios de A Mariña durante el siglo XX, cuando otras infraestructuras, como las marítimas y las carreteras, evolucionaron significativamente.

La modernización del ferrocarril, como bien se mencionó con anterioridad, con una posible ampliación de su capacidad, electrificación y la adopción de tecnologías más eficientes, podría ofrecer importantes beneficios para la comarca, que derivaría en una mayor conectividad entre municipios, una alternativa sostenible al transporte por carretera y el impulso del turismo en toda la región.

5.1.1. Ribadeo

**Figura 2.** Ribadeo y sus parroquias



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

La mayor parte de las edificaciones del municipio se encuentran concentradas en el núcleo urbano. Este proceso de concentración urbanística fue especialmente intenso durante las décadas de los años 60 y 70, cuando se produjo un crecimiento acelerado en el número de viviendas y edificios de varias plantas, muchas veces sin una planificación adecuada.

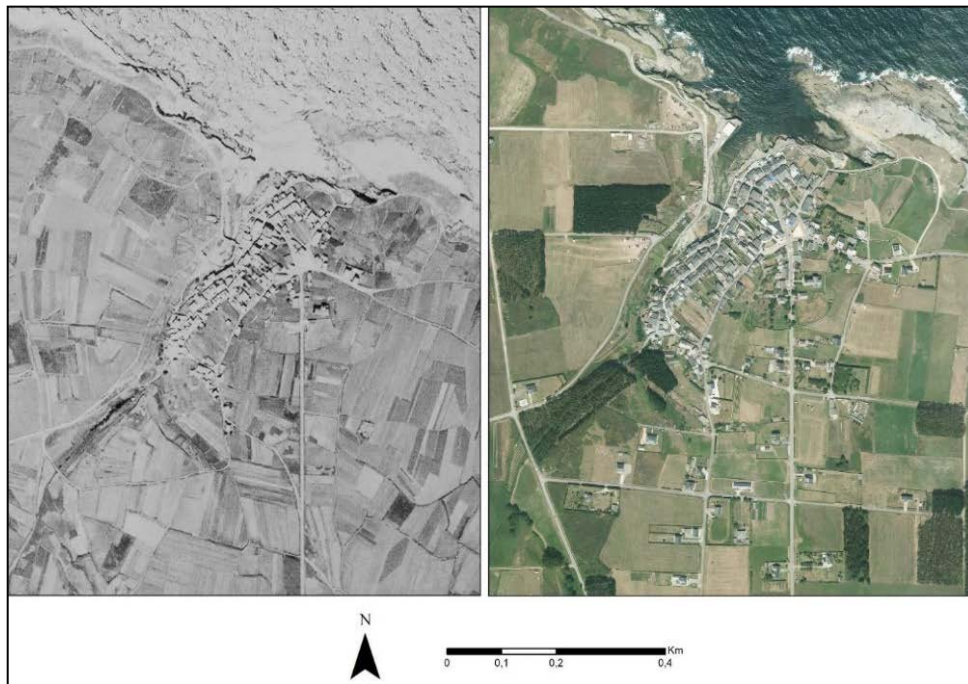
Es importante destacar que un número considerable de estos edificios fueron construidos sin cumplir estrictamente con la Ley del Suelo de 1956, lo que provocó ciertas irregularidades urbanísticas, como la falta de infraestructuras adecuadas y el incumplimiento de las normativas sobre alturas y espacios públicos.

En los últimos años, este crecimiento urbano no ha estado limitado exclusivamente al centro, sino que ha comenzado a expandirse hacia las parroquias limítrofes al núcleo urbano, como Ove, Piñeira y Vilaselán. Estas áreas han experimentado un desarrollo progresivo, impulsado tanto por la demanda de viviendas como por la búsqueda de un entorno más tranquilo y accesible (Otero, 2024). El crecimiento en estas parroquias ha ido acompañado progresivamente de un aumento en la construcción de viviendas unifamiliares y urbanizaciones residenciales, muchas de ellas destinadas a familias jóvenes o como segundas residencias, lo que ha contribuido a la transformación del paisaje tradicional.

En la figura 3, se observa una notoria concentración de edificaciones en Rinlo, en esta parroquia desde sus orígenes hubo un número considerable de viviendas. El motivo por el que este territorio siempre tuvo construcciones se debe a su buena ubicación en un espacio totalmente litoral pero resguardado, lo que supuso que este fuera un entorno perfecto para la actividad pesquera y el marisqueo.

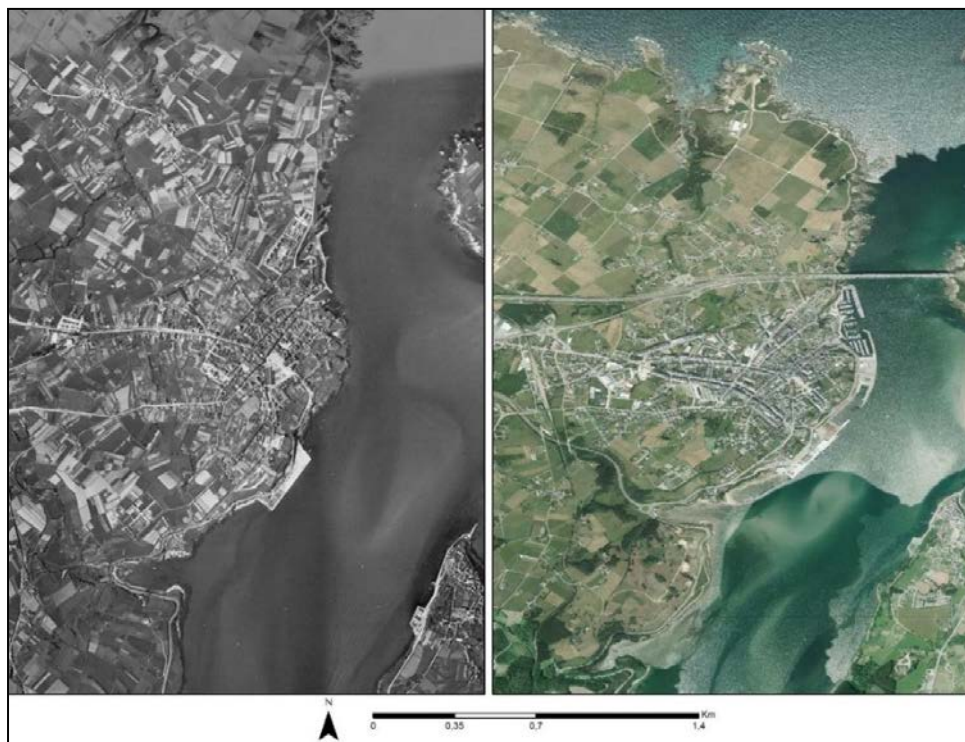
Además, en este núcleo como bien se puede ver en la figura 3, hay una diferencia clara entre el espacio tradicional de la parroquia donde prevalecen las construcciones residenciales y aquellos espacios que fueron creciendo de manera más tardía con el paso del tiempo. En estas áreas en las que se construyó bastante en época reciente, se concentran casas unifamiliares alineadas a ambos lados de las vías (Otero, 2024).

**Figura 3.** *Desarrollo del plano urbano de Rinlo entre 1957 y 2017*



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

**Figura 4.** *Imagen comparativa de Ribadeo antes y después de la construcción de la A-8*



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

Si analizamos en detalle el núcleo urbano de Ribadeo (Figura 4), se observa que el uso predominante del suelo es el residencial, en el que hay una clara diferencia entre la zona antigua del pueblo y las áreas de desarrollo más reciente. Mientras que en las afueras predominan las viviendas unifamiliares, el centro del

núcleo urbano se caracteriza por manzanas cerradas de edificaciones, propias del desarrollo urbano denso y consolidado. Otro aspecto relevante es la construcción de la Autopista del Cantábrico, que pasa al norte del núcleo urbano; la construcción de esta autopista ha dejado algunos terrenos vacíos en su proximidad ya previstos para el futuro desarrollo urbano de la zona (Otero, 2021). El plano de este municipio está orientado de suroeste a noroeste y sigue un patrón en forma de cuadrícula, con dos avenidas principales que hoy se conocen como Antonio Otero y Viejo Pancho. En el momento que se construyó este eje fue necesario adaptar su trazado al terreno, motivo por el que tiene forma curva para terminar en el puerto (Otero, 2023).

Comparando la imagen histórica del Vuelo Americano de 1956-1957 con el PNOA de 2017, es significativo que en la primera no aparece A Ponte dos Santos ya que no fue inaugurada hasta 1987 (Figura 4). En ese momento se ejecutó la conexión del puente con la carretera N-634, lo que frenó la expansión de viviendas unifamiliares entre el núcleo urbano de Ribadeo y la costa. La construcción de esta vía tuvo gran repercusión a la hora de que la comarca no quedase aislada del resto de Galicia y ayudó a que se produjese una mejora importante en la conexión con ciudades de notoria envergadura como A Coruña, Oviedo, Asturias y Santander, debido a que la N-634 va desde San Sebastián hasta Santiago de Compostela.

La construcción de la A-8 también supuso mejoras importantes en el desarrollo de la comarca, reduciendo el tiempo entre los viajes y facilitando la movilidad de las personas. A pesar de todas las ventajas que ofrecen estas infraestructuras, especialmente en lo que respecta a la conectividad, es preciso mencionar que su construcción provocó una fragmentación en los bordes urbanos, ya que no se crearon carreteras que conectaran los espacios vacíos con las áreas urbanizadas. Actualmente, el municipio enfrenta algunos problemas de crecimiento desordenado, especialmente en las zonas costeras y en parroquias cercanas al centro, como Ove (Otero, 2024). Este crecimiento, impulsado en parte por el turismo, ha favorecido la construcción masiva de segundas residencias en áreas costeras (Otero, 2023). Por ello, es crucial implementar una planificación urbana adecuada y consensuada que preserve el entorno natural y los estilos arquitectónicos tradicionales del municipio.

#### *5.1.2. Viveiro*

Viveiro se erige como el municipio con mayor densidad poblacional en toda la comarca, residiendo la mayoría de su población en las parroquias de Viveiro, Covas y Celeiro (Figura 5). Cabe subrayar, asimismo, la relevancia del polígono industrial localizado en Landrove, una infraestructura estratégica inaugurada en 2011 (Otero, 2024). Este polígono acoge un considerable número de empresas, lo que refuerza su papel como un núcleo económico de primer orden en la región, contribuyendo significativamente al desarrollo y dinamismo del tejido empresarial local.

**Figura 5.** *Viveiro y sus parroquias*

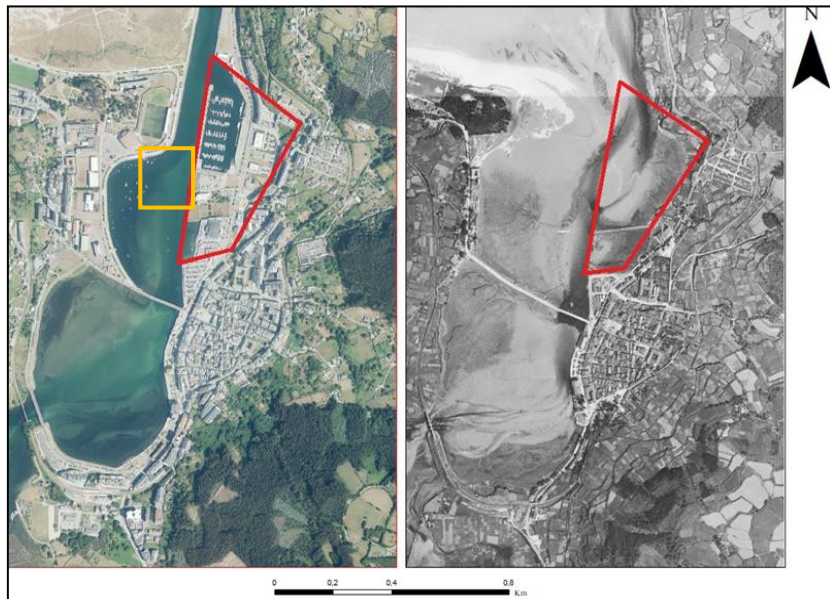


Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

En la ortofoto histórica del Vuelo Americano (1956-1957), se observa una alta concentración de construcciones en el casco histórico de Viveiro (Figura 6), construidas la mayoría en 1880. Durante la década de 1970 y nuevamente en los años 2000, el crecimiento urbano descontrolado alteró la estructura tradicional del espacio. Si se compara con el PNOA de 2017, se evidencia una transformación notable, especialmente en las zonas cercanas al litoral, donde se han construido edificaciones en terrenos que antes estaban cubiertos por mar. Entre las nuevas infraestructuras se incluyen el puerto deportivo construido en 2002, un centro de salud, una guardería y varios edificios. La carretera autonómica LU-862 que conecta Viveiro con Celero y que no estaba en la ortofoto histórica, ha sido fundamental para el crecimiento urbano del municipio, junto con la variante de Viveiro construida en 2002 (Otero, 2021).<sup>5</sup> Estas vías de comunicación aparte de mejorar la conectividad con otros municipios ayudaron en la descongestión del tráfico, algo que se nota mucho a las horas del día de mayor movimiento, pues los vehículos pesados ya no tienen que atravesar el centro urbano.

<sup>5</sup> También es preciso hacer mención a las Torres de Verxeles construidas en 1970 para los trabajadores de la fábrica de alúmina que tuvieron un impacto significativo debido a su elevada altura.

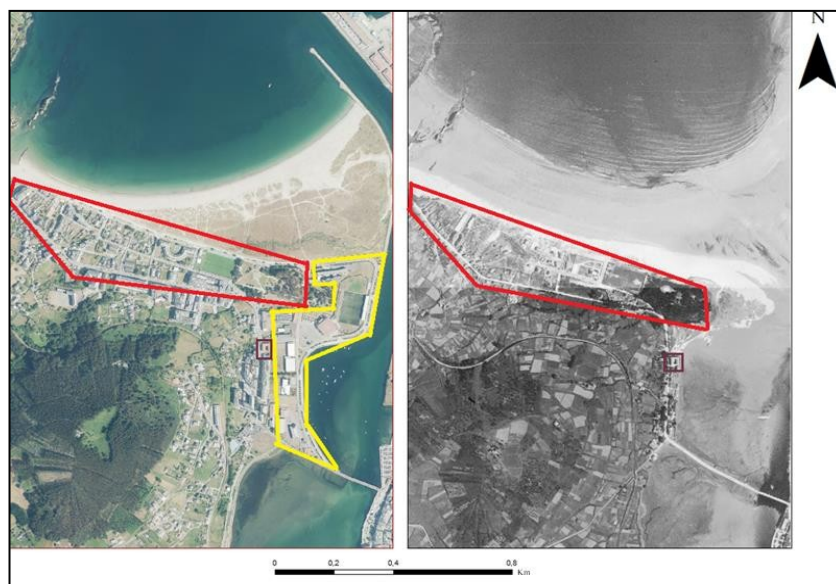
**Figura 6.** *Transformación urbana del núcleo de Viveiro entre 1957 y 2017*



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

Si se realiza un análisis comparativo entre la ortofoto histórica y el PNOA, se evidencia el crecimiento urbano y demográfico en la parroquia de Covas. Este desarrollo se manifiesta claramente en la zona señalada en color naranja (Figura 7), en la que se han establecido infraestructuras clave, como un colegio, dos institutos y diversas instalaciones para jugar al fútbol y realizar diferentes tipos de deportes. La comandancia de la Guardia Civil, destacada en la ortofoto en color marrón, ha mantenido su ubicación original, sirviendo como un punto de referencia que facilita la comprensión de como se ha extendido la urbanización hacia áreas costeras. La zona señalada en rojo, que en 1956 correspondía a una playa y una duna, ha sufrido transformaciones significativas; su extensión ha disminuido considerablemente, y en su lugar se han levantado nuevas construcciones, entre las que destacan un edificio de gran tamaño, un campo de fútbol y numerosas viviendas, lo que subraya el cambio de uso del suelo y la presión urbanística en áreas naturales.

**Figura 7.** *Transformación urbana de la zona costera de la parroquia de Covas entre 1957 y 2017*

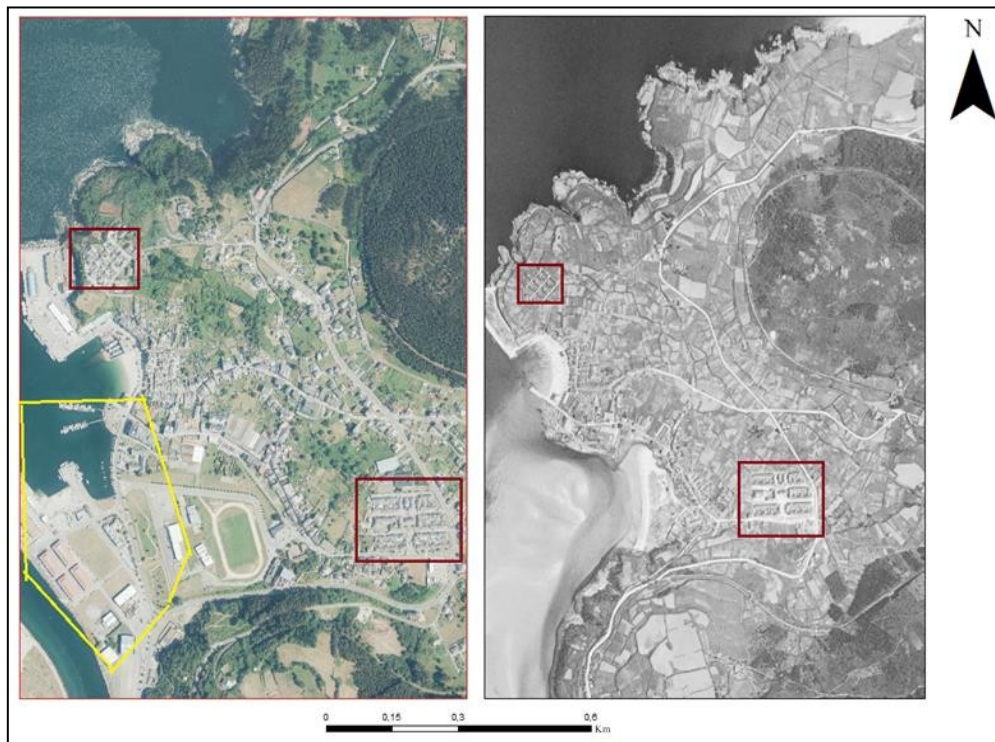


Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

En Celeiro con el transcurso del tiempo se amplió el puerto pesquero, que ahora incluye lonjas y naves para el manejo y comercialización de mercancías y productos del mar, así como una piscina municipal. A finales de la década de 1980, se llevó a cabo también la construcción de un helipuerto destinado a dar soporte al servicio aéreo de la Guardia Costera. Este proyecto marcó un importante avance en la infraestructura de la zona, ya que mejoró de manera significativa la capacidad operativa y de respuesta en tareas de rescate y vigilancia marítima. Sin embargo, este desarrollo tuvo un impacto notable en el entorno natural (Otero, 2024). La construcción del helipuerto provocó la desaparición de la playa de Lavandeiras, un espacio costero que se encontraba en esta ubicación y que había sido parte del paisaje y del uso tradicional de la zona.

En cuanto al conjunto de viviendas representadas en color marrón se destacan dos conjuntos residenciales, el primero, en la parte baja, es un grupo de 112 viviendas construidas en 1955 por el Instituto Social de la Marina para personas con rentas bajas; el segundo conjunto, en la parte alta (zona de la Atalaya) se construyó en 1950 para los marineros. Otro aspecto que es de interés mencionar es que en Celeiro se construyeron muchas viviendas entorno a las carreteras principales y secundarias especialmente a partir de 1980 cuando tuvo lugar el boom urbanístico.

**Figura 8.** *Desarrollo urbano en la parroquia de Celeiro*

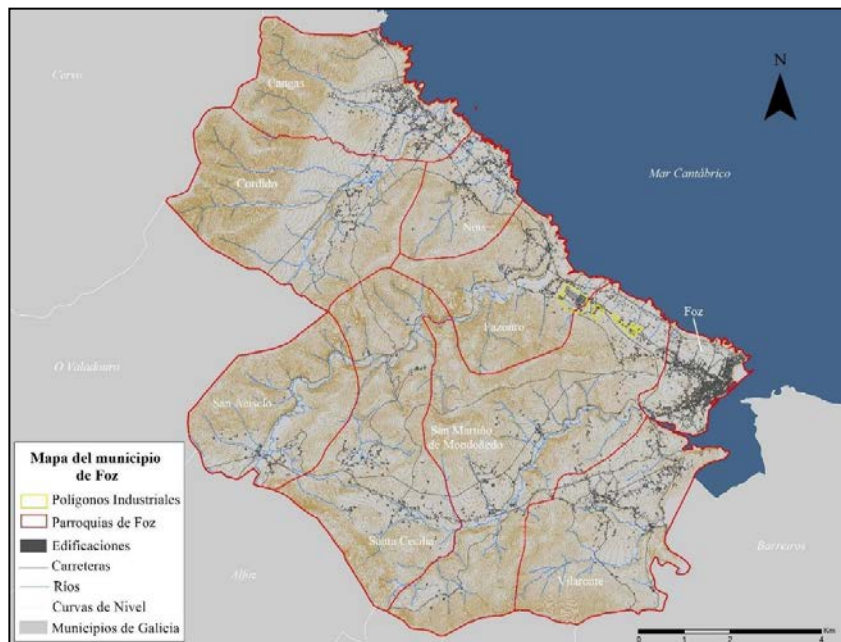


Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

### 5.1.3. Foz

En el mapa del municipio de Foz y sus nueve parroquias (Figura 9) se muestran las áreas con mayor densidad de edificaciones, entre las que se incluye el núcleo urbano de Foz y sus parroquias costeras. En color amarillo se señalan los polígonos industriales ubicados entre San Martiño de Mondoñedo y Fazouro, estos polígonos se construyeron en las afueras del núcleo urbano, pero próximos al centro, con la finalidad de utilizar terrenos amplios destinados a la industria. La N-642 construida entre 1960 y 1970 conecta Foz con otros municipios de A Mariña Lucense, esta carretera es una vía de comunicación esencial para el tráfico regional ya que cruza la comarca en dirección perpendicular a la costa, fomentando el desarrollo de nuevas áreas urbanas en zonas que antes estaban menos desarrolladas.

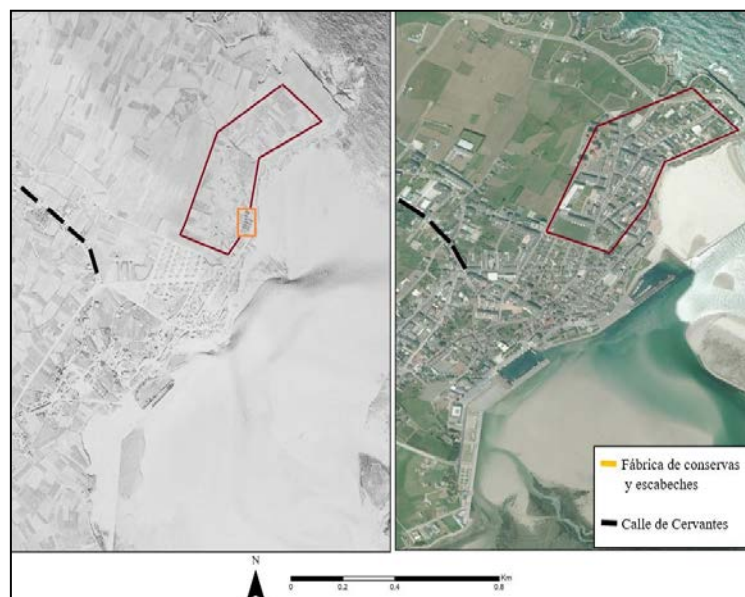
**Figura 9.** *Mapa del municipio de Foz*



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

En los últimos años, el núcleo urbano de Foz ha crecido considerablemente tanto en el centro como en los alrededores. Al observar la playa de A Rapadoira (Figura 10) se puede percibir un aumento considerable en el número de edificaciones. En la ortofoto histórica de 1956-1957, se ve que el área donde estaba la fábrica de conservas Damián que tenía relevancia nacional, ha sido transformada con la construcción de nuevos edificios de gran altura (Otero, 2023). Cerca de allí se encuentran las tres Torres de Foz construidas en 1976, torres que infringieron muchos puntos de la Ley del Suelo de 1975-1976 en el momento de su construcción y que fueron diseñadas con la finalidad de hospedar a los trabajadores del complejo industrial de Alcoa.

**Figura 10.** *Desarrollo urbano en el núcleo urbano de Foz*



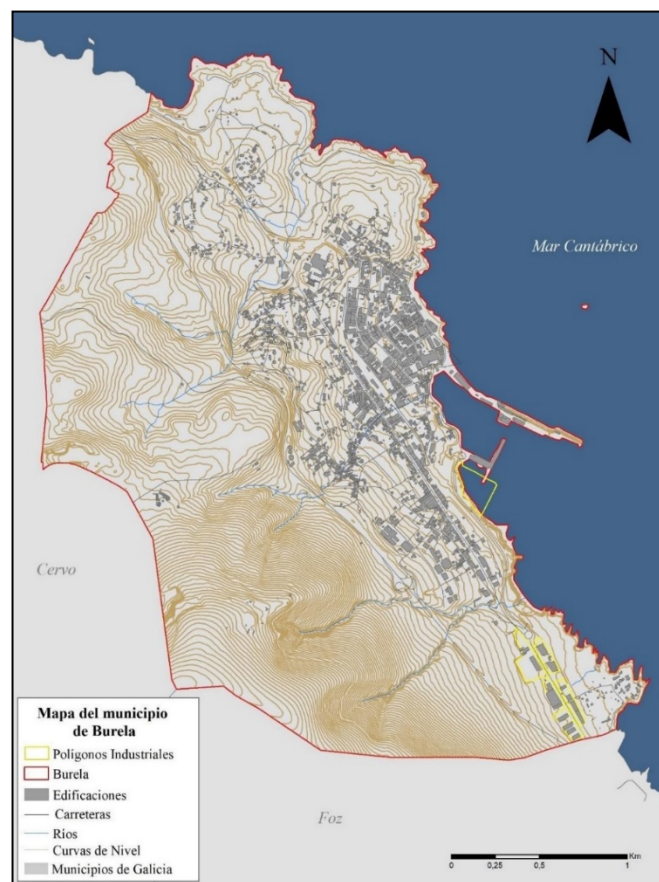
Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

A lo largo de la avenida de Viveiro y de la Calle Cervantes se observó un importante crecimiento urbano, debido a su buena ubicación estratégica, próxima al centro urbano y bien conectada con las localidades próximas. La mayoría de las construcciones en esta zona fueron realizadas por promotores privados que aprovecharon al máximo los terrenos disponibles, construyendo edificios de varias plantas. Este auge en la construcción se produjo principalmente a finales de la década de 1990 cuando las regulaciones urbanísticas no se aplicaban de manera rigurosa.

#### 5.1.4. Burela

En Burela, el crecimiento urbano ha estado principalmente vinculado a su puerto pesquero y a lo largo de la avenida Arcadio Pardiñas, que es la vía principal que cruza el municipio. La ciudad destaca por su dinámica actividad pesquera e industrial (Otero, 2023). En el espacio periférico, cerca de la entrada al municipio, se localiza un extenso polígono industrial (Figura 11), estratégicamente ubicado junto a las principales vías de comunicación.

**Figura 11.** Mapa del municipio de Burela



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

En el plano histórico de Burela (Figura 12) se observa que la urbanización era muy limitada en 1956-1957, cuyos principales núcleos de población eran el puerto, Burela de Cabo, Villa del Medio y El Vilar, espacios bastante separados entre sí y en los que la mayoría de su población se dedicaba a la agricultura.

A partir de la primera mitad del siglo XX, Burela comenzó a expandirse, especialmente a lo largo de la avenida Arcadio Pardiñas. Este crecimiento lineal a lo largo de la carretera principal permitió la construcción de numerosos establecimientos y servicios.

La avenida Arcadio Pardiñas, construida en la primera mitad del siglo XX, desempeñó un papel clave en el desarrollo urbano de Burela. Esta infraestructura vial, concebida inicialmente como una carretera

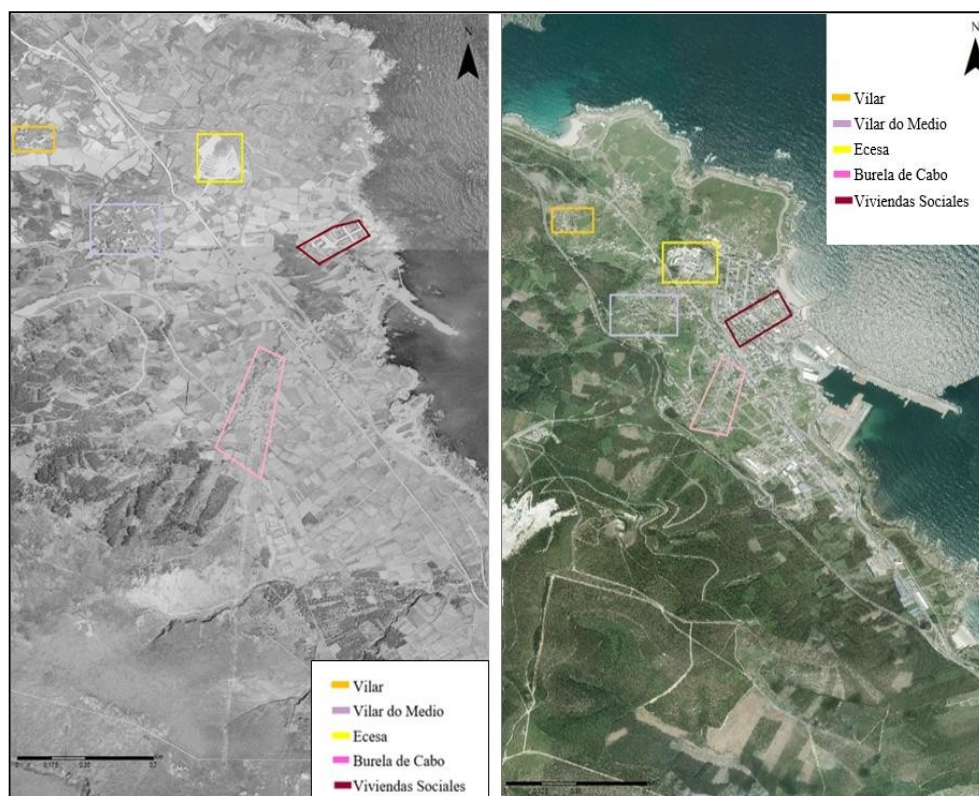
principal para conectar la costa con el interior de la comarca, pronto se convirtió en el eje central de la expansión del municipio. Su trazado lineal y estratégico facilitó no solo la circulación de personas y mercancías, sino también el establecimiento de una red de servicios y comercios a lo largo de su recorrido. Una de las principales ventajas de la avenida radica en su capacidad para articular el crecimiento urbano de forma organizada, actuando como un punto de referencia que estructuró el tejido urbano de Burela.

Esto permitió que establecimientos como tiendas, restaurantes, bancos y servicios públicos se asentaran a lo largo de la vía, fomentando una mayor densidad de población y facilitando el acceso a recursos esenciales. Además, su diseño permitió integrar las zonas residenciales con las áreas de actividad económica, promoviendo un modelo de desarrollo urbano compacto y eficiente. La avenida también sirvió como un enlace clave entre el puerto de Burela y otras áreas de la comarca, lo que fortaleció las conexiones logísticas y potenció el crecimiento del sector pesquero y la comercialización de productos marinos.

El crecimiento de Burela a partir de esta avenida refleja la importancia de las infraestructuras viarias como catalizadores del desarrollo urbano. Al proporcionar una base para la expansión ordenada del municipio, la avenida Arcadio Pardiñas no solo conectó físicamente diferentes puntos del territorio, sino que también dinamizó su economía y transformó su paisaje urbano. Hoy en día, sigue siendo un símbolo del progreso de Burela y un recordatorio de como las infraestructuras bien planificadas pueden influir profundamente en la evolución de una localidad.

A principios de los años 2000, Burela ya se había desarrollado como una pequeña ciudad, en la que se catalizó la evolución del tejido urbano. Años anteriores, en la década de 1950, ya se habían construido viviendas de protección oficial cerca de la playa de Portelo (Otero, 2023). En los años siguientes, Burela creció de manera moderada, estableciéndose en el término municipal importantes industrias como Ecesa y Gres Burela (la primera gran empresa de Burela) conocida por sus azulejos, que se benefició de la cercanía próxima de recursos minerales como el caolín.

**Figura 12.** *Desarrollo urbano del municipio de Burela*



Fuente: elaboración propia a partir de datos obtenidos en el IGN.

Los cuatro municipios estudiados se encuentran situados en zona de litoral, lo que demuestra la fuerte limitación geográfica que provocó el patrón lineal de asentamientos y la dependencia de las de las infraestructuras de transporte como las carreteras N-634 y A-8, así como el ferrocarril nacional. La cantidad de oficios que surgieron ligados al mar fueron los causantes del desarrollo económico de la comarca, a través de sus respectivos puertos (como sucede en Ribadeo), la pesca (Burela), el turismo estacional (Foz) o una combinación de todas estas actividades (Viveiro).

La comparación entre estos municipios pone también de manifiesto la necesidad urgente de contar con instrumentos de ordenación urbana actualizados y coherentes con una visión territorial integrada, especialmente relacionados con los cambios demográficos, la presión estacional sobre los distintos servicios y la transformación de los modelos productivos característicos de cada municipio. La mayoría de estos municipios actualmente trabajan con planeamientos urbanísticos antiguos, dificultando las gestiones racionales del suelo, la protección del litoral y zonas fluviales y las articulaciones eficientes de sus funciones urbanas. En consiguiente, se debe enmarcar más ampliamente el análisis del debate sobre la ordenación territorial en Galicia y la fragmentación municipal, que plantea puntos de visión sobre la escala de planificación, la cooperación supramunicipal y la gobernanza en áreas funcionales intermedias como A Mariña Lucense. La distinta bibliografía referente a los puntos de vista descriptos anteriormente como son las aportaciones de autores como Constela (2010), la Xunta (2021) y El Observatorio de la Dinámica Territorial (2022), ofrecen claves de conceptos y propuestas, que enriquecen el análisis estadístico, con aporte de criterios técnicos y políticos para la mejora de la coordinación territorial, el refuerzo de la consistencia urbana y el fomento de una gestión integrada de la costa gallega.

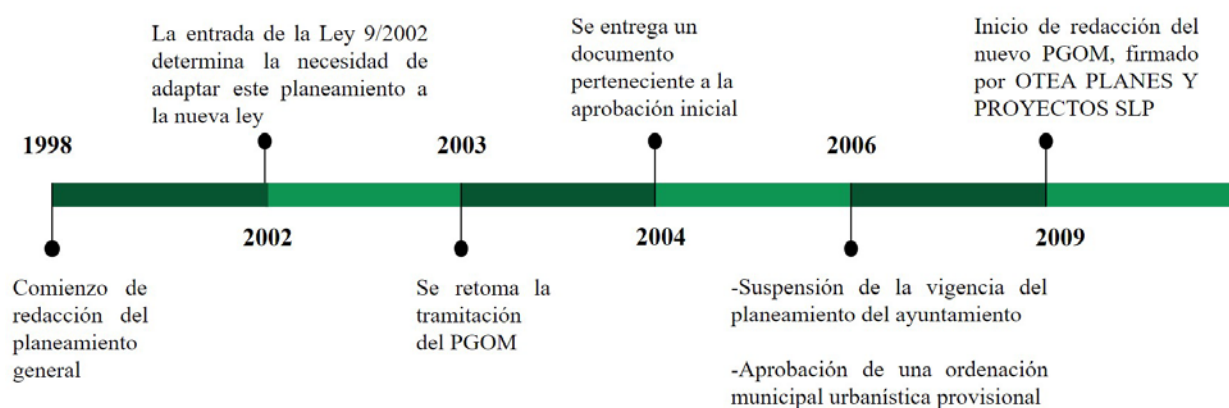
## 6. LOS PLANES GENERALES DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

Los planes generales de ordenación municipal son instrumentos esenciales para poder entender el desarrollo y la planificación urbana de los ayuntamientos, debido a que en ellos se establecen las bases de los usos del suelo, las diferentes infraestructuras y la organización del espacio en el territorio (Siotuga, *s.f.*).

### 6.1. Situación del Plan General de Ordenación Municipal de Viveiro

El PGOM es una herramienta esencial en cualquier ayuntamiento, debido a que proporcionan la ordenación urbanística integral de todo el término municipal (Lois González et al., 2012). En el caso de los municipios analizados en el presente trabajo, todos menos Viveiro, han aprobado de manera definitiva sus respectivos PGOM. En Viveiro, hasta la promulgación del Decreto 102/2006, se tenían en cuenta las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal. En la actualidad, el ayuntamiento no cuenta con un plan urbanístico adaptado a la normativa vigente, aunque sí hay un PGOM elaborado por la empresa Otea planes y proyectos. Este plan, sin embargo, todavía está pendiente de aprobación definitiva. A continuación, se presenta una línea cronológica de los antecedentes del PGOM del municipio:

**Figura 13.** *Secuencia temporal del PGOM de Viveiro*



Fuente: elaboración propia a partir del PGOM provisional de Viveiro (2011).

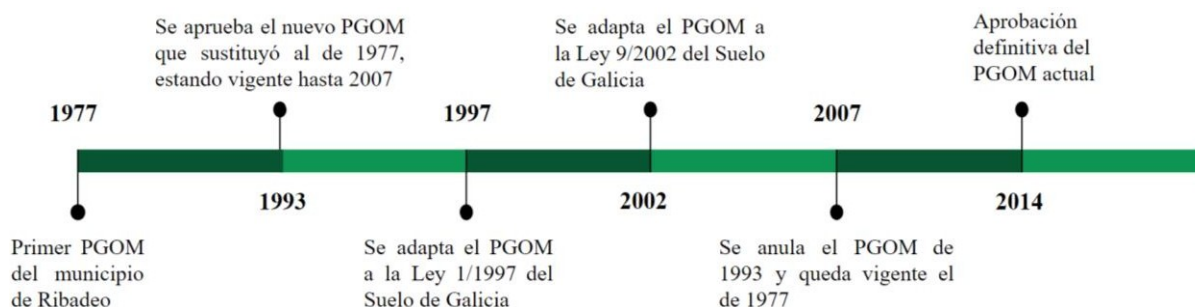
En 1998 el ayuntamiento comenzó la elaboración del PGOM, adaptándolo a la Ley 1/1997 del Suelo de Galicia. Este plan fue aprobado provisionalmente en mayo de 2002 por el pleno municipal. Sin embargo, con la entrada en vigor de la Ley 9/2002, se consideró necesario ajustar el plan a la nueva legislación. En consecuencia, el pleno decidió cancelar la aprobación preliminar del PGOM.

En 2003 se decidió reanudar el proceso de tramitación, y al año siguiente se pasó a la etapa de aprobación inicial. En junio de 2006 se procedió a la anulación del plan vigente y se autorizó la aplicación de una normativa urbanística temporal hasta la aprobación del nuevo plan. Ante la falta de un PGOM actualizado conforme a la legislación vigente, se acordó empezar a trabajar en uno nuevo en 2009, firmando un contrato con la empresa Otea planes y proyectos S.L.

El Decreto 102/2006, publicado en el DOGA, establece la anulación de las normas subsidiarias anteriores y la aceptación de la normativa urbanística provisional hasta la aprobación del nuevo plan; además, en este decreto se especifican las nuevas categorías del suelo que el ayuntamiento debe aplicar.

## 6.2. Situación del Plan General de Ordenación Municipal de Ribadeo

El PGOM de Ribadeo fue elaborado por la empresa Eptisa. Al revisar el proceso de su tramitación, se puede observar que Ribadeo fue uno de los primeros municipios gallegos en contar con este documento de ordenación municipal:



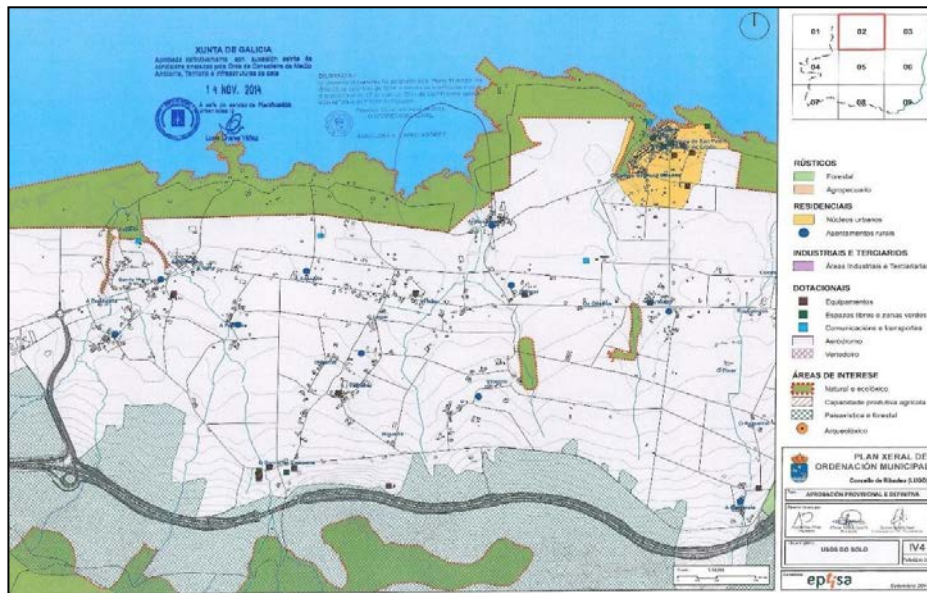
**Figura 14.** *Secuencia temporal del PGOM de Ribadeo*

Fuente: elaboración propia a partir del PGOM de Ribadeo (2014).

El primer PGOM de Ribadeo se aprobó en 1977 aunque el alcance de este se limitaba únicamente al núcleo urbano. Debido a esta restricción, en 1993 se sustituyó por un nuevo PGOM que abarcaba todo el municipio. Con la entrada en vigor de la Ley 1/1997 del Suelo de Galicia, este plan fue ajustado a la normativa vigente en aquel momento y posteriormente también se adaptó a la Ley 9/2002 de Ordenación Urbana y Protección del Medio Rural de Galicia. En 2007 el PGOM de 1993 fue derogado, quedando nuevamente vigente el PGOM de 1977. Ya en 2014 se aprueba definitivamente el PGOM que rige hoy en día (PGOM del municipio de Ribadeo, 2014).

En la actualidad en Ribadeo, los únicos terrenos clasificados como suelo urbano corresponden a los núcleos de Rinlo y al centro urbano del municipio. En cuanto a Rinlo, el PGOM de Ribadeo incluye un Plan Especial de Protección y Reforma Interior que busca preservar y mantener este espacio. En esta parroquia, a lo largo de la carretera LU-141, se han ido construyendo numerosas viviendas unifamiliares.

**Figura 15.** Mapa de la distribución de los usos del suelo en la zona noroeste de Ribadeo

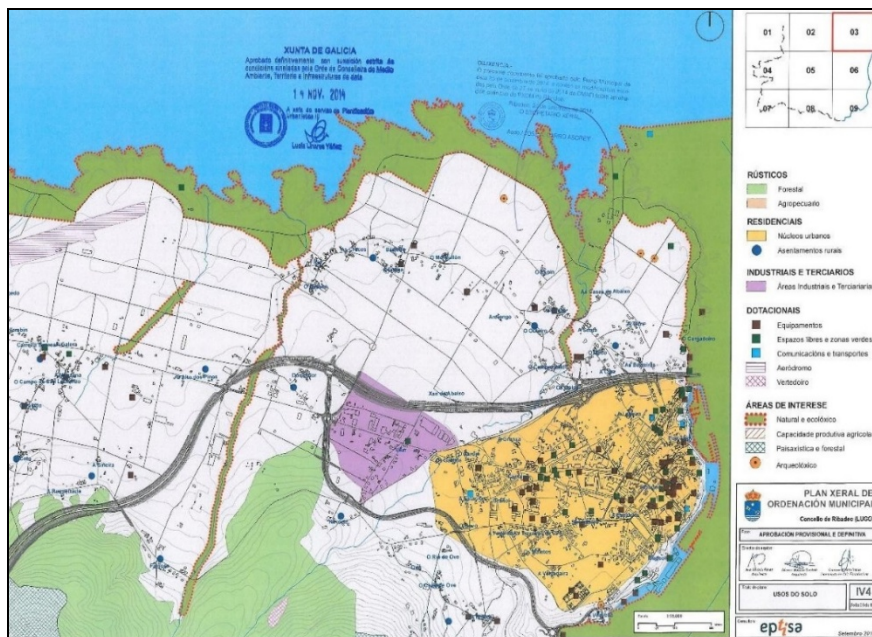


Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del municipio de Ribadeo (2014).

El PGOM de Ribadeo cataloga como suelo urbano la parroquia de Rinlo y el centro urbano. Ambas áreas cuentan con un notable número de viviendas, aunque presentan una gran diferencia en el número de plantas de los edificios. En Rinlo predominan las viviendas unifamiliares que no superan las tres plantas, mientras que en el núcleo urbano de Ribadeo hay edificios que alcanzan las diez.

En cuanto a la red viaria, en la figura 16, se muestra como la autopista A-8 desempeña un papel clave al conectar Galicia con Asturias, bordeando el sur del núcleo urbano de Ribadeo. Además, esta vía facilita el acceso directo al puerto municipal, canalizando el tráfico hacia y desde esta importante infraestructura local.

**Figura 16.** Mapa de la distribución de los usos del suelo en la zona noroeste de Ribadeo

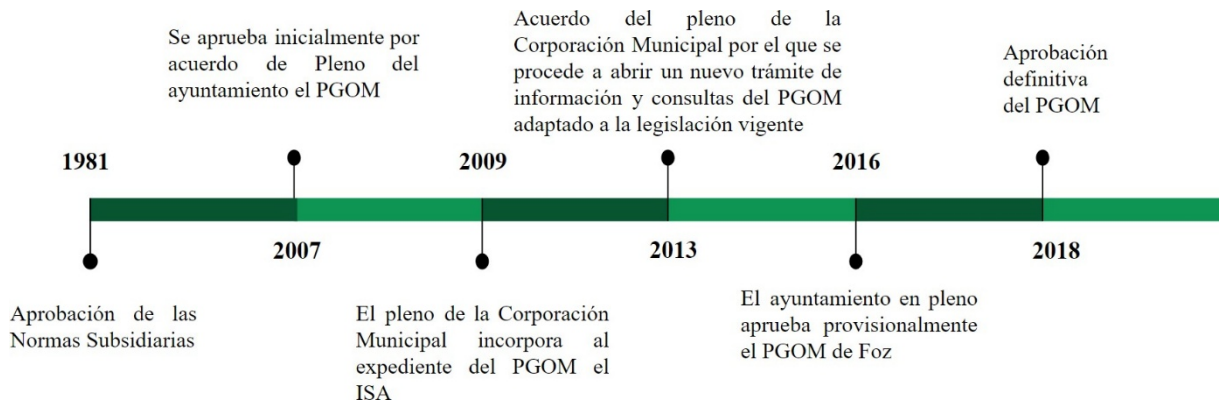


Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del municipio de Ribadeo (2014).

### 6.3. Situación del Plan General de Ordenación Municipal de Foz

El PGOM de Foz redactado por la Oficina de planeamiento, S.A., fue aprobado definitivamente en el 2018, hasta entonces estaba regulado por las Normas Subsidiarias de 1981, que evidentemente estaban muy obsoletas. A continuación, se muestran las etapas más relevantes de la elaboración del PGOM de Foz:

**Figura 17.** *Secuencia temporal del PGOM de Foz*



Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del ayuntamiento de Foz (2018).

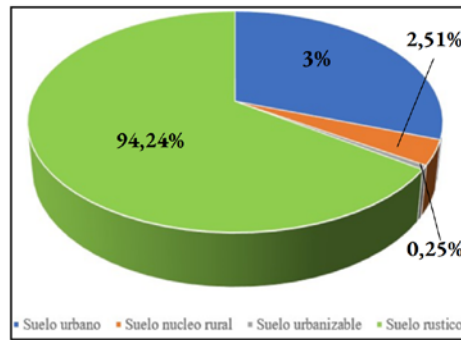
No fue tarea fácil su aprobación, de hecho, desde 2007 el municipio no cesó en la realización de gestiones para llevar a cabo su aprobación definitiva. El PGOM tuvo la necesidad urgente de fortalecer la estructura urbana en la que se encuentra la localidad, derivado por el excesivo número de viviendas que se construyeron a raíz de la gran demanda turística y el boom inmobiliario que adquirió Foz con las segundas viviendas. En efecto, la evolución producida en la morfología urbana que se muestra en el PGOM de Foz tiene muy presente en la actualidad la clasificación de los usos del suelo:

**Tabla 1.** *Clasificación del suelo en Foz y su distribución territorial*

TIPO DE SUELO	SUPERFICIE (Ha)
Suelo urbano	299,75
Suelo núcleo rural	250,46
Suelo urbanizable	24,81
Suelo rústico	9.412,62

Fuente: elaboración propia a partir del PGOM de Foz (2018)

**Figura 18.** *Gráfico representativo de la superficie ocupada según el tipo de suelo*



Fuente: Elaboración propia a partir del PGOM de Foz (2018).

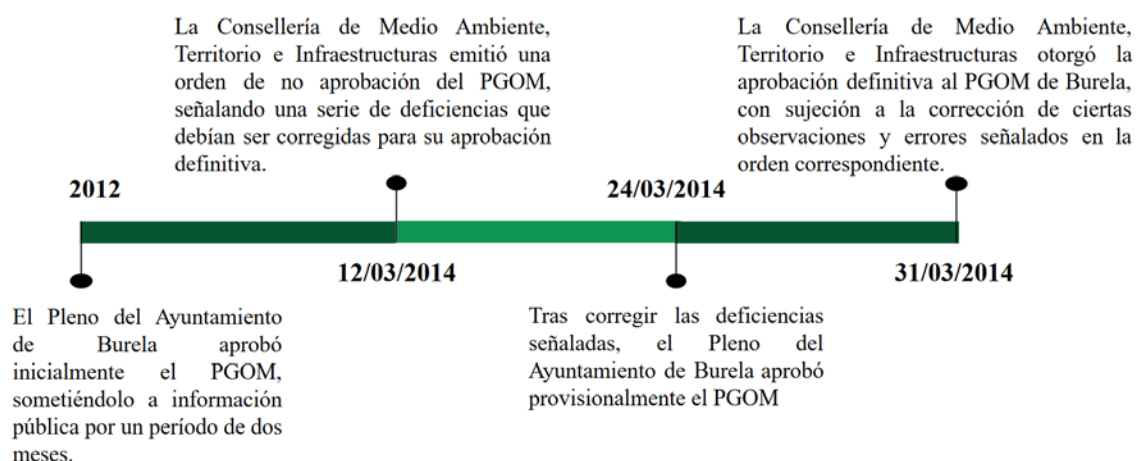
Está comprendido dentro del suelo urbano, gran parte de Cangas de Foz, debido a estar bien dotado de óptimas redes de saneamiento e infraestructuras que justifican su clasificación. También se considera como suelo urbano la parroquia de Nois, el núcleo urbano de Foz, la zona este de Fazouro y el espacio circundante donde se encuentra el polígono empresarial.

Del mismo modo a lo que acontece en los otros municipios, el tipo de suelo que más extensión abarca es el suelo rústico, en el cual no es posible hacer ningún tipo de parcelación urbana (PGOM del municipio de Foz, 2018). Integran este tipo de suelo los terrenos que poseen alta capacidad forestal, fructífera y agropecuaria, también aquellos que tienen importantes valores paisajísticos, culturales, históricos y medioambientales; de tal forma que se encuentran supeditados a alguna ordenanza de protección que no es compatible con la realización de obras que puedan degradar el medio.

#### **6.4. Situación del Plan General de Ordenación Municipal de Burela**

El presente subapartado aborda la relevancia del PGOM del municipio como el instrumento de planificación urbana de mayor prioridad. El proceso de elaboración y aprobación de este PGOM ha seguido las normas fijadas por la legislación urbanística de Galicia. En la figura 19 se muestran ordenados cronológicamente los hechos más trascendentes en el procedimiento de tramitación del PGOM:

**Figura 19.** *Secuencia temporal del PGOM de Burela*



Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del ayuntamiento de Burela (2014).

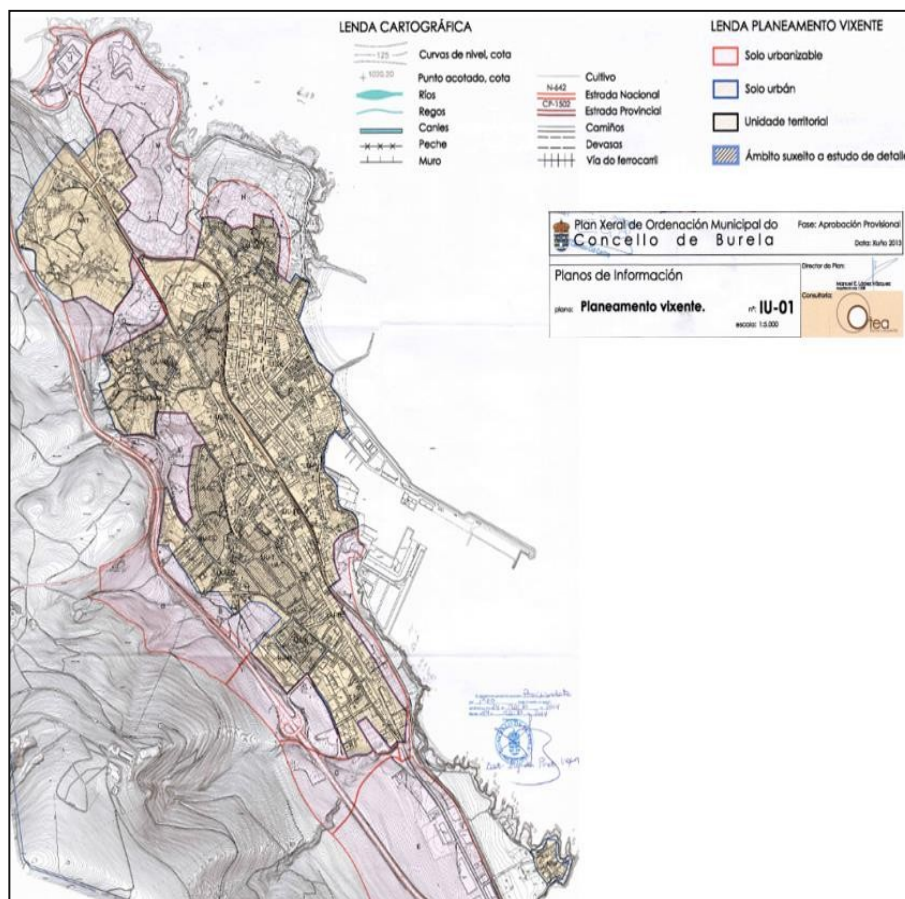
**Tabla 2.** *Clasificación del suelo en Burela y su distribución territorial*

TIPO DE SUELO	SUPERFICIE (m <sup>2</sup> )	PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DEL MUNICIPIO (%)
Suelo urbano	1.846.310	23,7
Suelo urbanizable	531.353	6,8
Suelo rústico	4.842.010	62,2

Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del ayuntamiento de Burela (2014).

En una de las revisiones del PGOM se añadió al suelo urbano todos aquellos espacios que obedecen y cumplen con lo establecido en el art. 11 de la Ley del Suelo, principal motivo por el que este municipio creció tanto en poco tiempo (PGOM del municipio de Burela, 2014). Como bien se puede observar en la Figura 20, toda la zona comprendida entorno a la costa es suelo urbanizable, de manera similar a como sucede en Viveiro, con la diferencia de que Burela quizás llama más la atención a primera vista por el hecho de estar conformada por una única parroquia.

**Figura 20.** *Mapa de la distribución de los usos del suelo en Burela*



Fuente: elaboración propia a partir del PGOM del ayuntamiento de Burela (2014).

Tras el análisis de los usos del suelo de los cuatro municipios examinados (según consta en sus respectivos planes generales de ordenación municipal) todos ellos presentan una característica común, el mayor número de hectáreas se encuentra destinado de forma potencial a suelo rústico; en algunos casos la mala planificación urbanística generada inicialmente derivó en la concentración y masificación de la construcción en determinadas zonas, encontrándose actualmente limitado el suelo urbano y urbanizable.

## **7. CONCLUSIONES, LIMITACIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN**

La comarca de A Mariña Lucense cuenta con un modelo de desarrollo territorial estructurado en torno a una red de pequeñas y medianas ciudades, cada una desempeñando un papel complementario en la economía y los servicios locales. Viveiro y Ribadeo destacan como centros de comercio y servicios, ofreciendo una amplia gama de oficinas y servicios administrativos; además hay que destacar el papel importante que representa la industria pesquera en Celeiro (Viveiro). Burela ha consolidado su posición como núcleo clave en el sector pesquero gracias a su puerto y hospital comarcal; sin embargo, Foz destaca por la cantidad de turistas que recibe anualmente, especialmente en verano. Esta estructura de especialización y cooperación permite a cada localidad aprovechar sus ventajas, consolidando un tejido económico robusto y resiliente.

La evolución de cada uno de los municipios fue diferente. Cabe recordar que Ribadeo y Viveiro, siempre presentaron una mayor tradición urbana, lo que implicó que estos espacios se afianzaran cada vez más como centros terciarios de notoria envergadura, aunque su crecimiento fue mucho más moderado respecto al de Foz y Burela. Estos municipios experimentaron en un corto periodo de tiempo un fuerte crecimiento edificatorio, demográfico y socioeconómico. La raíz de esto se encuentra en el gran impulso industrial que hubo en A Mariña Lucense a partir de finales de los 70 que proporcionó empleo a miles de personas junto al fomento del sector turístico que se percibe claramente en el caso de Foz.

Gracias a la red urbana y económica, A Mariña Lucense ha logrado superar en parte su aislamiento geográfico tradicional y fortalecer su economía, pese a las barreras de transporte impuestas por la compleja orografía de la región. Las infraestructuras, incluyendo polígonos industriales y carreteras, han sido esenciales en la conexión de estos núcleos, facilitando el intercambio de recursos y servicios. En especial, los avances producidos en la red de carreteras, como la actual optimización de la N-642 y los proyectos futuros para la A-74, necesarios para disminuir los tiempos de viaje y mejorar las conexiones entre las diferentes localidades.

No obstante, la mejora y los avances que han de producirse en las infraestructuras de transporte deben tener muy presente la urgente necesidad de renovar las vías ferroviarias, que como ya se mencionó a lo largo de la presente comunicación, sigue contando con vía estrecha. Su modernización es primordial, de manera que una vez que se solventen todos los problemas presentes, aumente considerablemente el número de pasajeros.

En lo que respecta a afianzar el crecimiento ordenado y sostenible de la comarca, es vital avanzar hacia una planificación territorial coordinada, que no solo mantenga estas fortalezas, sino que también afronte el reto de la expansión urbana desordenada en zonas costeras, donde el crecimiento acelerado puede amenazar el equilibrio ambiental y paisajístico. De ahí la necesidad de que cada municipio cuente con planes generales de ordenación municipal vigentes y actualizados.

Es crucial reforzar la ordenación del territorio en la franja litoral, estableciendo pautas claras para el desarrollo de nuevas áreas urbanas y limitando la expansión en zonas de alta presión. A esto debe sumarse una mejora continua en las infraestructuras de transporte que conecten eficientemente las distintas localidades, favoreciendo la accesibilidad y reduciendo el tiempo de desplazamiento. Asimismo, la comarca se beneficiaría enormemente de una mayor diversificación económica, apoyando la incorporación de sectores emergentes como el tecnológico y los servicios digitales, para reducir la dependencia del sector pesquero y crear empleo en otras actividades con futuro.

Para lograr estos objetivos, es indispensable una gobernanza colaborativa que permita a los municipios trabajar de forma coordinada en proyectos comunes, optimizando recursos y elevando la calidad de los servicios públicos. Con una planificación integrada y una apuesta por la sostenibilidad, A Mariña Lucense puede seguir desarrollándose de forma equilibrada, consolidando su posición como un ejemplo de gestión territorial y aprovechando sus singularidades geográficas y económicas.

El presente estudio facilitó la comprensión de las dinámicas socioeconómicas de cada municipio, se evidenciaron las carencias de conectividad territorial y los problemas existentes derivados de la ausencia de

una planificación urbana actualizada. Esto provoca una limitación metodológica y obstaculiza la valoración pormenorizada de las políticas urbanas en vigor y de los instrumentos de ordenación territorial efectivamente adoptados. Desde esta perspectiva se sugieren diversos temas de investigación futuros:

- Realizar un análisis exhaustivo de los procesos de gobernanza urbana, de la planificación territorial de la comarca y de los problemas existentes en lo que respecta a usos del suelo.
- Tener presente siempre a los habitantes de cada municipio, realizando procesos de participación ciudadana.
- Realizar más cartografía añadiendo datos sobre los usos del suelo, la conectividad e infraestructuras públicas.
- Analizar los cambios demográficos, los desplazamientos urbanos y la vertebración territorial.
- Desarrollo y actualización de la planificación supramunicipal de manera que se fortalezca la cohesión territorial del sistema urbano de A Mariña Lucense.

•••

**Declaración responsable:** El autor declara que no existe ningún conflicto de interés en relación a la publicación de este artículo.

## 8. REFERENCIAS

- AGADER (2011). Plan de zona rural de As Mariñas. Axencia Galego de Desenvolvemento Rural. <https://agader.xunta.gal/es/programa-de-desarrollo-rural-sostenible/planes-de-zona>
- Batty, M. (2018). *Inventing future cities*. MIT Press.
- Constenla, X. (2010). O territorio dos concellos. Unha revisión crítica da división municipal en Galicia. En A.M. Penas (Ed.), *Territorio e identidade. Xeografías do poder local en Galicia* (pp. 93-121). Fundación Moncho Reboiras.
- Durán Villa, F.R., Lois González, R.C., López Elvira, M.J., & Montoto Quintero, J. (1986). *Viveiro, achegamento á realidade dun núcleo urbano galego*. Xunta de Galicia.
- Lois González, R.C., González Pérez, J.M., & Escudero Gómez, L.A. (2012). *Los espacios urbanos. El estudio geográfico de la ciudad y la urbanización*. Biblioteca Nueva.
- Maragón Arias, M., & Pazo Labrador, A. (2010). Cartografía do despoboamento na Galicia oriental. Análise a escala parroquial. Marygal. *Revista de Estudos Gallegos*, 13, 97-106. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3346516>
- Murcia Navarro, J. (1986). *Las villas costeras en el sistema urbano asturiano*. Silverio Cañada.
- Observatorio da Dinámica Territorio (2022). *Análise da planificación urbanística municipal en Galicia: Estado de actualización dos PXOM*. Xunta de Galicia.
- Oca, L. (2015). *Caboverdianas en Burela (1978-2008): Migración, relacións e xénero e intervención social*. Edicións Blanco S.L.
- Otero, J. (2023). La geografía y la orografía como factores de desarrollo urbano en A Mariña Lucense. *Revista de Estudos Territoriais*, 15(2), 40-65. <https://doi.org/10.21138/CG/2023.lc>
- Otero, N. (2021). *Análisis de la evolución demográfica y urbana de Viveiro en los últimos años* (Trabajo de Fin de Grado, Universidad de Santiago de Compostela, España). <http://hdl.handle.net/10347/28505>
- Otero, N. (2024). Rehabilitaciones e intervencións urbanísticas en los municipios con casco histórico de la costa lucense. En G. López Árbol & J. Cuesta (Eds.), *La ciudad "veinte-treinta": Miradas a los espacios urbanos del siglo XXI. Actas del XVII Coloquio de Geografía Urbana, I Coloquio Internacional de Geografía Urbana* (pp. 369-382). Síntesis. <https://doi.org/10.21138/GUA.2024.lc>

- Piñeira, M., & Lois, R. (2011). Capítulo 6. A rede urbana e a rápida urbanización do territorio. En M. Piñeira & X. Santos (Coords.), *Xeografía de Galicia* (pp. 160-225). Xerais de Galicia, S.A.
- Rivas, X. (2015). Planeamiento urbanístico y estratégico: objetivos teóricos y problemas de su aplicación. En R. Lois & D. Pino (Coords.), *A Galicia Urbana* (p. VI). Xerais.
- Rodríguez-Pose, A., & Storper, M. (2020). Housing, urban growth and inequalities: The limits to deregulation and upzoning in reducing economic and spatial inequality. *Regional Studies*, 54(6), 785-799. <https://doi.org/10.1177/0042098019859458>
- Sánchez Pardo, J. (2018). Pantón como exemplo da organización do territorio eo poboamento na Galicia medieval: a parroquia, o coto a aldea, o casal e a vivenda (séculos XIII-XV). *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 131, 133-169. <https://doi.org/10.3989/ceg.2018.131.05>
- Xunta de Galicia-Instituto de estudos do Territorio (2021). *Directrices de ordenación do territorio de Galicia. Revisión e actualización*. Santiago de Compostela.