

Foro de Opinión  
del  
Club Financiero Vigo

Área del entorno Socioeconómico

### Ponentes del Cuaderno nº 1


Bahillo Fernández, Jesús  
Ferradáns Villar, Rafael  
González Gurriarán, Jorge  
Mandado Pérez, Enrique  
Outes Ruso, Xosé Luis  
Pérez Vilariño, José  
Vieites Baptista de Sousa, Juan

### Comité Permanente del Foro

<i>Presidente:</i>	Fernández Alvariño, José M.
<i>Vocal Delegado:</i>	López Soto, Ángel
<i>Coordinador:</i>	Bahillo Fernández, Jesús
<i>Secretario:</i>	Suárez Gil, Luis
<i>Vocales:</i>	Ferradáns Villar, Rafael González Gurriarán, Jorge Mandado Pérez, Enrique Moro Rodríguez, Víctor Outes Ruso, Xosé Luis Pérez Vilariño, José

## Participantes en el Foro

Bahillo Fernández, Jesús  
Biltes, Rui  
Campos Carballo, Adolfo  
Conde Aldemira, Arturo  
Espada Recarey, Luis  
Fernández Alvariño, José Manuel  
Fernández Alvariño, Salvador  
Ferradáns Villar, Rafael  
Fraga Rivas, Salvador  
García Costas, José  
Garrido Pardo, José Ignacio  
González Martín, Gerardo  
González Gurriarán, Jorge  
Güell Cancela, Juan  
Ramón López Soto, Ángel  
Loureiro Velay, José  
Mandado Pérez, Enrique  
Moreira León, María  
José Moro Rodríguez, Víctor  
Ocaña Eiroa, Serafin  
Outes Ruso, Xosé Luis  
Pena Villar, José Manuel  
Pereira Molares, José Enrique  
Pérez Vilariño, José  
Portanet Cabello, Rafael J.  
Portolés Sanjuán, Manuel  
Rodríguez Vázquez, José Antonio  
Silva Martínez, Pascual  
Varona Para, Javier  
Vázquez Solá, Manuel  
Vieites Baptista de Sousa, Juan M.  
Visier Gil, Juan Ángel  
Zulueta de Haz, Alfonso



## *A modo de introducción*

El Club Financiero Vigo nace en 1993 con el objetivo de reunir a empresarios y profesionales del sur de Galicia en un foro empresarial representativo que contribuya a reafirmar el liderazgo de Vigo en el desarrollo industrial de Galicia y norte de Portugal, promoviendo la colaboración e impulsando la cultura empresarial en la zona.

Como asociación de empresarios, el Club Financiero Vigo responde también a la necesidad existente entre nuestro empresariado de organizarse en torno a objetivos de interés general. Entre otras actividades, el Club Financiero Vigo actúa como grupo de opinión de obligada referencia ante instituciones y fuerzas sociales en todos aquellos temas que afectan a Vigo, su entorno y su realidad industrial.

En esta línea, el Club Financiero Vigo ha puesto en marcha una serie de foros de opinión de carácter sectorial, que se articulan en áreas de trabajo y se constituyen como lugares de encuentro, discusión y debate sobre temas de interés general, principalmente en el ámbito de la economía, sin olvidar otros aspectos que inciden de forma directa en el devenir de la sociedad en la que los empresarios y los profesionales desarrollan su actividad.

## *Sobre el Foro de Opinión*

Cada Foro de Opinión del Club Financiero Vigo está compuesto por grupos abiertos de personas procedentes de diversos sectores empresariales y profesionales, y un Comité Permanente de Trabajo, compuesto por un número reducido de socios del Club que tiene como misión la elaboración de estudios y propuestas para el debate en la Asamblea del Foro.

La selección de temas se realiza por el Pleno del Foro, quien presenta a la Junta del CFV una relación de los temas seleccionados. Esta, a su vez, selecciona el tema definitivo a debatir.

Los miembros de cada foro, presentan ponencias que tras ser debatidas, dan lugar a la elaboración de un documento definitivo, que posteriormente será dado a conocer a la opinión pública y las instituciones.

El principal objetivo de estos foros pretende estar en consonancia con un aspecto en que coinciden todos los diagnósticos, como es el desarrollo de estrategias que incidan sobre la cultura y mentalidad de las personas, intentando llevar a cabo una labor lenta de difusión, formación e información, impulsada desde el Club Financiero Vigo.

Otro objetivo fundamental es realizar propuestas de proyectos que puedan gozar del consenso y, de la implicación de las diferentes instituciones.

Los Foros tienen presente que existen representantes elegidos democráticamente, que no pueden ni deben estar al margen de las estrategias de mejora de la situación, pero también es consciente del papel que debe jugar en democracia la sociedad civil, cuyas capacidades deben ser utilizadas para articular propuestas estratégicas y operativas.

Se trata, pues de corregir individualismos, de neutralizar el alejamiento psicológico y conseguir elementos de vertebración que enderecen la desarticulación social. En todo caso, las propuestas tienen el denominador común de una vocación constructiva, huyendo de cualquier tentación de recrearse en los aspectos negativos del diagnóstico.

Considerando este documento como el inicial, al que seguirán otros, se cree conveniente establecer en él algunas de las ideas clave que contribuyan a impulsar el liderazgo de Vigo en proyectos de ámbito gallego y del norte de Portugal, que coadyuven a hacer de nuestra ciudad uno de los polos principales de la eurorregión del suroeste de Europa.

# *Análisis para el debate*

*¿Se corresponde el peso político  
de la ciudad de Vigo  
con su nivel de desarrollo  
económico?*

## Sumario

- Introducción
- Planteamiento
- Síntomas del problema
- Posibles causas

*Documento nº 1  
Aprobado 24 mayo 1999*

## **Introducción**

El escaso peso político de Vigo tanto en el conjunto de la Comunidad Autónoma como en el del Estado España, y sus negativas consecuencias sobre la disponibilidad de infraestructuras tan necesarias para la reproducción y desarrollo de su aparato productivo y el bienestar de sus ciudadanos, permite diversas valoraciones y lecturas.

Entre ellas cabe destacar:

1. El escaso peso político de la ciudad de Vigo en los años que median entre la recuperación de la democracia y la entrada de España en 1986 en lo que hoy se denomina UEM, se neutralizaba por medio del fuerte dinamismo de su aparato productivo. Este "déficit de presencia" de nuestra ciudad en las Instituciones apenas tenía transcendencia, debido al escaso peso del conjunto del gasto público respecto al PIB español, y al poco protagonismo que tenían tanto las Comunidades Autónomas como las Corporaciones Locales en los PGE (Presupuestos Generales del Estado).
2. Con el desarrollo de la Constitución de 1978 y la consiguiente distribución de poderes entre las diferentes administraciones del Estado, Gobierno Central, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, la participación de estos dos últimos en los PGE crece en importancia, con lo cual se hacen cada vez más evidentes las consecuencias negativas que se ciernen sobre una ciudad como Vigo, al tener escaso peso político en las Instituciones.
3. Las consecuencias de esta escasa presencia en las instituciones democráticas se agravan cuando sectores productivos relevantes en el conjunto de la estructura productiva se ven directamente afectados por la reconversión industrial. Durante los años posteriores a la reconversión que se inicia en el año 1984, la necesidad de promocionar nuevas actividades productivas en Vigo y su área se ve seriamente frenada, entre otros motivos, por la evidente escasez de infraestructuras modernas. De este modo se entra en un proceso dominado por el escaso atractivo que supone un área industrial en crisis, al tiempo que la falta de infraestructuras incidía negativamente sobre la competitividad de las empresas radicadas en Vigo y se convertía en un factor de rechazo al asentamiento de nuevas actividades productivas como factores de crecimiento y desarrollo económico.



4. El escaso nivel de presencia en las Instituciones se hace cada vez más patente a medida que con el desarrollo de la Constitución, crece la participación de las administraciones periféricas, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales. La mayor capacidad de gasto e inversión de estas administraciones, se traduce en un factor de dinamización de primer orden.

Las externalidades positivas que se derivan de la existencia de un gasto público creciente y que tiene como referencia principal la eficiencia y eficacia del gasto y un ajustado cálculo de coste beneficio, repercuten favorablemente tanto en el bienestar de los ciudadanos como en la capacidad competitiva de las empresas. Parece obvio que aquellas ciudades con mayor peso político en las Instituciones obtienen una mayor participación en las inversiones, modificando de este modo su capacidad de atracción a nuevas actividades.

5. Estas consideraciones cobran, si cabe mayor importancia en estos momentos cuando España es el país de la UEM que más fondos recibe de la Comunidad, tanto en lo que se refiere a los Fondos Estructurales como a los Fondos de Cohesión. No obstante, si se tiene en cuenta que con la expansión de la UEM a los países del Este de Europa, la participación de España en el conjunto de ambos fondos, se modificará substancialmente, de lo que cabe concluir que el tiempo perdido y los fondos no invertidos no se recuperarán.

### **Planteamiento**

Entre la ciudadanía de Vigo se ha extendido la impresión, cada vez más cerca de la certeza, de que el peso político de la ciudad en el conjunto de las Instituciones de la Comunidad Autónoma y del Estado no se corresponde con el nivel de desarrollo económico y social de su área metropolitana, entendiendo por peso político la capacidad que tiene la ciudad de influir a favor de sus intereses en los centros de toma de decisiones de los aparatos políticos del Estado o de la Comunidad Autónoma.

La sospecha se basa por una parte, en la disparidad manifiesta entre el grado de desarrollo económico de la ciudad y el nivel de la inversión pública realizada en la misma (lo que paga y lo que recibe), pero por otra, también se fundamenta en la desatención crónica que han sufrido los problemas específicos que ha planteado el desarrollo urbano de la ciudad.

### **Síntomas del problema**

- El desarrollo económico de la ciudad, dentro del contexto de Galicia es innegable y hay cifras que avalan esta afirmación:
- Vigo aparece a la cabeza de los indicadores económicos más significativos, como los índices de producción industrial, número de trabajadores por cuenta ajena, etc., entre otros.
- Vigo aporta aproximadamente el 30% del Producto Interior Bruto Gallego, y en su seno se encuentra la mayor empresa industrial de la Comunidad Autónoma (Citroën Hispania) que en el pasado ejercicio alcanzó una producción de 338.880 vehículos.

- Si tomamos en consideración el comercio exterior se constata que la provincia de Pontevedra, con Vigo a la cabeza, sigue siendo la provincia gallega con mayor cuota de representatividad en este sector.
- Del total de las exportaciones y de las importaciones gallegas durante el año 1998, el 64,8% y el 63% respectivamente corresponden a la provincia de Pontevedra. Así, si las exportaciones de Galicia en 1998 fueron de 882.030 millones de pesetas, a la provincia de Pontevedra le correspondieron 644.340 millones de pesetas.
- El dinamismo económico de la ciudad queda patente en el volumen de pescado congelado descargado en el Puerto, 469.983 Tn en 1998, lo que lo convierten en el primer puerto de pescado congelado del mundo.
- Estos datos se ven corroborados también por los niveles de recaudación de los diferentes impuestos. En el año 1997, el nivel del IVA soportado alcanzó 172.556 millones de pesetas, lo que representa un incremento de + 138% respecto al año 1991 (72.317 millones) y el número de declarantes del IRPF pasó de 98.874 (1991) a 123.978 (1996), lo que representa un incremento del 25%.

Sin embargo, Vigo está a la cola en los índices de inversión pública por habitante y año.

Sin menospreciar las necesidades del resto de las ciudades gallegas, se observa que el nivel de licitaciones de la Xunta de Galicia en la ciudad de Vigo, en lo que concierne a infraestructuras en pesetas por habitante y año en el período comprendido entre 1986 y 1996, se sitúa a la cola de las ciudades gallegas según se observa en el cuadro que se adjunta.

## LICITACIONES DE LA XUNTA DE GALICIA EN INFRAESTRUCTURAS

(Gasto en pesetas por habitante y año para  
el período 1986-1996)

Santiago de C .....	349.992 pesetas
Lugo .....	209.656 pesetas
Ourense.....	163.781 pesetas
Pontevedra.....	158.141 pesetas
LaCoruña.....	111.454 pesetas
VIGO.....	85.391 pesetas

Cualquier lector atento no necesitará comentario adicional alguno. Pero nos parece necesario recalcar que entre los datos facilitados anteriormente sobre los niveles de creación de riqueza en la ciudad de Vigo y el gasto público en infraestructura per cápita, no existe proporcionalidad alguna.

Tanto la falta de inversión pública como la desatención crónica por los problemas de desarrollo de la ciudad, han tenido como consecuencia que las necesidades básicas para el desarrollo económico y social de Vigo hayan quedado desatendidas, bien por imprevisión, bien por incapacidad para captar los recursos necesarios para su financiación.

Estas necesidades insatisfechas se podrían resumir en:

Retraso crónico en la ejecución de obras tan importantes para el desarrollo económico de la ciudad como las vías de enlace con la Meseta que garanticen unos flujos de personas y mercancías rápidos y baratos (Autovía, transporte de mercancías por ferrocarril, niveles de intermodalidad, tren de velocidad alta, o el tráfico aéreo). Este es un problema que se lleva planteando y debatiendo en la ciudad desde la consolidación de la ciudad como centro industrial a finales del siglo XIX y que no siempre se han resuelto de modo adecuado.

Raquitismo de las infraestructuras industriales. Se da la paradoja de que siendo Vigo la primera ciudad industrial de Galicia, no cuenta con suelo industrial de calidad que permita atraer a nuevas empresas y desarrollar las existentes. La falta de suelo industrial se traduce en una elevación de costes para las empresas que operan en el área metropolitana, instaladas en su gran mayoría en zonas con infraestructuras inapropiadas.

Raquitismo de las infraestructuras y equipamientos urbanos: Entre las que podemos mencionar aspectos tan importantes como la falta de cinturones de circunvalación que desvíen el tráfico pesado del centro urbano y agilicen el transporte en la periferia de la ciudad o la falta de sistemas ágiles y baratos de transporte de viajeros entre los diferentes núcleos de población que conforman el área metropolitana.

A modo de ejemplo, podemos hacer constar que la primera carretera de circunvalación de la ciudad de Santiago de Compostela, data de 1955. En cuanto a equipamientos urbanos, podemos observar que Vigo es la única ciudad de Galicia que no tiene un Auditorio Municipal, mientras que la capital de Galicia, con una población tres veces inferior, dispone de dos Auditorios y proyecta en la actualidad un tercero.

En el caso de Vigo y la problemática que nos ocupa, puede afirmarse que asistimos a un, proceso clásico de **crisis urbana** en la que la fuerte demanda de espacio y servicios generada por el rápido crecimiento económico, tropieza con el estrangulamiento derivado de una oferta insuficiente.

Todo ello tiene como consecuencia el deterioro de la calidad de vida y una fuerte insatisfacción ciudadana - aunque se haya producido en el mismo período un considerable incremento del nivel de vida individual - que se manifiesta en diversos ámbitos (precio de la vivienda, congestión de los espacios centrales de la ciudad, desbordamiento de las infraestructuras viarias, deterioro del medio ambiente, etc.

Por otra parte, la ciudad ha experimentado un desarrollo urbano atípico que hubiera necesitado a su debido tiempo la atención, la planificación y los recursos necesarios para asegurar un crecimiento armónico. Por el contrario, la ciudad ha sufrido una transformación caótica de la ordenación de su territorio.

Nuestra ciudad ha sufrido un proceso de desarrollo urbano rápido, intenso y con unas peculiaridades que la hacen única en su entorno. En el período comprendido entre los años 1960 a 1980, la ciudad casi duplicó su población, que de 144.874 habitantes en 1960 pasó a tener 258.724 en 1980.

Cualquier observador desapasionado de la realidad de Vigo podría advertir la falta de articulación urbana del área metropolitana. Esta desarticulación es producto de un proceso de desarrollo poco común, en el que la estructura propiamente urbana se ha superpuesto a un hábitat rururbano preexistente densamente poblado y caracterizado por la extrema dispersión y fragmentación.

Este desarrollo se ha realizado con ausencia de planificación, lo que ha traído como consecuencia un hábitat urbano aquejado de patologías de fácil diagnóstico (caos urbanístico, caos de tráfico, falta de equipamientos adecuados) pero de difícil solución, siempre insertas en un espacio urbano inacabado.

### *Posibles causas*

Llegados a este punto, sería importante indicar algunas de las posibles causas de esta falta de peso político de la ciudad.

1. Es difícil comprender como las empresas industriales locales no han presionado para dar solución a los problemas que dificultan su crecimiento y les imponen unos costes añadidos que las hacen menos competitivos en el mercado nacional e internacional, y que se manifiesta en la falta de acceso del ferrocarril a factorías como Citroen, suministro inadecuado de energía eléctrica, malos accesos al puerto y aeropuerto, falta de suelo industrial, falta de planeamiento estratégico, etc., etc.

Basta un repaso breve a la historia de la ciudad para percatarse de que **el poder económico-industrial ha estado ausente** demasiadas veces en el proceso de toma de decisiones que finalmente afectaría a sus propios intereses.

2. No cabe duda de que uno de los factores que más ha influido en esto, es el ***alejamiento físico y psicológico de la ciudad respecto de los centros de toma de decisión del Estado***. Vigo es una ciudad industrial y pesquera que ha vivido alejada de la vida política y administrativa del Estado.

En contraste con otras ciudades de su entorno, en las que la Administración tiene una presencia importante, generando riqueza y aproximándose a los ciudadanos, Vigo siempre se ha caracterizado por estar distante (la Diputación en Pontevedra, la Xunta en Santiago, la Administración General del Estado en Madrid, etc.)

La escasa influencia de los líderes políticos locales en sus organizaciones políticas está en el origen del problema, toda vez que muchos de los compromisos sobre inversiones públicas, se establecen con criterios de equilibrios orgánicos en unos casos y parlamentarios en otros.

Es notorio que ninguno de los Presidentes de la Xunta de Galicia ni de los líderes regionales de los partidos políticos hasta la fecha, proviene de Vigo y que el número de Conselleiros y altos cargos procedentes de Vigo que han formado parte de los sucesivos Gobierno de la Xunta se cuentan con los dedos de una mano.

Por otra parte, llama la atención que muchos de los Presidentes de la Diputación de Pontevedra sean alcaldes de municipios de escaso peso económico o poblacional.

Mientras Oporto lidera en Portugal el debate de la capitalidad de la Eurorregión, y orienta sus proyectos hacia esta nueva realidad, Vigo permanece ajeno a este debate.

3. Otro factor que influye poderosamente en el peso político de una ciudad es la capacidad que tienen sus habitantes para unirse en torno a problemas concretos, propiciando el debate y estableciendo consensos sobre modelos de desarrollo de la ciudad que se concreten en propuestas sólidas hacia las instituciones.

Entre las restricciones de mayor relieve que tiene la ciudad destacan las siguientes:

1. Un débil grado de integración urbana y de consolidación institucional, con un excesivo peso de la lógica de barrio y un excesivo caos urbanístico.
2. Un acusado déficit de servicios públicos que implica, por un lado, carencias básicas y por otro lejanía y duplicidades.



3. Escasa cristalización de una identidad colectiva ciudadana, definida más en negativo por carencias que por referentes positivos, lo que tiende a traducirse en un clima de tensión.

Por otra parte en Vigo, se advierte una gran *desarticulación social* que impide la creación de consensos que permitan, primero, identificar las necesidades de la ciudad y, después, decidir la forma de satisfacerlas. Esta falta de articulación social se debe en parte a las fracturas producidas por el particular tipo de crecimiento urbano de la ciudad señaladas más arriba (Parroquias-Centro / urbano- rural/ gallego-castellano/ etc.).

Por otra parte, otro factor determinante es la falta de vinculación afectiva de los habitantes de Vigo con su ciudad, derivada de la ausencia de políticas de inserción social de los inmigrantes y de la expulsión de los habitantes autóctonos por la baja calidad de vida que se ofrece en el centro de la ciudad.

Vigo es una de las ciudades europeas de tasa de crecimiento más alta en los últimos 50 años. Este desarrollo demográfico se nutre fundamentalmente de la inmigración de las áreas rurales del Sur de Galicia y otras provincias de la zona del noroeste peninsular. El incremento de población inmigrante de estas áreas geográficas no se ha visto acompañada por la creación en la ciudad de mecanismos de participación e integración social y de autoafirmación ciudadana que permitiesen la vinculación de los recién llegados a la urbe de acogida.

Como resultado de todo ello, Vigo, se desertiza los fines de semana porque gran parte de sus habitantes se " va a la aldea". Esta frase, repetida por los habitantes de la urbe y que causa extrañeza en los visitantes de la ciudad cuando la oyen, resume la situación afectiva de los ciudadanos:

Vigo no ha sido capaz de constituirse como referente afectivo para sus habitantes.

A la falta de integración de los inmigrantes, hay que añadir un proceso más que agrava la desarticulación social de la ciudad: El caos urbanístico y la falta de una oferta de vivienda asequible y de calidad, unida a la falta de equipamientos culturales y de ocio, ha expulsado del centro a una parte importante de profesionales, que se han trasladado a vivir a la periferia o a los municipios colindantes.

El precio de la vivienda de nueva construcción de calidad en el área más central de la ciudad se sitúa en este momento por encima de las 300.000 pesetas.

Al margen de la oferta de vivienda, es especialmente significativo notar el escaso equipamiento cultural de Vigo en contraste con ciudades equiparables de su entorno, como Gijón, Oviedo, A Coruña, Santiago, Pontevedra u Oporto.

Una ciudad como Gijón, en muchos aspectos comparable a Vigo, ofrece a sus ciudadanos y visitantes una amplia infraestructura cultural (9 museos) y de ocio en torno a un casco antiguo y un frontal marítimo recuperado que actúa de centro de encuentro y esparcimiento. En Vigo, a pesar de existir diversos proyectos puestos encima de la mesa, languidecen entre la apatía general los del proyecto del Museo del Mar, del Pabellón Multiusos, el Delfinario, el Museo de Arte Contemporáneo.

En este momento se debate en Galicia la ubicación de la futura Escala de Arte Dramático de Galicia asociada a un Teatro Estable. Las tres candidatas a este sede son: Ourense, A Coruña y Silleda. En la ciudad de Vigo este tema ni siquiera ha merecido debate alguno.

A la falta de museos y espacios de actividad cultural, se desarrollo urbano se convierte en la práctica en un ejercicio de desgobierno en el que los grupos económicos o sociales con mayor capacidad de presión, son los que acaban por imponer sus tesis, muchas veces en detrimento de los intereses de la mayoría.

En resumen, se trata de impulsar un clima de participación, colaboración y consenso social -hasta ahora inexistente- con objeto de liderar una iniciativa colectiva modernizadora, en la que converjan todas las fuerzas sociales y económicas del área metropolitana y tratar de conseguir que asuman el compromiso de impulsar un proyecto de ciudad que probablemente, "mutatis mutandis" ya está contemplado en el Plan Estratégico.

Lo contrario, sería ausentarse vez más del proceso de modernización en que está inmersa la sociedad española y perder tal vez la última oportunidad.

# *Propuestas*

## Sumario

- ❑ Entorno socioeconómico
- ❑ Marco general de actuación
- ❑ Introducción a las propuestas
- ❑ Propuestas
  - Promoción de la ciudad y de la GAM
  - Otros aspectos

*Documento n° 2  
Aprobado 21 junio 1999*

## ***Definición del entorno socioeconómico***

### **Aspectos generales**

La creación de un único espacio económico como es la Unión Europea tiene profundas implicaciones sobre los modos de actuación y los instrumentos a utilizar en la política social y económica. En este sentido, se puede afirmar que el profundo proceso de integración que implica la UE, tendrá serias repercusiones sobre las ciudades y las regiones europeas por la enorme dimensión que adquieren en este nuevo orden económico.

En un análisis riguroso de la situación de las ciudades y regiones europeas a escasos meses de haberse iniciado la unión monetaria dentro de la UE, parece obligado tener en consideración los aspectos más relevantes que definen tanto la política económica estatal como la de los entes regionales, locales y/o comarcales.

Es importante resaltar las características generales que han definido y definen el proceso iniciado en el Tratado de Maastricht:

En primer lugar ya no será posible practicar una política económica con un sentido claramente nacional haciendo uso para ello de la política monetaria y la política de cambios, al haber sustituido el BCE a los respectivos Bancos Nacionales, así como la sustitución de las respectivas monedas nacionales por el euro.

En segundo lugar, el ámbito de la política fiscal se hace más estrecho, al no poder utilizar de modo ilimitado el gasto público como instrumento de la política económica.

Del contenido de estos dos enunciados se deduce que los instrumentos más clásicos de la política económica ven ampliamente reducido su ámbito de actuación.

En este sentido la política regional adquiere una importancia muy superior a como la habíamos conocido hasta ahora y, dentro de ella, la economía de las ciudades, lo que equivale a decir que los responsables de la política urbana o metropolitana tendrán que adaptarse con la mayor brevedad a las nuevas circunstancias, si quieren evitar que las regiones o áreas metropolitanas permanezcan al margen de un complejo proceso de integración. Esto significa que el propio proceso de integración exige responder con nuevas formas dinámicas de actuación, nuevos instrumentos y nuevas estrategias.

Además de estas consideraciones, deben ser tenidos en cuenta otros aspectos, como una previsible reducción a plazo fijo de los fondos europeos, fondos estructurales y fondos de cohesión y las consecuencias de una ampliación de la UEM a los países del Este Europeo.

Las repercusiones de todo ello son evidentes: La necesidad de actuar desde las corporaciones locales al igual que los diversos gobiernos regionales con una clara visión de conjunto para garantizar que el gasto público redunde en beneficio de una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Esto implica que las decisiones sobre el gasto público tienen que basarse en el rigor, en la eficacia, la eficiencia y en una óptima asignación de recursos económicos, humanos y financieros.

Partimos pues, de un planteamiento diferente al que se necesitaba hasta un pasado reciente: hoy, más que nunca, es preciso abordar la política local desde una perspectiva de grandes áreas metropolitanas, y regiones.

Cuando se inicia un proceso de integración con amplias repercusiones sobre la vida social y económica, es necesario utilizar como respuesta nuevas formas de actuación que exigen un marco más amplio como es la Eurorregión o bien las Grandes Áreas Metropolitanas (GAM).

En este sentido, tres factores ocuparán una importancia cada vez mayor en el proceso transformador que surge de la integración europea: el conocimiento de la potencialidad de desarrollo local y regional; una rigurosa política económica orientada a una asignación óptima de los recursos tanto humanos como materiales, y la elevación del nivel y de la calidad de vida de los ciudadanos.

Esta mayor importancia de la política regional deberá estar acompañada por actuaciones que le permitan a los agentes responsables del desarrollo local, metropolitano y regional intervenir en diversos campos, como veremos más adelante.

La mejora y ampliación en la dotación de infraestructura material cobra un significado especial, sobre todo en lo que se refiere a la localización de nuevos sectores de crecimiento y de alto valor añadido.

Acerca de ello, las áreas metropolitanas deben asumir su responsabilidad y promover planes de actuación estratégicos que sean un catalizador para la inversión foránea y el asentamiento de actividades económicas de alto valor añadido.

Cara a esto, la política de desarrollo regional y de desarrollo de áreas metropolitanas deberá centrarse en:

- Mejora de las infraestructuras.
- Potenciación de la componente cualitativa de los factores de producción.
- Mejora de los niveles de información de las instituciones, ciudades y empresas.
- Mejora de la cooperación de las empresas entre sí, y las empresas y los centros de investigación.

- Potenciación del capital humano y las relaciones con las demás regiones de la U .E.
- Mejora de los componentes cualitativos y cuantitativos que definen la calidad de vida de los ciudadanos.

De todo ello se deduce que en el futuro la política de desarrollo regional asumirá una importancia fundamental.



## ***Marco general de actuación***

Parece pues claro que cualquier planteamiento en el ámbito económico y social de una ciudad como Vigo, con una población próxima a 300.000 habitantes de derecho, eje central de un área metropolitana próxima a los 500.000 habitantes y una de las capitales señeras del Espacio Económico de la Eurorregión Galicia Norte de Portugal, tiene que tener como referencia no sólo la ciudad en si misma sino también el entorno económico al que pertenece, y lo que es más importante si cabe: su previsible evolución en los próximos 25- 30 años.

Por todo ello el tratamiento del problema que hacemos desde estas líneas pretende abarcar tres ámbitos claramente diferenciados:

- ❑ ***Ambito temporal:*** se pretende abordar aspectos que podríamos denominar como inmediatos, así como aquellos de carácter estratégico o de más largo plazo.
- ❑ ***Ambito geográfico:*** se trata de problemas que afectan de forma casi exclusiva a la ciudad de Vigo, así como otros que tienen un carácter mucho más amplio, es decir de carácter metropolitano o que incluso pueden enmarcarse en el contexto de la Eurorregión.
- ❑ ***Ambito temático:*** se analizan aspectos diversos como son:

### **Cooperación:**

En los últimos años numerosas ciudades europeas han tenido que enfrentarse a profundos problemas derivados de las obsoletas estructuras productivas. Algunas han reaccionado a través del desarrollo de una política de revitalización con una activación de los municipios. Junto a esto, cada vez más ciudades se dan cuenta del hecho de que es necesaria una política activa y, preferiblemente, anticipativa para responder a tiempo a los cambios económicos y sociales actuales. El éxito de esa nueva política depende, entre otras cosas, de la habilidad de los municipios para definir una estrategia clara sobre la que establecer su política.

Esta contribución se propone dar solidez al concepto de planificación estratégica para las regiones metropolitanas, e indicar las condiciones para hacer de ello un instrumento efectivo de política urbana.

Mientras la complementariedad y la administración conjunta de las regiones urbanas ha preocupado durante cierto tiempo, las acciones encaminadas a ello fueron escasas y aisladas hasta hace poco. Sin embargo, últimamente los cambios siguen produciéndose, indudablemente estimulados por la expectación ante la integración y transformación europea en una supuesta sociedad informatizada que agudizará la rivalidad (internacional) entre las ciudades.

Los cambios esperados más importantes en ese sentido son:

- Un significado creciente de la calidad de vida y de la situación medioambiental como factores determinantes del desarrollo económico.
- Un rápido incremento de la interacción espacial entre las ciudades en términos tanto de movimiento de bienes como de trabajo, ocio y población.
- Una influencia decreciente de los gobiernos nacionales y un poder mayor de los gobiernos regionales y supranacionales.
- Una mayor rivalidad económica entre ciudades y regiones europeas.

Para soportar la dura competencia intraeuropea, la administración urbana tendrá que organizarse con mucha más eficiencia y aptitud para garantizar un desarrollo socioeconómico y cultural sostenible. Una posibilidad para ellas es desarrollar asociaciones estratégicas con otras con las que ya se relacionan funcionalmente.

Dos nuevas dimensiones en la política urbana, a saber: la necesidad de incrementar los proyectos estratégicos y el desarrollo de una cooperación estratégica con ciudades del entorno, son aspectos a tener en cuenta en un contexto de planificación local y regional.

Las expectativas son que, en la integración europea, la competencia económica entre ciudades y regiones europeas se intensifique. Esa intensa competencia llevará a las ciudades a reorientar sus esfuerzos de desarrollo hacia el estímulo de aquellas actividades para las que ofrecen un medio de localización competitivo. Los gobiernos locales tendrán que saber aprovechar la ocasión teniendo en cuenta sus debilidades y puntos fuertes en comparación con las otras ciudades.

Pero no se trata sólo de que una ciudad sea más atractiva que sus competidoras, sino también que facilite la localización para las empresas y satisfaga adecuadamente las aspiraciones de los ciudadanos. En efecto, las ciudades tienen que mostrarse tan atractivas como sea posible en todos los sentidos: como lugar de residencia -con un alto nivel cultural- pero también como lugar ideal para las empresas, inversores, y además ser una ciudad donde los visitantes deseen permanecer más tiempo. En este sentido, el urbanismo estratégico se convierte en un instrumento esencial para el futuro de las ciudades, y de la sociedad urbana.

El urbanismo estratégico en sentido amplio es la forma capaz de orientar el desarrollo urbano y lo regional en la dirección deseada. La planificación estratégica contribuye a la mejor comunicación entre los gobiernos locales como proveedores y grupos de mercado como demandantes de productos urbanos. De este modo se puede llamar la atención sobre los productos del municipio consiguiendo inversiones que se sitúen donde probablemente sean más lucrativas para la sociedad en conjunto e impedir decisiones de inversiones equivocadas, propio de etapas anteriores.

### **Planificación Estratégica:**

Esta planificación estratégica no es comparable con la planificación como instrumento impulsor de empresas y agencias que suministran servicios y productos ordinarios. Para administrar una ciudad igual que una empresa es necesario un enfoque totalmente diferente. La burocracia no tiene experiencia empresarial, no está familiarizada más que con asuntos oficiales y ha tenido que depender y confiar en autoridades superiores en lo que respecta a sus decisiones.

El marketing estratégico de la ciudad requiere que los puntos siguientes deban estar absolutamente claros:

#### Una política urbana adecuada al desarrollo de la Euroregión

El éxito de una política y planificación urbana requiere una visión detallada y comprensiva del desarrollo futuro de la región. Sin esa visión, las acciones políticas pueden resultar descoordinadas e incluso contradictorias. El consenso político sobre los objetivos, tanto como sobre los métodos utilizados para su consecución, es fundamental para el éxito del desarrollo estratégico de la ciudad.

#### Una clara concepción de ciudad

Para una administración sólida, el gobierno local también ha de decidir la estrategia para desarrollar la estructura espacial prioritaria, y definir qué estructura sería la mejor para llegar a los principales objetivos políticos. Existen varias propuestas propias: la ciudad como "ciudad de trabajo", como "centro de servicios" o como "ciudad armoniosa". Vigo debe superar esa vocación aislacionista y pasar a liderar un proyecto de GAM basado en la cooperación de todos los municipios generando las consiguientes externalidades y beneficiándose de las economías de escala.

Ha de ser un modelo de ciudad y modelo de crecimiento urbano transparente, que permita un adecuado ambiente para producir (inversiones, negocios, etc.) y para vivir (viviendas, espacios, cultura, estética, etc.). Para ello, es necesaria un extraordinario esfuerzo en la comunicación a los ciudadanos, tanto directa como a través de los medios, que sea más integradora y que colabore con la idea básica de una mejora continua en la mentalidad, una cultura ciudadana en general y agentes productivos en particular.

❑ Los productos urbanos con carácter diferenciador

En el pasado, el marketing de la ciudad se reducía a la promoción urbana, es decir, a los esfuerzos por mejorar su imagen y reputación, y a los intentos de venta de suelo industrial. Tal aproximación se parece a la de la empresa privada y se basa en el suministro de un producto propio: el de ciudad. En sus anuncios, casi todos los municipios presumían de: "Una situación céntrica favorable, una generosa oferta de terreno en todos los tamaños y precios, y un entorno residencial agradable". En este sentido, las ciudades y la eurregión (ER) deben remitirse a un producto claramente diferenciador, donde la cultura, el paisaje, el medio ambiente, el ocio y el deporte le concedan al entorno un alto índice de calidad de vida.

❑ Análisis de fuerza/debilidad y análisis de competencia

Un análisis de los puntos débiles y fuertes, además de los riesgos y amenazas (futuros) ayuda a adoptar una posición ventajosa de las ciudades y regiones urbanas. Del resultado de las investigaciones debe derivarse una estrategia que mejore esa posición.

### **Cooperación y apoyo social**

Para que una política de urbanismo triunfe, los actores que directa o indirectamente diseñan la calidad del entorno urbano residencial y locacional deberían trabajar al unísono. Dentro de una ciudad o Euroregión las agencias municipales y las compañías públicas deberían cooperar y coordinar apropiadamente sus actividades, trabajando para la idea elegida de ciudad partiendo de una filosofía común. La aproximación regional requiere además una cooperación entre la ciudad central, los municipios suburbanos y los gobiernos regionales.

### **Descentralización:**

Las asociaciones estratégicas con otros municipios son elementos esenciales en una administración integral y la cooperación estratégica para ayudar a crear factores de bienestar y una mejor situación y, de este modo, aumentar el atractivo de la ciudad. El acercamiento a los factores de localización es importante para toda ciudad, pero especialmente para aquellas que aspiran a tener un papel preferente como centros logísticos.

Según esto, se espera que la integración europea sirva para estimular el transporte tanto de mercancías como de pasajeros entre las ciudades de Europa. El comercio entre la Euroregión y el resto del mundo debe también incrementarse considerablemente. Además, dado el creciente significado e importancia de la puntualidad propia de un buen transporte, existen muchas razones a favor de la organización de redes de transporte. El escaso progreso que se ha realizado con la estandarización e integración de la comunicación de datos es bastante conocido. De este modo, cada puerto de mar tiende a establecer una red que se adapta a su propia función, sin que lo haga al sistema del ferrocarril. Esa situación apenas favorece la calidad de los servicios logísticos en la red puerto-terminal interior.

Especialmente ahora que la protección medioambiental se ha convertido en algo esencial, el transporte ferroviario tiene que funcionar en cadena para trasladar mercancías por Europa.

La transición hacia una sociedad intensamente informatizada supone que las oficinas dominarán la economía cada vez más. La tendencia hacia los centros logísticos de alto nivel también favorece las actividades logísticas de cada oficina. Los modernos servicios logísticos son más independientes que los tradicionales pero requieren una localización dotada de facilidades técnicas. Un entorno agradable para vivir es otro importante factor de localización de cara a la atracción de personal altamente especializado.

En vista de esto, la evolución hacia una economía urbana basada en oficinas podría comprometer seriamente la accesibilidad de la ciudad y sus fines residenciales. El difícil acceso a las oficinas coincide, al mismo tiempo, con la importancia creciente del concepto de puntualidad en las empresas de transporte. Esa es la razón de porqué los planes para el desarrollo de nuevas oficinas deberían tener en cuenta las consecuencias para la accesibilidad y el medio de vida de la región implicada. Una condición básica es que el concepto de ciudad debiera tener en cuenta toda la aglomeración y no limitarse al municipio central. Ninguna política responsable se puede diseñar sin una visión clara de la clase de ciudad que se pretende. Así, algo que el municipio debe hacer es definir la estructura espacial que tiene concebida, ya que es la estructura espacial de la ciudad lo que determina en su mayor parte el tipo de tráfico y la accesibilidad del espacio urbano. Para la estructura espacial de una región urbana existen varias opciones:

- Una posibilidad es formarse un concepto de ciudad central como centro de empleo concentrándose el trabajo en el centro, y la vida, alrededor. Esto implica una situación desfavorable para el tráfico, caracterizado por la congestión y difícil acceso al centro.
- Un modelo más positivo para el tráfico y para la accesibilidad podría conseguirse a través del fomento de oficinas dispersas y reservando la ciudad central para funciones que atraigan más bien visitantes que trabajadores.
- Si además, se estimula la función residencial del centro, es posible desarrollar una región equilibrada espacialmente. Si se elige el último modelo, después vendría el establecimiento del resto de las actuaciones.

El concepto de "euroregión urbana equilibrada" es más consecuente con una ciudad que ofrece un medio residencial y locacional de alto nivel, y un modelo eficaz para el tráfico. En una región equilibrada, los municipios suburbanos complementan la ciudad central de una forma positiva. Muchas grandes regiones urbanas de Europa se acercan a la corriente por la que la ciudad se define como un centro de empleo.



## ***Introducción a las propuestas***

Parece evidente que Vigo no puede ya seguir pensándose desde la lógica tradicional de la ciudad y el municipio. La unidad básica de análisis y de referencia para las intervenciones estratégicas tiene que ser **el área metropolitana e, incluso, la región urbana del Sur de Galicia.**

Por tanto, para la formulación de políticas urbanas y territoriales en el área de Vigo, y en lo que se refiere particularmente al análisis económico-funcional, conviene considerar que el ámbito geográfico-administrativo de aplicación de estas debe plantearse incluso desde la perspectiva de la **región metropolitana Vigo-Oporto**, ya que se cumplen los criterios de homogeneidad, de interdependencia, de complementariedad y morfológicos adecuados.

Delimitar esta área o región es una de las tareas más apremiantes, porque establece no sólo el ámbito del planteamiento y la intervención sino que define también el plan de alianzas. La capacidad de establecer estas alianzas estratégicas constituye la clave para proseguir nuevas cotas de poder de negociación.

Sólo en la medida en que Vigo sea capaz de pensarse desde esta dimensión podrá asumir el papel que le corresponde por su peso económico y humano y podrá, al mismo tiempo, encontrar espacio a su dinamismo. En este sentido, importa mucho tener presente que la lógica metropolitana está desbordando incluso el ámbito de la Mancomunidad: parece claro, por ejemplo, que la vertiente norte de la ría tiene que ser ineludiblemente incluida en esta nueva área metropolitana.

Esta gran área, constituye -cada vez más- un nudo regional que debe estructurar tecnológicamente y en el ámbito de gestión, toda la región del noroeste peninsular, mas allá de las meras fronteras administrativas de Galicia y Norte de Portugal (Asturias, León, Zamora, Salamanca y norte y centro de Portugal), articulando dicha región al sistema europeo que constituye hoy la unidad de funcionamiento.

El actual momento de expansión económica constituye una singular oportunidad para la ciudad más dinámica de Galicia. Un momento de bonanza económica representa sin duda una de las principales oportunidades para acometer proyectos ambiciosos, tanto por la posibilidad de disponer de recursos como por el relativo clima de euforia. En este campo sería preciso definir los sectores estratégicos (actividades relacionadas con el mar, con el automóvil, con la industria farmacéutica, con la piedra, con el turismo, etc.).

Un hecho fundamental del entorno económico en el que nos movemos es que si Vigo aspira a jugar un papel importante en Europa, tendrá que buscar alianzas y compromisos a su alrededor para dotarse del peso específico necesario. De ahí que participe en instancias supramunicipales de cooperación como la Mancomunidad, el Eje Atlántico e instituciones similares. Más que enfrentarnos a nuestros vecinos reclamando lo que creemos que nos pertenece, debemos colaborar con ellos para conseguir lo que nos beneficia a todos.

Vigo tiene que **buscar sinergias y complementariedades con los ayuntamientos de su alrededor y con las ciudades que conforman la eurorregión**. Si quiere ser líder de ésta, deberá dejar de proclamar su deseo a los cuatro vientos en la prensa y ponerse a trabajar en serio para conseguirlo.

Un observador imparcial no puede menos de constatar la invertebración entre las villas, las ciudades y las provincias gallegas. Por ejemplo sólo la citada invertebración explica que el campus universitario de Vigo no esté situado entre Vigo y Pontevedra.

Todo ello indica hasta qué punto los intentos voluntaristas de crear una conciencia de ciudad fracasan o son directamente negativos para el desarrollo futuro de la comarca. Es imperativo solucionar estos problemas si queremos evitar que se conviertan en crónicos y estrangulen el crecimiento y el desarrollo social de la ciudad. Se **hace necesario el establecimiento de una identidad para Vigo** que lo transforme en referente afectivo para sus ciudadanos y la proyecte con fuerza hacia el exterior. Esta identidad tiene que ser necesariamente comarcal, aunque pivote en torno a Vigo. Ha de articularse sobre las características constitutivas de la ciudad y debe generar una serie de ideas-fuerza que actúen como referentes simbólicos de la urbe, tanto para sus habitantes como para proyectar hacia el exterior.

Estos referentes simbólicos han de ser buscados en las características positivas del entorno en el que se enmarca Vigo y en su proceso de desarrollo. Si La Coruña es la ciudad burguesa liberal orientada a los servicios y Santiago de Compostela es la histórica y además, capital de Galicia, Vigo es la ciudad joven, moderna, emprendedora, en pleno crecimiento, llena de energía, abierta, crisol de una cultura gallega actual, eje cultural y económico de Galicia y del norte de Portugal situada en un enclave natural único y volcada al mar, que se está haciendo a sí misma en contra de los elementos, y con el esfuerzo, tesón y capacidad de iniciativa que caracteriza a sus ciudadanos. Toda esta energía juvenil hay que encauzarla hacia la construcción de la gran área metropolitana del Noroeste peninsular, centralidad estratégica para el marco de la nueva euroregión Galicia-Norte de Portugal.

Las ideas-fuerza arriba mencionadas deben ser articuladas en un **Plan de Comunicación Comarcal**, que ha de ser puesto en marcha y gestionado de una manera profesional.

Ello implica no sólo la elaboración profesional del plan, con sus objetivos y sub-objetivos a corto, medio y largo plazo, sino también el trabajo cotidiano de puesta en práctica y el seguimiento del cumplimiento de los objetivos marcados. Una parte importante del seguimiento del plan sería pulsar de forma periódica la opinión de los ciudadanos sobre su entorno urbano.

Estas ideas-fuerza deben ser orientadas de tal manera que, sin renunciar a reconocer los problemas existentes, relativicen su importancia de cara a la construcción futura de la ciudad. Por ejemplo, los problemas derivados del caos urbanístico serán mejor soportados por la ciudadanía si se explican en el contexto de las molestias transitorias ocasionadas por el crecimiento desordenado propio de la crisis de adolescencia de la ciudad.

La creación de un discurso coherente de identidad ciudadana, debe tener en cuenta la inserción de la comarca de Vigo en su espacio cultural y natural (Galicia) y aquel al que se dirige (norte de Portugal). De hecho, ha sido la ciudad que más ha contribuido al desarrollo de una cultura gallega moderna. En Vigo han nacido y se han desarrollado las dos editoriales más importantes de Galicia y aquí han surgido los movimientos artísticos y culturales más innovadores de la cultura gallega de los últimos años. Por otra parte, Portugal forma parte ya de la propia esencia de la ciudad, tanto económica, como culturalmente. Debería potenciarse una relación cultural e institucional estable con el norte de Portugal a todos los niveles.

Hay que entender la ciudad como un espacio simbólico que integra culturalmente y da identidad colectiva a sus habitantes y que también tiene un valor de marca hacia el exterior. Por tanto habría que estudiar (como parte integral del plan de comunicación) la posibilidad de concretar los referentes simbólicos citados mas arriba en realizaciones tangibles e inmediatamente perceptibles por la ciudadanía en la calle. En concreto, habría que estudiar la posibilidad de reconvertir algunas áreas urbanas degradadas (como el casco vello) en espacios cargados de significación. Por otra parte, habría que dirigir la comunicación a la puesta en valor de los espacios promovidos recientemente y que encajan en las señas de identidad señas más arriba, como el nuevo frente marítimo que generó el proyecto "Abrir Vigo al mar".

La puesta en marcha de este proyecto de comunicación debería ir ligada al desarrollo de un **Plan Estratégico Comarcal** que lo posibilite. Sin estar inserto en este Plan, el esfuerzo de comunicación se convertiría automáticamente en un intento de arreglo cosmético de la ciudad, sin contenido real. Por otra parte, un Plan Estratégico dirigido únicamente a diagnosticar la situación actual de la comarca y prever sus posibilidades de futuro, sin que vaya acompañado de un Plan de Comunicación dirigido a los ciudadanos y al entorno sociopolítico de la ciudad, está abocado al fracaso.

La realización de este Plan se vería favorecida, si el nuevo gobierno municipal fuera más allá de la mera gestión de la cosa municipal y asumiera el papel de promotor activo en la creación de un proyecto de futuro ilusionante para la ciudadanía y de una imagen positiva de la ciudad que se proyecte sobre los propios habitantes de la comarca y sobre su entorno político-cultural.

## *Propuestas*

En lo que se refiere a la situación actual de la ciudad de Vigo, y en aras de la brevedad, se puede sintetizar en los siguientes aspectos:

- Ciudad urbanísticamente estrangulada.
- Urbanismo agresivo.
- Escasa actividad cultural e índices bajos de participación activa en la vida cultural.
- Escasos niveles de cooperación con los demás municipios del entorno.
- Escaso nivel de desarrollo de los servicios avanzados.
- Estructura productiva orientada excesivamente a sectores clásicos.
- Anornía y descoordinación de sus habitantes.

Las medidas que se proponen para llevar a cabo tanto desde las Instituciones como desde las empresas, tienen como objetivo central la mejora de la competitividad y deberán asegurar la necesaria conexión entre actividades de servicio e industria y rompiendo la distinción obsoleta entre sector secundario y terciario. Estas medidas deben estimular decididamente la creación de empleo para lograr integrar a los jóvenes formados en la operación común de mejora.

Como propuestas generales, sin entrar en detallar el aspecto operativo de las mismas, podemos citar:

- Potenciar y aprovechar el nivel de formación de los RR.HH.
- Potenciar la tradición emprendedora.
- Aprovechar los recursos naturales y financieros.
- Integrar y aprovechar todo lo que significa el puerto:
- Aprovechar el tirón de las empresas importantes con experiencia internacional.
- Impulsar alianzas con otras áreas.

- Optimizar los recursos públicos en las inversiones.
- Lograr una mayor conexión entre el sistema público y el sistema privado.
- Mejorar la imagen e incrementar la identidad local. Corregir individualismos empresariales. Corregir diseconomías de aglomeración.
- Convertir Cotogrande en un recinto de actividades tecnológicas periódicas y permanentes.
- Impulsar y realizar todas las acciones que sean necesarias para que las sedes centrales de las instituciones y organismos que sean fundamentales para el desarrollo de Vigo, permanezcan en la ciudad.
- Diseño y puesta en funcionamiento de la institución del Area Metropolitana. Podría tomarse como punto de partida la Mancomunidad, pero planteándose su ampliación, en particular a la ribera norte de la ría; consecuencia de esto sería una serie de medidas concretas entre las que figuraría la apertura del puente de Rande.
- Alianza estratégica con Pontevedra y creación de una Comisión Mixta de Trabajo para resolver los problemas que bloquean el desarrollo metropolitano (oferta de servicios administrativos y de servicios empresariales avanzados).
- Finalización acelerada de estructuras básicas como la energía eléctrica y el gas, saneamientos, suelo empresarial, ordenación del entorno rural, etc.
- Creación de un centro de estudios estratégicos y opinión pública orientado al área metropolitana y a la eurorregión. Su aportación sería básica para diseñar y promover la nueva área y cultura metropolitana, así como para el desarrollo y la integración institucional.
- Promoción y apoyo de los Centros de Investigación, Innovación y Tecnología ya existentes y creación, en su caso, de otros nuevos de sectores concretos, con peso específico importante en el desarrollo de la ciudad.

Las propuestas persiguen un objetivo claramente definido: superar la actual situación de autosuficiencia de la propia ciudad que se realiza basándose exclusivamente en su potencial de desarrollo endógeno sin buscar alianzas en los demás municipios de lo que denominamos Gran Area Metropolitana (GAM). Se pueden catalogar por sus ámbitos de actuación: el temporal (corto y medio/largo plazo) y el espacial (municipio y GAM).

De las propuestas que se presentan se deduce un afán de convertir a la GAM en un centro de creciente vitalidad y dinamismo. Para ello la cooperación es fundamental, y no puede tener un único ganador, sino que debe percibirse como un camino idóneo para incrementar la calidad de vida de los ciudadanos. De la cooperación surgen mejores servicios, mayor calidad de vida, mejores oportunidades para las empresas y una mejora en la estructura social y económica.

#### Unidades de innovación Científico- Tecnológica

Serian un conjunto de institutos o centros de investigación, innovación y tecnología, situados en los centros urbanos metropolitanos, al estilo de las tecnópolis japonesas. Integrarían a empresas, universidad e institutos o centros de investigación, innovación y tecnología. Ello permitiría concentrar y articular recursos de distintas instituciones y procedencias, integrando distintas culturas (la universitaria, la empresarial, la científico-técnica, de innovación y tecnológica, etc.) y alcanzar la masa crítica necesaria para generar un medio científico-tecnológico de alto nivel.

#### Universidad y Educación

- ❑ Para sacar el máximo partido a la ubicación del campus, situado a escasa distancia de los municipios de Gondomar, Nigrán, Bayona, Mos y Porriño, e incluso Tuy, Tomiño y La Guardia; se considera que, en cualquier ente gestor, debe participar una representación de dichos municipios. Debido al microclima del campus y al interés por integrar los municipios en el proyecto de Universidad, se considera que las residencias universitarias deberían estar situadas en aquellos municipios que estuviesen dispuestos a colaborar para construirlas. Para lograr la adecuada participación de la sociedad civil, la entidad gestora debe carecer de afán lucrativo y puede tener la forma jurídica de una fundación.



- ❑ Conectar directamente el campus con la autopista del Miñor A-57.
- ❑ Analizar las nuevas titulaciones que deben implantarse en Vigo, teniendo en cuenta que es interesante que se complementen con las que ya tiene Vigo y con las existentes en el resto de Galicia.
- ❑ Integración clara de la formación a todos los niveles: universidad, formación profesional, formación básica y su total coherencia con las necesidades de su entorno.

#### Creación de una agencia de desarrollo económico metropolitano

Esta agencia, que deberá tener carácter supramunicipal e independiente del poder autonómico, debe funcionar como una verdadera empresa pública de promoción y fomento (ventanilla única, banco de datos común con otras agencias, etc.) debiendo ser capaz de competir en el ámbito europeo en la captación de inversiones, de determinar estrategias prioritarias y de fomentar las condiciones necesarias para el desarrollo económico del área metropolitana. En resumen diseñará políticas de desarrollo y captará inversiones para el área metropolitana de Vigo.

### Medidas desde las Empresas

No obstante, nuestras empresas deben esforzarse por alcanzar el tamaño crítico eficiente. que les permita la capacidad tecnológica y financiera necesaria para competir en el ámbito nacional e internacional. debiéndose abordar cambios estructurales y culturales ya que sólo serán competitivas si se persiguen políticas de especialización y concentración, que permitan superar el minifundismo y el individualismo.

Algunos aspectos a desarrollar. deberán profundizar sobre el Tamaño Crítico Eficiente (especialización y concentración de las firmas), Generación de economías de escala (reducción de costes de producción unitarios. ventajas de precios). Diferenciación de sus competidores (mejora de productos y procesos, incremento de VAB) y Diversificación de riesgos (ampliación de su mercado y saturación de la demanda interna).

Mejorar la competitividad del sistema productivo, completando la reindustrialización selectiva y logrando una mayor integración de manufacturas y servicios con papel cada vez más potente de estos últimos, como coordinación, soporte e impulso del sistema industrial. Se trata, pues, de diversificar y al mismo tiempo lograr una terciarización dinámica e innovadora (automoción, alimentario, naval, textil-confección, construcción y materiales, calderería especializada, farmacia-química, teleinformática-servicios avanzados, formación especializada, finanzas internacionales, turismo selectivo, sanidad especializada...)

Mejora Estratégica de las Comunicaciones, tanto en el Municipio como en la GAM.

Una de las características de la ciudad de Vigo en la actualidad es su enorme capacidad para estrangular urbanísticamente tanto a los centros productivos como a los propios ciudadanos. La propuesta de mejora de las comunicaciones tiene dos vertientes, una municipal y otra que engloba la GAM.

Centros de producción o de distribución como son Citroen Hispania, o las empresas radicadas en el Camiño do Caramuxo, por citar tan solo dos ejemplos, o de distribución como es Puerto de Vigo, sufren todos los efectos negativos de una desafortunada planificación urbanística con los consiguientes costes que perjudican su margen de competitividad y en consecuencia su capacidad de crear riqueza. Por otra parte también los ciudadanos sufren todas las secuelas de un urbanismo agresivo, centros residenciales rodeados de industrias, ruidos, escasez de zonas verdes, etc.

Por todo ello esta propuesta en su vertiente de ámbito estrictamente municipal, se centra en el corto/medio plazo en reducir el tráfico pesado en la ciudad diseñando vías de comunicación ferroviaria entre el principal centro de producción y la terminal del puerto de Bouzas y As Gándaras de Porriño.

En lo que se refiere al largo plazo (25/30 años) debe diseñarse ya hoy el mapa de comunicaciones por el que debe regirse el desarrollo de la ciudad en materia de comunicaciones. Por ello proponemos que ya en la actualidad se diseñe el trazado de una línea de comunicación subterránea y de superficie (la construcción de un metro), pues entendemos que en un futuro no muy lejano será este medio de comunicación una de las principales soluciones al transporte en el ámbito municipal. Planificarlo hoy significa evitar costes innecesarios en el futuro.

Por lo que afecta a las comunicaciones en el GAM, se propone que de la cooperación entre todos los municipios Pontevedra, Vigo, Porriño, Pontearreas, Redondela, Baiona, A Cañiza, surja la planificación estratégica de las comunicaciones que garanticen un rápido transporte de líneas mercancías y de las personas.

Que ya se conozca hoy el futuro diseño de las comunicaciones (ferrocarril de cercanías, tren circular de cercanías, carreteras) para que de ese modo la ordenación del territorio se haga en función de un plan previamente establecido y en consecuencia tanto los municipios, como las empresas y los ciudadanos conozcan los márgenes de actuación espacial de la que disponen.

La planificación estratégica de las comunicaciones es un punto básico en la dinamización del GAM en un entorno dinámico como es la Eurorregión Galicia-Norte de Portugal.

En la actualidad, solamente las comunicaciones aéreas y las autovías son bastante adecuadas, pero el ferrocarril es la asignatura pendiente. Es urgente la mejora de la calidad de los servicios urbanos, especialmente el transporte. También la finalización de las infraestructuras tan básicas como el primer y segundo cinturón. el aeropuerto, etc.

*Se trata de conectar por medio de una línea de ferrocarril, cuatro puntos vitales del entorno de Vigo y su área, como son los centros de producción y distribución más importantes de la ciudad, la estación de ferrocarril, las instalaciones portuarias de Bouzas y As Gándaras de Porriño.*

La propuesta persigue un fin último: reducir los enormes costes originadas por el escaso nivel de intermodalidad existente entre los diferentes modos de transporte en una zona congestionada urbanísticamente como es Vigo y su área. Uno de los factores que originan mayores frenos para un desarrollo urbano sostenible de la economía de Vigo y su área son los estrangulamientos que se observan en el ámbito urbanístico, a los que está sometida tanto la ciudad como su entorno.

En este sentido, las externalidades negativas que se derivan del deterioro del medio ambiente, no son exclusivamente un problema estético, sino que se convierten con el paso del tiempo en un factor que eleva innecesariamente, los costes de producción, para convertirse finalmente en un serio impedimento para el establecimiento de nuevas actividades productivas en nuestro entorno.

Aparte de la necesidad de ampliación de muelle en Bouzas, durante el año 1998 se transportaron por transporte terrestre desde el muelle de trasatlánticos, y por la ciudad, un total de 57.000 vehículos, siendo las previsiones para el año 1999 de 95.000, una intensidad de tráfico que asumiendo la propuesta que estamos explicando supondría un cambio de perfil del Puerto de Vigo y de la ciudad. A consecuencia de ello, el organigrama productivo se ve seriamente alterado al sufrir de modo directo las consecuencias de los estrangulamientos a los que nos estamos refiriendo.

La propuesta que presentamos encierra en sí misma un enorme valor estratégico, pues no sólo afecta a la calidad de los servicios portuarios sino también a la potenciación de nuevas actividades productivas y a la propia concepción del puerto en el organigrama intermodal. La conexión a la que nos referimos tiene diversas vertientes:

- Uniría un centro de producción de básica importancia para la economía, de la ciudad, como es Citroën Hispania, con dos centros de distribución, por una parte, las instalaciones portuarias de Bouzas, de donde se exporta una gran parte de la producción de la mencionada factoría, y, por otra, con el centro de expedición y almacenaje existente en As Gándaras de Porriño.
- Esta línea de ferrocarril sería un catalizador para el desarrollo económico de la zona metropolitana de Vigo y su área, especialmente la zona sur, al mejorar su infraestructura y la consiguiente reducción en los costes de transporte.

- Incrementaría la intermodalidad al unir la estación de ferrocarril con la terminal de Bouzas y Guixar con Bouzas.
- Podría ser utilizada como una línea estratégica en el desarrollo de la ciudad al contribuir a diseñar nuevas líneas de comunicación que contribuiría eficazmente a solucionar la congestión del tráfico rodado en la ciudad.
- Por otra parte, contribuiría al desarrollo económico, social, y urbanístico del área metropolitana.

#### Creación de suelo industrial y residencial

La planificación estratégica tiene que incluir la creación de de suelo industrial y residencial. La mejora en las comunicaciones entre los municipios afectará positivamente a la planificación y ordenación del territorio.

El asentamiento de empresas y la planificación de zonas residenciales debe hacerse siguiendo un plan urbanístico previamente establecido en el ámbito de la GAM. Una correcta y planificada ordenación del territorio redundará positivamente en el dinamismo de todo el entorno.

De la propuesta anterior, se deducen aspectos positivos sobre la propuesta arriba mencionada. Una mejora de las comunicaciones repercutiría positivamente en el asentamiento de nuevas actividades económicas. modificaría el comportamiento reacio de muchos ciudadanos a desplazarse a su puesto de trabajo asentado en otros municipios y promocionaría también el transporte de mercancías.

La acción conjunta de ambas propuestas reduciría ampliamente el estrangulamiento existente en la actualidad al contribuir a una reducción de la presencia de industrias en el casco urbano de la ciudad.

## PROMOCIÓN DE LA CIUDAD Y LA GAM COMO ENTE DINÁMICO

La actividad productiva de Vigo se centra fundamentalmente en actividades industriales denominadas como "maduras": sector de transformación del metal, sector naval, automoción, pesca, industria alimentaria. Hay que tener en cuenta varios factores.

### Creación de Centros de Servicios a Empresas

Es patente la falta de servicios avanzados para las empresas. Por ello hay que promover la concentración de empresas de servicios alrededor de las zonas industriales de la comarca y que se ajusten a la demanda de servicios de estas. Estos Centros deberán estar formados por empresas especializadas que constituirán una red flexible y fiable de servicios (consultorías, informática, financieras, reparaciones, etc.)

Entendemos que se debe promocionar el asentamiento de:

- Actividades del sector servicios relacionadas con los sectores industriales más representativos en Vigo y su área: servicios avanzados, oficinas de desarrollo, servicios de ingeniería, oficinas técnicas de desarrollo.
- Promoción de centros de investigación y desarrollo ya existentes o de nuevos centros vinculadas a las redes de empresas más representativos, como son: las del sector naval, aprovechando la reciente constitución del clusters.
- Creación de algún Centro de Servicios Europeos (quizás alguna instancia relacionada con la pesca y los recursos marinos).

### Desarrollo de la política de Parques Tecnológicos

Los parques tecnológicos deberán ser algo más que meros parques empresariales ó antiguas zonas industriales remozados. Deberán albergar empresas auténticamente innovadoras en su proceso o en su producto, que desarrollen I+D y fabricaciones avanzadas. Debe promoverse e incluso privilegiarse, siempre que sea posible, la articulación directa entre el I+D y los productos de alta tecnología y su utilización en el tejido productivo metropolitano y regional.

La política de Parques Tecnológicos es un elemento esencial en la reindustrialización metropolitana. Sin embargo su realización y su contenido deben ser estrechamente controlados para que no se conviertan en simples señuelos publicitarios que agoten su utilidad en políticas electoralistas despilfarradoras de recursos públicos (como en algún caso conocido y cercano). Para ello habrán de crearse oficinas de evaluación y asesoramiento tecnológico- industrial.

Promover actividades de alto valor añadido, vinculadas a sectores de crecimiento que exigen un alto nivel de capital humano, nuevos materiales, industria del medio ambiente, industrias no contaminantes.



## OTROS ASPECTOS

### Incremento de la Actividad Cultural

Cualquier comparación de los niveles de actividad cultural de Vigo con los de otras ciudades de una dimensión similar resalta, como resultado, un serio déficit. Por desgracia, en este campo está casi todo por hacer.

Por incremento de la actividad cultural entendemos no solo el consumo de las actividades culturales de diversa índole que se oferten, sino también la promoción de la cultura como actividad propia del ciudadano y el ciudadano como sujeto activo en el proceso cultural. Vigo no sólo no dispone de un teatro estable, o de grupos de teatro estables, tampoco dispone de un número de museos atractivos. La música, en sus distintas manifestaciones, se escribe con letra pequeña. Y... ¿Alguien sabe donde están las bibliotecas de Vigo?

Vitoria-Gasteiz es conocida por en el mundo entero por su festival de jazz; Edimburgo por sus festivales. Pero no es necesario salir fuera de nuestra Comunidad Autónoma: cualquier comparación con Santiago o Coruña nos ilumina en breves momentos del escaso nivel de oferta. ¿Acaso no hay demanda?

Hay que desarrollar centros culturales. Y se podría crear también a título de ejemplo un Museo de la Tecnología, aunque otros similares también sería viables, posibles y necesarios.

### Mejora de la Calidad de Vida

Una de las facetas que más influyen en la promoción de una ciudad está relacionada con la oferta de servicios a la ciudadanía y a las empresas. La calidad de vida va mucho más allá de la renta per cápita.

El déficit de servicios por parte del Ayuntamiento parece evidente, desde la falta de atención a los centros de enseñanza primaria y secundaria, pasando por la falta de servicios que atiendan a los ancianos o a enfermos crónicos (síndrome de Down, Alzheimer, parkinson, etc.), y la asistencia a grupos marginados. La falta de espacios verdes y cuidados es palmario.

En el proceso previo a la toma de decisión por parte de un grupo empresarial de ubicar un centro de producción o de investigación y desarrollo, el nivel de calidad de vida y/o de la actividad cultural juega un papel sumamente importante.

En este sentido debemos remitirnos a las variables que se tienen en cuenta a la hora de medir los índices de calidad de vida.

#### Promoción del Área como un Centro de Turismo de Calidad

Vigo y su área no han explotado en la medida de lo posible su capacidad como centro de turismo de calidad. Por sus características, la Euroregión difícilmente será una zona de turismo de masas, ni debe pretender serlo, por ello y ante la mejora substancial de las comunicaciones tanto terrestres como aéreas se debiera promocionar sobre todo la calidad como producto diferenciador.

Cinco son los ejes sobre los que pivota esta propuesta:

- El turismo cultural, aprovechando las sinergías que se derivan de su posición geográfica con epicentro de la Euroregión Galicia Norte de Portugal, con centros de enorme atracción, Santiago, Braga, Coimbra, Tui, Oporto, A Coruña.

- El turismo termal, tanto en Galicia como el N. de Portugal.
- El turismo rural y marítimo.
- El turismo vinculado a los deportes náuticos.
- El turismo gastronómico.

## *A modo de conclusión*

El Club Financiero Vigo, ha pretendido con este documento, contribuir a la reflexión y promover el debate en torno a temas que están en la actualidad diaria de Vigo y su área.

Sin embargo, el objetivo del Club Financiero Vigo, es mantener abierta esta tribuna a la participación, no solamente de los empresarios, directivos y profesionales socios del mismo, sino también a todos aquellos sectores de la sociedad civil que estén interesados en dar a conocer ideas e impulsar iniciativas que tengan como objetivo el desarrollo económico, social y cultural de Vigo y su comarca.

Los análisis y propuestas contenidos en este cuaderno y que dejamos abiertos a la crítica y a las aportaciones que se nos quieran hacer, tienen como objetivo invitar al debate abierto y servir de soporte para la reflexión a las instituciones implicadas y a la propia sociedad en la que estamos inmersos.

A este cuadernillo, le seguirán otros de tipo sectorial, en los que trataremos de seguir en la línea de trabajo, independencia y participación que nos hemos marcado y que constituyen el eje central de nuestra razón de ser.