



# Galícia. Del paisatge rururbà al megaterritori antropitzat

Xerardo Estévez

Les perifèries han existit sempre. Ja a l'edat mitjana cada ciutat tenia un perímetre habitat extramurs en el qual s'establien des dels horts i els estables, on es produïen els aliments per abastir el mercat, fins als oficis insalubres i segregats, com ara els adobers. No cal subratllar que em refereixo a la ciutat europea i al seu procés de desenvolupament històric.

L'urbanisme del segle XIX va crear un model de ciutat sòlida i compacta. Amb l'enderrocament de les muralles, la perifèria social que nodria de mà d'obra la indústria es va integrar normalment a l'interior de les ciutats. Aquesta situació va continuar igual fins als grans canvis econòmics i socials del segle següent.

A tot Europa, les noves perifèries de les postguerres contenien la mirada quotidiana dels treballadors, generalment immigrants, sobre el seu espai vital i, alhora, una mirada de projecte, d'anhel, sobre l'*altra* ciutat distant i el seu rugit. És una imatge ben coneguda gràcies al neorealisme; per a qui no recordi el barri de barraques de Somorrostro a Barcelona, n'hi ha prou d'esmentar el cinema de Juan Antonio Bardem o *Tiempo de silencio*, de Luis Martín-Santos (1962).

A la dècada del 1960 es va produir a Espanya una explosió immobiliària que es va manifestar, com és patent, en aquells eixamples de baixa qualitat que en molts casos van remodelar els eixamples vuitcentistes destruint patrimoni i sense aportar arquitectura ni espais dignes d'esment. Al mateix temps, en els municipis limítrofs amb les grans ciutats les noves perifèries van començar a configurar-se com a ciutats dormitori.

Als anys vuitanta, amb la democràcia municipal, es va desenvolupar un planejament urbà de bona qualitat tècnica en línies generals i amb un alt component social que es va caracteritzar per la convicció planificadora i l'esforç per situar les coses al seu lloc. Tanmateix, els plans fallaven pel fet que es preocupaven molt pel centre i poc per la rodalia, en un moment en què es va consolidar definitivament la perifèria-metròpoli.

Els darrers anys, el fenomen urbà s'ha estès com mai, traslladant per interès econòmic elements essencials de l'economia de la ciutat i els seus estris a nous espais. Mentre els barris suburbans han merescut la preocupació d'ajuntaments i governs autonòmics i s'han millorat notablement,

s'ha fugit de les plusvàlues centrals per crear-ne d'altres que han derivat físicament en allò que es podria anomenar marges d'usos múltiples, residencials, terciaris, etc. El resultat és que aquests espais —perifèries-franges— són els nous paisatges *sobremoderns* habitats per individus d'arreu del món i creuats per infraestructures: des d'aquí es pot visualitzar la ciutat i apreciar un paisatge humà resultat del frenesí d'entrades i sortides del node central, forçoses en alguns casos i voluntàries en d'altres, fruit de la compulsió metropolitana, més mestissa i democràtica.

Des d'aquests nous suburbis cal formular la primera pregunta: quins desitjos evoca la ciutat canònica en admirar-la? Quin tipus d'identitats indueix? Ara les expectatives són diferents, ja no és un anhel difícil d'assolir, perquè els centres són accessibles i el carrer hi té un paper fonamental.<sup>1</sup> Podem contemplar aquests nous espais a vista d'ocell, sia des d'una muntanya, un avió o Google Earth. Així semblen paisatges pessebre que en la llunyania fins i tot resulten bells, però que, a mesura que ens hi aproximem, són més difícils de comprendre perquè s'han format una mica a la babalà. Malgrat que a còpia de transitar-hi acabem per assimilar-los, no sembla que hi hagi cap tipus d'ordre. Aleshores sorgeix una segona pregunta: què s'entén avui dia per *ordre*? A qui interessa? S'han generat dues economies potents, una que sembla irracional i que busca dispersar-se com sigui, sense reflexionar sobre el futur, i una altra de reparació que ve darrere per sargir, per ordir, un teixit conjuntiu a costa de l'erari públic.

Si aquestes franges són els nous espais escènics que es produeixen sistemàticament i de manera sostinguda, ens hem de preguntar si n'hi ha prou que ens limitem a horroritzar-nos o bé hauríem de reflexionar sobre per què es produeixen i què cal fer amb aquests megaterritoris que discorren barrejats entre la compacitat urbana i el camp.

<sup>1</sup> He escrit en altres ocasions que el carrer és relacional, interclassista, transversal, pluricultural i fins i tot contracultural. Lloc de trobada més que no pas d'enfrontament. Per això, cal que la política gestioni el carrer amb intel·ligència les 24 hores del dia.

## Franges

El planejament sempre ha tingut una vocació urbana i centralista, no ha sabut què fer de l'aglomeració de ciutats, de les metròpolis, dels espais excedents. Normalment ha anat per darrere —segurament no li quedava cap més solució— i no ha sabut com atendre la coordinació entre municipis limítrofs. Si algun cop s'ha avançat amb documents i instruments polítics, la realitat l'ha superat o l'han frustrat decisions partidistes. Cada municipi va desenvolupar, sobretot a partir dels anys noranta del segle passat, un planejament expansiu i lax —amb les naturals excepcions, que no esmentarem aquí— i va recórrer excessivament a modificacions del pla general d'ordenació urbana per donar cabuda a l'explosió terciària i residencial a les vores del nucli.

Aquest procés va anar associat a una bona conjuntura econòmica i financera, que després ha resultat tenir conseqüències greus perquè partia d'una base enganyosa, en propiciar plusvàlues *urbi et orbi*. La Llei del sòl del 1998, que va introduir l'expectativa del tot urbanitzable i del valor residual, va donar empara jurídica al fenomen. Qualsevol propietari de sòl, gracies a la Llei i el planejament, tenia un macronegoci en potència que va esdevenir un míssil directe contra la pràctica urbanística. Posteriorment es va modificar la Llei del sòl introduint-hi criteris més racionals, però el problema ja s'havia creat. Des del punt de vista de la demanda residencial, cal parlar d'un increment demogràfic exogen, degut no tant al creixement de la població autòctona com a la immigració, i d'una demanda alta d'habitatges de segona residència en un país de sol i platja i amb bona qualitat de vida que s'obria als clients d'Europa.

Tot això va estimular encara més un creixement urbà policèntric i una expansió camps a través en corones successives les vores de les quals acabaven xocant, cosa que va donar com a resultat unes franges per col·lisió. Aquesta manera de colonitzar nous terrenys és un fenomen que urbanistes i geògrafs no sabem ja com anomenar: arxipèlags, assentaments difusos, dispersos, fragmentaris... confusos, podríem dir-ne, una morfologia per a la qual la teoria i la tècnica de l'urbanisme i l'ordenació del territori han fet curt. Són instruments aptes per a l'escala local, però insuficients per entendre l'espai global contemporani. En aquestes zones de creixement

compulsiu, de l'ocupació dels excedents de la conurbació entre ciutats, s'hi solen implantar les *idees genials* on s'ubiquen, sovint sense connexions, tota mena d'edificis i instal·lacions al llarg de franges àmplies que esquarteren el territori, comunicades per carrers-carreteres a les vores dels quals s'instal·len centres econòmics i d'oci.



Imatge 1. Vista aèria del sector sud-est de Madrid. Font: Ministeri d'Habitatge.

Curiosament, avui dia, quan disposem de més controls i figures de planejament que mai, de plans i ordenances enormement meticulosos, la construcció massiva ha decidit prescindir de l'evocació del lloc. Les urbanitzacions de baixa densitat colonitzen el territori com un campament romà, jalonant els carrers i omplint les quadrícules amb objectes banals, perquè el que es planteja no és la qualificació del lloc, sinó construir-hi ràpidament. El resultat, arreu on vas, sembla la mateixa metròpoli, el mateix lloc, amb carrers mig buits on s'implanta la mateixa construcció per a habitants amb necessitats semblants o diferents, i el conjunt cristal·litza en quelcom que sembla irracional. D'aquesta manera es produeixen unes franges de la diàspora residencial que, en termes geogràfics i territorials, amb prou feines es diferencien entre si.

Encara es pot parlar d'un altre tipus de franges creades al pas de les grans infraestructures. Els aeroports, els ports, els nusos ferroviaris i d'autopistes actuen com a imants i conviden a la deslocalització d'equipaments i a la dispersió residencial. Solen ser lineals, tot i que la seva forma s'expandeixi, i marquen eixos de creixement sense fi. Però també les infraestructures locals han produït una dispersió de la residència i una miscel·lània d'usos complementaris que, fugint del planejament ortodox, han generat allò que podríem anomenar un *urbanisme nòmada*.

Les infraestructures poden actuar com un matalàs d'aire que permet la comunicació o formar com un teixit de buata que la impossibilita, funcionant com a segregadores de la mobilitat i de l'activitat humana. Normalment, aquestes grans infraestructures serveixen només per arribar a un punt o per anar d'un lloc a un altre, i la seva planificació prescindeix dels efectes col·laterals sobre el territori. En aquest sentit, tenen escassa voluntat ordenadora dels entorns que travessen. També cal tenir en compte que quan es posa en funcionament una infraestructura es descobreix l'altra cara de la ciutat i es divisa a la llunyania altres elements substancials de la panoràmica urbana: l'*skyline*, els edificis singulars, etc. Per aquest motiu és important acompanyar la construcció de les infraestructures amb projectes i programes a l'entorn del paisatge, el color, la vegetació, que permetin incrementar els valors del nou sòcol de la ciutat.

Allò que més amunt s'ha anomenat *urbanisme nòmada* pot semblar aleatori, però no ho és pas. Si dibuixéssim una cartografia de les rendes de sòl amb corbes de nivell i colors de més o menys intensitat, entendrïem millor l'interès d'aquestes implantacions, producte del banquet de plusvàlues que, amb més o menys fruïció, ha compartit bona part de la societat espanyola i que, per a alguns, ha comportat un enriquiment exagerat mentre que, per a altres, està resultant difícil de pair.

L'explicació d'aquest fenomen no tan sols ibèric cal buscar-la en dues forces oposades i globals. Una força centrípeta consagra la ciutat central com a lloc de la simbologia, l'oci, el trànsit aclaparador, els equipaments punters i la presa de decisions, mentre que una altra força centrífuga dissemina l'activitat econòmica en una barreja d'usos residencials, industrials, serveis, infraestructures, àrees comercials, instal·lacions de lleure, discoteques, parcs aquàtics... i transforma les carreteres en nous carrers i les

instal·lacions perifèriques en llocs de trobada. Al seu pas, aquesta onada deixa fragments, residus i buits que semblen terra de ningú i indueixen una tercera pregunta: què és el buit? Què se n'ha de fer, si és que se n'ha de fer res?

## Galícia, de la bellesa i la pobresa als estralls al detall i el benestar

Ens hem de remuntar a la protohistòria per intentar discernir quins han estat els factors sociològics, antropològics, que poden justificar la característica dispersió de l'hàbitat gallec. Galícia és el país dels trenta mil llocs.<sup>2</sup> Des del sistema d'assentament dels castres preromans va quedar establerta la geografia de l'hàbitat, que associava la cerca de la posició defensiva, la protecció del vent, el control de l'aigua i l'existència de terres de conreu. Ja a l'alta edat mitjana, la trama parroquial es va superposar a grans traços sobre aquell sistema i s'ha conservat fins avui. D'altra banda, el sistema de tinença de la terra (el règim vigent fins al 1926 consistia en la cessió, per part del propietari, de finques a petits pagesos a canvi d'un cànon o renda, com també d'altres prestacions durant un nombre determinat de generacions, habitualment tres) i un sistema d'herència basat en el repartiment de béns entre tots els descendents són la base del conegut minifundisme, que ha impedit una rendibilització econòmica adequada de les explotacions agràries.

El procés de concentració de la població en les àrees urbanes es va iniciar al segle XVIII i va ser força relatiu, ja que es va mantenir l'estructura de viles cap de comarca i seu del mercat local. Amb la modernització del traçat viari, la indústria, la construcció naval, la pesca i la conserva i el comerç exterior, impulsats majoritàriament per empresaris forans, la urbanització es va desenvolupar preferentment a l'orla litoral. Ja a mitjan segle XIX, amb el canvi d'una societat estamental basada en les rendes de la terra a una altra de classes, les ciutats van esquinçar la cotilla de les muralles i es van obrir, a l'empara de la Llei d'eixample del 1864. A la Corunya i Vigo, la puixant burgesia industrial i comercial va impulsar el capitalisme nai-

<sup>2</sup> 2.797.653 habitants (padró 2010) distribuïts en 29.964 entitats de població disperses entre 315 municipis.

xent, el corollari del qual va ser un proletariat que s'allotjava en barris perifèrics, estrictament segregats, alhora que s'accentuava la dualitat entre el model de ciutat marítima i d'interior i la població rural que es desplaçava progressivament cap a les vores de les carreteres. Cal subratllar que aquest procés va ser simultani amb el gran moviment migratori que al llarg d'un segle i escaig va portar un milió i mig de gallecs a escampar-se, primer, per les regions més pròsperes d'Espanya i per Amèrica Llatina i, des dels anys cinquanta del segle passat, per l'Occident europeu.

Superats els anys més crus de la postguerra, Galícia va ser testimoni en poques dècades de la transformació radical d'una societat que depenia molt del sector primari, que posteriorment va barrejar treball assalariat amb agricultura a temps parcial i que més endavant va conurbar-se amb les ciutats centrals. En les dècades del 1960 i el 1970, a l'empara del *desarrollismo*, les abundants remeses de diners procedents dels emigrants europeus van imprimir un fort impuls al desenvolupament urbà i van posar fi a totes les directrius de planejament en nous eixamples densos, de qualitat escassa i deficitaris en matèria d'equipaments. Una mica més enllà, els polígons d'habitatges socials van acollir els contingents migratoris que fluïen imparables des del medi rural alhora que començava a contreure's l'emigració. Aquí va acabar de consolidar-se a l'entorn de les ciutats el fenomen rururbà per basculació de la població que simultaniejava la feina d'un o més membres de la unitat familiar a la indústria o els serveis amb el manteniment del conreu d'hortes i parcel·les per contribuir a l'economia domèstica. A partir de la dècada del 1980, amb l'inici del retorn de l'emigració, es va accentuar la construcció d'edificacions unifamiliars al llarg de l'entramat ingent de camins i, al mateix temps, es van disparar les expectatives *immobiliàries* que la concentració parcel·lària aixecava a la rodalia de les ciutats. Durant aquells anys, la nova burgesia urbana ja no s'identificava amb el patrimoni construït per la burgesia històrica; a l'hora d'encarregar els seus propis edificis, no es dotava amb una estètica particular i, per tant, no creava nou patrimoni. Al mateix temps, l'emigrant retornat es va sentir en la necessitat d'expressar la superació de les causes de la seva marxa substituint les construccions tradicionals abandonades per models residencials importats (xalets adossats, etc.).



La restauració de la democràcia va comportar encara més canvis substancials i l'inici d'una era de progrés. D'una banda, es van elaborar nous instruments de planejament molt voluntaristes amb el propòsit de frenar l'especulació del sòl i de proporcionar qualitat de vida; d'altra banda, es van assumir responsabilitats de despesa per cobrir dèficits de tota mena, mirant de controlar la diàspora residencial des de les capitals cap als municipis limítrofs. Posteriorment, l'explosió immobiliària de la dècada del 1990 va ocasionar una tercera fugida i la barreja d'usos, ocupacions i intensitats, però a mesura que s'evidenciaven les mancances del model de dispersió urbana, la mirada va tornar cap als centres.



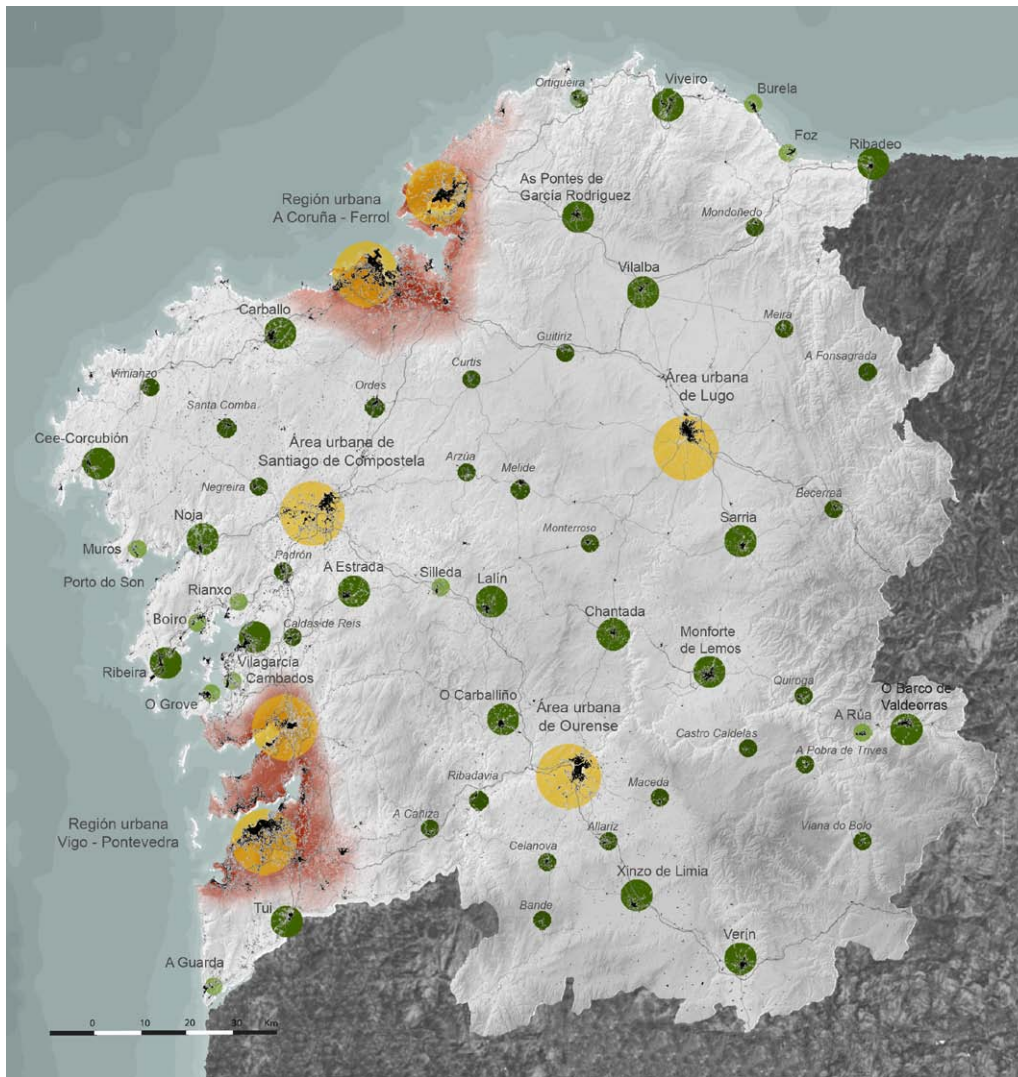
Imatge 2. Perifèria de Vigo. Evolució del rururbà al megaterritori antropitzat.

Per acabar, el panorama actual es pot descriure breument mitjançant alguns trets socioeconòmics i geogràfics dominants que es desenvolupen a continuació. En conjunt, Galícia continua essent un país densament poblat. Si la mitjana de densitat de població a Espanya és de 92,39 hab./km<sup>2</sup>,

al conjunt de Galícia és de 94,54 hab./km<sup>2</sup>: a la Corunya és de 144,08; a Lugo, 36,04; a Orense, 46,15, i a Pontevedra 213,54 (INE, cens 2008). Malgrat aquestes xifres, Galícia viu un hivern demogràfic persistent a causa d'una taxa de fecunditat inferior a l'1,1, que no s'aconsegueix recuperar. Aquesta situació, que es perllonga des de fa més d'una dècada, sense vinculació clara amb els períodes de bonança o davallada econòmiques, és especialment greu als territoris de l'interior,<sup>3</sup> on el creixement vegetatiu presenta un saldo negatiu aclaparador.

Històricament, Galícia va optar per un model policèntric de desenvolupament de les ciutats i les viles, amb un desequilibri patent que beneficia la banda costanera occidental (vegeu la figura 1). El paper de l'autopista AP-9 ha estat fonamental per al desenvolupament d'aquesta meitat del país, però també ha provocat una desigualtat important en accelerar la basculació cap al sector atlàntic. El gran nombre d'entitats de població que s'ha comentat més amunt apunta actualment una tendència decreixent, al ritme de la despoblació d'àmplies àrees del sector est i sud-est, mentre que l'eix atlàntic s'ha convertit en una seqüència d'espais metropolitans *sui generis* que van del concentrat de la ciutat canònica a tot un difús d'habitats que es conurben amb les viles i els pobles de l'entorn. El conjunt configura un paisatge transitat per aquestes franges que abans s'esmentaven, sia les més lineals amb una basculació cap a les infraestructures de nova creació, les pròpiament costaneres que aprofiten les economies del mar o la diàspora residencial en urbanitzacions adossades. Aquest nou paisatge és com un *megaterritori* o una regió urbana que equival a l'evolució d'aquell sistema rururbà del segle xx format per habitatges unifamiliars vinculats a l'explotació agrícola a temps parcial que servia de complement als ingressos familiars. D'aquesta manera, es pot afirmar que l'espai metropolità galleg s'estructura al voltant de les dues forces centrípeta i centrífuga ja descrites, però s'ha d'entendre més aviat com un *totum* que va des de Ferrol fins a Portugal a través de carreteres, pistes i carrers, amb economies múltiples —industrial, marítima, de serveis— que faciliten una dispersió tan difusa com confusa.

<sup>3</sup> Entre els 25 municipis espanyols més poblats hi ha Vigo i la Corunya, que, amb Orense, són els únics de Galícia que superen els 100.000 habitants. Al darrere hi ha Lugo i les conurbacions Santiago-Ames-Teo, Ferrol-Fene-Narón i Pontevedra-Marín, seguits per Boiro-Ribeira i Vilagarcía-Vilanova.



**Sistema urbà de Galicia**

- Regions urbanes
- Àrees urbanes
- Capçaleres del sistema urbà intermedi
- Subcapçaleres del sistema urbà intermedi
- Nodes per a l'equilibri del territori

Figura 1. Sistema urbà de Galicia. Font: Xunta de Galicia, 2010a: p. 86.

Queda, per acabar, la gran Galícia, d'una bellesa inefable, que es desplega entre aquest desenvolupament compulsiu d'amplis sectors de la costa i la Galícia en silenci, entre les àrees intensament urbanitzades i els espais naturals que amb prou feines han estat objecte de transformació i que, certament, es troben en el punt de mira d'un sector emergent del turisme i de nous i intel·ligents *colons* europeus.

## Epíleg

Durant els últims vint anys del segle passat es va produir una expansió urbana sense precedents i ara, en plena crisi, n'observem els resultats, aquelles franges que es poden considerar no intencionades, no perquè s'hagin fet sense voler sinó perquè els manca una intenció ordenadora prèvia. Encara que sigui tard, és bo que les veiem, ja que fins ara, d'alguna manera, eren invisibles, i tot allò que no es veu està encara més subjecte als estralls i a la irracionalitat. Veure-les implica reconèixer-les. I qui ha de veure-les, i mirar-les, en primer lloc, és el Govern autonòmic, que està obligat a tenir una perspectiva global i supralocal del territori i que, col·laborant amb els ajuntaments, pot i ha d'analitzar i reconèixer la geografia a l'hora d'implantar inversions i preveure'n les conseqüències territorials, com també indicar les proteccions oportunes. No s'ha de perdre cap oportunitat. Qualsevol inversió en infraestructures o equipaments a les vores o a les perifèries pot servir per crear activitat econòmica racional i un nou paisatge però, si es deixa a l'atzar del mercat i de la col·lisió cega entre els municipis limítrofs, derivarà en un altre d'aquests espantalls territorials de gestió difícil i benefici econòmic dubtós.



Imatge 4. Cal substituir la construcció eixelebrada d'indrets per la creació de llocs. A la imatge, Santiago de Compostel·la des del mont Pedroso.

No hi ha dubte que la millor sostenibilitat és la que abans de planificar nous sòls posa en relació demografia i economia, juntament amb els actius i passius dels paisatges que es creen. Cal, doncs, considerar algunes variables:

- Atès que disposem d'una potent bateria de tecnologies per a la informació i caracterització dels espais (que permeten valorar nivells de soroll, plusvàlues, mobilitat, característiques geològiques, hidrològiques, insolació, paisatges i contrapaisatges), el fet de cartografiar aquesta informació farà possible millorar i objectivar cada cop més els instruments de planejament.
- Calcular el consum d'energia i sòl i les seves conseqüències sobre el medi ambient és imprescindible per aconseguir un punt d'equilibri entre la intocabilitat dels hiperproteccionistes i els que pretenen

que tot és possible. La consigna seria créixer amb densitat, vinculant sempre la dispersió amb l'obligació de la connexió. En un món tan economicista, s'ha d'aprendre a calcular les despeses i la seva imputació pública o privada.

- Cal superar la visió de les grans inversions com quelcom conjuntural (si hi ha expansió, són necessàries per impulsar el creixement; si hi ha crisi, per mitigar l'atur). Les grans inversions són oportunitats —que no es poden perdre— per estructurar un país i optimitzar-ne l'economia. Les infraestructures, insisteixo, actuen sobre el territori com a imants de l'activitat econòmica (o com a superimants, quan es creuen), per la qual cosa incideixen directament en el planejament dels municipis que travessen. En el moment de fer les inversions, és important coordinar-se, perquè se n'han de preveure els efectes.
- Els grans equipaments poden generar un contagi positiu que és necessari aprofitar, no tant per *monumentalitzar-ne* els entorns sinó més aviat per estendre'n els beneficis a la població.
- Cal substituir la construcció eixelebrada d'indrets per la creació de llocs. La *ciutat negoci*, en els seus marges, tendeix a anomenar *espai públic* allò residual, allò que sobra del que s'ha edificat. La construcció de llocs no és només una qüestió urbanística sinó, abans que res, una bona oportunitat econòmica per fer ciutat. I com es pot construir ciutat? L'experiència indica que la millor manera de fer-ho passa pel carrer, la plaça, l'illa i les seves variants, amb dimensions i densitats qualificades i usos diversificats, ben connectats entre si, tot plegat basat en el principi d'harmonitzar les infraestructures de comunicació amb el planejament. Per interès social i imperatiu econòmic, és el moment de tornar al creixement concentrat.

Ara que les franges són una realitat, s'ha d'entendre que el seu govern és un problema essencialment polític, amb el corresponent vessant tècnic. Política, entesa com a plataforma de cooperació entre administracions i no

d'enfrontaments. En aquest sentit, cal rendir-se a l'evidència que el pla-nejament local és insuficient. Es necessiten figures supralocals, directrius, cartes, plans, catàlegs, que compassin els aspectes fonamentals del creixement urbanístic amb la protecció del conjunt. Però redactar documents de qualitat exigeix que polítics i tècnics es passin moltes hores al voltant d'una taula per implantar i gestionar adequadament els nous instruments generals amb una dimensió participativa. S'ha repetit fins a la sacietat que la crisi ha de transformar-se en oportunitat. Doncs bé, aquesta crisi ha de servir, entre altres coses, per a una altra pràctica territorial i urbanística postcrisi que, d'una vegada per totes, faci entendre que l'economia i el territori són un binomi necessari i beneficiós des del punt de vista públic i privat.

Catalunya, amb els seus plans territorials, sobretot durant el Govern tripartit, amb Joaquim Nadal com a conseller, ha anat un pas per davant dels altres en aquests temes. Per cert, institucions com ara l'Observatori del Paisatge de Catalunya tenen un paper essencial en aquestes polítiques. Galícia està, per fi, immersa de ple en aquesta dinàmica: s'han elaborat les Directrius d'ordenació del territori (Decreto 19/2011) i el Pla d'ordenació del litoral (Xunta de Galícia, 2010b) i ara s'estan redactant els catàlegs de paisatges que cal protegir.

L'urbanisme i l'ordenació del territori globals exigeixen que polítics, tècnics i ciutadania sàpiguen llegir el passat de cada geografia. El present, a més de satisfer el benestar col·lectiu i individual, ha de servir per crear nous paisatges útils, racionals i bells. D'aquesta manera ens comprometem amb la societat del futur.

## Referències bibliogràfiques

- AUGÉ, Marc (2007). *Sobremodernidad. Del mundo de hoy al mundo de mañana* [en línia]. <[http://isaiasgarde.myfil.es/get\\_file?path=/aug-marc-sobremodernidad-del-mu.pdf](http://isaiasgarde.myfil.es/get_file?path=/aug-marc-sobremodernidad-del-mu.pdf)> [consulta: 10.02.2012].
- DALDA, Juan Luis; GARCÍA, Manuel; HARGUINDEY, Javier G. (2006). *Ciudade difusa en Galicia*. A Coruña: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.
- DECRETO 19/2011, de 10 de febrero, por el que se aprueban definitivamente las directrices de ordenación del territorio, *Boletín Oficial del Estado*, núm. 46, 23 de febrero de 2011, p. 20995.
- ESTÉVEZ, Xerardo (1977). “Tres tipoloxías espaciais e arquitectónicas de vivenda unifamiliar de primeira residencia”, *Obradoiro*, núm.1, p. 18-25.
- ESTÉVEZ, Xerardo (en prensa). *Paisajes y palabras*. Santiago de Compostela.
- ESTÉVEZ, Xerardo; FERNÁNDEZ, María Xosé (eds.) (2007). *Territorio, paisaxe e identidade*. Santiago de Compostela: Museo do Pobo Galego.
- INDOVINA, Francesco (2007). “La metropolización del territorio. Nuevas jerarquías territoriales”, dins Antonio Font Arellano (coord.). *La explosión de la ciudad*. Barcelona: Ministerio de Vivienda; Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya, p. 20-49.
- MARTÍN-SANTOS, Luis (1962). *Tiempo de silencio*. Barcelona: Seix Barral.
- NÁRDIZ, Carlos (2008). *La construcción de los bordes de las carreteras en Galicia*. A Coruña: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes; Universidade da Coruña.
- OIKOS (1975). “Notas sobre el desarrollo urbano de Santiago en la década de los 60”, *Ciudad y Territorio*, núm. 1-2, p. 95-106.
- SOLÀ-MORALES, Manuel de (2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.
- XUNTA DE GALICIA (2010a). *Directrices de ordenación do territorio: aprobación definitiva*. [Santiago de Compostela]: Xunta de Galicia.
- (2010b). *Plan de Ordenación do Litoral*. [Santiago de Compostela]: Xunta de Galicia.