

La variante como solución: El caso de Mos

Marian Leboeiro

1. Plano 1. La zona a escala 1:10.000.
2. Plano 2. Núcleo de monte. Delimitación y calificación de suelo. N.S.P.A.M.
3. Plano 3. Clasificación de suelo de la zona.

El municipio de Mos está atravesado por las dos vías de penetración por el Sur a la costa gallega, la CN-120 que canaliza el tráfico del interior de la península y la CN-550 que corre paralela a la costa sirviendo de distribuidor general de Norte a Sur. Ambas carreteras confluyen en el municipio de Porriño para separarse luego en el límite con Mos. Registran un tráfico importante con un IMD (intensidad media diaria) elevado, tanto de vehículos ligeros como de pesados, situación que se agrava los fines de semana por la gran incidencia de tráfico procedente de Portugal, al ser la CN-550 la vía de acceso desde la frontera de Tui. Los problemas generados por este tráfico han hecho nacer dos proyectos de variante, la de la CN-120, ya en marcha y con el proceso de expropiación iniciado, y otro todavía en esbozo: el de la CN-550.

Este municipio está escasamente caracterizado. Situado en el área metropolitana de Vigo, su existencia pasa desapercibida, incluso para la gente de la zona. No se trata de un municipio pequeño, ni por su superficie (53 Km²) ni por su población —ocupa el número 15 entre los 61 de la provincia de Pontevedra— y sin embargo, carece de elemento de identificación formal alguno que lo singularice y ello podría centrarse en dos aspectos; uno, el más importante, la extrema dispersión de su poblamiento y otro, su relación con el exterior.

El grado de dispersión es muy elevado; no aparecen núcleos de población concentrados y las edificaciones aparecen salpicadas a lo largo de los caminos, buscando, según los casos, la proximidad al lugar de trabajo en el campo —situación que ha cambiado dada la alta tasa de actividad en la industria de su población—, unas buenas condiciones topográficas, mejores comunicaciones y la tendencia que hoy domina: las mejores vistas. Dispersión que en su día se vio favorecida por la permisividad de las Normas Subsidiarias Provinciales y que hoy se intenta frenar a través de unas de ámbito municipal que reconduzcan su desarrollo de modo más racional, de cara a la dotación de infraestructuras y equipamientos del municipio.

La situación queda reflejada en toda su magnitud en el plano 1 a escala 1:10.000. De acuerdo con el nomenclátor, Mos tiene 36 núcleos de los que sólo siete se estiman como núcleos de población, el resto se consideran en diseminado. Este problema se agrava por la inexistencia de capital —el edificio del Ayuntamiento, no es más que un chalet en la carretera nacional con unas magníficas vistas sobre el valle del río Louro—, lo que contribuye a la desestructuración del municipio. El río Louro atraviesa el municipio de norte a sur, regando un suelo agrícola de gran calidad, cultivado, como es característico en Galicia, en régimen de minifundio.

El otro aspecto mencionado, es su relación con el exterior, hay que tener en cuenta su proximidad a Vigo en el Norte y en el Sur a Porriño. No existe solución de continuidad con ninguno de los dos municipios. Soldado a Vigo, aparece Puxeiros, como un núcleo industrial en su periferia, siendo el lugar donde se han desplazado aquellas industrias que necesitaban gran cantidad de suelo para su implantación a un precio bajo, con mejores condiciones fiscales y una mayor permisividad y falta de control en los vertidos y con una fácil salida al exterior, ya que Puxeiros está situado junto a la CN-120 y a 8 kilómetros del aeropuerto.

Al Sur se sitúa el núcleo de Monte, que se manifiesta como continuación del suelo urbano de Porriño. En él se hallan la gasolinera, la macrodiscoteca de la zona, la venta-exposición de vehículos y los talleres.

Sin embargo, pese a ser Monte y Puxeiros dos de los tres ámbitos considerados como urbanos en el municipio, ambos son muy diferentes. En Puxeiros la carretera nacional atraviesa el núcleo marginalmente. La edificación, tanto industrial como residencial, se distribuye en las vías transversales a la CN-120 y ésta actúa como distribuidor. Los cruces, si bien son peligrosos, son controlables mediante una semaforización adecuada.

En Monte, sin embargo, es la propia carretera la que vertebró el núcleo (plano 2). Ya no es un distribuidor, es la calle mayor y aunque

no fue creada para ello sirve a dicho fin siguiendo una pauta de comportamiento habitual en este siglo en Galicia. Cuanta carretera nueva se ha trazado ha servido como eje de un nuevo crecimiento, la población se traslada a sus bordes, atraída por la potencial riqueza generada por el tránsito de personas y mercancías. Las viviendas se abren directamente a la carretera, al igual que los comercios, y los coches se aparkan en sus márgenes, sin que se cumplan unas condiciones mínimas de acerado y alumbrado. Los cruces son continuos y sin señalización y la protección a los peatones es inexistente, salvo la reciente señalización de travesía realizada por el MOPU, que no sirve más que para paliar en parte los problemas, incrementados los sábados y domingos por la suma al tráfico de paso de la gran afluencia de público a la macrodiscoteca, con un problema de aparcamiento sin resolver.

Hoy en día la redacción de un proyecto de variante se presenta como la mejor solución, no sólo para los problemas del tránsito rodado en las travesías, sino para la seguridad de la población por donde una carretera transcurre. A nadie se le escapa lo que es evidente: una carretera nacional no debe atravesar un núcleo urbano, ya que genera numerosos conflictos, ruidos, accidentes, contaminación... La solución: una variante y la recuperación de la travesía para el uso de la población por la que discurre. Sin embargo, la solución no es buena en sí misma; no todos los territorios son idénticos ni la forma de ocupación es la misma y el caso de Mos es un ejemplo de ello. Si bien las dos variantes previstas pueden ser necesarias, éstas en principio nacieron para resolver problemas de tráfico, para más tarde considerar la población afectada, y así nos encontramos que ambas variantes confluyen en la única zona de posible desarrollo del núcleo de Monte, hacia el este, en el vacío dejado por las dos carreteras y en torno al río Louro.

Los proyectos conocidos emplean todos los recursos de la ingeniería para solucionar los problemas de tráfico, viaductos, cruces a distintos niveles, ocupación intensiva de suelo, pero sin un control aparente del terreno sobre el que se asientan, y así, lo que podría ser una solución, creará dificultades diversas.

En el plano 3 se observa cómo la variante de la CN-120 —no está definida totalmente y aparece en forma esquemática— atraviesa transversalmente el valle, en el límite mismo del suelo urbano. La variante de la CN-550 saldría de ésta en dirección oeste. Dado la sección que ha de adoptar para servir al fin propuesto y las servidumbres legales, es fácil imaginar la cantidad de suelo a ocupar y el colapso que se puede producir en el núcleo a salvar en principio, situación que se produce debido a que la solución se prevé en función de Porriño y no del núcleo exterior a esta villa, que es la que sufrirá las consecuencias. Con ello es previsible la congelación de su carácter lineal, o que se favorezca un crecimiento en dirección opuesta a la que siempre ha tenido, perdiéndose la oportunidad de una estructuración en torno al río como parque lineal y donde ya se sitúan el centro de E.G.B. y ha de situarse un futuro centro de salud.

Además, la variante aparece como una barrera difícil de atravesar dadas las condiciones topográficas de la zona, ya que ha de salvar un gran desnivel. Por otra parte, la gran dispersión del asentamiento ha creado una fina red de caminos que forzosamente ha de quedar rota por una infraestructura de esta envergadura, multiplicando el efecto de incomunicación interna dentro del municipio.

La actuación se muestra como conveniente para el núcleo urbano, para una recuperación de la travesía como eje funcional del núcleo. Sin embargo, el acierto o no de las propuestas vendrá de la sensibilidad con que se resuelven los problemas planteados, ya que afectan a un medio muy frágil y ya sometido en exceso a impactos negativos.

Marian Leboeiro Amaro
Arquitecto