

**UNIVERSIDADE DE SANTIAGO DE COMPOSTELA**

**Facultade de Ciencias Políticas e Sociais**

**Máster Universitario en Goberno Local e Políticas Públicas Innovadoras**



**A construción do fenómeno metropolitano: Unha  
análise de caso da Área Metropolitana de Vigo**

Carmen Rodríguez Rocha

Titor: Dr. Bran Barral Buceta

Curso académico 2024 / 2025

*Santiago de Compostela, xuño de 2025*



## RESUMO

Esta investigación consiste nunha análise de caso da Área Metropolitana de Vigo (AMVi), que xunto con Barcelona constitúe unha das dúas únicas áreas metropolitanas recoñecidas por lei en España. Se ben a AMVi permanece paralizada desde o ano 2020, esta investigación pretende definir a estrutura que configuran os concellos que forman ou poderían ter formado parte dela, así como analizar o seu estado actual en termos legais, académicos, económicos e políticos.

Emprégase para iso unha metodoloxía mixta que conxuga a análise de redes -para estruturar desprazamentos entre concellos-, indicadores de síntese -para medir a ruralidade- e entrevistas a actores clave -para obter respostas no ámbito político e técnico-. Os resultados evidencian que os concellos que rodean á cidade central conforman unha estrutura relativamente policéntrica na que, xunto con Vigo, destacan polos seus vínculos O Porriño, Redondela (dentro da AMVi) e Pontearreas (fóra da AMVi). Ademais, obsérvanse notables dualidades rural-urbano e centro-periferia entre concellos, reflectidas tamén no acceso a servizos como o transporte, clave nas demandas e críticas dos concellos, especialmente dos máis rurais. Finalmente, conséntase a continuidade na paralización da AMVi, situación que se atribúe a unha cuestión de vontade política e cuxo devir percíbese, en xeral, con pesimismo.

**Palabras chave:** área metropolitana, concellos, Vigo, transporte

## RESUMEN

Esta investigación consiste en un análisis de caso del Área Metropolitana de Vigo (AMVi), que junto con Barcelona constituye una de las dos únicas áreas metropolitanas reconocidas por ley en España. Aunque la AMVi permanece paralizada desde el año 2020, esta investigación pretende definir la estructura que configuran los municipios que forman o podrían haber formado parte de ella, así como analizar su estado actual en términos legales, académicos, económicos y políticos.

Para ello se emplea una metodología mixta que combina el análisis de redes -para estructurar los desplazamientos entre municipios-, indicadores de síntesis -para medir la ruralidad- y entrevistas a actores clave -para obtener respuestas en el ámbito político y técnico-. Los resultados evidencian que los municipios que rodean a la ciudad central

conforman una estructura relativamente policéntrica en la que, junto con Vigo, destacan por sus vínculos O Porriño, Redondela (dentro de la AMVi) y Ponteareas (fuera de la AMVi). Además, se observan notables dualidades rural-urbano y centro-periferia entre municipios, reflejadas también en el acceso a servicios como el transporte, clave en las demandas y críticas de los municipios, especialmente de los más rurales. Finalmente, se constata la continuidad en la paralización de la AMVi, situación que se atribuye a una cuestión de voluntad política y cuyo futuro se percibe, en general, con pesimismo.

**Palabras clave:** área metropolitana, municipios, Vigo, transporte

## **ABSTRACT**

This research consists of a case study of the Vigo Metropolitan Area (AMVi), which, together with Barcelona, constitutes one of the only two metropolitan areas legally recognized in Spain. Although the AMVi has remained inactive since 2020, this study aims to define the structure formed by the municipalities that are or could have been part of it, as well as to analyze its current status from legal, academic, economic, and political perspectives.

A mixed-methods approach is used, combining network analysis -to structure mobility between municipalities-, synthetic indicators -to measure rurality-, and interviews with key actors- to obtain insights in both the political and technical spheres. The results show that the municipalities surrounding the central city form a relatively polycentric structure, in which, alongside Vigo, O Porriño and Redondela (within the AMVi) and Ponteareas (outside the AMVi) stand out due to their strong connections. Furthermore, significant rural-urban and center-periphery dualities are observed among the municipalities, also reflected in access to services such as transportation, which is a key issue in the demands and criticisms raised by the municipalities, especially the more rural ones. Finally, the ongoing paralysis of the AMVi is confirmed, a situation attributed to a lack of political will, and its future is generally perceived with pessimism.

**Keywords:** metropolitan area, municipalities, Vigo, transport





## ÍNDICE

|   |     |
|---|-----|
| INTRODUCCIÓN .....  | 1   |
| 1. MARCO TEÓRICO .....  | 3   |
| 1.1. Un marco teórico para as áreas metropolitanas.....   | 3   |
| 1.1.1. A evolución do urbano e da súa conceptualización.....                                    | 3   |
| 1.1.2. A metropolización e a gobernanza metropolitana .....                                     | 5   |
| 1.1.3. A gobernanza metropolitana en Europa.....  | 7   |
| 1.1.4. A gobernanza metropolitana en España .....   | 12  |
| 1.1.5. A gobernanza metropolitana en Galicia .....  | 15  |
| 1.1.6. A Área Metropolitana de Vigo.....  | 16  |
| 1.2. A importancia da mobilidade e o transporte na ordenación do territorio.....                | 19  |
| 1.3. Clivaxes: dualidade rural-urbano e centro-periferia.....                                   | 20  |
| 2. OBXECTIVOS XERAIS E ESPECÍFICOS DO TRABALLO .....  | 24  |
| 3. METODOLOXÍA PARA A ACCIÓN .....  | 25  |
| 3.1. A análise de redes coma instrumento para cuantificar a mobilidade.....                     | 28  |
| 3.2. Un índice de ruralidade para os concellos da AUF.....                                      | 33  |
| 3.3. A técnica das entrevistas: unha aproximación cualitativa ao fenómeno<br>metropolitano..... | 35  |
| 4. RESULTADOS .....   | 42  |
| 4.1. Estrutura dos movementos diarios da AUF .....  | 42  |
| 4.2. Nivel de ruralidade dos concellos obxecto de estudo.....                                   | 48  |
| 4.3. Pocionamento dos actores respecto da Área Metropolitana de Vigo .....                      | 51  |
| 5. ANÁLISE E DISCUSIÓN DOS RESULTADOS .....   | 69  |
| CONCLUSIÓNS, LIMITACIÓNS E POSIBLES AMPLIACIÓNS .....   | 76  |
| BIBLIOGRAFÍA.....   | 81  |
| ANEXO I: GUIÓN EMPREGADO NAS ENTREVISTAS .....  | 91  |
| ANEXO II: DATOS EMPREGADOS PARA A CONSTRUCCIÓN DAS REDES .....                                  | 94  |
| ANEXO III: ENTREVISTAS TRANSCRITAS E ESTRUTURADAS .....   | 101 |



## ÍNDICE DE TÁBOAS E FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Táboa 1.1. Etapas da institucionalización da AMVi .....   | 17 |
| Figura 1.1. Superficie abranguida pola AUF de Vigo e a AMVi .....   | 19 |
| Táboa 2.1. Obxectivos xerais e específicos do traballo .....  | 24 |
| Táboa 3.1. Metodoloxía proposta para dar cumprimento aos Obxectivos Xerais .....  | 27 |
| Táboa 3.2. Leis relativas á mobilidade aprobadas nos anos 2020 e 2021 .....   | 30 |
| Figura 3.2. Áreas de mobilidade da AUF de Vigo establecidas polo INE (2021a) .....  | 31 |
| Táboa 3.3. Estatísticos facilitados por Gephi para a análise de redes .....   | 32 |
| Táboa 3.4. Dimensións e indicadores parciais do índice de Rodríguez-Rocha (2024) .....  | 34 |
| Táboa 3.5. Actores contactados pola súa condición de potenciais entrevistados .....   | 36 |
| Táboa 3.6. Resumo das principais características dos actores contactados .....  | 38 |
| Figura 3.3. Cor políticas das alcaldías dos concellos contactados .....   | 39 |
| Táboa 3.7. Categorías empregadas na análise sistémica do texto .....  | 40 |
| Figura 4.1. Rede de movementos medios diarios entre os concellos da AUF de Vigo nos mércores laborais desde setembro a decembro do ano 2021 ..... | 43 |
| Figura 4.2. Rede de movementos medios diarios entre os concellos da AUF de Vigo nos festivos desde setembro a decembro do ano 2021 .....          | 44 |
| Táboa 4.1. Estatísticos da rede de mobilidade entre concellos da AUF .....  | 45 |
| Táboa 4.2. Estrutura e características individuais dos nodos das redes .....  | 46 |
| Figura 4.3. Proporción da poboación en idade laboral dos concellos da AUF que se despraza a Vigo diariamente .....                                | 48 |
| Táboa 4.3. Grao de ruralidade dos concellos do sur da provincia de Pontevedra .....   | 49 |
| Táboa 4.4. Clasificación dos concellos contactados en función ao seu nivel de ruralidade ..   | 49 |
| Figura 4.3. Nivel de ruralidade dos concellos dos concellos contactados .....   | 50 |
| Táboa 4.5. Verbatim sobre a percepción actual da AMVi .....   | 52 |

|   |    |
|---|----|
| Táboa 4.6. Verbatim sobre os actores impulsores e detractores da AMVi .....                           | 54 |
| Táboa 4.7. Verbatim sobre os pros e contras de pertencer á área metropolitana .....                   | 55 |
| Táboa 4.8. Verbatim da composición da AMVi e os criterios de pertenza .....                           | 56 |
| Táboa 4.9. Verbatim sobre a importancia do transporte .....   | 59 |
| Táboa 4.10. Verbatim sobre o Convenio de Transporte Metropolitano .....                               | 61 |
| Táboa 4.11. Verbatim sobre os motivos dos desprazamentos intermunicipais e redes de conexión .....    | 62 |
| Táboa 4.12. Verbatim sobre as competencias que se deberían abordar na AMVi .....                      | 64 |
| Táboa 4.13. Verbatim sobre as perspectivas ou expectativas de futuro sobre a área metropolitana ..... | 65 |

## INTRODUCCIÓN

Nun informe publicado en 2020, a OCDE afirma que a poboación das cidades no mundo duplicouse ao longo dos últimos cincuenta anos, pasando de supoñer un total de 1.500 millóns habitantes en 1975 a reunir, no ano 2015, 3.500 millóns de persoas. Practicamente a metade da poboación mundial reside actualmente en urbes, mentres que un 24% faino en áreas rurais e o 28% restante en áreas de densidade intermedia (OCDE, 2020).

De cara a 2050 agárdase que a poboación concentrada nas cidades continúe medrando con rapidez, e que o número de habitantes das áreas de densidade intermedia aumente en aproximadamente un 10%, ambas en detrimento das aldeas e zonas rurais (OCDE, 2020).

En consecuencia, faise patente a necesidade de estudar os procesos de crecemento das cidades contemporáneas, co obxectivo de esclarecer as fórmulas máis axeitadas para afrontalos desde as administracións.

Unha característica definitoria do proceso de urbanización dos últimos cincuenta anos é a expansión das poboacións urbanas máis aló do límite da cidade (Gañán et al, 2022). Os procesos urbanos están a adquirir ao longo das últimas décadas unha dimensión e escala que superan as estruturas e formas urbanas tradicionais, desbordando as fronteiras administrativas municipais para englobar asentamentos de poboación e territorios cada vez máis amplos (Feria, 2004). O resultado é unha multitude de municipios que constitúen en conxunto unha aglomeración física maior que a definida polas súas actuais fronteiras: a **área metropolitana** (Gañán et al, 2022).

Así, unha das solucións impostas a nivel internacional a este transcender das contornas das cidades reside na constitución de áreas metropolitanas (Rodríguez, 2011), que conxugan territorios urbanos e “periburbanos” baixo unha mesma unidade administrativa que permite unha xestión máis eficiente dos recursos (Nel.lo, 1998).

O territorio español non é alleo a este fenómeno urbanístico mundial. Porén, en España, anomalamente ao resto de Europa, existe unha longa tradición de invisibilidade do feito urbano e metropolitano (Romero, 2009). Son só dúas as áreas metropolitanas aprobadas por lei no Estado: a Área Metropolitana de Barcelona e a Área Metropolitana de Vigo; e só a primeira delas está actualmente en funcionamento, por mor da paralización do proxecto de área metropolitana viguesa desde o ano 2020.

A data de 2025, cinco anos despois da paralización da Área Metropolitana de Vigo, cómpre preguntarse: cales son as características que definen aos concellos que potencialmente poderían conformar a AMVi? Como está a situación actualmente en termos do posicionamento dos actores implicados? Cales son os escenarios futuros que se definen para a área metropolitana?

Ademais, tendo en conta a tendencia que nos últimos anos se está a dar en España cara á definición do metropolitano empregando coma criterio a mobilidade entre concellos (Roca et al., 2012; Boix, 2007), xorde a pregunta sobre a relevancia que ten este factor nas relacións que se establecen entre os municipios da AMVi, así como na configuración da área metropolitana.

Todas estas preguntas serán respondidas ao longo deste Traballo de Fin de Máster, que pretende, seguindo a Yin (2018), abordar unha análise de caso da Área Metropolitana de Vigo a través da combinación de técnicas de investigación cuantitativas e cualitativas (Codina, 2023).

Para elo, comezarase facendo un repaso da evolución das cidades ao longo do último século; xunto cos diferentes conceptos empregados para aprehendela. Estudarase o proceso metropolitano sufrido polas urbes europeas e españolas, e a maneira en que desde as institucións se aborda o fenómeno. Farase tamén fincapé na importancia que o transporte cobrou no metropolitano ao longo das últimas décadas e presentarase a teoría das clivaxes de Lipset e Rokkan (1967), ao considerala a potencial base teórica para comprender a estrutura dunha área metropolitana como a viguesa.

Este marco servirá como base para a introdución da casuística concreta da Área Metropolitana de Vigo, considerada por Varela e Barral (2023) seguindo a Gerring (2007) un “caso desviado”. No que será o segundo apartado deste traballo presentarase os obxectivos xerais e específicos a abordar; e no punto 3 explicarse a metodoloxía proposta, que como se indicou terá carácter mixto. Finalmente, no punto 4 exporase os resultados acadados a través do estudo; incluíndo no apartado 5 as correspondentes discusións co marco teórico. Os últimos puntos estarán constituídos polas conclusións, limitacións e posibles ampliacións e a bibliografía coas referencias empregadas.

Todo elo será co obxectivo último de responder á pregunta: que leva a que haxa áreas metropolitanas? É preciso, no caso da cidade olívica, a conformación deste ente?

## 1. MARCO TEÓRICO

En liña co xa sinalado, ao longo deste marco teórico comezarase facendo un repaso da literatura sobre as áreas metropolitanas, no que se estudará a evolución do fenómeno, así como a forma na que é abordado desde as institucións. Neste sentido farase especial fincapé primeiro no caso europeo, descendendo nos niveis administrativos nacional e autonómico ata chegar ao caso concreto da Área Metropolitana de Vigo (AMVi).

No que será o segundo apartado deste marco porase unha especial atención no transporte, xustificando a importancia que garda actualmente na constitución das áreas metropolitanas. Finalmente, preséntase a teoría das clivaxes de Lipset e Rokkan (1967), ao considerala a base metodolóxica que podería axudar a comprender a actual estrutura da AMVi.

### 1.1. UN MARCO TEÓRICO PARA AS ÁREAS METROPOLITANAS

#### 1.1.1. A EVOLUCIÓN DO URBANO E DA SÚA CONCEPTUALIZACIÓN

Como se ven de expoñer, o crecemento das cidades máis aló dos seus límites administrativos é un dos trazos definitorios do mundo urbano contemporáneo.

Con todo, a creación de institucións metropolitanas constitúe un mecanismo de gobernanza das metrópoles que conta xa cunha certa tradición histórica. Pódense incluír nesta categoría os casos de fusións de municipios que tiveron lugar en moitos estados occidentais a comezos do século XX para facerlles fronte aos problemas derivados do forte crecemento urbano que empezaba entón a experimentarse (Rojo, 2007).

Conforme os procesos urbanos foron rompendo os límites da cidade tradicional e xerando novas formas e estruturas de manifestación urbana, desenvolvéronse un conxunto de novas nocións e conceptos para aprehendela e describila. Non obstante, nas Ciencias en xeral e nas Ciencias Sociais en particular, danse dificultades cada vez máis frecuentes na definición de conceptos cos que analizar problemas institucionais e públicos debido á súa crecente complexidade (Sartori, 1994). Non hai polo tanto acordo consistente respecto da cuestión, e a dispersión terminolóxica é un dos problemas importantes á hora de abordala con rigor (Feria, 2004).

A reflexión teórica e normativa sobre o crecemento das cidades arranca a finais do século XIX. O concepto xorde por primeira vez nos Estados Unidos en 1850 e recóllese oficialmente na Oficina Federal do Censo en 1910 e 1920; definindo a “**zona metropolitana**” como aquela na que radica unha cidade principal de máis de 200.000 habitantes e non se atopa no raio

de influencia doutra gran poboación (Márquez, 2007). Un punto de inflexión sobre os procesos de urbanización de carácter máis contemporáneo foi a aportación en 1956 de Friedman e Miller, que empregaron a expresión **Campo Urbano** (urban field) para describir o escenario crecente no que transcorre a vida dos residentes urbanos. O problema deste termo estaba na súa escasa capacidade operacional e na dificultade de ser posto en práctica ao delimitar os novos espazos urbanos.

En 1980 Hall e Hay acuñan a **Rexión Urbana Funcional**, que anos máis tarde serviría coma soporte do primeiro gran estudo comparado sobre a realidade urbana europea (Cherise e Hay., 1989). En dito estudo, afirmábase que era precisa unha definición de cidade diferente da administrativa, que non se correspondía coa realidade funcional nin, por veces, coa área construída. O problema xurdiu cando se tratou de aplicar estes criterios ás realidades dos países europeos. A ausencia de delimitacións comúns provocou numerosas inconsistencias ao estudo. No caso español, optouse por traballar coas unidades provinciais, o que xerou que o comportamento das cidades españolas non puidera ser asociado ao de ningún outro grupo ou tendencia estrutural.

Unha terceira aportación que marcaría un novo xiro na percepción do entorno urbano viría da man de Castells (1990). Nun estudo das grandes áreas urbanas españolas a principios dos noventa postulou que, desde o punto de vista da análise económico-funcional, a definición relevante das grandes cidades non se corresponde coa delimitación municipal nin coas áreas metropolitanas, senón coa **Rexión Metropolitana**. Referiuse a través deste concepto ás áreas de influencia directa e cotiá dos procesos económicos centrados e organizados a partir dun determinado territorio. Porén, sinalou as dificultades que entraña a falta de dispoñibilidade de datos estatísticos, que imposibilitan calquera análise económico-funcional que delimite a Rexión Metropolitana dunha cidade central.

Máis recentemente, a propia evolución e complexidade das formas urbanas favoreceu a eclosión de nocións sobre os novos tipos de cidade. A maioría delas son aproximacións parciais, de carácter descritivo, que tratan de reflectir os aspectos máis rechamantes ou recentes das novas formas urbanas (Feria, 2004).

A OCDE (2012, 2020), co obxectivo de sentar unha definición harmonizada que permitise comparacións internacionais e formular políticas eficaces, propuxo un concepto para referirse á cidade e as súas zonas circundantes inmediatas: a **Área Urbana Funcional**

(AUF). Pretendía, ademais, a través deste termo, facilitar o exame e seguimento dos Obxectivos do Desenvolvemento Sostible (ODS) en todo o mundo.

Estableceu que as AUF transcenden o concepto de cidade para incluír as zonas de desprazamento diario ou de influencia. Tomouse para elo en consideración os fluxos diarios de traballadores, facéndose eco da realidade económica dunha cidade e reflectindo o seu mercado de traballo e outras relacións funcionais. Polo tanto, o concepto de metropolitano é xeralmente referido pola OCDE coma “funcional”, dado que captura todas as funcións económicas dunha cidade. Ademais, a institución define as **áreas metropolitanas** coma o conxunto formado polas cidades e as comunidades adxacentes que teñen un alto grao de integración económica e social con ela, representando un cinto que xera un fluxo diario de persoas ata a cidade e volta. Defende a definición dunha área metropolitana coma algo especialmente útil para a elaboración de políticas en ámbitos coma o transporte, o desenvolvemento económico e a planificación.

### 1.1.2. A METROPOLIZACIÓN E A GOBERNANZA METROPOLITANA

Malia que o termo “metropolitano” vense empregando desde que a influencia das cidades comezou a expandirse máis aló das fronteiras administrativas, actualmente aínda existe certa ambivalencia no seu uso. Por unha banda, “metropolitano” emprégase para describir realidades espaciais de diferente natureza; pola outra, o termo “área metropolitana” intercámbiase frecuentemente de forma indistinta con outros como “metrópole”, “aglomeración”, “cidade rexión” ou “rexión metropolitana” (Sevillano et al., 2023).

Ao longo do punto anterior foise definindo o concepto do crecemento urbano e a súa progresiva evolución cara á idea de **metropolización**, termo empregado para categorizar os procesos contemporáneos de urbanización; entendida coma crecemento e expansión dunha urbe localizada nun municipio central cara outros entes administrativos do arredor (Arellano, 2024). Cada vez máis aldeas transfórmanse en cidades, e as periferias urbanas vense absorbidas pola expansión das mesmas (OCDE, 2020).

Ricard Gomá (2023) define o século XXI coma a “era das metrópolis”, que serán o escenario onde os fenómenos dos diferentes problemas políticos, sociais, económicos, culturais e/ou medioambientais terán a súa manifestación concreta. Así máis, Hildenbrand (2019) defende que a visión unitaria e integrada do espazo metropolitano por parte dos actores públicos e privados xorde con maior facilidade se existen os orzamentos institucionais necesarios. En

consecuencia, o estudo das **institucións metropolitanas** garda un especial interese en relación co seu rendemento no ámbito da planificación territorial; política pública clave tanto para a boa gobernanza metropolitana como para a consecución do obxectivo do desenvolvemento urbano-territorial sostible (Hildenbrand, 2019).

A Declaración de Montreal das Nacións Unidas sobre as Áreas Metropolitanas, asinada no ano 2015, no marco da Conferencia das Nacións Unidas sobre a Vivenda e o Desenvolvemento Urbano Sostible (Hábitat III), fai un recoñecemento do fenómeno metropolitano e da necesidade de reforzar **mecanismos de cooperación e gobernanza** a ese nivel (Barres e Martí-Costa, 2023). Algunhas autorías sinalan que dado o contexto é preciso establecer coherencia entre estes espazos mediante a creación de deseños organizativos e procedimentais específicos para a coordinación a escala metropolitana. Este deseños poden seguir dous modelos (Hesse, 2005): a creación de estruturas “duras” e de asociación estable, como as comarcas e áreas metropolitanas (*hard governance*); ou de estruturas “brandas” e de asociación variable, como as mancomunidades (*soft governance*).

Os **organismos públicos** deron diferentes respostas para a delimitación das áreas urbanas, partindo todas elas da identificación dun ou varios centros que se relacionan. Na tradición estadounidense prevaleceu a definición da área metropolitana en función de criterios poboacionais, proximidade física, integración e actividade económica, polo que, en consecuencia, trátase de municipios contiguos relacionados económica e socialmente, contando polo menos un deles cunha poboación superior a 50.000 habitantes. Na tradición europea, pese que a definición de área metropolitana é menos clara, entre outras razóns debido á variedade de circunscricións e entes administrativos existentes relativos ao ámbito local, pode afirmarse que o criterio poboacional e o económico estiveron sempre presentes, ademais da noción de gravitación respecto a un centro de actividade principal (Rojo, 2007).

En canto á delimitación académica do fenómeno, seguindo a Nel.lo (1998) existen diversos criterios para limitar unha “urbe sen confíns”: (1) O **morfolóxico**, que delimita a cidade a partir da súa forma urbana e da urbanización do territorio; (2) O **funcional**, delimitación baseada na mobilidade da xente que reside no territorio; (3) O **xurídico ou administrativo**, delimitación legal do territorio, onde hai unha administración investigada de carácter metropolitano; e (4) O **económico**, entendendo a área coma un punto de atracción económica.

Sevillano et al. (2023) e Tomàs et al. (2024) optan posteriormente por unha categorización alternativa baseada en tres tipoloxías: (1) A **definición académica ou estatística** (como o concibe a ciencia) -dentro do que predominan a perspectiva morfolóxica e a funcional-; (2) A **definición xurídica** (como a lei o concibe) e (3) A **definición popular** (como a xente o concibe).

Así, malia que tradicionalmente na literatura científica se recorrea á xeografía como principal xustificación de cara á definición das áreas metropolitanas, máis tarde a discusión abriuse cara outras disciplinas dando lugar a unha variedade de definicións do termo que atendía tamén a unha multiplicidade de factores.

Desta maneira, Rojo (2007) recorre a elementos ou trazos **económicos** para definir as áreas metropolitanas, considerándoas espazos de integración e relación; sistemas nos que interactúan partes independentes, conformadas por unha cidade común e un medio natural onde se concentran as actividades económicas e co que se xeran potentes sinerxías consecuencia da articulación da acción conxunta e coordinada de diferentes actores interdependentes. Porén, a definición que a OCDE (2012) establece das AUF privilexia a **perspectiva funcional** fronte á morfolóxica e á económica, delimitándoas a partir da identificación do municipio que conforma o núcleo central e da adscrición dos que conforman o seu entorno funcional de influencia económica.

En resumo, as primeiras definicións a través das que se pretendía abordar o metropolitano desde a literatura científica adoptaban unha perspectiva morfolóxica que delimitaba a extensión da continuidade física da cidade a partir dos empregos do solo (Galland e Harrison, 2020). Máis tarde, as cidades pasarían a ser comprendidas coma polos de atracción económica; e as definicións máis actuais de “área metropolitana” adoptan unha perspectiva funcional que delimita a extensión das relacións económicas da cidade a partir dos desprazamentos da cidadanía entre o seu lugar de residencia e traballo (Sevillano et al., 2023; Tomàs et al., 2024).

### **1.1.3. A GOBERNANZA METROPOLITANA EN EUROPA**

Os procesos de metropolitanización máis recentes apuntan cara á consolidación das metrópoles coma espazos políticos relevantes no mundo en xeral e en Europa en particular. Así, no seo da Unión Europea a gobernabilidade metropolitana converteuse nun asunto prioritario ao longo das últimas décadas, cuestión que se ve reflectida na publicación da PEOT (Publicación Europea de Ordenación do Territorio) no ano 1998, na que se entende

que as Áreas Metropolitanas constitúen o nivel no que se poden cumprir de modo máis eficaz os obxectivos de ordenación do territorio e facerlles fronte a problemas clave que afectan ao futuro e sustentabilidade da poboación (Rojo, 2007).

Na mesma liña, anos máis tarde, en 2012, trala publicación da definición das AUF establecida pola OCDE, Eurostats iniciou unha intensa colaboración coa institución para adaptar as especificidades do sistema estatístico europeo a esta nova delimitación, modificando o Regulamento UE 2017 (Regulamento Europeo de Unidades Territoriais Estatísticas).

No ano 2015 naceu o foro permanente de Autoridades Metropolitanas Europeas (EMA), co obxectivo de que as políticas de cohesión dos territorios baixo a súa xurisdición tiveran cada vez máis en conta estas administracións e as súas problemáticas. Así, o fenómeno metropolitano e as institucións para gobernalo están claramente nun proceso de recoñecemento e consolidación en Europa.

Malia todo, a gobernanza metropolitana europea non é unha historia de éxito (Lefèvre, 2010). A creación de institucións para a gobernanza metropolitana tropezo habitualmente con grandes dificultades (Hildenbrand, 2015). En consecuencia, a meirande parte das áreas metropolitanas europeas carecen de fórmulas organizativas específicas para gobernar e xestionar no seu conxunto a complexa realidade metropolitana.

En termos históricos, a evolución da metropolitanización no vello continente foi da man de debates teóricos e normativos ao redor da conveniencia e efectos da consolidación metropolitana (Barres e Martí-Costa, 2023). Porén, en certos países si se acadou un avance neste tema, e nos últimos anos rexistrouse un rexurdimento da atención á gobernanza metropolitana na axenda política dos gobernos (Hildenbrand, 2015). Os catro países que acadaron un maior éxito no seu proceso de metropolitanización foron Francia, Alemaña, Reino Unido e Italia (Hildenbrand, 2019). A continuación faise un repaso do proceso metropolizador de cada un deles:

### **Francia**

O mapa territorial francés caracterízase por unha elevada fragmentación, con gran concentración de poboación nos poucos núcleos urbanos do país (Feiertag, 2022). Desde a década dos setenta, e sobre todo dos noventa, ven tendo lugar unha “revolución intermunicipal” (Borraz e Le Galés, 2005). Ao longo dos últimos anos leváronse a cabo un

conxunto de reformas legislativas co obxectivo de racionalizar o mapa institucional local, fomentando a cooperación intermunicipal e comportando un intenso proceso de institucionalización

É sobre todo a partir das reformas dos anos 2010 e 2014 cando se reforza a axenda metropolitana francesa. A Lei 2010-1563, de Reforma das Entidades Territoriais, fomenta a fusión municipal a través da obriga aos municipios de adherirse a un ente de cooperación e da creación dun novo ente intermunicipal de carácter voluntario: as metrópolis. No ano 2011 fórmase a primeira agrupación propiamente metropolitana do país: a metróbale Niza-Costa Azul.

En 2014 revértese o carácter ata entón voluntario da conformación das metrópolis, e convértese a creación das áreas metropolitanas nun proceso *top-down* (Tomàs et al., 2024). A Lei 2014-58, de Modernización da Acción Pública Territorial e Afirmación das Metrópolis, define a organización de tres metrópolis cun status particular para as áreas de París, Lyon e Marsella; e rexeita o carácter voluntario das metrópolis para as entidades de cooperación intermunicipal de máis de 400.000 habitantes situadas en áreas urbanas de, como mínimo 650.000 habitantes. Actualmente hai constituídos en Francia un total de 22 entes metropolitanos (Barres e Martí-Costa, 2023).

## **Italia**

En Italia as áreas urbanas entraron na axenda política no século XX a raíz dun conxunto de reformas legislativas descentralizadoras cara aos gobernos locais; ademais de polo impulso de diversos programas e políticas en liña co desenvolvemento da política urbana europea (Bobbio, 2005; Vinci, 2019).

Un primeiro paso conformouno a aprobación da Lei 1990-142, que prevía a creación de entes de goberno metropolitano en torno ás nove principais cidades do país. A súa conformación era obrigatoria, e as rexións as encargadas de impulsalas. Porén, a posible competencia territorial que estas supuñan para as rexións, unidas a unha serie de reformas a nivel local que tiveron lugar na década de 1990, non favoreceron a creación das cidades metropolitanas (Barres e Martí-Costa, 2023).

Xa no século XXI leváronse a cabo reformas constitucionais que recoñecen as cidades metropolitanas coma elementos básicos da organización territorial do Estado (Zimmermann, 2022). A inestabilidade política e institucional, a resistencia das provincias e a intervención

da Corte Constitucional, fixeron que esta disposición non se chegase a desenvolver. No ano 2014 apróbase a Lei 2014-56, coñecida como a “reforma Delrio”, que crea directamente dez cidades metropolitanas en substitución de dez provincias. Ademais, prevé que Sicilia e Cerdeña podan conformar tamén cidades metropolitanas. Como resultado, créanse en total 14 cidades metropolitanas en Italia, con salientables competencias no eido da planificación territorial e o transporte.

Porén, a crítica recae sobre o feito de que moitas destas áreas metropolitanas simplemente substitúen ás provincias, cun rol máis próximo á coordinación entre municipios que a un goberno autónomo con funcións específicas (Fedeli, 2017).

### **Alemaña**

Alemaña conta cunha longa tradición de política de ordenación do territorio que leva a que exista no país unha práctica administrativa consolidada e estable de planificación territorial a todas as escalas, incluída a metropolitana. En Europa é un dos países onde a cuestión metropolitana recibiu máis atención na axenda política (Hildenbrand, 2019).

A institucionalización metropolitana alemá enmárcase nunha tendencia dos gobernos locais á rexionalización e á institucionalización de entidades urbanas supramunicipais, arraigadas na súa tradición gubernamentalista e de planificación territorial (Fürts, 2005). Os seus procesos de institucionalización metropolitana están determinados pola súa natureza federal. O goberno nacional ten escasa influencia na gobernanza e planificación espacial e rexional, que son competencia dos länder, o cal implica unha diversidade dos modelos institucionais e de gobernanza metropolitana no país (Feiertag e Zimmermann, 2022). As institucións metropolitanas supoñen unha escala intermedia ou supramunicipal, relacionándose no seu funcionamento tanto coma entres locais coma como poderes rexionais (Hildebrand, 2019).

Actualmente existen 25 áreas metropolitanas no país, de entre as cales 21 contan con institucións específicas para a gobernanza metropolitana. En termos xerais, todas comparten o foco nas políticas de planificación territorial, o transporte e a mobilidade e a promoción económica (Barres e Martí-Costa, 2023).

En canto ás estruturas de gobernanza metropolitana, empréganse tanto estruturas *hard* coma estruturas *soft*. O uso destas últimas é frecuente e existe unha gran variedade de modalidades: conferencias de alcaldes, mesas redondas, foros de diálogo, etc. Dentro das

fórmulas *hard*, no pasado recorreuse á fusión obrigatoria dos municipios no entorno da cidade central nun único municipio grande. Porén, esta vía topouse con resistencias que a rexeitaban. Actualmente a fusión de municipios xa non se considera un modelo viable para organizar a gobernanza metropolitana, senón que se prefiren outras vías (Hildenbrand, 2015).

## **Reino Unido**

O proceso de institucionalización metropolitana no Reino Unido redúcese ao territorio de Inglaterra, onde a creación das autoridades metropolitanas ten os seus antecedentes nun proceso descontinuo de creación e abolición de entidades metropolitanas, con forte liderado por parte das propias áreas urbanas e da rexión de Londres. No ano 1963 creouse o primeiro órgano de goberno metropolitano en Londres, o Greater London Council (Brenner, 2004); e en 1972 recoñecéronse os condados e distritos metropolitanos coma entes propios para as grandes áreas urbanas de Inglaterra a través da Local Government Act. Coa chegada ao goberno de Margaret Thatcher suprímense os entes metropolitanos creados ata o momento (Barres e Martí-Costa, 2023). Porén, a finais dos anos 90 créase a Greater London Authority, completando a institucionalización das áreas metropolitanas en Inglaterra.

O paquete lexislativo desenvolto desde entón permitiu a creación na última década das *combined authorities*, autoridades metropolitanas de elección directa, como en Manchester ou Liverpool (Tomàs et al., 2024).

O procedemento de creación das autoridades metropolitanas en Inglaterra pódese caracterizar de *bottom-up*, malia que o Estado se reserve a potestade de controlar e aprobar a súa constitución. Actualmente o país conta cun total de 11 áreas metropolitanas.

En base ao exposto, conclúese que os principais países europeos a nivel económico hai décadas que introduciron as áreas metropolitanas nas súas axendas políticas. Salientan competencias comúns que a maioría deles atribúen ao metropolitano, como a planificación territorial, a mobilidade ou transporte e a xestión da auga e dos residuos; competencias que nalgúns casos chegan a estenderse cara á vivenda, a rexeneración urbana, o desenvolvemento económico, a promoción social e cultural e a educación. Porén, son diversas as formas que cada un deles tivo de abordalas; sendo o resultado unha Europa na que o fenómeno metropolitano aínda non está plenamente consolidado.

#### **1.1.4. A GOBERNANZA METROPOLITANA EN ESPAÑA**

Ao longo do anterior apartado describiuse como diferentes países europeos lograron institucionalizar autoridades metropolitanas a través de diversas fórmulas, froito da diverxencia de contextos institucionais.

As cidades españolas non foron alleas ao patrón de expansión seguido durante os últimos cincuenta anos polas metrópolis europeas (Hildenbrand, 2017). As transformacións experimentadas nas cidades do Estado e as súas áreas urbanas foron notables, especialmente no período comprendido entre finais dos anos 90 e o estalido da burbulla inmobiliaria en 2008 (Andrés et al., 2023). Déronse procesos de urbanización intensos cuxo carácter menos denso, máis disperso, fragmentado e privativo incidiu en fortes cambios nas formas e estruturas urbanas. Foron as áreas articuladas por cidades medias (de entre 50.000 e 250.000 habitantes) as que experimentaron neste período os crecementos relativos máis importantes, moi intensos en solo e vivenda, pero tamén notables en poboación (Bellet e Andrés, 2021).

No entanto, en España existe unha longa tradición de invisibilidade do feito urbano e metropolitano, e o recoñecemento xurídico e político do fenómeno é escaso en relación con outros países do seu entorno (Romero, 2009).

A Constitución Española de 1978 establece os municipios e provincias coma entes básicos de goberno local, pero non prevé a posibilidade de creación de áreas metropolitanas. A adopción de criterios para definir as áreas metropolitanas en España remóntanse aos anos 60 e 70, dan man da Dirección Xeral de Urbanismo (Ministerio de Vivenda) e os estudos do III Plan de Desenvolvemento Económico e Social (Márquez, 2007). As primeiras referencias legais ao metropolitano aparecen na Lei 7/1985, de 2 de abril, Reguladora das Bases de Réxime Local (LRBRL); en cuxo artigo 43 defínense as áreas metropolitanas coma “entidades locais integradas polos municipios de grandes aglomeracións urbanas entre cuxos núcleos de poboación existan vinculacións económicas e sociais que fagan necesaria a planificación conxunta e a coordinación de determinados servizos e obras”.

Dita lei establece ademais que a aprobación, regulación e supresión das áreas metropolitanas, previa audiencia ás deputacións e municipios afectados, é potestade das comunidades autónomas mediante os seus estatutos de autonomía (Tomàs, 2023). Polo tanto, son os gobernos e os parlamentos autonómicos os que teñen a chave da creación,

funcionamento, modificación e eliminación das áreas metropolitanas previstas pola LRBRL, así como de calquera outro mecanismo de coordinación e cooperación intermunicipal.

Este feito contrasta con que a organización e delimitación das provincias e deputacións dependen das leis estatais. Ademais, o nivel central de goberno ostenta importantes competencias que afectan ás áreas metropolitanas, coma o transporte ferroviario de mercadorías.

Unido á falta de recoñecemento político e xurídico do feito metropolitano en España, ata hai pouco tempo mesmo existía un baleiro respecto da definición estatística das áreas metropolitanas no contexto do Estado. É máis, o Instituto Nacional de Estatística (INE) non elaborou ata o momento ningunha relación das áreas metropolitanas españolas nin habilita unha categoría metropolitana de clasificación de datos.

Isto débese en parte a este contexto xa comentado, pero tamén a que o INE introduciu no seu defecto unha serie estatística baseada nas AUF españolas, delimitadas empregando a definición elaborada pola OCDE e Eurostats. Nesta liña, as AUF establecidas polo INE están compostas por unha cidade e os municipios do seu entorno funcional, é dicir, aqueles desde os que mínimo un 15% da poboación activa se despraza á cidade principal por motivos laborais, incluíndo os enclaves -municipios rodeados por outros que forman parte da AUF- e excluindo os exclaves -municipios non contiguos- (INE, 2024). Así máis, recorre a outros criterios, como a contigüidade dos concellos con respecto á cidade principal. Desde o ano 2017 publica anualmente unha serie estatística que identifica coma núcleos centrais os municipios con poboación superior a 50.000 habitantes (Sevillano et al., 2023). Na súa última publicación ao respecto, correspondente ao ano 2024, establece que España conta cun total de 70 AUF, 45 das cales son AUF-grandes, é dicir, con cidades-núcleo de máis de 100.000 habitantes. Estas AUF son o máis semellante a áreas metropolitanas (constituídas ou potenciais) sobre o que se dispón de datos estatísticos. De feito, Tomàs e Rosselló (2024) establecen unha equivalencia entre as AUF grandes e as áreas metropolitanas.

Sen un marco común de análise, conviven en España distintas definicións do metropolitano segundo a comunidade autónoma de procedencia. Respecto do seu respaldo institucional, parece darse unha resistencia dos gobernos autonómicos a dar recoñecemento ao fenómeno, o que leva a que actores de distintas escalas territoriais recorran dun modo descentralizado a estratexias variadas de metropolitanización. En consecuencia consolidáronse unha variedade de formas institucionais, desde formas máis *hard*, como a

Área Metropolitana de Barcelona; ata formas máis *soft*, como Bilbao Metrópoli-30 (Sevillano et al., 2023).

Tomàs e Rosselló (2024) elaboraron, empregando coma punto de partida as 45 AUF-grandes establecidas polo INE, unha base de datos que recolle as distintas fórmulas de gobernanza metropolitana presentes en España, detectando un total de 384 instrumentos ou mecanismos de gobernanza metropolitana.

Concluiron que non hai un modelo claro de gobernanza metropolitana ou, polo menos, que non existe un claro estado de institucionalización das metrópoles, anomalía consecuencia da falta de definición nacional ao respecto. Ademais, a distribución dos instrumentos de gobernanza ao longo do territorio español é moi heteroxénea e non proporcional ao número de AUF por comunidade.

Predominan claramente os instrumentos de cooperación mediante mancomunidades, empresas públicas e consorcios (*hard governance*); de forma que a unión entre municipios españois responde á necesidade de compartir recursos e abordar problemas de xeito conxunto. As mancomunidades adoitan darse entre municipios situados nas zonas máis distantes do centro urbano, mentres que os consorcios e as empresas teñen unha vocación máis urbana.

En xeral, dáse unha notoria falta de instrumentos especificamente deseñados cun enfoque metropolitano e un alto nivel de institucionalización; e, se hai algo en común entre todos os instrumentos de colaboración intermunicipal desenvolto en España, é a incapacidade de superar as rixideces e constricións do municipalismo clásico (López, 2007).

Feria (2013) clasifica estas 45 áreas metropolitanas en seis categorías en función da súa forma, estrutura, organización e dinámicas. Por unha banda denomina **rexións metropolitanas** ás áreas metropolitanas cuxo tamaño e complexidade funcional as sitúa no nivel máximo de desenvolvemento do proceso urbano e metropolitano. Por outro lado, as **áreas metropolitanas consolidadas** teñen un tamaño considerable e certo nivel de madurez nas súas dinámicas. As **áreas metropolitanas polinucleares** danse cando un número de cidades ou vilas están o suficientemente próximas como para desenvolver un proceso metropolitano conxunto. As **áreas metropolitanas estándar** son aquelas cuxa forma e estrutura mellor se adapta ao modelo metropolitano. As **áreas metropolitanas menores** cumpren os criterios de desplazamento, pero teñen un pequeno tamaño como fenómenos urbanos. Finalmente, as **áreas metropolitanas incipientes**, nas que o proceso

de organización metropolitana e a forma en que o territorio evolucionou cara ao urbano é escasamente perceptible.

Porén, malia todos estes intentos de estudo e clasificación das áreas metropolitanas españolas, actualmente só existen no país dous gobernos metropolitanos aprobados por lei, atopándose unicamente un deles en activo: a Área Metropolitana de Barcelona (AMB), que inclúe o 26,7% dos concellos que, segundo criterios do INE, conforman a AUF condal. Ademais, existe outra área metropolitana aprobada por Lei: a Área Metropolitana de Vigo (AMVi), que actualmente non está en funcionamento, tal e como se desenvolverá a continuación. Neste caso existe unha mellor correspondencia coa definición estatística do INE, posto que comprende o 66,7% dos municipios da AUF.

### **1.1.5. A GOBERNANZA METROPOLITANA EN GALICIA**

En vista do anteriormente exposto, conclúese unha clara falta de definición do fenómeno metropolitano tanto en Europa como en España, tendencia tamén seguida no caso galego.

De igual modo ao que acontece a escala global, Galicia está a asistir ao longo das últimas décadas a un notable fortalecemento e expansión dos espazos urbanizados, así como á concentración da poboación en poucos núcleos. No ano 2013 practicamente o 66% da poboación galega vivía en espazos urbanos, o que supuxo un cambio radical con respecto aos anos oitenta do século pasado, nos que o grao de urbanización non superaba o 45% (Doval, 2013). Estes cambios no territorio, cun crecemento importante das periferias das grandes cidades e dos espazos rurais máis próximos e mellor comunicados con elas, está a contribuír a consolidar unha nova estrutura do sistema urbano galego.

Contrariamente a outros gobernos autonómicos, o Instituto Galego de Estatística (IGE) non inclúe unha definición de Área Metropolitana. Así, de cara a ter unha panorámica das áreas metropolitanas presentes no territorio galego, débese recorrer ás AUF establecidas polo INE (2024). Segundo a institución nacional, Galicia conta cun total de 7 AUF; todas elas estruturadas en torno ás principais cidades da comunidade. Catro teñen a condición de AUF-grande e son en consecuencia, segundo o criterio de Tomàs e Rosselló (2024), áreas metropolitanas. É o caso de Vigo, A Coruña, Ourense e Santiago de Compostela.

Ademais, a comunidade conta cun total de 24 instrumentos de gobernanza metropolitana, cifra moi afastada da realidade doutras comunidades como Cataluña, que alberga dentro

das súas fronteiras o mesmo número de áreas metropolitanas, pero conta coa presenza de 126 instrumentos de gobernanza.

A **Lei 5/1997, do 22 de xullo, de Administración Local de Galicia (LALGA)** describe as áreas metropolitanas como as “entidades integradas por municipios de grandes aglomeracións urbanas e con fortes vínculos, cuxo propósito é prestar servizos comúns aos cidadáns para facelos máis efectivos” (Rojo, 2007). Porén, só prevé a creación destes entes en A Coruña e Vigo. Outórgalles aos municipios interesados a posibilidade de adoptar iniciativa de creación, aínda que sempre mediante lei do Parlamento de Galicia, que deberá determinar os órganos de goberno e administración, o réxime económico e de funcionamento, os servizos a prestar e as obras a realizar por parte da área metropolitana (López, 2007).

En 2011, a Xunta aproba as **Directrices de Ordenación do Territorio**, que definen no esencial o novo sistema urbano e territorial de Galicia que se debía potenciar nos próximos anos. Perseguen unha maior integración de Galicia nos eixes de desenvolvemento europeos; pero, sobre todo, pretenden potenciar as áreas urbanas e establecer espazos metropolitanos de planificación (Doval, 2013). Para elo, establecen un sistema urbano policéntrico que se articula en dúas rexións urbanas: a “Metrópole Ártabra” e a “Metrópole Rías Baixas”. Ningunha delas chegou a ser implementada, pero este deseño político autonómico non resolto foi quen de impulsar a proposta de Área Metropolitana de Vigo, unha das dúas únicas áreas metropolitanas aprobadas en España, que vería a luz entre o ano 2012 e 2016, pero que a partir deste último ano entraría nun proceso de “institucionalización incompleta” (Varela e Barral, 2023), como se detalla a continuación.

#### **1.1.6. A ÁREA METROPOLITANA DE VIGO**

Feria (2013) define a área metropolitana de Vigo como unha **área metropolitana estándar**. Faino polo feito de que se trata dunha área cuxa organización e estrutura se adaptan á perfección ao modelo metropolitano. É dicir, unha cidade central que é lugar de traballo para unha relativamente grande periferia, ademais da fonte desde a que emanan os procesos suburbanos de poboación.

É a única área metropolitana constituída legalmente en España, ademais da de Barcelona, aínda que nun contexto de non funcionamento. Varela e Barral (2023) definen -a datas de

2022- a AMVi coma un caso de **institucionalización incompleta**, resumindo a súa evolución ao longo dos anos nas tres etapas reflectidas na Táboa 1.1.

**Táboa 1.1.** Etapas da institucionalización da AMVi

| Anos      | Etapa          | Períodos de institucionalización |
|-----------|----------------|----------------------------------|
| 1992-1997 | Establecemento | Preinstitucionalización          |
| 1997-2009 | Crecemento     | Semiinstitucionalización         |
| 2009-2016 | Inestabilidade |                                  |
| 2016-2022 |                | Institucionalización incompleta  |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Varela e Barral (2023)

Así, seguindo aos autores a primeira das etapas na evolución da AMVi ten a súa orixe no nacemento da **Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo** (Maiv) no ano 1992, que buscaba xa nun inicio ser a base dunha posterior área metropolitana (Varela e Barral, 2023). O remate desta primeira fase de “**establecemento**” vincúlase coa aprobación da Lei 5/1997, que prevía a posibilidade de creación de áreas metropolitanas ao redor das cidades de Vigo e A Coruña (Rojo, 2007).

Xa no que sería a fase de “**crecemento**” da área metropolitana, no ano 2005 presentouse no Parlamento de Galicia un primeiro Proxecto de Lei da Área Metropolitana de Vigo, que non chegou a aprobarse por falta de acordo entre as corporacións locais e os principais grupos políticos (Doval, 2013). A través deste Proxecto de Lei pretendíase transformar a Maiv en área metropolitana. Ademais, ao longo destes anos tiveron lugar declaracións políticas importantes no eido do entorno de Vigo: a Declaración de Soutomaior -1999- e a Declaración de Nigrán -2000-.

No ano 2009 a Xunta de Galicia anunciou a súa intención de impulsar de novo o proceso. Deu así comezo ao que Varela e Barral (2023) denominan a fase de “**inestabilidade**”. En 2012 impúlsase a institución metropolitana no Parlamento de Galicia (“Informe da Poñenza sobre o Proxecto de Lei da Área Metropolitana de Vigo”, 27 de marzo) e pouco despois apróbbase a Lei 4/2012, de 12 de abril, da Área Metropolitana de Vigo. A partir deste momento iníciase un período de **conflicto interinstitucional** entre a Xunta e o Concello de Vigo que conclúe coa aprobación da **Lei 14/2016, de 27 de xullo, pola que se modifica a Lei 4/2012, de 12 de abril, da Área Metropolitana de Vigo**. Malia ao avance que supón a aprobación desta lei, o éxito dura pouco, e a finais do mesmo ano a Xunta de Galicia impediu a inscrición da Área Metropolitana de Vigo no Rexistro de Entidades Locais da Dirección Xeral de

Administración Local. Este conflito consolídase nun **modelo inacabado** desde 2020, a partir da sentenza de setembro de 2021 do Xulgado Contencioso Administrativo de Vigo en relación coa súa constitución; quedando o proxecto de área metropolitana nun estado de paralización total (Varela e Barral, 2023).

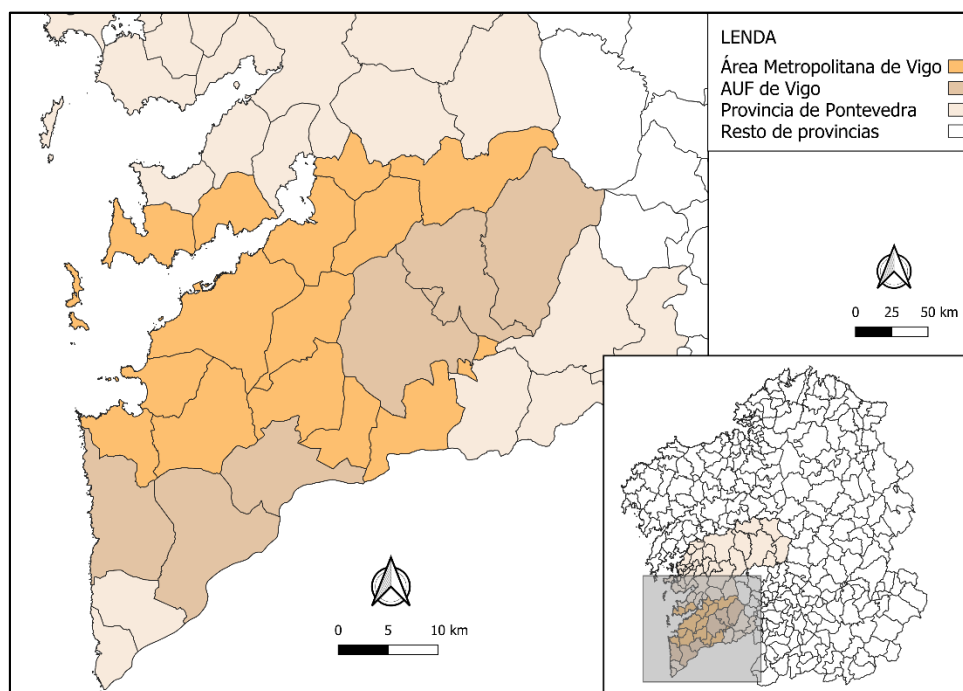
Un ano antes da aprobación da Lei 14/2016, o 4 de marzo de 2015 a Xunta de Galicia asinou xunto con 12 dos 14 concellos da AMVi un “convenio de colaboración para a implantación dun primeiro grupo de medidas de fomento do transporte público” (Xunta de Galicia, 2021:1): o **Convenio de Transporte Metropolitano** (CTM). No ano 2021 o convenio foi prorrogado e segue aínda vixente a datas de publicación deste Traballo de Fin de Grao.

Así, a AMVi trátase dunha área metropolitana caracterizada por un proceso condicionado polas dimensións *soft*, ademais de pola influencia do deseño dos instrumentos autonómicos de transporte metropolitano (CTM) e doutras dimensións exploratorias como as propias das interaccións político-partidarias (Varela e Barral, 2023). En consecuencia, as fronteiras administrativas confúndense, mesturando límites autonómicos (impostos polo CTM), os provincias e os das mancomunidades (Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo). A estas divisións poderíanse engadir a AUF establecida polo INE e a propia AMVi.

Tanto a Lei 4/2012 como a Lei 14/2016 prevían que a AMVi estaría conformada por un total de 14 concellos: Vigo, Cangas do Morrazo, Moaña, Soutomaior, Fornelos de Montes, Pazos de Borbén, Redondela, Nigrán, Baiona, Gondomar, Mos, O Porriño, Salceda de Caselas e Salvaterra de Miño (Doval, 2013); municipios que suporían, tal e como se indicou anteriormente, o 66´7% da AUF establecida polo INE para a cidade de Vigo. O 33´3% restante o representaban os concellos de Tui, Oia, Tomiño, Pontearreas, Mondariz, Mondariz-Balneario e Covelo. Ademais, vense de demostrar que a propia AMVi é á súa vez subdividida polo CTM, no que se inclúen todos os seus concellos menor Gondomar e Vigo.

No mapa incorporado na Figura 1.1 reflíctese a superficie abarcada pola AUF e a AMVi. Aprécianse así os sete concellos incluídos na división establecida polo INE que non foron incorporados na Lei de Área Metropolitana. Ademais, amósanse os municipios da provincia de Pontevedra que quedan excluídos tanto da Área de Urbana Funcional de Vigo como da súa Área Metropolitana. A área abarcada polo CTM sería a mesma que a da AMVi, quedando excluído o concello de Gondomar e a propia cidade de Vigo.

**Figura 1.1.** Superficie abranguida pola AUF de Vigo e a AMVi



**Fonte:** Elaboración propia empregando QGIS 3.40.4 a partir de Doval (2013) e INE (s.f.)

En resumo, en base a esta recapitulación do proceso de evolución do fenómeno metropolitano en Europa, España e Galicia conclúese que aínda queda moito camiño por diante de cara á definitiva consolidación deste tipo de entes administrativos na axenda política das institucións baixo cuxa xurisdición se atopa a Área Metropolitana de Vigo. Así máis, vista a evolución que segundo a literatura seguiu esta última, é patente a súa condición de “caso desviado” (Gerring, 2017) xa anticipada na introdución.

## 1.2. A IMPORTANCIA DA MOBILIDADE E O TRANSPORTE NA ORDENACIÓN DO TERRITORIO

Ao longo do apartado anterior fixéronse continuas referencias á mobilidade de persoas entre territorios e á importancia que esta garda á hora de describir a súa relación.

Nesta liña indicouse que Friedmann e Miller (1956) definiron o Campo Urbano como unha unidade xerada polo incremento da renda, do tempo de ocio e da mobilidade dos habitantes dos grandes centros metropolitanos, expresados a través da **mobilidade residencia-traballo** e a **mobilidade periódica** a razón de compras ou ocio.

Así máis, Feria (2004) defendeu que na orixe dos procesos de metropolización atópanse o aumento de escala do “espazo de vida” colectivo e as estratexias espaciais dos diferentes

axentes económicos, todo elo posibilitado polo desenvolvemento dos medios de transporte, sobre todo os ligados á **movilidade individual**.

A importancia do transporte faise aínda máis patente se se ten en conta que, na literatura, a tendencia recente é a de determinar a pertenza ou non dun municipio á área metropolitana dunha cidade en base ás relacións funcionais que establece con ela, delimitadas pola extensión das súas relacións económicas a partir dos **desprazamentos dos cidadáns** entre o seu lugar de residencia e traballo. Os indicadores funcionais están principalmente baseados na mobilidade pendular entre o traballo ou o estudo e o domicilio (Andrés et al., 2023).

A delimitación de áreas urbanas empregando estes indicadores foi protagonista en **España** nas dúas últimas décadas (Roca et al., 2012; Boix, 2007). Destacan os traballos realizados por Feria Toribio e o seu grupo baseados nas relacións traballo-estudo residencia (Feria, 2004; Feria e Martínez, 2016; Feria et al., 2018). Igualmente, o traballo de Gómez, Vieira e Hernández (2020) que delimita as áreas en gradientes, emprega tamén coma indicador os movementos pendulares laborais do Censo (Andrés et al., 2023).

Outro exemplo claro da importancia que garda o transporte na conformación das áreas metropolitanas está no criterio seguido polo INE - baseándose na definición establecida pola OCDE- ao conformar as **AUF**: a mobilidade diaria da poboación activa desde os municipios ata a cidade principal.

Queda ata aquí xustifico, polo tanto, que a mobilidade de persoas entre municipios supón actualmente un factor clave de cara a medir as relacións económicas e sociais que se establecen entre eles; sendo incluso nalgunhas ocasións o único criterio empregado á hora de determinar o tipo de estruturas institucionais que se dan entre os mesmos.

### **1.3. CLIVAXES: DUALIDADE RURAL – URBANO E CENTRO – PERIFERIA**

Tanto na introdución como ao inicio deste marco teórico salientouse a necesidade de contar neste traballo cunha base teórica que permitise comprender a actual estrutura da AMVi. Esta figura atopouse na teoría das clivaxes de Lipset e Rokkan (1967), presentada a continuación.

Cando se fala de área metropolitana e da expansión das cidades máis aló dos seus límites administrativos, é inevitable facer referencias ás dualidades centro-periferia que se dan

neste tipo de espazos. Esta cuestión amósase presente na revisión da literatura presentada, na que continuamente se enfrontaba a cidade central aos municipios que a rodean.

Ademais, o caso concreto da Área Metropolitana de Vigo, proxecto en torno ao que se articula este Traballo de Fin de Máster, caracterízase pola presenza dentro das súas fronteiras de concellos urbanos e outros que poderían ser cualificados coma rurais; situación que pode tamén xerar tensións entre ambas tipoloxías de municipios.

Este tipo de conflitos é xeralmente referido desde disciplinas como a Socioloxía e as Ciencias Políticas mediante do concepto de “clivaxe”, o que fai patente a necesidade de estudar a conceptualización do termo, co obxectivo último de ter un marco teórico máis amplo mediante o que comprender a realidade das novas zonas urbanas.

O concepto naceu no ano 1967 da man de Lipset e Rokkan. A través do seu desenvolvemento os autores pretendían explicar os fundamentos do conflito social organizado dunha comunidade, para entender as orixes e especializacións dos partidos políticos (Aguilar, 2010).

Nesta liña, definiron as clivaxes como as divisións estruturais entre grupos de individuos que tenden a ser os seus motivos de confrontación e a organizar os seus conflitos. Considéranas elementos decisivos da estrutura de oportunidades que inflúen nas motivacións dos actores políticos involucrados no conflito social. Ademais, apreendendo este concepto identificaron os problemas aos que deben enfrontarse as sociedades para asumir, baixo a forma de competición partidista, as divisións sociais (Almond et al., 2001).

Lipset e Rokkan establecen catro clivaxes básicas para as sociedades contemporáneas. A través delas explican como os conflitos históricos derivados da Revolución Nacional e a Revolución Industrial deron forma aos partidos das democracias occidentais: a clivaxe Centro-Periferia, Estado-Igrexa, Campo-Industria e Traballadores-Campesiños. Desenvólvense a continuación estas catro clivaxes, facendo especial fincapé nas clivaxes centro-periferia e rural-urbano, pois son aquelas que, como xa se xustificou, describen máis fielmente a realidade que se pretende abordar a través do presente traballo.

### **Clivaxe Centro-Periferia**

A clivaxe centro-periferia pode ser tamén denominada coma “identitaria”. Mide a porción de conflito social xerado pola consolidación dos Estados-nación e a resistencia de minorías cunha lingua común e unha cultura razoablemente homoxénea, é dicir, cunha identidade

común (Aguilar, 2010). Noutras palabras, refírese ao conflito entre a cultura central que constrúe a nación e a resistencia crecente das poboacións sometidas das provincias e as periferias (Torres, 2012).

A oposición por parte da periferia maniféstase por exemplo a través de alianzas locais e rexionais; e nalgúns casos os movementos periféricos atopan aliados en zonas centrais.

### **Clivaxe Estado-Igrexa**

Fai referencia ao conflito dun Estado moderno en formación -centralizador e homoxenizador- e os privilexios corporativos da Igrexa establecidos historicamente. Derívase da Revolución Nacional, cando os Estados centralizados intentaron limitar a influencia da Igrexa en asuntos como a educación e a lexislación, polo que vai máis aló do económico. O Estado trata de alcanzar a condición de autoridade racional-legal, fronte a un poder que representa a autoridade tradicional e se resiste a ceder.

### **Clivaxe Rural-Urbano ou Terra-Industria**

Ten a súa orixe na Revolución Industrial e nun inicio pretendía facer referencia aos conflitos de intereses entre os terratenentes e a burguesía industrial en ascenso; dividindo os territorios e poboación dunha comunidade ao redor dos recursos materiais e o acceso aos mesmos. Sinala polo tanto a asimetría de acceso aos recursos materiais económicos e pon de relevo o conxunto de conflitos entre rexións ou nacións ricas e pobres en recursos.

### **Clivaxe Traballadores-Empresarios ou Capital-Traballo**

Xorde na Revolución Industrial e representa a liña divisoria central do proceso de formación do capitalismo industrial. O conflito polo control do proceso de produción é a columna vertebral do conflito social moderno e a chave principal da estratificación por clases dunha comunidade. Representa o conflito entre propietarios e patróns e arrendatarios, xornaleiros e obreiros (Torres, 2012).

A estas catro clivaxes Inglegart e Aguilar (2010) engaden outras catro que pretender delimitar as novas fronteiras presentes actualmente na sociedade. Falan da clivaxe materialismo-postmaterialismo; gañadores-perdedores (clivaxe da globalización); a clivaxe identitario e cultural e a clivaxe xeracional.

Malia que desde a publicación da obra de Lipset e Rokkan o termo foi empregado por numerosos estudos, aínda non existe na literatura unha definición uniforme para

aprehendolo (Casal, 2012). Un primeiro intento de harmonizar as acepcións concedidas ao concepto viu da man de Rae e Taylor (1970), que o definiron como a “división dos membros dunha comunidade en dous ou máis grupos nominais con diferenzas políticas importantes en momentos e sitios específicos de acordo con tres tipos de divisións: a adscritiva, a actitudinal e a de comportamento”. Bartolini e Mair (1990) engadiron que unha clivaxe non só precisa de estratificación social e conciencia de grupo, senón que tamén é necesaria unha certa organización que axude ao grupo a acordar os seus intereses e crenzas. Neste sentido, unha clivaxe pode ser entendida como unha forma de pechar as relacións sociais. De feito, é esta mestura entre aspectos obxectivos e subxectivos a que diferencia ás clivaxes de nocións coma “oposición” ou “división” (Aguilar, 2010). Así, para que unha división estrutural se transforme en clivaxe é necesario que sexa profunda e visible polos individuos, é dicir, sentida polos actores (Torres, 2012).

Polo tanto, as clivaxes refírense ás liñas de ruptura, conflitos sociais no seo das sociedades contemporáneas, divisións que se instaliron e afondaron ao longo da historia e que hoxe dividen os individuos das sociedades (Torres, 2012). Poden caracterizarse coma un concepto relacional entre o conflito estrutural que atravesa ou constitúe á sociedade política e a súa representación na contenda (Avaro e Sánchez y Sánchez, 2024).

En base ao exposto, percíbese que o emprego da teoría das clivaxes permite expoñer unha realidade mediante o seu emprego coma ferramenta de análise social. Sen embargo, o modelo teórico non está deseñado para buscar unha correlación eventual entre calquera conflito e a convalidación electoral, senón que, polo contrario, o seu obxectivo central é asegurar que a correlación se produza entre a diferenciación/especialización da oferta política coa demanda que se poda atribuír á identificación previa do clivaxe (Avaro e Sánchez y Sánchez, 2024).

Malia que os sistemas políticos evolucionaron desde que Lipset e Rokkan propuxeron as catro clivaxes clásicas, a lóxica detrás delas segue sendo unha ferramenta chave para entender a formación e transformación dos partidos en diferentes contextos nacionais. No caso concreto sobre o que versa esta investigación, permiten observar onde se atopan as liñas que dividen os municipios que compoñen unha área metropolitana, ademais de axudar a comprender o seu funcionamento e as interaccións que se establecen entre eles.

## 2. OBXECTIVOS XERAIS E ESPECÍFICOS DO TRABALLO

Ao longo do marco teórico fíxose unha revisión da literaria sobre o crecemento das cidades e a forma de definilo e abordalo. Conclúíuse unha falta de atención ao metropolitano por gran parte dos países europeos, a excepción dalgúns Estados que si que inclúen esta cuestión dentro das súas axendas políticas; de formas moi diversas por razón da súa heteroxénea planta local. No caso español a tendencia á invisibilidade do metropolitano tórnase aínda máis acusada; e ten coma resultado que só haxa aprobadas por Lei no Estado dúas áreas metropolitanas, unha das cales está actualmente inactiva.

Así máis, salientouse a importancia que a mobilidade de persoas garda actualmente na determinación da composición das áreas metropolitanas; e expúxose o modelo de clivaxes establecido por Lipset e Rokkan (1967) coma potencial base teórica para abordar as dualidades do contexto metropolitano.

Como se indicou na introdución, este Traballo de Fin de Máster consiste nun estudo de caso da Área Metropolitana de Vigo, tratando de comprender as características principais da súa estrutura, así como o estado no que se atopa desde a súa paralización no ano 2020 e a importancia que ten na súa configuración o transporte e a mobilidade entre municipios. En consecuencia, propóñense os obxectivos xerais e específicos amosados na Táboa 2.1.

**Táboa 2.1.** Obxectivos xerais e específicos do traballo

|  |
|--|
| <b>(OX1) Estudar o volume de movementos de poboación diarios entre os Concellos da AUF de Vigo</b>   |
| (OE1.1) Recoller e analizar os datos de mobilidade dentro da AUF de Vigo, comparando os concellos que están no proxecto de Área Metropolitana respecto dos restantes       |
| (OE1.2) Determinar se a rede de transporte que ten lugar na contorna de Vigo é policéntrica ou ten coma único núcleo a cidade de Vigo                                      |
| <b>(OX2) Establecer dualidades rural-urbano entre os concellos da AUF de Vigo</b>  |
| (OE2.1) Clasificar os concellos que conforman a AMVi en función ao seu nivel de ruralidade   |
| (OE2.2) Determinar a importancia do transporte para os concellos rurais en comparación cos urbanos   |
| <b>(OX3) Recadar as posicións dos potenciais actores interesados na AMVi ao respecto da súa conformación</b>   |
| (OE3.1) Comparar as opinións dos diferentes actores en función á súa cor política e ao posto que ocupan na administración (municipal/provincial/autonómica/intermunicipal) |
| (OE3.2) Determinar os potenciais beneficios e prexuízos que poderían afectar aos concellos e outras entidades afectadas que conformasen a AMVi                             |
| (OE3.3) Indagar nos principais temas de consenso e fricción  |

**Fonte:** Elaboración propia

### 3. METODOLOXÍA PARA A ACCIÓN

O título deste Traballo de Fin de Máster resume de forma concisa e breve en que consiste a súa metodoloxía: unha análise de caso da Área Metropolitana de Vigo. Nesta liña, comezouse repasando as diferentes acepcións concedidas ao metropolitano desde a literatura e as institucións. Salientouse a escasa atención que recibe o fenómeno en España en termos comparativos a outros países europeos; froito da cal só están constituídas dúas áreas metropolitanas no país. Unha delas -a AMVi- está actualmente inactiva. É esta mesma situación a que motiva esta análise de caso, que garda o obxectivo de comprender a estrutura da AMVi e o estado actual do proxecto, no marco da súa identificación e caracterización en termos de mobilidade e ruralidade, como potenciais factores clave na súa construción.

O **estudo de caso** é dun dos métodos de investigación comparativos máis antigos e estendidos (Hawkins, 2009). Yin (2018) defíneo como un método empírico que investiga un fenómeno contemporáneo en profundidade, cando os límites entre o fenómeno e o contexto non son claramente evidentes. Así máis, Gerring (2017) apréndeo coma o estudo intensivo dun caso individual ou un pequeno número de casos baseado na observación e que permite xeneralizar un maior número de casos.

Contrariamente ao que acontece con outras metodoloxías empregadas nas ciencias sociais; a natureza, propósito, vantaxes e desvantaxes da análise de caso tenderon a experimentar certa converxencia ao longo das últimas décadas. Con todo, isto non implica que o estudo ou forma cualitativa deste tipo de investigación sexa uniforme (Hawkins, 2009). De feito, a investigación social emprega o termo “análise de caso” de formas moi variadas (Ragin e Becker, 1992) e o debate sobre as mellores prácticas, vantaxes relativas e métodos segue aínda vixente (Hawkins, 2009).

Coller (2005) diferencia seis tipos de casos en función á súa natureza: exemplar, polar (extremo), típico, único, desviado (negativo) e teoricamente decisivo.

Ademais, seguindo a Ragin e Robinson (2009) distínguese entre as **Análises intracasos** -estudos de caso individuais-, e as **Análises intercasos** -estudos de caso comparados-.

É a primeira das tipoloxías a que será empregada para abordar o estudo da Área Metropolitana de Vigo, que, como se adiantou en varias ocasión ao longo da introdución e o

marco teórico, dentro da clasificación de Coller (2005), e seguindo a Varela e Barral (2023), sitúase coma un “caso desviado”. A análise intracasos trátase dun tipo de investigación xeralmente criticado pola súa falta de perspectiva comparada. Porén, Ragin e Robinson (2009) defenden a súa utilidade, sobre todo á hora de abordar fenómenos culturais e históricos. Máis así, alegan que as boas Análises intercasos necesariamente implican a investigación individual dos casos cos que traballan.

Bennet (2004) establece unha clasificación en tres categorías dos métodos a través dos que se pode abordar a Análise Intracaso: (1) a Análise procesual; (2) a Análise de congruencia; e (3) a Análise secuencial.

Segundo o autor, a **Análise procesual** estuda se as variables ás que se refire unha hipótese se comportan segundo o esperado. A **Análise de congruencia** consiste en comprobar se o valor predito para unha variable dependente, dado un determinado valor das variables independentes, é coherente co resultado real do caso (Bennet, 2004). Responde á idea de que a variable independente e as variables dependentes deben gardar unha relación de correlación (Van Evera, 1997). Finalmente, a **Análise secuencial** analiza se un acontecemento A é necesario para que teña lugar un acontecemento B (Hawkins, 2009).

A metodoloxía empregada nesta investigación inclúese dentro da **Análise procesual**. Este tipo de análise non se enfoca unicamente nos resultados finais ou relacións estatísticas, senón que estuda os procesos que levan a eles. É dicir, baséase en identificar e examinar as causas e mecanismos específicos que interveñen ata chegar ao resultado observado (Bennet, 2004). En consecuencia, considérase a técnica máis axeitada á hora de explicar a composición da Área Metropolitana de Vigo, así coma os motivos que a levaron ao seu actual estado de estancamento.

Malia que a análise de casos é maiormente cualitativa, no seu desenvolvemento empréganse tamén técnicas de tipo cuantitativo (Codina, 2023). Neste sentido cómpre facer referencia a Caporaso (2009), que establece que a disciplina das ciencias políticas se divide entre aquelas persoas que defenden as aproximacións cualitativas aos fenómenos e quen fai o propio coas cuantitativas.

Describe o cuantitativo como “a variación no grao dunha calidade” (Caporaso, 2009: 67); mentres que considera as técnicas cualitativas “aproximacións que se basean no razoamento e a representación; limítanse ao estudo dun caso singular e intentan entender o

seu sistema interno de relacións a través de comparacións no tempo, entre unidades do sistema ou mediante o estudo das relacións intrasistémicas a nivel político e social” (Caporaso, 2009: 68).

En síntese, as técnicas cuantitativas permiten aos investigadores familiarizarse co problema ou concepto e xerar hipóteses que contrastar (Golafshani, 2003). Mentres que as técnicas cualitativas buscar entender o contexto e os seus significados a través das palabras, do imaxinario e da linguaxe ordinaria; máis que explicar ou predicir. A principal crítica por parte das aportacións cualitativas é que as cuantitativas son moi útiles para identificar asociacións estatísticas e estruturas de covarianza, pero non o son tanto para explicar certos mecanismos causais (Caporaso, 2009).

En base ao anterior, considérase que unha metodoloxía mixta conformada por técnicas de carácter cualitativo e cuantitativo é o óptimo para abordar a realidade das áreas metropolitanas. Por unha banda, a metodoloxía cuantitativa será empregada para dar forma e estrutura ao obxecto de estudo; mentres que a cualitativa axudará a comprender o porqué dos patróns observados a través do cuantitativo.

Polo tanto, a fin de dar cumprimento aos obxectivos establecidos no capítulo 2, propónse para o desenvolvemento desta investigación a metodoloxía presentada na Táboa 3.1.

**Táboa 3.1.** Metodoloxía proposta para dar cumprimento aos Obxectivos Xerais

| OX    | Técnica metodolóxica proposta                               | Propósito da escolla da técnica metodolóxica  |
|-------|---|---|
| (OX1) | Análise de Redes  | Establecer as características formais das estruturas de movemento que se dan entre os municipios da AUF; e definir cales son os seus principais núcleos tractores de poboación.     |
| (OX2) | Índice de ruralidade establecido por Rodríguez-Rocha (2024) | Clasificar os concellos da AUF en base á súa ruralidade, definindo dualidades rural-urbano.   |
| (OX3) | Entrevista semiestruturada                                  | Implicar na investigación a todas as potenciais tipoloxías de actores involucrados na conformación da AMVi; recadando o seu posicionamento sobre as principais temáticas abordadas. |

**Fonte:** Elaboración propia

Preséntanse a continuación a proposta metodolóxica recollida na Táboa 3.1., que será a empregada para obter os resultados posteriormente expostos no punto 4.

### 3.1. A ANÁLISE DE REDES COMA INSTRUMENTO PARA CUANTIFICAR A MOBILIDADE

No marco teórico expúxose a tendencia seguida polas definicións empregadas na literatura para abordar o fenómeno metropolitano. Malia ao anterior recurso a criterios xeográficos e económicos, actualmente prevalece o emprego de criterios funcionais como o transporte. Ademais, repasáronse os traballos e investigacións que empregan a mobilidade de persoas entre municipios como base para o estudo do feito metropolitano. Fíxose especial fincapé na definición das AUF establecida polo INE en base ao establecido pola OCDE. Demostrouse así a importancia que este indicador garda actualmente sobre a construción das áreas metropolitanas.

No punto 2 estableceuse a medición e estruturación dos movementos diarios de persoas entre os concellos da AUF de Vigo coma un dos Obxectivos Xerais da investigación -OX1-; coa finalidade de ter unha imaxe máis clara da actual estrutura de ambas divisións e da importancia que a mobilidade ten sobre as relacións entre os municipios que as compoñen.

Como se expón na Táboa 3.1, para dar cumprimento ao OX1 recorrerase á **Análise de Redes Sociais**. O emprego desta técnica baséase na aportación de autores coma Rojo (2007), que entende a Área Metropolitana coma un sistema ou rede articulada por nodos - puntos fortes de centralidade- definidos pola súa accesibilidade. Pola súa parte, Alarcón (2005) postula que este instrumento metodolóxico é empregado nas ciencias sociais coa finalidade de estudar problemas que se dan no contexto da “acción colectiva”, os cales exemplifica a través da mobilidade. En consecuencia, considérase a forma adecuada de abordar a estrutura de movementos da AUF de Vigo.

A Análise de Redes busca dar unha explicación científica e unilateral á complexidade que adoita caracterizar aos procesos sociais (Alarcón, 2005). É unha metodoloxía robusta e útil nos estudos destinados a preguntas de investigación sobre relacións en contextos políticos, económicos e sociais. Explica o entorno social coma patróns ou regularidades nas interaccións entre unidades ou entidades sociais (Nishantha e Lasith, 2025). Polo tanto, os actores e as súas accións son vistas coma interdependentes, en lugar de como unidades autónomas independentes.

A Análise de Redes aplicarase neste traballo ao longo de tres fases: (1) Recollida de datos; (2) Representación dos datos; e (3) Análise de resultados.

## 1) Recollida de datos

A recollida de datos farase a partir da información dispoñible no portal “INE experimental”. Concretamente, no “Estudo de mobilidade da poboación a partir da telefonía móbil 2020-2021”; cuxo obxectivo é cuantificar os movementos de poboación entre as “áreas de mobilidade” españolas no período que vai desde marzo de 2020 ata decembro de 2021 (INE, 2021a).

Os resultados deste estudo proveñen da análise da posición de máis do 80% dos teléfonos móbiles en España, elaborado coa colaboración dos tres principais operadores de telefonía móbil do país: Orange, Telefónica e Vodafone. Polo tanto, só se recolle a mobilidade da poboación residente en España con teléfonos móbiles do plan de numeración telefónica (INE, 2020).

O INE inclúe neste proxecto tres tipos de matrices de mobilidade: a Matriz 1 (mobilidade cotiá); a Matriz 2 (poboación de día e de noite); e a Matriz 3 (poboación estacional) (INE, 2021a).

Os traballos presentados no marco teórico que empregan a mobilidade coma criterio para conformar as áreas metropolitanas fano a través do estudo dos movementos diarios da poboación desde o seu lugar de traballo ou estudo ata o seu lugar de residencia. Este é o caso de Feria (2004), Feria e Martínez (2016), Feria et al. (2018) ou Gómez et al. (2020). Ademais, o propio INE baséase ao conformar as AUF nos movementos da poboación que se despraza á cidade principal por motivos de traballo. Polo tanto, para o desenvolvemento deste traballo empregaranse os datos facilitados pola Matriz 1 de **mobilidade cotiá**.

Para a construción desta matriz, o INE comezou por determinar a área de residencia de cada teléfono móbil. Definiuna como aquela onde o teléfono móbil se atopa durante máis tempo entre as 22.00 horas do día anterior e as 6.00 horas do día observado. Unha vez definida a residencia, determinou o lugar de destino cotián. Para elo tomou todas as áreas -incluída a de residencia- nas que se atopa o móbil entre as 10.00 e as 16.00 do día observado. En caso de haber máis dunha área, tómase a máis frecuente -que non sexa a de residencia-. Se só a de residencia cumpre esta condición, será esta tamén a área de destino (INE, 2021a).

Malia que os datos facilitados polo INE abranguen desde marzo de 2020 ata decembro de 2021, nesta investigación o ámbito temporal reducirase aos meses de setembro a decembro de 2021. Esta decisión tómase por razón da Pandemia da COVID-19 e as restricións de mobilidade que aparelhou. A nivel nacional o movemento de persoas viuse especialmente afectado por diversas Leis que o restrinxiron durante boa parte do ano 2020 e a primeira metade do 2021. Na Táboa 3.2. recóllense estas leis e as restricións que impuxeron; xunto con outras medidas que facilitan a interpretación dos datos de mobilidade en España.

**Táboa 3.2.** Leis relativas á mobilidade aprobadas nos anos 2020 e 2021

| Lei ou medida chave   | Principais medidas adoptadas  |
|---|---|
| <b>Real Decreto 463/2020</b> , de <b>14 de marzo</b> , polo que se declara o Estado de alarma para a xestión da situación de crise sanitaria ocasionada pola COVID-19 (prorrogado ata o <b>21 de xuño de 2020</b> ).    | Contención da actividade comercial, suspensión da educación presencial e limitación da liberdade de circulación das persoas, con excepción das actividades esenciais.   |
| Medidas adoptadas en <b>agosto de 2020</b>  | Restricións ao ocio nocturno, aforos na hostalería e comercio, etc.   |
| <b>Real Decreto 926/2020</b> , de <b>25 de outubro</b> , por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2 (prorrogado ata o <b>9 de maio de 2021</b> ). | Limitación da liberdade de circulación das persoas en horario nocturno, limitación da entrada e saída das Comunidades Autónomas (CCAA) ou ámbitos territoriais inferiores, limitación da permanencia de grupos de persoas en espazos públicos, etc. |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021).

Dada a información recollida na Táboa 3.2 obsérvase como España estivo inmersa en restricións de mobilidade desde marzo de 2020 ata maio de 2021. Estas debéronse tanto aos dous estados de alarma aprobados como ás restricións impostas no período entre ambos Reais Decretos.

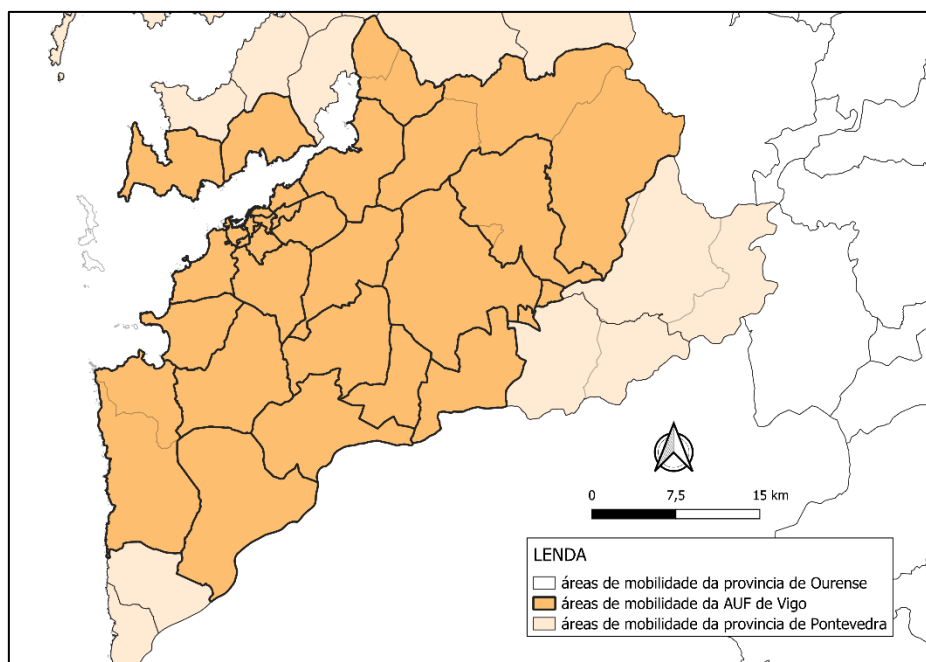
Polo tanto, dentro do período para o cal o estudo de mobilidade do INE ofrece datos, só os meses de xuño a decembro de 2021 estiveron exentos de restricións de mobilidade. Dada a condición estival dos meses de xuño, xullo e agosto, considerouse que o máis axeitado era recoller datos a partir de setembro de 2021 e ata decembro do mesmo ano.

O ámbito xeográfico do estudo abrangue todo o territorio nacional, dividido polo INE en 3.214 “Áreas de Mobilidade”. O Instituto Nacional de Estadística define esta nova división como

“unha unidade máis homoxénea que o municipio, pero menos detallada que a zona de cobertura de cada antena (telefónica)” (INE, 2021b: 3). Ademais establece que están formadas por un mínimo de 5.000 habitantes e unha media de 15.000 persoas (INE, 2021b).

En liña co obxectivo específico (OE1.1) –“Concluir se a composición municipal da AUF se corresponde coa realidade dos movementos do ano 2021”- nesta investigación non se empregarán todos os datos facilitados polo INE, senón que o ámbito xeográfico de referencia será a AUF de Vigo. Na Figura 3.1 represéntanse as 28 áreas de mobilidade nas que o INE divide este territorio.

**Figura 3.2.** Áreas de mobilidade da AUF de Vigo establecidas polo INE (2021a)



**Fonte:** Elaboración propia empregando QGIS 30.4.40 a partir de INE (2021a)

Como se aprecia no mapa recollido na Figura 3.1, os concellos de Baiona e Oia están incluídos dentro da mesma área de mobilidade. O mesmo acontece con Pazos de Borbén, Covelo e Fornelos de Montes -comprendidos na área “Pazos de Borbén e outros municipios”; Mondariz e Mondariz Balneario; e Soutomaior e “Pontevedra Distrito 07”. Porén, Vigo é subdividido en 12 áreas de mobilidade.

Para o desenvolvemento desta investigación os movementos que se dan desde as áreas que compoñen a cidade de Vigo foron sumados; e o mesmo se fixo cos movementos que

tiñan a urbe como destino. Todo coa finalidade de ter unha idea máis clara dos movementos que se dan desde Vigo e cara Vigo; ademais de para facilitar a súa representación na rede.

## 2) Representación dos datos

Unha vez recollidos e seleccionados os datos, procédese á súa representación. A Análise de Redes Sociais está apoiada por varios paquetes de software que permiten representar graficamente as relacións que se dan nelas, así como medir a forza da unión entre os seus nodos (Nishantha e Lasith, 2025).

No caso concreto deste traballo, a representación dos datos será levada a cabo a través de **Gephi**, plataforma creada en 2008 por Mathieu Bastian co obxectivo de facilitar a visualización interactiva e a exploración de todo tipo de redes, sistemas complexos e grafos dinámicos e xerárquicos (Amat, 2013).

Construíronse dúas redes: unha correspondente aos días laborais e outra na que se reflicten os movementos dos días festivos. O INE non ofrece datos para todos os días da semana, senón que os datos facilitados corresponden aos mércores e domingos de cada mes. Polo tanto, farase unha distinción entre os mércores laborais e os mércores festivos e domingos dos meses de setembro, outubro, novembro e decembro do ano 2021. Calcularanse os desprazamentos diarios que se dan entre concellos, divididos entre o total da poboación do municipio de orixe. Así, cada arista representará a proporción de habitantes dun concello que se desprazan a outro. Isto faise co obxectivo de que o maior tamaño poboacional dun concello non afecte á representatividade dos datos.

## 3) Análise de datos

Unha vez construídas as redes, analizarase a información recollida nelas a través dos estatísticos facilitados por Gephi, recollidos na Táboa 3.3.

**Táboa 3.3.** Estatísticos facilitados por Gephi para a análise de redes

| Estatístico          |                      | Explicación  |
|----------------------|----------------------|--|
| Visión xeral da rede | Tamaño               | Número de nodos e aristas da rede                              |
|                      | Grao medio           | Media de nodos cos que está conectado cada nodo                |
|                      | Grao medio con pesos | Suma dos pesos dos arcos relacionados a cada nodo              |
|                      | Diámetro da rede     | Distancia de grao máis longa entre dous nodos calquera da rede |

| Estatístico  |  | Explicación  |
|--|--|--|
|  | <b>Densidade do grafo</b>              | Mide como de cerca está o grafo de ser completo (de ter todas as aristas posibles e densidade igual a 1).          |
| <b>Detección de comunidades e Visión xeral dos nodos</b> | <b>Modularidade</b>                    | Cantidade de comunidades que se xeran na rede  |
|  | <b>Coeficiente medio de clustering</b> | Indica como de conectado está cada nodo cos seus nodos veciños. Se todos están conectados entre eles, ten valor 1. |
|  | <b>Centralidade de vector propio</b>   | Mide a importancia dun nodo na rede en función ás súas conexións   |
|  | <b>Grao de entrada</b>                 | Número de nodos desde os que proveñen as aristas que entran no nodo.   |
|  | <b>Grao de saída</b>                   | Número de nodos ata os que van as aristas que saen do nodo   |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Fernández e Aguerre (s.f.) e Gephi 0.10.1

Coas redes construídas e os estatísticos interpretados, quedará representada de forma clara a estrutura de movementos diarios que se dá entre os concellos da AUF. Esta información será clave para ser contrastada coa visión establecida polo INE e que propugna o marco europeo. Ademais, será unha información providencial de cara a fundamentar as entrevistas que se levarán a cabo no marco do proxecto.

Unha vez construídas as redes, é de interese reflectir nunha gráfica a proporción que supón sobre o total de persoas en idade de traballar de cada municipio o número de persoas que se desprazan desde estes cara Vigo. Este cálculo permitirá contrastar a correspondencia da composición da AUF e da AMVi cos criterios empregados polo INE para a súa conformación. Este dato é estimativo, posto que a base de datos da que se extraen os movementos de persoas non computa a mesma información, pero permitirá ilustrar a situación e unha comparación entre ambas medidas e a ordenación dos diferentes municipios que conforman o caso.

### **3.2. UN ÍNDICE DE RURALIDADE PARA OS CONCELLOS DA AUF**

De xeito paralelo á construción de redes, aplicarase un índice de ruralidade sobre os Concellos da AUF. Isto axudará á caracterización dos municipios obxecto de estudo e permitirá dar resposta aos obxectivos específicos OE2.1 e OE2.2.

No marco teórico presentouse a teoría das clivaxes desenvolta por Lipset e Rokkan en 1967. Definíronse como as divisións estruturais entre grupos de individuos, que tenden a ser os

seus motivos de confrontación e a organizar os seus conflitos. Ademais, indicouse que os autores establecen unha clasificación das clivaxes en catro tipoloxías, de entre as cales a clivaxe Centro-Periferia e Rural-Urbano son as que mellor apprehenden a realidade dunha área metropolitana como a viguesa.

No referido á segunda destas clivaxes, e coa finalidade de establecer que concellos da AUF son considerados rurais e cales reciben a etiqueta de “urbanos”, neste traballo óptase polo emprego do índice de ruralidade desenvolto por Rodríguez-Rocha (2024).

O índice desenvolto por Rodríguez-Rocha (2024) bebe do Índice Composto de Ruralidade de Caschili et al. (2015) e toma en conta algunhas metodoloxías recollidas no traballo de Armas e Macía (2017).

Está composto por oito indicadores parciais que poden á súa vez ser categorizados en tres dimensións: demografía, economía e asentamento. Na Táboa 3.4 recóllense as diferentes variables seleccionadas pola autora, clasificadas dentro das súas respectivas dimensións.

**Táboa 3.4.** Dimensións e indicadores parciais do índice de Rodríguez-Rocha (2024)

| Dimensións         | Indicadores  |
|--------------------|--|
| <b>Demografía</b>  | Poboación total  |
|                    | Densidade de poboación   |
|                    | Crecemento total da poboación  |
| <b>Economía</b>    | Proporción de afiliados ao sector da agricultura e pesca             |
|                    | Renda per cápita   |
|                    | Proporción de afiliados en actividades sanitarias e servizos sociais |
| <b>Asentamento</b> | Proporción de parcelas urbanas                                       |
|                    | Distancia en coche á cidade  |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Rodríguez-Rocha (2024)

Os datos empregados terán coma fonte o Instituto Galego de Estatística (IGE) e corresponden ao ano 2021. Desta forma coincidirán co ano de referencia dos datos empregados para a construción das redes presentadas no 3.1, aumentando a fiabilidade dos resultados acadados. A única excepción a esta regra será o indicador “distancia en coche á cidade”, que ten coma fonte o Google Maps e, en consecuencia, correspóndese co ano 2025.

### 3.3. A TÉCNICA DAS ENTREVISTAS: UNHA APROXIMACIÓN CUALITATIVA AO FENÓMENO METROPOLITANO

Unha vez estruturada a mobilidade na AUF de Vigo e clasificados os municipios en función do seu nivel de ruralidade; o seguinte paso consiste en recadar o posicionamento de diferentes actores implicados na conformación da AMVi.

Para a consecución do OX3 recorrerase á metodoloxía cualitativa das **entrevistas**. Esta técnica de recollida de información salienta pola súa capacidade para ofrecer datos contextualizados e individualizados (Carl e Ravitch, 2018). Así, permite comprender un fenómeno específico desde a perspectiva de diferentes actores sociais participantes (Martínez et al., 2019).

Pódese establecer unha clasificación das entrevistas en tres grupos: estruturadas, semiestruturadas ou non estruturadas (Ibarra-Sáinz et al., 2023).

As entrevistas levadas a cabo no marco desta investigación terán **carácter semiestruturado**. Esta tipoloxía permite explorar distintos puntos de vista de maneira subxectiva, afondar nas experiencias das persoas entrevistadas e adaptarse aos marcos teóricos e concepcións epistemolóxicas (Evans, 2018). O seu carácter semiestruturado permite manter a coherencia e centrar o discurso dos actores nas diferentes temáticas a tratar (Mendieta e Esparcia, 2018).

Seguindo a Ibarra-Sáiz et al. (2023) o procedemento seguido para a posta en marcha desta técnica consta de tres fases: contacto con los participantes, instrumentación da investigación e análise do contido das entrevistas.

#### 1) Contacto cos participantes

En consonancia co OX3, e tendo en conta que o obxectivo último da investigación reside en contrastar e comprender a estrutura e situación actual da AMVi e da AUF, seleccionáronse 34 actores coma potenciais entrevistados.

Nun inicio contactouse aos 21 alcaldes e alcaldesas dos concellos que compoñen a AUF de Vigo. Ademais, buscáronse perfís que aportasen unha visión máis técnica da realidade a estudar. Entrouse en contacto tamén con representantes da Xunta de Galicia e da Deputación de Pontevedra, ao consideralos actores cun importante papel no proceso de formación e aprobación da Área Metropolitana de Vigo.

Algúns dos alcaldes e alcaldesas entrevistados fixeron alusión no seu discurso a concellos non incluídos na AMVi nin na AUF. Esta mención levou a que, nunha segunda fase de contacto, se apelase ao resto de concellos do sur da provincia de Pontevedra a participar no proxecto. Foi o caso de As Neves, Arbo, Crecente, A Cañiza, A Guarda, O Rosal e Bueu. Como resultado, os 34 actores que se consideraron relevantes para a investigación son os amosados na Táboa 3.5.

**Táboa 3.5.** Actores contactados pola súa condición de potenciais entrevistados

| Código | Actor                               | Cargo  | Resposta | Entrevista | Formato    | Duración   |
|--------|-------------------------------------|--|----------|------------|------------|------------|
| BA     | Jesús Vázquez<br>Almuíña            | Alcalde de Baiona (PP)                                 | Si       | Non        |            |            |
| CA     | Araceli Gestido<br>Rodríguez        | Alcaldesa de Cangas<br>(BNG)                           | Si       | Si         | Telemática | 42:32 mins |
| CO     | Juan Pablo Castillo<br>Amigo        | Alcalde de Covelo (PP)                                 | Non      |            |            |            |
| FM     | Emiliano Lage<br>Rodríguez          | Alcalde de Fornelos de<br>Montes (PSdG-PSOE)           | Si       | Non        |            |            |
| GO     | Juan Francisco Ferreira<br>González | Alcalde de Gondomar<br>(PSdG-PSOE)                     | Si       | Non        |            |            |
| MÑ     | Leticia Santos Paz                  | Alcaldesa de Moaña<br>(BNG)                            | si       | si         | Telefónica | 42 mins    |
| MS     | Nidia María Arévalo<br>Gómez        | Alcaldesa de Mos (PP)                                  | Si       | Si         | Telemática | 21:18 mins |
| MZ     | Pablo Barcia Bello                  | Alcalde de Mondariz<br>(PP)                            | Si       | Non        |            |            |
| MB     | César Gil Bernárdez                 | Alcalde de Mondariz<br>Balneario (BNG)                 | Si       | Si         | Telemática | 42:01 mins |
| NI     | Juan Antonio González<br>Pérez      | Alcalde de Nigrán<br>(PSdG-PSOE)                       | Si       | Si         | Telemática | 24:18 mins |
| OI     | Cristina Correa Pombal              | Alcaldesa de Oia (PP)                                  | Si       | Si         | Telemática | 30:51 mins |
| OP     | Manuel Alejandro<br>Lorenzo         | Alcalde de O Porriño<br>(PP)                           | Si       | Non        |            |            |
| PB     | Xosé Luciano Otero<br>Camiña        | Alcalde de Pazos de<br>Borbén (Altertaniva<br>Veciñal) | Si       | Si         | Telemática | 23:57 mins |
| PN     | Nava Castro<br>Domínguez            | Alcaldesa de<br>Ponteareas (PP)                        | Si       | Á espera   |            |            |
| RE     | Digna Rosa Rivas<br>Gómez           | Alcaldesa de<br>Redondela (PSdG-<br>PSOE)              | Si       | Non        |            |            |

| Código | Actor                                     | Cargo   | Resposta | Entrevista | Formato     | Duración   |
|--------|---|---|----------|------------|-------------|------------|
| SC     | Loli Castiñeira                           | Alcaldesa de Salceda de Caselas (Movemento Salceda)   | Si       | Non        |             |            |
| SV     | Marta Valcárcel Gómez                     | Alcaldesa de Salvaterra de Miño (PP)  | Si       | Si         | Telemática  | 38:39 mins |
| ST     | Manuel Lourenzo Sobral                    | Alcalde de Soutomaior (BNG)   | Si       | Si         | Telemática  | 48:35 mins |
| TU     | Enrique Cabaleiro González                | Alcalde de Tui (PSdG-PSOE)  | Si       | Si         | Telemática  | 59:55 mins |
| TO     | Sandra González Álvarez                   | Alcaldesa de Tomiño (BNG)   | Si       | Si         | Telemática  | 43:44 mins |
| VG     | Abel Caballero                            | Alcalde de Vigo (PSdG-PSOE)   | Si       | Non        |             |            |
| OR     | Ánxela Fernández Callís                   | Alcaldesa de O Rosal (BNG)  | Non      |            |             |            |
| AC     | Luis Antonio Gómez Piña                   | Alcalde de A Cañiza (PSdG-PSOE)   | Non      |            |             |            |
| AR     | Horacio Gil Expósito                      | Alcalde de Arbo (PP)  | Non      |            |             |            |
| CR     | Julio César García-Luengo Pérez           | Alcalde de Crecente (PP)  | Non      |            |             |            |
| AG     | Roberto José Álvarez Carrero              | Alcalde de A Guarda (PP)  | Si       | Si         | Telemática  | 31:35 mins |
| BU     | Félix Juncal Novas                        | Alcalde de Bueu (BNG)   | Si       | Si         | Telemática  | 50:16 mins |
| AN     | José Manuel Alfonso González              | Alcalde de As Neves (PP)  | Si       | Si         | Telemática  | 15:03 mins |
| MV     | Pedro Frívida<br>Lourdes González         | Axente de Emprego e Desenvolvemento Local e Responsable de Promoción económica da Mancomunidade de Vigo | Si       | Si         | Telemática  | 63:22 mins |
| FG     | Alberto Varela                            | Presidente da Fegamp  | Si       | Non        |             |            |
| DT     | Ana Ortiz                                 | Delegada territorial da Xunta de Galicia en Vigo  | Si       | Non        |             |            |
| DX     | Judith Fontenla Baró                      | Directora Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia   | Si       | Si         | Por escrito |            |
| XC     | Xunta Consultiva en Materia de Ordenación |   | Non      |            |             |            |

| Código | Actor                     | Cargo                                  | Resposta | Entrevista | Formato | Duración |
|--------|---------------------------|--|----------|------------|---------|----------|
|        | do Territorio e Urbanismo |  |          |            |         |          |
| DP     | Luis López Diéguez        | Presidente da Deputación de Pontevedra | Si       | Á espera   |         |          |

**Fonte:** Elaboración propia

**Táboa 3.6.** Resumo das principais características dos actores contactados

| Tipo de actor contactado  |  | Número    |
|---|--|-----------|
| Alcaldes e alcaldesas dos concellos do sur da provincia de Pontevedra | Alcaldes(as) do PP                               | 12        |
|   | Alcaldes(as) do PSdG-PSOE                        | 7         |
|   | Alcaldes(as) do BNG                              | 7         |
|   | Alcaldes(as) de partidos políticos independentes | 2         |
| Representantes da Xunta de Galicia                                    |  | 3         |
| Representantes da Deputación de Pontevedra                            |  | 1         |
| Perfís técnicos   |  | 2         |
| <b>TOTAL</b>  |  | <b>34</b> |

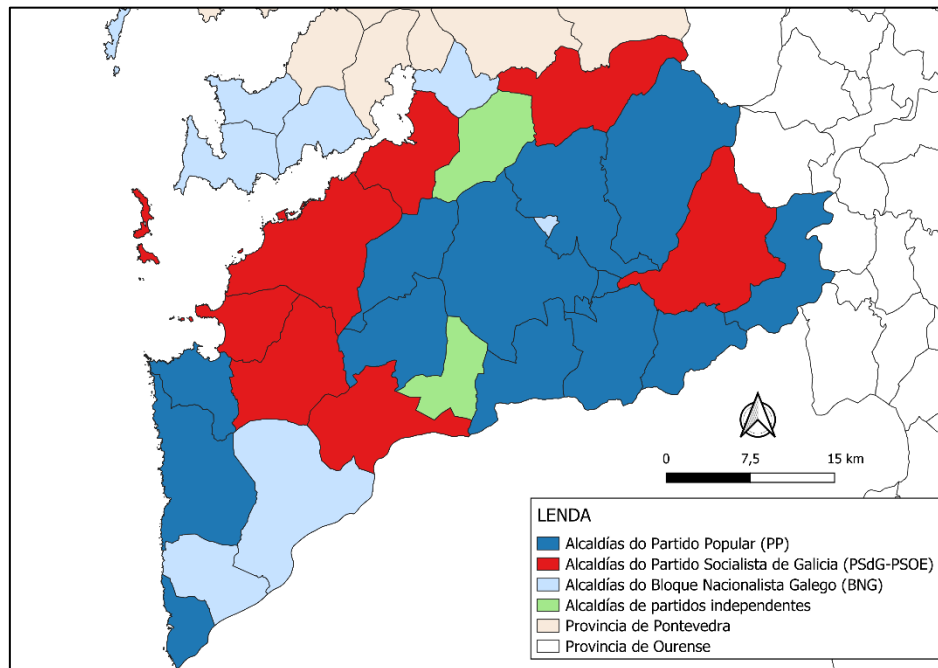
**Fonte:** Elaboración propia

Dos 34 actores contactados finalmente foi posible entrevistar ou recibir información de 17 deles. Nos casos do concello de Pontearreas ou a Deputación de Pontevedra a incompatibilidade de horarios coa institución levou a que as entrevistas foran fixadas en datas que impedían a inclusión do seu contido neste Traballo de Fin de Máster. Ademais, a Delegación Territorial da Xunta de Galicia en Vigo tras ter analizado a temática do traballo facilitou o contacto da Dirección Xeral de Mobilidade, baixo a premisa de que a información que aportaría este ente sería de maior utilidade. A Delegación Territorial facilitou a través do correo electrónico algúns datos referidos ao convenio de transporte, ademais de aportar información sobre o seu funcionamento.

Débase facer tamén fincapé no caso dos concellos de Vigo e Redondela. A primeira destas alcaldías rexeitou participar no proxecto, ao considerar que non tiña nada que aportar e que o proxecto levaba xa moitos anos parado. Redondela pola súa banda alegou que, ante a non participación da cidade de Vigo na investigación, eles farían o propio.

Na Figura 3.3 ofrécese unha representación cartográfica da cor política das alcaldías dos concellos a data de maio de 2025 -mes durante o cal se levaron a cabo as entrevistas-.

**Figura 3.3.** Cor políticas das alcaldías dos concellos contactados



Fonte: Elaboración propia empregando QGIS 3.40.4

## 2) Instrumentación da investigación

Ibarra-Sáiz et al. (2023) defenden que un dos elementos esenciais da entrevista semiestruturada é o **guión**, pois permite ter presente e poder estruturar a nivel xeral as temáticas principais no proceso de recollida de información. Así, para facilitar a categorización da información e a súa posterior análise deseñouse un guión *Ad hoc* que permitiu centrar o contido das entrevistas nos temas clave para a investigación.

Este guión dividiu as entrevistas en catro partes: (1) A presentación dos entrevistados e a temática; (2) Preguntas introdutorias -datos sobre o concello, percepción actual da AMVi e compatibilidade con outras administracións-; (3) Pros e contras da área metropolitana de Vigo; e (4) Preguntas relativas ao transporte. Finalmente, incluíuse unha pregunta final relativa ás expectativas con respecto á evolución da área metropolitana. Este guión -incluído no ANEXO I- foi facilitado previamente á entrevista aos actores que o solicitaron.

## 3) Recollida e análise de datos

O contacto coas entidades e actores levouse a cabo primeiro a través do correo electrónico e, ante a falta de resposta, por vía telefónica. O primeiro contacto tivo lugar en abril de 2025 e as entrevistas fixéronse a través da plataforma *Microsoft Teams* ao longo do mes de maio

do mesmo ano. Cada entrevista tivo unha duración media de arredor de 39 minutos. Cabe salientar a excepción de dúas entrevistas, unha das cales se realizou por vía telefónica -MÑ-, e a outra a través do intercambio de información por correo electrónico -DX-.

Todas as persoas participantes asinaron un Consentimento informado previamente aprobado polo Comité de Ética na Investigación da Universidade de Santiago de Compostela. Ademais, pedíuselles permiso para gravar as entrevistas antes de comezalas, asegurando que os rexistros serían só empregados para fins académicos.

Unha vez rematadas as entrevistas, procedeuse á súa **análise de contido** (Martínez et al., 2019). Fíxose tendo en conta a información previamente recadada a través da análise cuantitativa. A estratexia centrouse na formulación de tipoloxías extraídas do discurso dos actores; que se complementou coa análise das relacións entre os seus diferentes elementos (Krause, 1995).

Seguindo a Mendieta e Esparcia (2018), comezouse por definir no guión os temas centrais que serían presentados aos diferentes actores nas entrevistas, cada un cunhas preguntas asociadas. Posteriormente, levouse a cabo unha análise sistemática do texto, baseado nun proceso de agregación da información obtida e transformando os temas en categorías.

Na Táboa 3.7 indícanse as categorías nas que se dividiu o discurso de cada actor de cara á súa análise.

**Táboa 3.7.** Categorías empregadas na análise sistémica do texto

| Código | Categoría   | Temáticas abordadas   |
|--------|---|---|
| PER    | Percepción actual da AMVi                                 | Evolución do proxecto ata o momento   |
|        |   | Estado actual da área metropolitana   |
|        |   | Importancia que lle conceden á conformación da área   |
| ACT    | Actores impulsores e retractores da AMVi                  | Actores con responsabilidade na paralización do proxecto  |
|        |   | Actores que levan a iniciativa do proxecto e quen debería levala                                      |
| P&C    | Pros e contras de pertencer á AMVi                        | Beneficios e prexuízos da pertenza á área metropolitana para o concello e para a cidade de Vigo       |
| CRI    | Composición da AMVi e criterios da pertenza dos concellos | Opinión sobre a actual composición da área metropolitana  |
|        |   | Concellos que deberían pertencer e non están e os criterios que se deberían empregar para delimitalos |
| TRA    | Importancia do transporte                                 | Importancia que o transporte garda para os veciños do concello  |
|        |   | Situación actual do transporte público no concello  |

| Código | Categoría   | Temáticas abordadas  |
|--------|---|--|
| CON    | Convenio de Transporte Metropolitano                        | Importancia para os concellos e conformidade co seu funcionamento  |
| DES    | Motivos de desprazamento intermunicipal e rede de conexións | Concellos cara aos que se despraza con máis frecuencia a veciñanza do concello. Para apoiar esta pregunta amósanse ao entrevistado os datos de movementos en días laborais e festivos de cada municipio. |
| COM    | Competencias que se deberían abordar na AMVi                | Competencias que consideran que se deberían compartir en caso de conformarse a área metropolitana  |
| FUT    | Expectativas de futuro sobre a AMVi                         | Que vai acontecer no futuro próximo coa área   |
|        |   | Que debería acontecer para que houbera un avance   |

**Fonte:** Elaboración propia

No caso dos perfís técnicos entrevistados, que como se reflicte na Táboa 3.6. foi finalmente un, a categorización da información fíxose de forma diferente. Tratouse de incorporar na medida do posible o seu discurso ás categorías da Táboa 3.7, engadindo anexos nos que se reflectía información relevante que non tiña un encaixe claro nas categorías establecidas.

Finalmente, analizouse a información obtida, buscando as conexións e relacións que permitisen a interpretación e explicación dos discursos dos actores entrevistados.

En resumo, a metodoloxía proposta para a realización deste Traballo de Fin de Máster ten carácter mixto, polo que mestura técnicas de cuantitativas con técnicas de carácter cualitativo. Así, comezouse por describir a realidade a apreender a través de dúas técnicas cuantitativas: a análise de redes e a aplicación dun índice de ruralidade. Unha vez caracterizada a realidade a estudar, recadouose a opinión e posición dos diferentes actores involucrados no proxecto. Para elo, contactouse tanto con figuras políticas -alcaldes e alcaldesas dos concellos e representantes da Xunta de Galicia e a Deputación de Pontevedra- como con perfís técnicos. Isto permitiu un maior afondamento nos resultados acadados previamente, ademais da comprensión de cuestións máis subxectivas.

Quedan ata aquí, polo tanto, argumentados os pasos que se seguirán no desenvolvemento da investigación de cara a acadar os resultados amosados no punto 4.

## **4. RESULTADOS**

O marco teórico sobre o metropolitano inicialmente exposto e a posterior revisión metodolóxica sentan as bases do presente apartado, no que se presentarán os resultados acadados tras ter executado as técnicas recollidas no punto 3.

### **4.1. ESTRUCTURA DOS MOVEMENTOS DIARIOS DA AUF**

No punto 3.1 presentouse a metodoloxía de análise de redes e a súa utilidade á hora de representar fenómenos sociais complexos como a mobilidade de persoas. Indicouse que esta sería a técnica empregada para dar forma aos desprazamentos diarios que se dan entre os concellos da AUF; e que se faría ao longo de tres fases:

#### **1) Recollida de datos**

O primeiro paso radicou na recollida dos datos que posteriormente serían empregados para a construción das redes. Como se indicou, os datos empregados corresponden aos catro últimos meses do ano 2021.

Trala recollida de datos, fíxose unha diferenciación entre días laborais e festivos, dividindo a cifra resultante entre o total de días (laborais ou festivos) da mostra; e obtendo en consecuencia a media de desprazamentos diarios. Esta media foi á súa vez dividida entre o total de habitantes de cada concello, dando coma resultado a proporción media de habitantes do municipio que se despraza diariamente cara cada un dos demais concellos da rede. Os datos finalmente empregados para a construción das redes recóllense no ANEXO II.

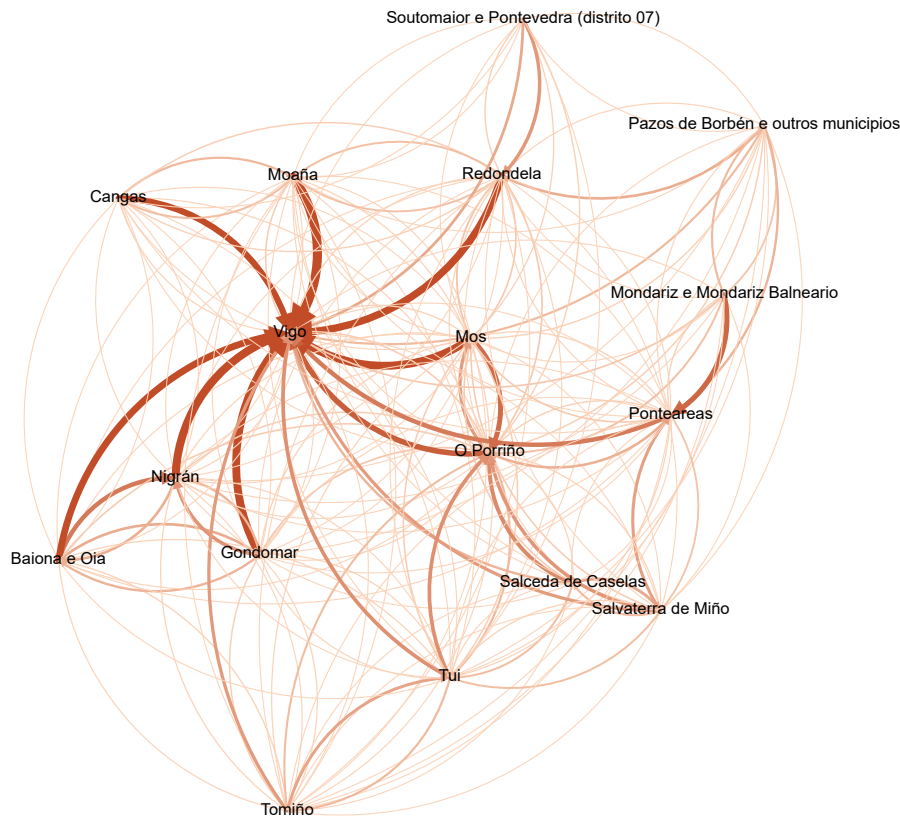
#### **2) Representación dos datos**

Unha vez sistematizada a información, procedeuse á construción das redes. Construíronse dúas, unha por cada tipoloxía de días da mostra.

##### **a. Movementos entre concellos da AUF en días laborais**

Comezouse polos desprazamentos diarios que se deron na AUF nos mércores laborais dos meses de setembro a decembro do ano 2021 (15 días en total). A estrutura de movementos diarios medios entre os municipios nestes días é a amosada na Figura 4.1, na que os nodos están dispostos en función á súa localización no mapa.

**Figura 4.1.** Rede de movementos medios diarios entre os concellos da AUF de Vigo nos mércores laborais desde setembro a decembro do ano 2021



**Fonte:** Elaboración propia empregando Gephi 0.10 a partir de INE (2021)

En vista da rede da Figura 4.1, a primeira e máis clara das conclusións que se poden extraer é que **Vigo** é o principal nodo tractor de movementos de poboación diarios da AUF en días laborais. Así, as aristas máis grosas e de cor máis escura de cada concello -atributos ambos que implican unha maior porcentaxe da poboación do municipio que se despraza na dirección indicada- acaban na cidade de Vigo.

Ademais, apréciase como a proporción de poboación que se despraza á cidade é maior canto máis próximo se atopa o concello á cidade olívica. Así, a maioría de concellos con maior porcentaxe de poboación desprazándose a Vigo diariamente están comprendidos na AMVi.

Denótanse tamén importantes movementos entre os propios concellos da AUF, todo elo salvando as distancias con respecto á grande proporción de poboación que se despraza a Vigo, que supera amplamente ás demais aristas. Neste sentido salienta a porcentaxe de poboación de Baiona e Oia que se despraza diariamente a Nigrán (5,20%); ou a porcentaxe

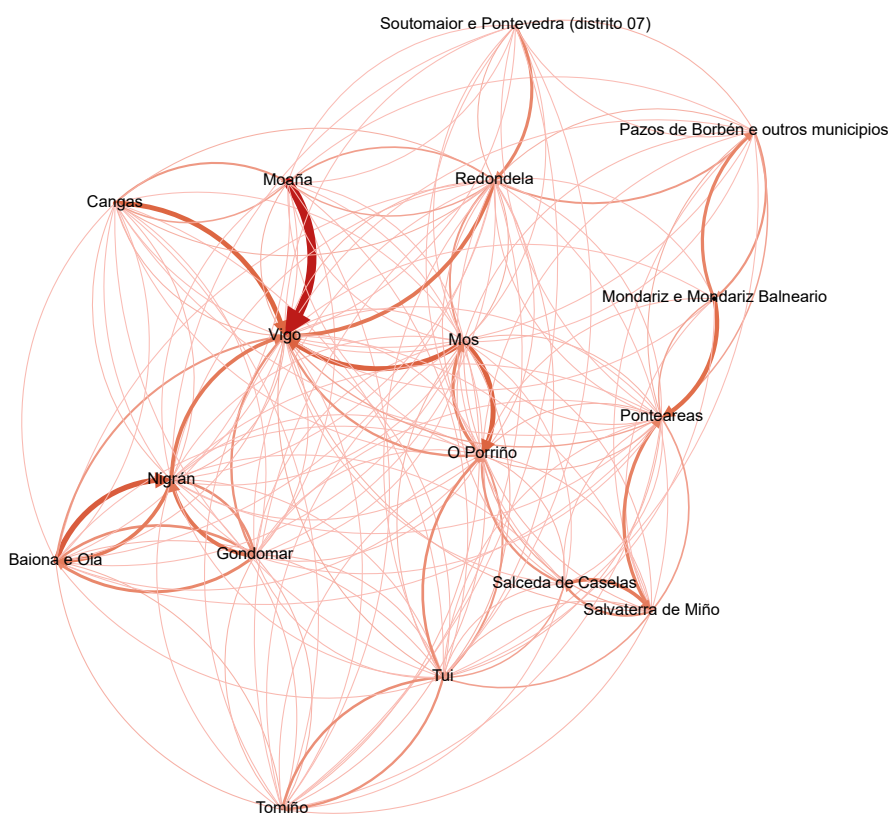
de habitantes Mos que van cara O Porriño (5,93%); ou desde Mondariz e Mondariz Balneario a Ponteareas (6,22%).

Con todo, para ter unha imaxe máis clara da estrutura de movementos diarios da AUF en días laborais, cómpre recorrer aos estatísticos proporcionados pola propia aplicación Gephi.

### b. Movementos entre concellos da AUF en domingos e festivos

Antes de analizar os estatísticos da rede, construíuse a rede de movementos medios diarios correspondentes aos domingos e festivos do período estudado -unha mostra de 18 días en total-. O resultado preséntase na Figura 4.2.

**Figura 4.2.** Rede de movementos medios diarios entre os concellos da AUF de Vigo nos festivos desde setembro a decembro do ano 2021



**Fonte:** Elaboración propia mediante Gephi 0.10

O primeiro que se aprecia, ao comparar a rede da Figura 4.2 coa rede da Figura 4.1, é a menor cantidade de aristas que hai no grafo, así coma o seu menor grosor. Ademais, percíbese como as aristas que se dirixen a Vigo perden peso relativo en favor daquelas que se desprazan entre concellos. Unións como a de Nigrán-Gondomar-Baiona e Oia gañan

importancia relativa en comparación cos días laborais. O mesmo acontece cos movementos Mos-O Porriño e viceversa.

Porén, de novo cómpre recorrer á análise dos datos das redes a partir do emprego de estatísticos de cara a ter unha visión máis clara da realidade dos movementos en ambas tipoloxías de días.

### 3) Análise dos resultados

Os resultados da medición dos estatísticos aportados por Gephi preséntase na Táboa 4.1.

**Táboa 4.1.** Estatísticos da rede de mobilidade entre concellos da AUF

| Estatístico          |                      | Laborais               | Festivos               |
|----------------------|----------------------|------------------------|------------------------|
| Visión xeral da rede | Tamaño               | 17 nodos e 193 aristas | 17 nodos e 183 aristas |
|                      | Grao medio           | 11,35                  | 10,77                  |
|                      | Grao medio con pesos | 13,7%                  | 6,90%                  |
|                      | Diámetro da rede     | 2                      | 2                      |
|                      | Densidade do grafo   | 0,71                   | 0,673                  |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Gephi 0.10

Segundo indica Gephi, e tal e como se aprecia na Táboa 4.1, ambas redes contan cun total 17 nodos, correspondentes ás áreas de mobilidade resultantes tras a fusión de Vigo nunha mesma división. Porén, no caso da rede de días laborais hai 193 aristas, mentres que na de días festivos hai 183.

Ademais, nos días laborais, de media, cada nodo está conectado con outros 11,353, polo que a rede non está conectada na súa totalidade, pero si que se dá unha importante interacción entre concellos. Nos días festivos este dato redúcese aos 10,77 nodos. Este contraste vese reflectido tamén en que a densidade do grao de días laborais é de 0,71 puntos; mentres que a dos días festivos é de 0,673. Isto implica que a rede en días laborais é máis completa que a rede en días festivos, de forma que é maior o número de concellos conectados entre eles.

De media desprázase en días laborais o 13,7% da poboación dos concellos cara ao resto de municipios da AUF. A cifra redúcese ao 6,90% no caso dos domingos e festivos.

Ademais dos datos xerais da rede, no punto 3.1 indicouse que Gephi facilita tamén datos individualizados para cada nodo. Na Táboa 4.2 recóllense os que se consideraron máis importantes de cara á caracterización da estrutura de movementos diarios de persoas entre os concellos da AUF.

**Táboa 4.2.** Estrutura e características individuais dos nodos das redes

| Módulo en días laborais | Área de Mobilidade                  | Módulo en días festivos | Clustering |      | Centralidade |      | Grao de entrada/saída |       |
|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------|------|--------------|------|-----------------------|-------|
|                         |                                     |                         | L          | F    | L            | F    | L                     | F     |
| Módulo 1                | Baiona e Oia                        | Módulo 1                | 0,95       | 0,92 | 0,81         | 0,75 | 8/10                  | 11/8  |
|                         | Gondomar                            |                         | 0,86       | 0,9  | 0,81         | 0,81 | 12/10                 | 11/10 |
|                         | Nigrán                              |                         | 0,75       | 0,78 | 0,84         | 0,91 | 14/11                 | 11/13 |
| Módulo 2                | Cangas                              | Módulo 2                | 0,87       | 0,92 | 0,78         | 0,78 | 9/9                   | 10/9  |
|                         | Moaña                               |                         | 0,73       | 0,81 | 0,84         | 0,88 | 15/11                 | 7/12  |
|                         | Pazos de Borbén e outros municipios |                         | 0,81       | 0,77 | 0,91         | 0,72 | 5/13                  | 7/16  |
|                         | Mondariz e Mondariz Balneario       |                         | 0,91       | 0,90 | 0,81         | 0,63 | 3/10                  | 4/10  |
|                         | Redondela                           |                         | 0,68       | 0,64 | 0,97         | 0,97 | 16/13                 | 14/15 |
|                         | Soutomaior                          |                         | 0,88       | 0,87 | 0,75         | 0,72 | 5/8                   | 7/15  |
| Módulo 3                | Vigo                                | Módulo 2                | 0,68       | 0,63 | 0,94         | 0,97 | 16/14                 | 16/15 |
|                         | Ponteareas                          |                         | 0,72       | 0,66 | 0,97         | 0,97 | 13/15                 | 11/15 |
|                         | Mos                                 | Módulo 3                | 0,69       | 0,69 | 0,88         | 0,97 | 16/12                 | 6/4   |
|                         | O Porriño                           |                         | 0,68       | 0,65 | 0,94         | 1    | 16/14                 | 12/16 |
|                         | Salceda de Caselas                  |                         | 0,97       | 0,93 | 0,81         | 0,75 | 10/15                 | 8/14  |
|                         | Salvaterra de Miño                  |                         | 0,82       | 0,79 | 0,78         | 0,78 | 10/9                  | 9/16  |
|                         | Tomiño                              |                         | 0,75       | 0,75 | 0,88         | 0,75 | 14/12                 | 14/8  |
|                         | Tui                                 |                         | 0,69       | 0,65 | 0,88         | 0,88 | 16/12                 | 16/12 |

**Fonte:** Elaboración propia a partir de Gephi 0.10

Gephi define módulos ou comunidades de nodos en función da forza das súas relacións. A Táboa 4.2 amosa que os municipios que conforman os tres módulos dos que se compón a rede en días laborais e en días festivos son os mesmos. A única excepción represéntana Vigo e Ponteareas, que nos días laborais pertencen ao Módulo 3, mentres que en días festivos inclúense no Módulo 2.

O Módulo 1 está conformado en ambos casos por Oia e os tres concellos da Mancomunidade do Val Miñor -Gondomar, Baiona e Nigrán-. Ao Módulo 2 pertencen os concellos situados máis ao norte da rede: Cangas, Moaña, Redondela, “Pazos de Borbén e outros municipios”, Mondariz e Mondariz Balneario e Soutomaior. Por último, o Módulo 3 abrangue os municipios máis próximos á fronteira portuguesa: Salceda de Caselas, Salvaterra de Miño, O Porriño, Mos, Tomiño e Tui. Así máis, en días laborais os concellos de Vigo e Ponteareas están tamén incluídos neste grupo; mentres que en días festivos gardan unha relación máis forte cos concellos do Módulo 2.

As áreas de mobilidade máis conectadas coas súas veciñas e, polo tanto, cun maior grao de **clustering** en días laborais son: Baiona e Oia, Mondariz e Mondariz Balneario e Salceda de

Caselas. Nos días festivos únense a este grupo as áreas de Gondomar e Cangas. Débese salientar, neste sentido, que todas as áreas de mobilidade teñen un alto grao deste índice. De feito, é Vigo a área de mobilidade que conta cunha menor puntuación neste sentido.

No referido á **centralidade** dos nodos, en días laborais son Redondela e Ponteareas as que presentan un maior valor deste parámetro (0,97); seguidas de cerca por Vigo e O Porriño (0,94), converténdose en consecuencia nos catro nodos máis importantes da rede en función ás súas conexións. En días festivos a centralidade de O Porriño ascende ao valor de 1 punto, e Mos, Ponteareas, Vigo e Redondela acadan un valor de 0,97.

Finalmente, en canto ao **grao de entradas e saídas**, cómpre recordar que a rede está formada por un total de 17 nodos. Polo tanto, o feito de que un concello estea en contacto con 16 nodos implica que está conectado con toda a rede. Isto acontece nos días laborais coas áreas de mobilidade de Redondela, Vigo, Mos, O Porriño e Tui. Porén, en días festivos esta lista redúcese considerablemente, e son Vigo e Tui os únicos concellos que reciben poboación de todas as demais áreas de mobilidade.

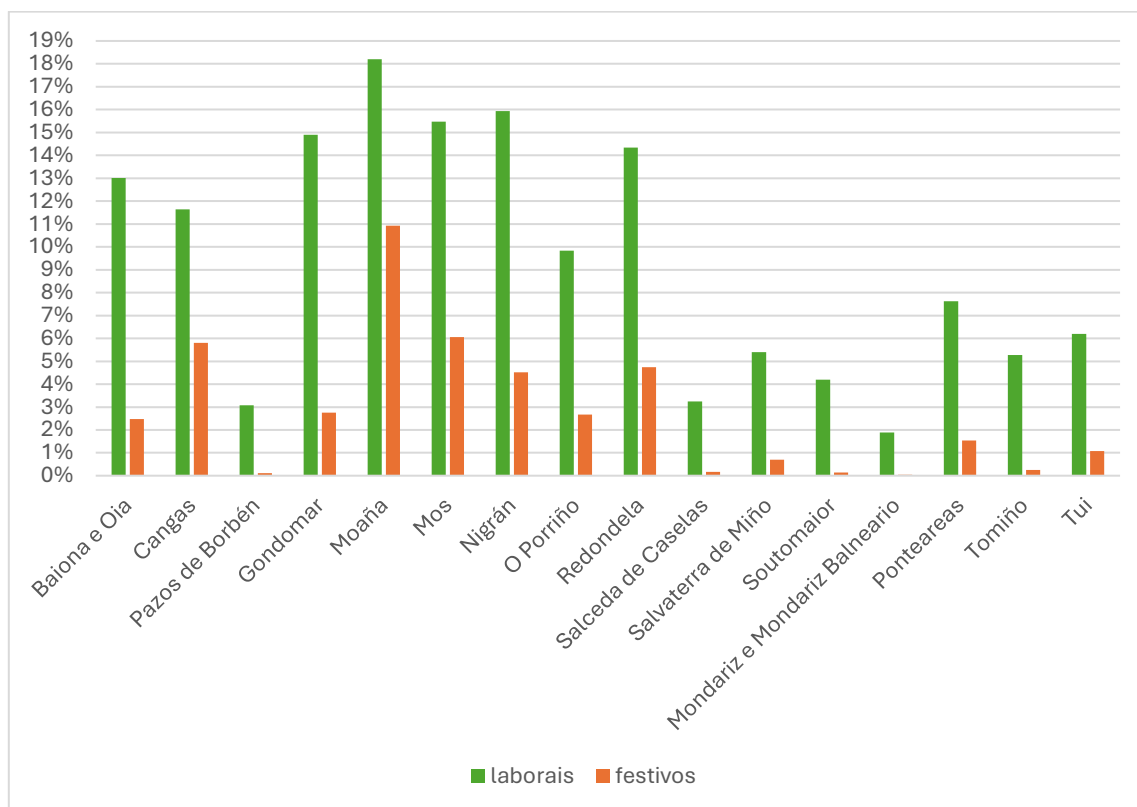
No outro lado da balanza, nos concellos con menor grao de entrada atópanse Mondariz e Mondariz Balneario, “Pazos de Borbén e outros municipios” e Soutomaior, que reciben diariamente en días laborais poboación procedente de cinco ou menos áreas de mobilidade. En días festivos só Mondariz e Mondariz Balneario reciben poboación de menos de 5 concellos.

Nos casos de maior contraste entre días laborais e festivos chama a atención Mos. En días laborais chega a este municipio poboación procedente dos outros 16 concellos da rede; e sae poboación cara 15 deles. Porén, en días festivos estas cifras redúcense a 6 e 4 respectivamente. Algo semellante, pero en menor medida, acontece con Moaña e Redondela. No outro lado da balanza están Soutomaior e “Pazos de Borbén e outros municipios”, con máis movemento en días festivos que en días laborais.

Finalmente, no punto 3.1 sinalouse que sería de interese representar a través dunha gráfica a porcentaxe de persoas en idade laboral de cada concello que se desprazan a Vigo diariamente. Estes datos recóllense na Figura 4.3; que garda coma diferenza con respecto aos datos que conforman as redes das Figuras 4.1 e 4.2 que para o seu cálculo non foi empregado coma denominador a totalidade da poboación de cada municipio, senón aquela comprendida entre os 16 e os 65 anos. No caso do numerador non hai forma de separar os

datos por idades, polo que os datos aquí presentados deben ser tomados como unha aproximación.

**Figura 4.3.** Proporción da poboación en idade laboral dos concellos da AUF que se despraza a Vigo diariamente



**Fonte:** Elaboración propia a partir de INE (2021) e IGE (2021)

Á vista da gráfica recollida na Figura 4.3, e tendo en conta que este cálculo é unha aproximación, conclúese que nos días para os que se recolleron datos a poboación en idade laboral que se despraza a Vigo en días laborais desde os concellos da contorna é claramente superior á que fai o propio en domingos e festivos. Isto reforza a información aportada polas redes; ademais de sumar argumentos á puntualización feita previamente sobre que son os concellos da AMVi os que “exportan” unha maior porcentaxe da súa poboación a Vigo .

#### 4.2. NIVEL DE RURALIDADE DOS CONCELLOS OBXECTO DE ESTUDO

Unha vez estruturados os movementos diarios de persoas que se dan entre os concellos da AUF de Vigo, aplicouse sobre eles o índice de ruralidade de Rodríguez-Rocha (2024).

Inicialmente o índice foi aplicado sobre os concellos da AUF. Porén, posteriormente calculouse tamén o nivel de ruralidade do resto de municipios con cuxas alcaldías se entrou

en contacto para a realización das entrevistas. Abrangueuse, en consecuencia, a totalidade do sur da provincia de Pontevedra.

Os resultados acadados recóllense na Táboa 4.3, onde se ordenan os concellos de menor a maior nivel de ruralidade. O valor do índice pode variar entre 0 e 1, de forma que 0 implica que o concello é plenamente urbano, mentres que 1 é o nivel máximo de ruralidade.

**Táboa 4.3.** Grao de ruralidade dos concellos do sur da provincia de Pontevedra

| Concello           | Índice de ruralidade | Concello           | Índice de ruralidade |
|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| Vigo               | 0,13                 | Soutomaior         | 0,34                 |
| O Porriño          | 0,19                 | A Cañiza           | 0,36                 |
| Nigrán             | 0,21                 | Mondariz Balneario | 0,40                 |
| Redondela          | 0,22                 | Tomiño             | 0,40                 |
| Mos                | 0,24                 | A Guarda           | 0,41                 |
| Ponteareas         | 0,25                 | Pazos de Borbén    | 0,42                 |
| Salceda de Caselas | 0,26                 | Mondariz           | 0,43                 |
| Tui                | 0,27                 | O Rosal            | 0,48                 |
| Baiona             | 0,28                 | Fornelo de Montes  | 0,50                 |
| Cangas             | 0,29                 | As Neves           | 0,50                 |
| Gondomar           | 0,29                 | Arbo               | 0,55                 |
| Moaña              | 0,29                 | Covelo             | 0,55                 |
| Salvaterra de Miño | 0,32                 | Oia                | 0,57                 |
| Bueu               | 0,33                 | Crecente           | 0,70                 |

**Fonte:** Elaboración propia

En base aos resultados amosados na Táboa 4.3 pódese establecer unha clasificación dos concellos en grupos segundo o seu nivel de ruralidade. Así, os municipios foron divididos nos cinco grupos recollidos na Táboa 4.4, na que o Grupo 1 é o que presenta un menor nivel de ruralidade.

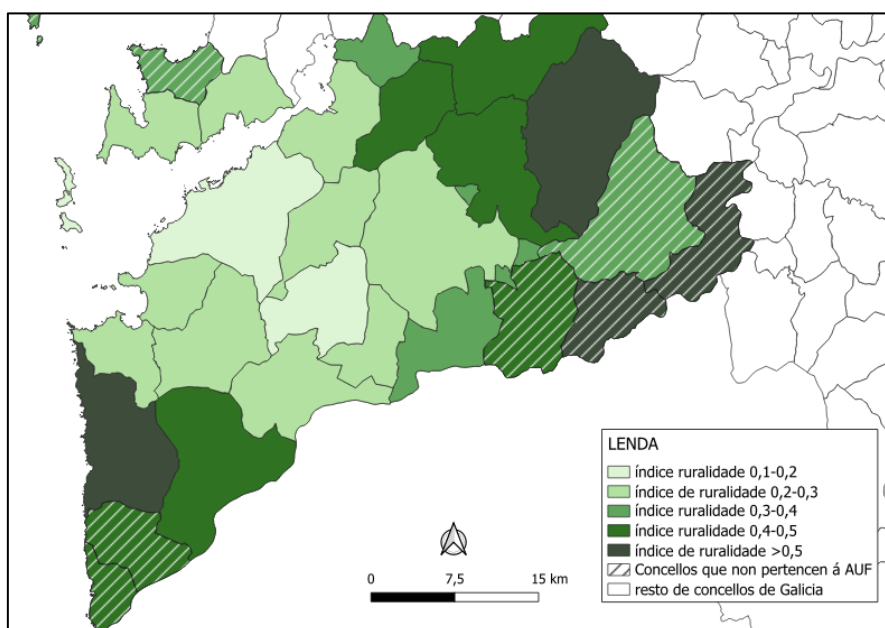
**Táboa 4.4.** Clasificación dos concellos contactados en función ao seu nivel de ruralidade

| Grupo   | Nivel de ruralidade | Concellos  |
|---------|---------------------|--|
| Grupo 1 | 0,1-0,2             | Vigo, O Porriño  |
| Grupo 2 | 0,2-0,3             | Nigrán, Redondela, Mos, Ponteareas, Salceda de Caselas, Tui, Baiona, Cangas, Gondomar, Moaña |
| Grupo 3 | 0,3-0,4             | Salvaterra de Miño, Bueu, Soutomaior, A Cañiza e Mondariz Balneario                          |
| Grupo 4 | 0,4-0,5             | Tomiño, A Guarda, Pazos de Borbén, Mondariz, O Rosal, Fornelos de Montes, As Neves           |
| Grupo 5 | >0,5                | Arbo, Covelo, Oia, Crecente  |

**Fonte:** Elaboración propia

É de interese reflectir os resultados obtidos nas Táboas 4.3 e 4.4 nun mapa de coropletas. Isto permitirá unha visión máis clara da distribución dos concellos que presentan un maior grao de ruralidade e cales o fan en menor medida. Polo tanto, construíuse a través do programa QGIS 30.4.40 o mapa recollido na Figura 4.3, cuxa lenda se corresponde cos Grupos da Táboa 4.4.

**Figura 4.3.** Nivel de ruralidade dos concellos dos concellos contactados



**Fonte:** Elaboración propia empregando QGIS 30.4.40 a partir de IGE (2021)

En base ás Táboas 4.3 e 4.4 e a Figura 4.3, son varias as conclusións que se poden extraer.

A primeira delas é que, canto máis se afastan os concellos da cidade principal, maior é o seu nivel de ruralidade. Esta circunstancia pode deberse a que un dos indicadores que compoñen o índice é a “distancia en coche á cidade de máis de 50.000 habitantes máis próxima”. Porén, son tamén outros factores os que interveñen, pois este indicador non ten o peso suficiente no índice como para influílo de forma decisiva.

Así, poderíanse establecer “aneis” de concellos segundo este atributo. O primeiro e máis concéntrico estaría representado polo Grupo 1: Vigo e O Porriño. No que sería o segundo grupo máis urbano estarían todos os concellos que lindan directamente cos municipios do Grupo 1. No anel máis afastado da cidade e que, polo tanto, ten un maior nivel de ruralidade, estarían comprendidos os Grupos 4 e 5. O grupo 3 sería unha sorte de grupo intermedio entre o rural e o urbano. Esta rede de aneis de ruralidade con centro en Vigo e O Porriño reforza a idea xa sinalada polas redes de estrutura policéntrica dos concellos estudados.

O segundo punto que chama a atención é que, a excepción de A Cañiza e Bueu, todos os concellos que non están incluídos na AUF están comprendidos nos Grupos 4 e 5 no que ao nivel de ruralidade se refire. A excepción representada por estes municipios podería deberse á maior proximidade que ambas vilas gardan con respecto ás principais cidades de Galicia. Así, A Cañiza está situada ás beiras da A-52, que une Vigo e Ourense, e Bueu está a escasos 26 minutos da cidade de Pontevedra (Rome2Rio, s.f.).

A terceira conclusión salientable é o feito de que o concello de O Porriño pertenza ao mesmo Grupo que a cidade de Vigo. Isto, unido ao anel de concellos do Grupo 2 que rodean á urbe olívica, levan á hipótese de que a urbe de Vigo está a medrar máis aló dos seus lindes, trasladando os atributos que a converten en urbana ao resto de concellos da contorna.

#### **4.3. POSICIONAMENTO DOS ACTORES RESPECTO DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO**

Empregando coma soporte os datos recollidos a través da metodoloxía cuantitativa, o seguinte paso consistiu en recadar a posición dos actores considerados como potenciais entrevistados.

Fíxose empregando coma instrumento o guión previamente elaborado, que permitiu estruturar os discursos nas categorías establecidas na Táboa 3.7. Son estas categorías as que se empregarán na análise de contido para analizar a información obtida, buscando as conexións e relacións que permitan a interpretación e explicación dos discursos dos actores entrevistados. A transcripción completa das entrevistas, xa estruturadas en función ás categorías previamente definidas, recóllese no documento incluído no ANEXO III.

##### **1) Percepción actual da AMVi**

En primeiro lugar, seguindo a cronoloxía do guión formulado, solicitóuselles ás persoas entrevistadas unha primeira reflexión inicial respecto da situación na que se atopa a AMVi, coa finalidade de ir fixando os distintos argumentos, posicións e perspectivas sobre a mesma, así como focalizando o discurso posterior. Tal e como se fará no resto deste apartado, extráense os principais enunciados ou sentenzas dos actores, ilustrando coa súa literalidade as posturas que se manifestaron. Así, na Táboa 4.5 recóllese, como se avanzaba, as ideas e máximas sobre o contexto actual da área metropolitana viguesa.

**Táboa 4.5.** Verbatim sobre a percepción actual da AMVi

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “Ao longo do proceso houbo un <b>trato desleal</b> por parte da <b>Xunta cara aos Concellos</b> ”   | MÑ_PER_1 |
|          | “A Xunta recorreu a área. Entendía que non se cumprían as condicións dunha reforma de Lei que ela mesma asinara <i>Ad hoc</i> .”  | MÑ_PER_2 |
| TO       | “É unha <b>oportunidade perdida</b> de ter vertebrado o territorio”   | TO_PER_1 |
|          | “O proxecto está actualmente <b>paralizado</b> desde hai bastantes anos”  | TO_PER_2 |
| ST       | “Creo que o marco que nos leva paralizando todo este tempo é algo <b>terrible</b> ”   | ST_PER_1 |
| AN       | “A área metropolitana está <b>totalmente parada</b> ”   | AN_PER_1 |
| MB       | “Está <b>totalmente paralizada</b> . Non existe ningún tipo de reunión de seguimento, nin de reunión de coordinación nin nada”  | MB_PER_1 |
| MS       | “En setembro de ese ano fue cuando la ley supuestamente entraba en vigor y consecuencia de que finalmente Vigo se desmarca, pues la ley ya no continúa, el área no se crea y todo se aborta”  | MS_PER_1 |
|          | “Desde la paralización del área <b>no se volvió a tratar el tema</b> por parte ni de la Xunta ni del Concello de Vigo”  | MS_PER_2 |
|          | “El <b>alcalde de Vigo</b> fue muy claro y dijo rotundamente que no iba a cambiar de postura y que no iba a permitir que el <b>transporte</b> llegase a otros municipios, ni que se bonificase a otros ciudadanos”  | MS_PER_3 |
| NI       | “Hubo una época en la que sí que hubo <b>muchos esfuerzos</b> por parte de muchos representantes políticos, incluso la sociedad (...) pero poco a poco se fue diluyendo”  | NI_PER_1 |
|          | “Pues aquí yo creo que <b>se antepusieron los intereses de partidos</b> , más que de política (...). Y no digo por parte de ningún grupo, que me es igual. El caso es que yo creo que le <b>quitó</b> a los que estamos al frente de los ayuntamientos la <b>ilusión</b> por el área metropolitana”                               | NI_PER_2 |
| AG       | “ <b>No hay movimiento</b> por parte de ningún actor. (...) se inició el procedimiento ese, se <b>paralizó</b> y no hemos tenido ninguna otra constancia”   | AG_PER_1 |
| OI       | “Si, inicialmente si que houbo varias reunións que íamos a Vigo varios, os concellos, que estabamos na área metropolitana, e como que <b>había bastante ganas de empezar iso...</b> de ir avanzando. Pero penso que despois <b>se bloqueou todo por temas políticos</b> ”   | OI_PER_1 |
|          | “Desde entón <b>non se volveu falar de área metropolitana</b> nin se volveu facer ningunha xuntanza neste sentido. Nin é unha conversación que estea cando quedamos para outro tipo de reunións. Informalmente non existe o tema”   | OI_PER_2 |
| SV       | “Foi moi <b>convulso</b> , no sentido de que houbo moitísimas reunións, negociación... e ao final todo xirou en torno a un concello que dicía <hoxe si, mañá non...>”   | SV_PER_1 |
| BU       | “Nós asistimos en todo ese proceso practicamente como <b>espectadores</b> . Tendo en conta que desde a área metropolitana de Vigo nin tampouco desde a área territorial urbana de Pontevedra (...) Nunca tiveron en conta a Bueu. É dicir, quedábamos <b>entre as dúas áreas metropolitanas</b> ”                                 | BU_PER_1 |
|          | “(…) a nosa proposta, como digo, sería que se <b>vertebrase arredor de comarca</b> , pois unha área tamén metropolitana propia. (...) Obviamente este plantexamento é a partir da realidade de que nos deixaron fóra por un lado, nos deixaron fóra polo outro...”  | BU_PER_2 |
| CA       | “Nós <b>desde que chegamos á alcaldía non tivemos coñecemento</b> deste proxecto de área metropolitana. (...). Desde que nós chegamos non houbo ningunha xuntanza sobre este tema, nin se retomou de ningunha das maneiras”   | CA_PER_1 |
| MV       | “(…) non vemos <b>ningún cambio</b> desde 2020, 2021 ata hoxe. A situación levouse ao xulgado, declarouse que unha das cousas que había... se estaba constituída ou non estaba constituída a área metropolitana... parece que está constituída, pero non sabemos se a intención é seguir coa constitución (...) ou como vai ser.” | MV_PER_1 |
|          | “Ese foi o principal motivo que nós recordemos que non deu lugar a acordo (...).Había o problema de que cando chegaba o habitante dos concellos a Vigo, ata onde podía ir con aquel <b>billete</b> e o que tiña que aportar o concello de Vigo... e así xurdiu o conflito”  | MV_PER_2 |
| PB       | “Como é un tema que está <b>estancado</b> , pois tampouco temos traballado niso. Pero... é unha <b>mágoa</b> , porque si que sería importante”  | PB_PER_1 |
|          | “ <b>Todo o mundo deu por rota</b> esa posibilidade ata que haxa melloras e cambios políticos que podan desbloquear a situación”  | PB_PER_2 |

| Concello | Postura  | Código   |
|----------|--|----------|
| TU       | “Houbo un <b>intento de ampliar esa área metropolitana</b> que foi bloqueado polo PP nos xulgados e, polo tanto, esa ampliación non se levou a cabo”   | TU_PER_1 |
|          | “Entendemos que <b>cada vez é máis necesario</b> . (...) Eu creo que o futuro ten que pasar por aí. Si ou si espero que nalgún momento, este debate se poda facer con máis calma e se poda avanzar neste sentido.” | TU_PER_2 |

**Fonte:** Elaboración propia

Á hora de describir a actual situación do proxecto de área metropolitana, o termo “**paralizada**” é un recurso constante, e todos os actores alegan que non volveu haber **ningún movemento** por parte de ningún axente desde o ano 2020 (TO\_PER\_2, AN\_PER\_1, MB\_PER\_1, MS\_PER\_2, AG\_PER\_1, OI\_PER\_2, CA\_PER\_1, MV\_PER\_1, PB\_PER\_1). Porén, moitos deles trasladaron o seu sentimento de **mágoa** ante a paralización da área metropolitana, defendendo que sería unha iniciativa **beneficiosa** para os seus municipios (TO\_PER\_1, ST\_PER\_1, PB\_PER\_1, TU\_PER\_2). Bueu, pola súa banda, e debido á súa condición de concello entre dúas áreas urbanas, propón a organización territorial en base ás comarcas (BU\_PER\_1, BU\_PER\_2).

Aquelas persoas que xa ostentaban as alcaldías nos anos previos á paralización trasladaron a súa versión do proceso de aprobación e o bloqueo do proxecto. Moaña apunta a un trato “desleal” por parte da Xunta de Galicia cara aos concellos (MÑ\_PER\_1) e postula que este ente paralizou o proxecto pola vía xudicial (MÑ\_PER\_2). Desde a perspectiva de Mos, foi Vigo quen se desmarcou do proxecto (MS\_PER\_1) por razón de non querer incluír o seu transporte urbano no acordo (MS\_PER\_3, MV\_PER\_2), posición apoiada por Salvaterra (SV\_PER\_1). Ademais, Nigrán e Oia salientan a ilusión coa que se vira a iniciativa no seu momento, que a día de hoxe tornou nun completo desánimo (NI\_PER\_1, NI\_PER\_2, OI\_PER\_1).

## 2) Actores impulsores e detractores da AMVi

Unha vez clara a postura de cada actor ao respecto do estado actual da área metropolitana, preguntóuselles sobre cales son os actores que, ao seu parecer, son máis importante para impulsar a área metropolitana de Vigo; ademais daqueles que consideran que paralizan o proxecto. As principais ideas das respostas dos entrevistados a este respecto son recollidas na Táboa 4.6.

**Táboa 4.6.** Verbatim sobre os actores impulsores e detractores da AMVi

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “Houbo cousas mal feitas por parte da <b>Xunta de Galicia</b> ”   | MÑ_ACT_1 |
|          | “A <b>Xunta</b> ten <b>intereses claros de bloqueo do proxecto</b> . É á que menos lle interesa a AMVi”   | MÑ_ACT_2 |
| TO       | “É un conflito político liderado por un lado pola <b>alcaldía de Vigo</b> , Abel Caballero, e polo outro lado a <b>Xunta de Galicia</b> . Como aí non hai ningunha vía de entendemento posible, pois quedou así a cousa”  | TO_ACT_1 |
| AN       | “ <b>Vigo</b> é quen ten que tirar do carro. Os concellos pequenos que podemos facer? Pouco ou nada”  | AN_ACT_1 |
| PB       | “Está bloqueada por <b>intereses políticos a curto prazo</b> ”  | PB_ACT_1 |
| MB       | “[Sobre quen debería liderar o proceso] Eu creo que deberían ser os concellos máis grandes, (...) con maior capacidade administrativa e máis peso (...) <b>Vigo</b> debería encabezar un pouquiño este movemento. (...) ten ferramentas de sobra para facelo. Non sei por que non o fan”  | MB_ACT_1 |
| MS       | “Y precisamente porque <b>Vigo</b> se negó a incluír su transporte en este en esta ley, pues fruto de eso es que no prosperó”   | MS_ACT_1 |
|          | “(…) firmamos un documento todos los alcaldes comprometiéndonos a poner nuestro transporte en el conjunto del metropolitano y en el mes de junio de ese mismo año, el <b>alcalde de Vigo</b> anunció que efectivamente él no estaba dispuesto a que su transporte urbano formase parte del metropolitano”   | MS_ACT_2 |
| SV       | “Non é que <b>Vigo</b> sexa quen ten que mover o proxecto, pero sen eles non podemos facer absolutamente nada. (...) está todo paralizado. Por moito que unha das partes ou o resto das partes queiramos, sen <b>Vigo</b> ao final non podemos facer nada. Pero <b>Vigo</b> tampouco se pode esquecer de que sen o resto dos concellos non hai área metropolitana.” | SV_ACT_1 |
| CA       | “Ten que vir promovido polas administracións superiores. <b>A Xunta</b> debería impulsala, pero o papel da cidade de <b>Vigo</b> é fundamental. É o corazón da área metropolitana”  | CA_ACT_1 |

**Fonte:** Elaboración propia

Como se pode apreciar, en canto á responsabilidade da paralización do proxecto, son diversas as opinións. Hai quen apunta á **Xunta** como única responsable (MÑ\_ACT\_1, MÑ\_ACT\_2), outros sinalan ao concello de **Vigo** (MS\_ACT\_1, MS\_ACT\_2, SV\_ACT\_1); mentres que algúns outros actores reparten a culpa entre ambas administracións (TO\_ACT\_1, PB\_ACT\_1). En varias destas intervencións, non só neste aspecto, mesmo se personaliza esta representación institucional, particularmente no caso do alcalde de Vigo, Abel Caballero (TO\_ACT\_1, MS\_ACT\_2).

En canto a quen debería tomar a iniciativa de reactivar o proxecto, de novo volve haber quen defende que este papel debería quedar da man de Vigo (AN\_ACT\_1, MB\_ACT\_1); mentres que outros fan o propio coa Xunta de Galicia (CA\_ACT\_1).

### 3) Pros e contras de pertencer á área metropolitana

Feita esta introdución xeral sobre a situación da área metropolitana e a percepción dos actores ao respecto, o seguinte tema a tratar foron as posibles vantaxes ou inconvenientes que suporía para cada concello a pertenza á área metropolitana. Ademais, plantexóuselles

aos actores que beneficios obtería a cidade de Vigo en caso de unirse. As respostas dadas reflíctense na Táboa 4.7.

**Táboa 4.7.** Verbatim sobre os pros e contras de pertencer á área metropolitana

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “Compartir e <b>ter poder de decisión</b> sobre os servizos do <b>transporte</b> e da <b>auga</b> ”   | MÑ_P&C_1 |
|          | “A Vigo interesaríalle por gañar <b>poder político</b> ”  | MÑ_P&C_2 |
|          | “De conformarse a AMVi, a prestación de servizos sería moito máis <b>eficiente</b> , pois poderíamos xestionar nós mesmos os nosos recursos”  | MÑ_P&C_3 |
| ST       | “Vigo gañaría unha <b>estrutura económica</b> que vai moito máis alá das fronteiras do concello”  | ST_P&C_1 |
|          | “Se a área metropolitana a estamos concibindo como unha sorte de <b>capitalidade vis</b> na que o obxectivo é crearmos unha <b>nova administración</b> , eu creo que iso, desde a miña perspectiva, carece de interese. Se o obxectivo (...) é contar cunha <b>ferramenta útil, eficaz</b> , áxil, que nos permita prestar servizos de maneira mancomunada e eficiente e funcione de maneira que nos permita coordinacións a todos os concellos que formamos parte deste territorio, aí si que nos imos unir” | ST_P&C_2 |
|          | “Beneficios? Se temos <b>servizos</b> , e se <b>mellora a mobilidade</b> e somos máis <b>eficientes</b> , e somos <b>economía de escala</b> e temos a posibilidade de prestación, pois todos gañamos”   | ST_P&C_3 |
| MB       | “Crear tamén <b>sinerxías</b> a nivel económico e turístico”  | MB_P&C_1 |
|          | “Eu creo que Vigo ten un problema de <b>movilidade</b> (...). Se somos quen de artellar unha estratexia clara de transporte público para achegar a xente a Vigo, imos desconxestionar a xente de Vigo, o tráfico de Vigo. Imos ademais facer que Vigo teña unha imaxe moito mellor da que ten agora mesmo”  | MB_P&C_2 |
| MS       | “Esa es otra de las bondades que al final, cuando hablo de gran urbe, es que unos tienen el comercio, otros tienen la industria, otros tienen... por eso, Vigo no tiene la <b>industria</b> que tenemos <b>nosotros y Porriño</b> , por ejemplo”  | MS_P&C_1 |
| NI       | “Conseguiríamos <b>abarat</b> ar mucho los servicios a los vecinos”   | NI_P&C_1 |
| AG       | “Al final Vigo es la ciudad de referencia que tenemos en todo el sur de Galicia, donde está la mayor parte de las <b>empresas</b> y donde se concentra el <b>turismo</b> ”  | AG_P&C_1 |
|          | “A Vigo le da igual estar o no en el área. (...) podría ser beneficioso para los municipios que somos más pequeños, para compartir esos servicios y prestar tal y como te decía, y ya me reitero, dar unos <b>mejores servicios a la ciudadanía</b> , <b>costes</b> de servicio, sobre todo”  | AG_P&C_2 |
|          | “el <b>hospital</b> de referencia no deja de estar en Vigo. Nosotros para llegar a Vigo tardamos exactamente un mínimo de 50 minutos. (...). Eso es un hándicap que está ahí sobre la mesa”   | AG_P&C_3 |
| OI       | “Se Oia pertencese á AMVi poderíamos facilitar o tema de <b>transporte</b> , sobre todo pensando na xente que é <b>estudante</b> (...). Si que ten máis combinación posible e entón facilitar a posibilidade dos <b>transbordos, dos costes</b> ... iso era moi interesante”  | OI_P&C_1 |
| BU       | “Estamos sometidos practicamente cada ano todos os concellos a unha <b>burocracia</b> para poder acceder a determinados fondos (...).demostraría a necesidade e conveniencia de que diversos concellos coas mesmas realidades podamos traballar conxuntamente para buscar sempre as mellores resolucións para a cidadanía”  | BU_P&C_1 |
| CA       | “Trátase de intentar maximizar a <b>eficiencia na xestión dos recursos</b> ”  | CA_P&C_1 |
|          | “Evidentemente o tema da toma de <b>decisións</b> podería ser o que espertase máis receo por parte dos concellos que somos máis pequenos”   | CA_P&C_2 |
| PB       | “A complicación <b>administrativa técnica</b> é bastante complexa. Entón a ferramenta dun nivel superior, como pode ser unha mancomunidade, área metropolitana... pois para moitas cousas sería fantástica”   | PB_P&C_1 |
|          | “Vigo nútrese tamén de todo o seu entorno. Nós por exemplo <b>potencial industrial</b> non temos, pero O Porriño si o ten. Ese fluxo económico está aí”   | PB_P&C_2 |
| TU       | “Nós gañaríamos no relativo ao tema do <b>transporte</b> . Tamén na <b>prestación de servizos</b> e en participar nos <b>órganos de decisión</b> que, de algunha forma, articulen o territorio, a planificación de infraestruturas...”  | TU_P&C_1 |

Fonte: Elaboración propia

Na Táboa 4.7 denótase como moitos dos actores apelan á **eficiencia na prestación de servizos** e o **aproveitamento das economías de escala** coma un dos principais beneficios potenciais da área metropolitana (MÑ\_P&C\_3, ST\_P&C\_2, ST\_P&C\_3, NI\_P&C\_1, AG\_P&C\_2, CA\_P&C\_1). Máis concretamente, a meirande parte deles aluden ao **transporte** e a **mellora na mobilidade** coma un servizo compartido fundamental (MÑ\_P&C\_1, ST\_P&C\_3, OI\_P&C\_1, TU\_P&C\_1). En relación coa mobilidade faise referencia ao acceso aos hospitais, á Universidade e ás empresas (AG\_P&C\_1, AG\_P&C\_3, OI\_P&C\_1). As referencias concretas no discurso dos autores a este servizo son recollidas na Táboa 4.9.

Ademais, son varios os que denuncian as **dificultades burocráticas** e de administración que implica a xestión dun concello, que poderían ser resoltas ou minimizadas a través da creación dunha área metropolitana (BU\_P&C\_1, PB\_P&C\_1). Pola outra banda, Cangas postula que unha eiva da pertenza á área para os concellos máis pequenos podería residir no proceso de **toma de decisións** (CA\_P&C\_2).

En canto aos beneficios que podería obter Vigo en caso de pertencer á área metropolitana, os argumentos céntranse no aumento do **poder político** e da forza como **potencia económica** (MÑ\_P&C\_2, ST\_P&C\_1, MB\_P&C\_1, PB\_P&C\_2). Ademais, Mondariz Balneario alega que Vigo obtería tamén vantaxes no referido ao transporte (MB\_P&C\_2); mentres que A Guarda defende que a cidade de Vigo non gaña nada uníndose á área metropolitana (AG\_P&C\_2).

#### 4) Composición da AMVi e criterios de pertenza

O seguinte tema a tratar foi a opinión dos municipios ao respecto da vertebración da área metropolitana. Presentouse a composición da AUF e o feito de que a AMVi exclúe dos seus lindes concellos que si que están incluídos na delimitación do INE. Ademais, indicouse que a AUF está construída empregando o transporte entre concellos coma criterio fundamental e preguntouse aos alcaldes se o consideran axeitado ou, pola contra, terían en conta outros criterios. As principais ideas das respostas obtidas recóllense na Táboa 4.8.

**Táboa 4.8.** Verbatim da composición da AMVi e os criterios de pertenza

| Concello | Postura  | Código   |
|----------|--|----------|
| TO       | “(…) se Vigo deixa fóra ao Baixo Miño, deixas fóra a metade da realidade: <b>Baixo Miño, Val Miñor</b> , toda a zona de Porriño ata <b>case A Cañiza</b> , supoño, é área de influencia de Vigo” | TO_CRI_1 |
|          | “A nosa <b>zona de referencia</b> para case todo é Vigo. Entón, non ter Tomiño en conta é <b>obviar unha realidade</b> ”   | TO_CRI_2 |

| Concello | Postura  | Código   |
|----------|--|----------|
|          | "(...) a realidade é que nós somos a área de influencia de Vigo para <b>transporte, sanitariamente</b> , para todo tipo de xestións, de <b>xulgados</b> , de <b>facenda</b> , de todo"   | TO_CRI_3 |
| ST       | "Eu creo que sería importantísimo primeiro <b>definir servizos</b> : saber que necesitamos, facer a análise de que estamos facendo, definilos ben con procesos claves e concisos. E a partir diso coordinarnos, mancomunarnos e crear o que haxa que crear"                                  | ST_CRI_1 |
|          | "A pertenza ou non á área metropolitana debe ser determinada en función de se os <b>servizos que prestan</b> benefician ou non á calidade de vida dos veciños"   | ST_CRI_2 |
| AN       | "As Neves debe estar, é preciso que estea (...) porque o normal é que a <b>Plisan</b> sexa o desenvolvemento económico e que moitas empresas do ámbito de Vigo estean instaladas aquí"   | AN_CRI_1 |
| MB       | "Eu non entendo os criterios. Evidentemente nós a nivel de <b>GDR</b> deberíamos estar todos na área metropolitana"  | MB_CRI_1 |
|          | "Outro motivo pode ser a presenza da <b>Zona Franca nos concellos</b> . É certo que Vigo vai quedando xa pequeno nese sentido, entón é outro dos motivos importantes."   | MB_CRI_2 |
| MS       | "Hay que <b>poner una cota</b> porque si no es infinito. (...) Entonces, bueno, pues es el anillo que está, que <b>ya somos bastantes</b> . (...) está pensado para Vigo y todo lo que hay en las inmediaciones, que somos 14"   | MS_CRI_1 |
| AG       | "Creo que lo lógico es que todo lo que es la <b>zona sur de Pontevedra</b> perteneciese en parte a esa área metropolitana de Vigo"   | NI_CRI_1 |
| OI       | "Ten que haber unha <b>coherencia en servizos</b> que se estean compaxinando ou aproveitando uns concellos con outros. (...) por exemplo, o concello de Vigo é onde están os <b>hospitais</b> , entón inevitablemente hai unha serie de Concellos arredor que vamos á área de Vigo"          | OI_CRI_1 |
|          | "O <b>transporte</b> paréceme que é un criterio fundamental ou que ten que ter máis peso, se é que hai máis criterios"   | OI_CRI_2 |
|          | "Non entendo por que quedaron <b>O Rosal e A Guarda</b> atrás, teñen que estar. O noso día a día está relacionado co Rosal e A Guarda. Sobre todo coa Guarda. Imos alí moitísimo"  | OI_CRI_3 |
| SV       | "No momento de formación da área metropolitana colléronse os concellos que formaban parte da <b>mancomunidade de Vigo</b> "  | SV_CRI_1 |
|          | "É verdade que quedaron concellos fora que ao mellor hai que estudar esa implementación? Pois si. Está o caso de <b>Ponteareas</b> (...) Pero claro, como iso está paralizado..."  | SV_CRI_2 |
|          | "Eu creo que se debería ter en conta (...) tema do <b>movemento</b> , ao final que existe entre a poboación. Esa correlación, se realmente existe esa <b>relación comercial e laboral</b> "  | SV_CRI_3 |
| CA       | "A situación de <b>Bueu</b> é singular. Non vou a poñerlle outro cualificativo. Como quedou a <b>nivel sanitario</b> adscrito a outra área e si que é certo que para outras cousas, para nós faise estraño. (...). E é raro que estea na nosa área para unhas cousas e en outra para outras" | CA_CRI_1 |
| MV       | "O xerme da área metropolitana é a <b>Mancomunidade</b> . (...) Eu creo que o núcleo dos que teñen que estar na área metropolitana están na proposta. Quizais, na miña opinión, podería ampliarse ata a zona de <b>Ponteareas e Baixo Miño</b> "   | MV_CRI_1 |
| TU       | "maioritariamente os concellos ou gobernos do <b>Partido Socialista ou do BNG</b> , que estábamos plenamente <b>a favor de ampliación</b> . Pero xa os do <b>Partido Popular</b> eran máis <b>reticentes</b> , como podía ser o caso de <b>Mos</b> ..."                                      | TU_CRI_1 |
|          | "A súa <b>proximidade xeográfica</b> á área de Vigo creo que sería o elemento máis determinante"   | TU_CRI_2 |
|          | " <b>Zona Franca</b> ten o polígono no concello de O Porriño, agora está desenvolvendo todo o que é o Porto Seco entre As Neves e Salvaterra... E polo tanto pois... parece lóxico que tanto As Neves como Salvaterra puideran entrar na área metropolitana de Vigo"                         | TU_CRI_3 |

Fonte: Elaboración propia

Na Táboa 4.8 apréciase que as respostas dos axentes ao seren preguntados pola idoneidade da composición da área metropolitana difiren en función da súa situación dentro do proxecto.

Todos aqueles que non foron incluídos na Lei 14/2016 defenden a ampliación dos concellos inicialmente considerados, argumentando os motivos polos que deberían ter sido incluídos. As Neves, por exemplo, apóiase na presenza dentro dos seus lindes dun **polígono industrial** con potencial para ter fortes relacións con Vigo, a PLISAN (AN\_CRI\_1, MB\_CRI\_2, TU\_CRI\_3). Tomiño, Tui e Oia fan referencia á **proximidade xeográfica** e ao feito de que Vigo é a **cidade de referencia** dos seus concellos para temas de transporte, sanitarios, de xestión, facenda e incluso educativos (TO\_CRI\_2, TO\_CRI\_3, OI\_CRI\_1, TU\_CRI\_2).

Indo máis alá, algúns destes municipios defenden que en caso de entrar eles, deberían facer o propio todos aqueles concellos cos que establecen **sinerxías diarias**. Así, Oia postúlase en favor da inclusión de A Guarda e O Rosal (OI\_CRI\_3); Mondariz Balneario argumenta a pertenza de todo o GDR -Grupo de Desenvolvemento Rural- Terra e Auga (Mondariz Balneario, Mondariz, Covelo, A Cañiza, Crecente, Arbo, As Neves, Salvaterra de Miño, Salceda de Caselas e Pontearreas) (MB\_CRI\_1); Cangas a de Bueu (CA\_CRI\_1) e concellos como Tomiño ou A Guarda estenden a área de influencia de Vigo a todo o sur da provincia de Pontevedra (TO\_CRI\_1, NI\_CRI\_1).

Entre os concellos xa incluídos no proxecto, as posturas son diversas. Salvaterra argumenta que a composición da AMVi e a súa conformación foi en base á **Mancomunidade de Vigo** (SV\_CRI\_1, MV\_CRI\_1). Sen embargo, admite a posible necesidade dunha ampliación, sendo a **mobilidade** e as relacións laborais e comerciais o criterio fundamental para a toma desta decisión (SV\_CRI\_2, SV\_CRI\_3); postura que tamén asumen outros actores (OI\_CRI\_2, TO\_CRI\_3).

**Mos** é o único actor que sentenciou a súa conformidade cos concellos actualmente presentes no proxecto (MS\_CRI\_1); posición que Tui achaca a motivos políticos (TU\_CRI\_1).

## 5) Importancia do transporte

En moitas das entrevistas realizadas un dos primeiros temas tratados polos concellos era o transporte. O tema xurdía de forma espontánea e, tal e como se demostrará a continuación, foron moitos os que destacaron o rol vertebrador deste servizo na área metropolitana. Nos casos -moi escasos- nos que non xurdiu o tema de forma natural ao principio da entrevista, eran os propios actores os que se posicionaban con respecto a este servizo tras informarlles

de que é o criterio empregado polo INE para conformar a AUF. Na Táboa 4.9 recóllense as afirmacións feitas ao respecto.

**Táboa 4.9.** Verbatim sobre a importancia do transporte

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “O transporte é o que <b>desde un inicio</b> propiciou a AMVi”  | MÑ_TRA_1 |
| TO       | “Para nós é moi <b>sangrante</b> o tema do transporte”  | TO_TRA_1 |
|          | “(…) a (nosa) área de transporte tamén é Vigo e está absolutamente <b>abandonado</b> o tema do transporte por parte da Xunta de Galicia(…) o do sur é... horrible. Non é lóxico. Se traballas en Vigo non é posible que vayas en transporte público”                                    | TO_TRA_2 |
|          | “Que non se faga a estas alturas do xogo é absolutamente surrealista. Que nós no Baixo Miño non utilizemos o <b>tren</b> que ten Portugal para ir a Lisboa ou Vigo, evitando todas as <b>malas frecuencias</b> (...) por autobús, que empeoraron moitísimo nos 10 últimos anos”         | TO_TRA_3 |
| ST       | “Os veciños de Soutomaior non teñen <b>frecuencias</b> para ir ao <b>CUVI</b> (...) Necesitamos entender cales son as necesidades para mellorar este tipo de servizos”  | ST_TRA_1 |
|          | “Claro que o transporte é <b>determinante</b> para nós.”  | ST_TRA_2 |
|          | “o grande obxectivo é ser capaz de comunicar esas dúas cidades da provincia (...) a través do <b>transporte intermodal</b> no que se contemplan os tres medios de transporte: o ferrocarril, o transporte por carretera e o transporte marítimo”  | ST_TRA_3 |
| AN       | “Temos unha <b>estación de ferrocarril inutilizada</b> practicamente que queremos reactivar (...). A estación está feita e a vía tamén, só hai que reactivar as paradas”  | AN_TRA_1 |
| MB       | “temos un <b>problema grande</b> en todo o tema do transporte, como acontece en case todo o <b>rural</b> . Se non tes un <b>vehículo propio</b> é complicado moverte. Ou quizais si que te podes mover, pero non nos tempos que ti precisas.”   | MB_TRA_1 |
| CA       | “Nós temos case 27.000 habitantes e moitos deles traballan en Vigo, entón cruzan en <b>barco</b> todos os días”   | CA_TRA_1 |
| MS       | “El <b>motivo</b> que nos levou en su momento a <b>empezar a trabajar en este proyecto</b> y en esta ley, pues fue el transporte”   | MS_TRA_1 |
| NI       | “si el sistema de transporte colectivo fuera mejor, <b>más ambicioso</b> ... pues solamente mucha gente nos moveríamos en transporte público”   | NI_TRA_1 |
| AG       | “Nuestras vías de comunicación con el exterior pasan siempre directamente por una vía de alta capacidad que está todavía <b>sin terminar</b> . Se está licitando y se van haciendo tramos, pero la <b>deslocalización</b> de A Guarda en relación a Vigo y a la Universidad es elevada” | AG_TRA_1 |
| OI       | “Ao final os que estamos na zona <b>rural</b> ou tes <b>coche</b> ou se non o tes bastante complicado”  | OI_TRA_1 |
|          | “Se falas con Lugove te dirá que hai servizos que son <b>hiperdeficitarios</b> . Porque ao final na zona rural non podes depender dun autobús para todo”  | OI_TRA_2 |
|          | “Como estamos máis ao sur, o bus vai facendo máis paradas. (...) e o que fai moitas paradas, é que <b>botas hora en media en chegar a Vigo</b> ”  | OI_TRA_3 |
| SV       | “Temos unha estación de tren (...). Todos os concellos do Miño vimos pedindo desde hai moitísimos anos que se faga unha reestruturación desa liña, porque temos unha <b>liñas infrautilizadas</b> que se están deteriorando”  | SV_TRA_1 |
| BU       | “É unha realidade que hai un <b>problema cada vez maior</b> que ten que ver coa mobilidade nas súas diversas formas ou fórmulas”  | BU_TRA_1 |
| MV       | “foi o principal motivo que nós recordemos que <b>non deu lugar a</b> acordo: o problema de transporte”   | MV_TRA_1 |
|          | “un dos principais problemas é o da mobilidade. A dificultade que ten a xente do <b>rural</b> para chegar á cidade. Porque o punto de encontro é Vigo”  | MV_TRA_2 |
| PB       | “Ao final pois ao mellor hai moita xente que pensa: compénsame irme a vivir a outro lado. O transporte ao final é <b>fundamental</b> . E subvencionalo... manter transporte.. economicamente <b>non é rentable</b> , pero socialmente si”   | PB_TRA_1 |
| TU       | “O transporte é un elemento <b>fundamental</b> (...). Desgraciadamente segue sendo moi <b>deficiente</b> ”  | TU_TRA_1 |

Fonte: Elaboración propia

Como se anticipou, na meirande parte das entrevistas realizadas eran os propios concellos os que facían fincapé sobre a **importancia clave** deste servizo para os seus habitantes, así como no seu **papel fundamental** no proceso de conformación da área metropolitana. Nesta liña, alegan que foi “o que desde un principio propiciou a AMVi” (MÑ\_TRA\_1), “o motivo que levou naquel momento a traballar no proxecto” (MS\_TRA\_1) e tamén “o desencadeante do actual estado de paralización do proxecto” (MV\_TRA\_1).

Descríbeno coma “fundamental” (TU\_TRA\_1, PB\_TRA\_1) e “determinante” (ST\_TRA\_2). Porén, insisten na **deficiencia** da súa prestación e das **infraestruturas** dotadas para elo. Empregan adxectivos como “sangrante” (TO\_TRA\_2), “deficiente” (TU\_TRA\_1), “abandonado” (TO\_TRA\_3) ou pouco “ambicioso” (NI\_TRA\_1) para describir o servizo de transportes, e alegan que teñen un “problema grande” (MB\_TRA\_1) e “cada vez maior” (BU\_TRA\_1) neste sentido. Ademais, o consideran “hiperdeficitario” (OI\_TRA\_2) e “economicamente non rentable” (PB\_TRA\_1).

Así máis, son moitos os que demandan as “malas frecuencias” das liñas (TO\_TRA\_3, ST\_TRA\_1, MB\_TRA\_1) ou a duración excesiva dos traxectos cara Vigo (OI\_TRA\_3) e a “deslocalización” con respecto á cidade principal (AG\_TRA\_1).

Con todo, malia que sexan moitos os alcaldes e alcaldesas que fan alusión ao transporte en **autobús** (TO\_TRA\_2, OI\_TRA\_2); os concellos que están situados na ría de Vigo ou que contan con liñas ferroviarias demandan a posta en marcha do “**transporte intermodal**” (ST\_TRA\_3). Algúns, como As Neves e Salvaterra, afirman contar dentro das súas fronteiras con “estacións de **ferrocarril** inutilizadas” (AN\_TRA\_1) e, en consecuencia, liñas de tren “infrautilizadas” (SV\_TRA\_1). Tomiño, pola súa banda, aposta polo emprego do tren portugués, que conta cunha estación en Vilanova de Cerveira, a escasos 10 minutos en coche do municipio galego (TO\_TRA\_2). Ademais, Cangas alega que o medio principal dos seus habitantes para desprazarse a Vigo é o **barco** (CA\_TRA\_1).

Finalmente, son varios os actores que fan alusión ao maior problema que sofren as **zonas rurais** neste sentido, véndose obrigados os seus habitantes a dispoñer dun turismo privado para poder desprazarse (MB\_TRA\_1, OI\_TRA\_1, MV\_TRA\_2).

## 6) Convenio de Transporte Metropolitano

En liña coa temática do transporte, e vista a importancia que lle conceden os concellos, preguntóuselles sobre o Convenio de Transporte Metropolitano liderado pola Xunta de

Galicia. Fíxose cun dobre obxectivo: en primeiro lugar, buscábase comprobar a conformidade ou non dos concellos adscritos a este convenio cos servizos prestados; e por outra parte pretendíase indagar nas consecuencias que ten para un concello a non inclusión no convenio. As respostas obtidas resúmense na Táboa 4.10.

**Táboa 4.10.** Verbatim sobre o Convenio de Transporte Metropolitano

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “Ademais, sería moi interesante que o propio <b>transporte urbano de Vigo</b> estivera conectado”   | MÑ_CON_1 |
|          | “Debería ser a <b>Xunta</b> quen financiase estas viaxes, non os concellos.”  | MÑ_CON_2 |
| TO       | “Ao non estar na área metropolitana naquela época, xa non temos dereito a esas bonificacións. (...) No seu momento fomos <b>moi prejudicados</b> por este tema da área metropolitana. Sobre todo por temas de transporte”   | TO_CON_1 |
| ST       | “Coas tarxetas de transporte metropolitano os nosos veciños víronse <b>moi beneficiados</b> ”   | ST_CON_1 |
|          | “Se puidésemos desfrutar do <b>transporte urbano</b> podería ser positivo”  | ST_CON_2 |
|          | “Os veciños de Soutomaior non teñen <b>frecuencias</b> para ir ao CUVI (...) Necesitamos entender cales son as necesidades para mellorar este tipo de servizos”   | ST_CON_3 |
| AN       | “O feito de non estar no convenio <b>aféctanos moito</b> ”  | AN_CON_1 |
| MS       | “No puede ser que no se nos dé <b>facilidades como a los vigueses</b> para tener una bonificación en el transporte o, lo que es más necesario, lo que pedíamos era que el transporte llegase por lo menos a las fronteras de los municipios limítrofes”   | MS_CON_1 |
| MB       | “Nós levamos reclamando o tema do transporte durante moito tempo. Para nós o punto central da nosa comarca é Pontearreas. (...) Nós sempre defendemos que desde aí ten que partir todo o transporte cara Vigo e cara á área (...). Eu creo que <b>Pontearreas</b> debería estar no convenio de transporte e que todos os concellos que estamos ao redor deberíamos estar” | MB_CON_1 |
| AG       | “El plan de transportes de Vigo establece que directamente todas las personas tienen que estar censadas en esa área (...). Y eso <b>repercute evidentemente</b> aquí, económicamente, en las <b>familias</b> y en los propios <b>estudiantes</b> ”  | AG_CON_1 |
| OI       | “eses concellos que están no convenio coa Xunta teño entendido que poñen <b>cartos</b> . E nós non podemos asumir... (...) non temos nin sequera capítulo de inversión”   | OI_CON_1 |
| SV       | “Está funcionando <b>moi ben</b> , e os datos están aí. Cada ano increméntase o número de usuarios”   | SV_CON_1 |
|          | “A quen lle sae “gratis”, digamos, é a <b>Vigo</b> . Que ao final os seus usuarios poden utilizar o transporte metropolitano”   | SV_CON_1 |
| CA       | “Houbou un <b>aumento dos usuarios</b> . Seguimos pensando que é algo que mellora a <b>calidade de vida dos usuarios</b> , a presenza de medios de transporte público”  | CA_CON_1 |
|          | “As consecuencias de que <b>Vigo</b> quedou fora... iso tamén nos afecta a nós. Porque todos os billetes que se venden para Cangas os subvenciona só o concello de Cangas”  | CA_CON_2 |
| MV       | “non se aproveitou para pensar o transporte; simplemente <b>se deixou o que había</b> . Creouse un algo a partir do que xa se tiña, pero sen repensar o que había”  | MV_CON_1 |
| PB       | “Cando eu estaba de concelleiro lembro que se trouxera a pleno e eu xa o miraba coxo. <b>Pouco ambicioso</b> (...)”   | PB_CON_1 |
| TU       | “Temos parroquias limítrofes con Porriño que o veciño do lado paga por ir a Vigo 20 céntimos, pero o veciño de Tui paga 1,5 euros”  | TU_CON_1 |

**Fonte:** Elaboración propia

Como se aprecia na Táboa 4.10, de entre os concellos adscritos ao Convenio de Transporte Metropolitano, Soutomaior, Cangas e Salvaterra salientan os **beneficios** que o este implicou para os seus veciños (ST\_CON\_1, SV\_CON\_1, CA\_CON\_1). Porén, únense á crítica por

parte doutros concellos á **ausencia de Vigo neste acordo** (MÑ\_CON\_1, MS\_CON\_1, SV\_CON\_1, CA\_CON\_2, ST\_CON\_2); demandando o feito de ter que pagar as viaxes dos usuarios vigueses e as dificultades que implica a non inclusión do **transporte urbano vigués** no acordo. No outro lado da balanza está o caso dos concellos que, aínda estando adscritos ao Convenio, consideran **impropias as frecuencias** (PB\_CON\_1, ST\_CONV\_1); posto que non se repensaron as liñas, simplemente se financiou o que xa había (MV\_CON\_1). Ademais, Moaña defende que non deberían ser os concellos os que o financiasen (MÑ\_CON\_2).

Pola súa banda, os concellos non incluídos no Convenio de Transporte Metropolitano demandan os **prexuízos** que isto conleva para os seus veciños (TO\_CON\_1, AN\_CON\_1, MB\_CON\_1, AG\_CON\_1, TU\_CON\_1); e Oia alega que o seu concello non se pode permitir estar no Convenio por motivos **orzamentarios** (OI\_CON\_1).

## 7) Motivos dos desprazamentos intermunicipais e redes de conexión

Unha vez coñecida a situación dos diferentes concellos ao respecto do transporte, considerouse de interese preguntar sobre os principais concellos cos que establecen relacións diarias os seus habitantes. A información acadada resulta de utilidade á hora de interpretar os resultados obtidos na análise de redes do punto 3.1. Na Táboa 4.11. están recollidas as principais respostas de cada concello.

**Táboa 4.11.** Verbatim sobre os motivos dos desprazamentos intermunicipais e redes de conexión

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “Entre Moaña e <b>Vigo</b> aumentaron os movementos de transporte ao longo dos últimos anos. (...) Moaña ten os seus <b>hospitais</b> de referencia en Vigo (...) Moita xente de Moaña <b>traballa</b> en Vigo (...) Moita xente <b>fórmase</b> en Vigo”  | MÑ_DES_1 |
|          | “ <b>Chapela</b> ten centros formativos aos que acode boa parte da poboación de Moaña”  | MÑ_DES_2 |
|          | “Moaña e <b>Cangas</b> son concellos limítrofes, representando practicamente un continuo urbano”  | MÑ_DES_3 |
| TO       | “ <b>Vigo</b> , sen dúbida. <b>Porriño</b> tamén, polo tema de que hai empresas.”   | TO_DES_1 |
|          | “Con <b>Vilanova de Cerveira</b> temos moito movemento”   | TO_DES_2 |
| ST       | “A nosa sinerxía social e de servizos está actualmente moi vinculada a <b>Pontevedra</b> . Pero tamén é certo que é moi importante, sobre todo no eido económico e no laboral a figura da cidade de <b>Vigo</b> (...). Estamos funcionando de maneira bidireccional cara Vigo e Pontevedra (...). Agora probablemente exista unha relación maior con Pontevedra”. | ST_DES_1 |
| AN       | “Moita xente se move desde As Neves para <b>Vigo</b> diariamente”   | AN_DES_1 |
| MB       | “(…) o resto de veciños e veciñas desprázanse a outros concellos: <b>Ponteareas, O Porriño</b> , e unha cantidade moi importante a <b>Vigo</b> ”  | MB_DES_1 |
| MS       | “A <b>Porriño</b> , por suposto, pero fundamentalmente a <b>Vigo</b> , pero tamén eso, no solamente de Mos a Vigo, sino de Vigo a Mos”  | MS_DES_1 |

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
|          | “(…) vamos a <b>la urbe</b> todos los días a... mayoritariamente a <b>comprar</b> , hacer nuestra vida de <b>servicios médicos</b> , de servicios de todo tipo, de servicios <b>escolares</b> incluso, de nuestros <b>trabajos...</b> ”   | MS_DES_2 |
| NI       | “Es cierto que mucha gente de Nigrán va a <b>Vigo</b> , pero es cierto que mucha gente de Vigo <b>viene</b> a Nigrán (...). Por todo, pero no sólo por <b>trabajo</b> , sino por la <b>vida diaria</b> (...).”  | NI_DES_1 |
|          | “Y lógicamente, <b>Baiona</b> , lógicamente <b>Gondomar</b> . (...) Luego es cierto que todos los demás como decía antes, pues solamente <b>Porriño</b> , probablemente <b>Mos</b> , probablemente <b>Oia</b> ... Pero los que más son los que somos linderos”                            | NI_DES_2 |
| AG       | “Hay muchísimos trabajadores que gozan del Estatuto del <b>trabajador transfronterizo</b> ”   | AG_DES_1 |
| OI       | “A diario vai xente de Oia á zona de <b>Vigo</b> .”   | OI_DES_1 |
|          | “Tamén hai bastantes veciños que van cara a <b>Porriño</b> , porque hai bastante industria alí, a traballar. E despois (...) <b>traballadores transfronteirizos</b> ”   | OI_DES_2 |
| SV       | “É verdade de que temos moitos de veciños que traballan en <b>Vigo</b> ; pero no resto de área metropolitana, e temos veciños de Vigo que traballan na área metropolitana.” “E nós temos moita xente que traballa en Mos, que traballa en <b>Porriño</b> e que traballa en <b>Vigo</b> .” | SV_DES_1 |
|          | “Temos un número moi elevado de <b>traballadores transfronteirizos</b> ”  | SV_DES_2 |
| BU       | “hai moitísimas persoas que acoden diariamente a centros de traballo que están máis cara... en <b>Pontevedra</b> (...) ou dirección <b>Vigo</b> (...). Iremos principalmente a Pontevedra por motivos burocráticos”   | BU_DES_1 |
|          | “hai unha parte moi importante entre <b>Bueu</b> en <b>Cangas</b> , tamén”  | BU_DES_2 |
| CA       | “(…) con <b>Pontevedra</b> , pero sobre todo con <b>Vigo</b> , hai unha relación de convivencia”  | CA_DES_1 |
|          | “Cangas e <b>Moaña</b> somos (...) concellos que estamos moi interrelacionados (...) Con <b>Bueu</b> tamén temos moita relación”  | CA_DES_2 |
| PB       | “Nós a vila que temos máis próxima, que é a que nos presta máis servizos (...) é <b>Redondela</b> (...); e tamén cara <b>Ponteareas</b> (...). Salvo por exemplo os servizos hospitalarios e demais... que iso xa <b>Vigo</b> ”   | PB_DES_1 |
| TU       | “E non só da xente que vai desde Tui a traballar a <b>Vigo</b> . Tamén hai moita xente de Vigo que ven traballar a esta comarca. E non podemos esquecer que tamén hai moito <b>traballador portugués</b> que ven traballar aos polígonos industriais de zona franca”                      | TU_DES_1 |
|          | “É clara a interconexións do noso concello con onde están as zonas industrializadas. A parte de <b>O Porriño, Vigo, Mos</b> (...)”  | TU_DES_2 |

Fonte: Elaboración propia

Todos os concellos entrevistados nomean **Vigo** coma un **destino clave** nas viaxes diarias dos seus habitantes (MÑ\_DES\_1, TO\_DES\_1, ST\_DES\_1, AN\_DES\_1, MB\_DES\_1, MS\_DES\_1, NI\_DES\_1, OI\_DES\_1, SV\_DES\_1, BU\_DES\_1, CA\_DES\_1, PB\_DES\_1, TU\_DES\_1). Estes desprazamentos responden a motivos laborais, educativos, de comercio, sanitarios e incluso de “vida diaria” (MÑ\_DES\_1, ST\_DES\_1, MS\_DES\_2, NI\_DES\_1, SV\_DES\_1, PB\_DES\_1). Porén, algúns municipios defenden que tamén numerosos traballadores se desprazan desde a urbe cara ao seu concello (MS\_DES\_1, NI\_DES\_1, TU\_DES\_1).

**O Porriño** é tamén destino diario da poboación de gran cantidade de concellos (TO\_DES\_1, MB\_DES\_1, MS\_DES\_1, NI\_DES\_2, OI\_DES\_2, TU\_DES\_2, SV\_DES\_1).

A gran maioría dos concellos do sur fan alusión aos traballadores fronteirizos que se moven entre os seus concellos e **Portugal** (TO\_DES\_2, AG\_DES\_1, OI\_DES\_2, SV\_DES\_2, TU\_DES\_1). Tamén se dá o caso de Bueu, Soutomaior ou incluso Cangas, cuxos veciños viven a cabalo entre Vigo e **Pontevedra** (ST\_DES\_1, BU\_DES\_1, CA\_DES\_1).

Finalmente, moitos dos actores aluden á relación que o seu concello ten cos municipios **veciños**. É o caso de Cangas con Bueu e Moaña (MÑ\_DES\_3, CA\_DES\_2, BU\_DES\_2); Moaña con Redondela (MÑ\_DES\_2); Baiona, Nigrán, Gondomar e Oia (NI\_DES\_2); ou os concellos limítrofes con Redondela e Pontearreas con ditas vilas (MB\_DES\_1, PB\_DES\_1).

### 8) Competencias que se deberían abordar desde a AMVi

Outra pregunta recaeu sobre as competencias que cada actor consideraba que deberían ser abordadas nunha potencial área metropolitana. Tal e como se amosa na Táboa 4.12, houbo bastante consenso nas respostas recibidas.

**Táboa 4.12.** Verbatim sobre as competencias que se deberían abordar na AMVi

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| MÑ       | “O <b>transporte</b> é un factor fundamental”   | MÑ_COM_1 |
|          | “Sería interesante que o servizo da <b>auga</b> se prestara desde a AMVi”   | MÑ_COM_2 |
|          | “Outro punto a ter en conta sería o <b>saneamento</b> ”   | MÑ_COM_3 |
| TO       | “Eu creo que o máis importante que ten que facer a área metropolitana é suxerir mellorar o <b>transporte público</b> ”  | TO_COM_1 |
|          | “xa te digo, eu máis que xerar superestruturas, eu faría <b>áreas de utilidade</b> , de conveniencia”   | TO_COM_2 |
| ST       | “Non todo ten que facerse entre todos. Se hai catro ou cinco concellos que <b>comparten unhas características</b> , que creen unha infraestrutura para a prestación de servizos”  | SO_COM_1 |
| MB       | “Sería importantísimo que todos os concellos que temos máis menos o mesmo problema nos impliquemos en artellar unha posible solución ao tema do <b>transporte público</b> , que eu creo que é vital”  | MB_COM_1 |
|          | “Eu creo que estamos duplicando en moitos concellos, cando facendo un servizo bo de calidade poderíamos estar <b>aforrando custes</b> ”   | MB_COM_2 |
| MS       | “Realmente outras necesidades con el tempo se podrían estudar su interés en compartirlas, ¿no? En hacer otro tipo de servicios en conjunto, pero realmente nuestra necesidad imperiosa es el <b>transporte</b> ”  | MS_COM_1 |
|          | “con el tiempo, podemos hablar de <b>recogida de residuos</b> , podemos hablar de <b>instrumentos urbanísticos</b> , podemos hablar de más cosas con el tiempo”   | MS_COM_2 |
| NI       | “Me refiero a cualquier tipo de servicio: el <b>transporte</b> mismo. Siempre se habla de lo mismo, la <b>recogida de basuras</b> ...”  | NI_COM_1 |
| AG       | “no hay que ver solo el tema del <b>transporte</b> (...). Hay que ver exactamente qué tipo de servicios del área metropolitana podrían prestar (...) en <b>beneficio de la de la propia ciudadanía</b> ¿no? Bueno, pues antes, por ejemplo, concreto como podían ser los <b>grupos de emergencias municipales</b> ” | AG_COM_1 |
| OI       | “Agora, na área metropolitana evidentemente, sobre todo no caso de concellos pequenos coma o noso, pois eu o que optimizaría serían os servizos de <b>recollida de cartón</b> , por exemplo (...).Ou por exemplo agora estamos co <b>contenedor marrón</b> ”  | OI_COM_1 |
| SV       | “Pois a parte do <b>transporte</b> (...). Creo que temos que sentarnos seriamente para falar, en compartir outro tipo de servizos; como pode ser a <b>recollida de lixo</b> ”   | SV_COM_1 |

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
|          | “o <b>saneamento</b> é municipal, o <b>abastecemento</b> é municipal... Pero é verdade que ten que chegar un momento en que todos nos podamos por de acordó e ser máis eficientes nese sentido”   | SV_COM_2 |
| CA       | “A priori, e desde os casos que temos que se están dando de maneira conxunta, como pode ser o <b>transporte</b> ”   | CA_COM_1 |
| BU       | “ <b>servizos sociais</b> por poñer un exemplo, se fose competencia dos concellos, neste caso desa entidade. O servizo mesmo tamén da <b>xestión do ciclo de auga</b> , que podería ser un servizo tamén, que poderíamos compartir os concellos”                                  | BU_COM_1 |
| PB       | “Por exemplo, o <b>servizo do lixo</b> podería ser algo que estivera xestionado a nivel área metropolitana”   | PB_COM_1 |
| TU       | “ planificar a <b>sanidade</b> superando o ámbito comarcal e provincial, e facelo dentro do ámbito dunha área metropolitana pois é... fundamental. A <b>seguridade</b> ... eu creo que hai toda unha serie de servizos públicos que funcionarían mellor e cunha maior eficiencia” | TU_COM_1 |

**Fonte:** Elaboración propia

O principal servizo que, baixo a opinión dos actores entrevistados, se debería abordar desde unha hipotética área metropolitana é o **transporte** (MÑ\_COM\_1, TO\_COM\_1, MB\_COM\_1, MS\_COM\_1, NI\_COM\_1, AG\_COM\_1, SV\_COM\_1, CA\_COM\_1). Ademais, son varios os que se refiren á **auga** e ao **saneamento** coma posibles prestacións comúns (MÑ\_COM\_2, MÑ\_COM\_3, SV\_COM\_2, BU\_COM\_1); e outros moitos optarían por compartir a **recollida de lixo** (MS\_COM\_2, NI\_COM\_1, OI\_COM\_1, PB\_COM\_1). Ademais, fixéronse propostas referidas a **instrumentos urbanísticos** (MÑ\_COM\_2), grupos de **emergencia municipais** (AG\_COM\_1), os **servizos sociais** (BU\_COM\_1) ou **sanidade** (TU\_COM\_1).

Porén, Tomiño e Soutomaior defenden que non todos os concellos teñen por que compartir servizos, senón que se deberían crear áreas de utilidade entre concellos coas mesmas características (TO\_COM\_1, ST\_COM\_1).

### 9) Perspectivas ou expectativas de futuro sobre a área metropolitana.

Finalmente, como peche da entrevista, plantexábaselles aos actores unha dobre pregunta. Por unha banda, venlle futuro ao proxecto de área metropolitana? E, polo outro, que debería acontecer para que o proxecto saia adiante? As ideas principais das respostas recóllense na Táboa 4.13.

**Táboa 4.13.** Verbatim sobre as perspectivas ou expectativas de futuro sobre a área metropolitana

| Concello | Postura  | Código   |
|----------|--|----------|
| MÑ       | “Teñen que haber <b>cambios importantes</b> para que o proxecto se poda desenvolver” | MÑ_FUT_1 |
|          | “Sen <b>cambiar o goberno da Xunta</b> , non van haber cambios”                      | MÑ_FUT_2 |

| Concello | Postura   | Código   |
|----------|---|----------|
| TO       | “A única forma de ser influíntes non é coa área metropolitana (...) senón coa <b>gran Franxa Atlántica que nos leva case Lisboa-A Coruña</b> ”  | TO_FUT_1 |
|          | “Eu véxoo, sobre todo, para poñer a funcionar así de forma máis inmediata, sería o tema de interese común: o <b>transporte</b> . Que a impulsaran a Xunta ou Vigo. O lóxico é que o impulsaran os dous, pero como <b>non hai maneira de que se entendan</b> , por iso estamos así”  | TO_FUT_2 |
| ST       | “Eu o que si creo é que non funciona o de <b>coller paquetes</b> que funcionan noutras partes de España e metelos aquí con calzador. Temos que atender a algo fundamental para nós: o noso xeito de ocupar o territorio. O modelo metrópole-periferia, a min non me vai”  | ST_FUT_1 |
|          | “Os precedentes non son moi optimistas, pero a min gústame ver as cousas con optimismo. E creo que aquí <b>temos moitísimo por facer</b> e todo por gañar”  | ST_FUT_2 |
| MB       | “Eu <b>espero que vaia para diante</b> (...). O difícil é empezar a traballar a idea e poñelo todo en marcha. Cando funcione, os concellos que esteamos <b>estaremos contentos</b> , e seguramente haberá algún que se queira adherir”  | MB_FUT_1 |
| MS       | “Claro, nosotros creemos en el área metropolitana, pero siempre que haya una <b>postura desde Vigo diferente</b> (...) mientras no cambie esa postura, no habrá área metropolitana”   | MS_FUT_1 |
|          | “El área metropolitana irá para adelante <b>cuando cambie el alcalde de Vigo</b> . Yo no pierdo la esperanza de que eso ocurra”   | MS_FUT_2 |
| NI       | “Yo (...) sigo siendo utópico (...). Pero la utopía no es tanta como para creer que nos vamos a unir todos para hacer un área metropolitana fuerte. La verdad es que <b>tendría que dormir como 16 horas seguidas</b> y soñar (...) para creer que eso va a ser verdad.”  | NI_FUT_1 |
|          | “ahora mismo mi expectativa sobre el área metropolitana es <b>muy muy escasa</b> . Porque creo que <b>no hay interés</b> por parte de las instituciones que tiene que diríxirlo o que llevar a cabo (...). No tengo grandes esperanzas. Lo siento, pero es así”   | NI_FUT_2 |
|          | “El área metropolitana se <b>borró de la memoria</b> no sólo de los que ya estamos al frente de ayuntamientos, sino que también de la gente”  | NI_FUT_3 |
| AG       | “es una cuestión de <b>voluntad política</b> . Todas las partes que en su momento habrá que sentarse y tratar de negociar los presupuestos con los que se inició el área metropolitana de Vigo. Pero <b>no primando</b> , tal y como decimos, los <b>intereses personales o partidistas</b> por encima de los servicios a los usuarios” | AG_FUT_1 |
| OI       | “É unha <b>pena</b> que por <b>cuestións políticas</b> non se chegue a optimizar os recursos; porque ao final cada un gasta unha locura. E non están as arcas municipais para despilfarros”   | OI_FUT_1 |
|          | “Supoño que <b>cando algúns dos que bloquearon o tema lles interese</b> , pois desbloqueará. Entón logo irá á velocidade que queira, claro, que pode ser á velocidade do raio. Pero non será si”  | OI_FUT_2 |
| SV       | “Eu creo que todos os concellos que estamos aí e que apostamos pola área metropolitana. <b>Os que faltan</b> [o concello de Vigo] son os que teñen que decidir se queren formar parte deste proxecto ou simplemente pensar, no seu egocentrismo persoal e político”   | SV_FUT_1 |
|          | “o problema é que o xeito de facer política que temos é de <b>confrontación</b> pura e dura; e mentres non saíamos dese tipo de política que estamos a facer ou non pensemos...”  | SV_FUT_2 |
| BU       | “Nós (o BNG) cremos na <b>comarcalización</b> ”   | BU_FUT_1 |
| MV       | “A <b>vontade política</b> é a que vai facer que saia a área metropolitana adiante ou non”  | MV_FUT_1 |
|          | “No momento en que haxa unha <b>sintonía entre partidos políticos da Xunta e Vigo</b> sairá isto. Se hai un xiro político nalgún dos dous organismos e coinciden ambos partidos”  | MV_FUT_2 |
| PB       | “ten que haber un <b>cambio político</b> , porque non se ve que haxa unha vontade de desatranca a situación. Aí entre Xunta de Galicia, co PP, e Concello de Vigo co  | PB_FUT_1 |

| Concello | Postura  | Código   |
|----------|--|----------|
|          | PSOE, non se ve que... salvo sorpresa, non parece que haxa moita interese en cambiar isto”   |          |
| TU       | “ <b>Non son moi optimista</b> , vistos os precedentes. Sobre todo a <b>configuración política</b> actual que hai tanto na provincia como en Galicia... e polo tanto desde ese punto de vista non podo ser optimista”  | TU_FUT_1 |
|          | “son <b>pesimista</b> porque tería que darse unha <b>alineación política moi homoxénea no bando da esquerda</b> . Eu creo que se houbera cambio na Xunta. Gobernara o PSOE ou o BNG e os concellos que queremos pertencer á área estivéramos dentro dese espectro político, eu creo que a área sería unha realidade” | TU_FUT_2 |

**Fonte:** Elaboración propia

Nas frases recollida no Verbatim da Táboa 4.13. reflíctese que hai algúns temas de consenso ao respecto do futuro da área metropolitana, pero tamén se denota certa confrontación nalgúns aspectos.

Así, algúns actores móstranse **esperanzados** ao respecto da consolidación do proxecto. Fano a través de frases como “os precedentes non son moi optimistas, pero a min gústame ver as cousas con optimismo” (ST\_FUT\_2) ou “eu espero que vaia adiante” (MB\_FUT\_1). Con todo, a maioría deles mostran unha actitude máis **pesimista**. Este sentimento é común entre os alcaldes que levan máis anos nas alcaldías dos concellos afectados. O alcalde de Nigrán, por exemplo, indica que “tería que durmir 16 horas seguidas e soñar para crer que iso [a configuración da área metropolitana] vai ser verdade” (NI\_FUT\_1) e que a súa expectativa da área metropolitana é “moi moi escasita” (NI\_FUT\_2); mentres que o de Tui sentencia: “non son optimista, vistos os precedentes” (TU\_FUT\_1).

Un tema de consenso entre os actores entrevistados reside na alusión á “**vontade política**” e á “**confrontación**” coma principais causantes da actual situación de estancamento (AG\_FUT\_1, OI\_FUT\_1, SV\_FUT\_2, MV\_FUT\_1). Moaña defende que “teñen que haber moitos cambios para que o proxecto se poda desenvolver” (MÑ\_FUT\_1); mentres que Oia alega que “cando a algún dos que bloquearon o tema lles interese, pois se desbloqueará” (OI\_FUT\_2).

Outros opinan que, para que o proxecto saia adiante, debe ter lugar un “**cambio político**” (PB\_FUT\_1). A Mancomunidade de Vigo di que o proxecto sairá adiante “no momento en que haxa unha sintonía entre os partidos políticos da Xunta e de Vigo” (MV\_FUT\_2). Porén, as discrepancias xorden no momento de determinar en que dirección debe ser ese cambio.

As alcaldías do PP centran o que, consideran, debe ser o xerme do cambio na estrutura e posicionamento da alcaldía de Vigo. Mos asegura que “cren na área metropolitana, pero mentres haxa unha postura en Vigo diferente” (MS\_FUT\_1). De feito, fai unha alusión concreta ao alcalde de Vigo, Abel Caballero, dicindo que “a área metropolitana de Vigo irá adiante cando cambie o alcalde de Vigo” (MS\_FUT\_2). Salvaterra apunta que “os que faltan [o concello de Vigo] son os que teñen que decidir se queren formar parte deste proxecto ou simplemente pensar, no seu egocentrismo persoal e político” (SV\_FUT\_1).

No outro lado da balanza, Moaña defende que “sen cambiar o goberno da Xunta, non van haber cambios” (MÑ\_FUT\_2) e Tui indica que “tería que darse unha alienación política moi homoxénea no lado da esquerda” (TU\_FUT\_2).

Finalmente, Tomiño, Soutomaior e Bueu propoñen a posibilidade de establecer entidades supramunicipais alternativas á área metropolitana. Así, en verbas de Tomiño “A única forma de ser influíntes non é coa área metropolitana (...) senón coa gran Franxa Atlántica que nos leva case Lisboa-A Coruña” (TO\_FUT\_1); mentres que Soutomaior opina que “non funciona o de coller paquetes que funcionan noutras partes de España e metelos aquí con calzador. Temos que atender a algo fundamental para nós: o noso xeito de ocupar o territorio. O modelo metrópole-periferia, a min non me vai” (SOU\_FUT\_1). Ademais, Bueu indica que o seu partido “cre na comarcalización” (BU\_FUT\_1). Un punto común entre estas tres alcaldías é que todas elas pertencen ao BNG.

## 5. ANÁLISE E DISCUSIÓN DOS RESULTADOS

Ao longo do marco teórico xustificouse o **crecemento das cidades** máis aló dos seus límites administrativos coma unha das características esenciais dos procesos urbanos contemporáneos. Así, salientouse que a creación de institucións para abordar este tipo de fenómenos conta xa cunha certa tradición e, en consecuencia, son varias as acepcións que se lle concederon ao longo dos últimos anos á expansión do urbano (Rojo, 2007). Púxose o exemplo da Zona Metropolitana definida na Oficina Federal do Censo en EEUU en 1910 e 1920; o Campo Urbano de Friedman e Miller (1956), a Rexión Urbana Funcional de Hall e Hay (1980), a Rexión metropolitana de Castells (1990) ou as Áreas Urbanas Funcionais establecidas pola OCDE (2012).

No punto 4 amósase que este crecemento da cidade máis aló dos seus lindes acontece tamén no caso de Vigo. Fíxose a través do emprego do índice de ruralidade de Rodríguez-Rocha (2024), que permitiu establecer unha clasificación en cinco grupos dos concellos que rodean á urbe en función ao seu nivel de ruralidade. A través dos resultados obsérvase como os concellos son máis urbanos a medida que se aproximan á cidade principal, e incluso se indicou que O Porriño está comprendido no mesmo grupo que a cidade olívica no relativo a este atributo. En consecuencia, denotouse como as características que fan urbana á cidade de Vigo esténdense máis aló das súas fronteiras locais, afectando aos municipios da contorna e diminuindo a súa influencia a medida que os concellos se afastan do núcleo urbano.

O contraste entre municipios rurais e urbanos faise tamén patente nas declaracións dos actores nas entrevistas, especialmente no tocante ao transporte. Son varios os actores que indican que as zonas rurais son as que sofren maiores problemas de comunicación. Así, a Mancomunidade de Vigo fai fincapé na “dificultade que ten a xente do rural para chegar á cidade”, idea que Mondariz Balneario -clasificado dentro do Grupo 3 de ruralidade- reforza ao indicar que teñen “un problema grande en todo o tema do transporte, como acontece en case todo o rural”. Ademais, Oia -Grupo 5- engade: “ao final os que estamos na zona rural, ou tes coche ou se non o tes bastante complicado” e Tomiño (Grupo 4), Pazos de Borbén (Grupo 4) e Soutomaior (Grupo 3) denuncian as “malas frecuencias” deste servizo.

Máis así, hai municipios rurais que se queixan sobre infraestruturas “aínda sen rematar” (A Guarda, Grupo 4), estacións de tren “inutilizadas” (As Neves, Grupo 4), ou “liñas infrautilizadas” (Salvaterra, Grupo 3).

O resultado da análise de redes reforza tamén esta diferenciación entre rural e urbano. De feito, o concellos cara aos que se move menos xente desde outros municipios da AUF son aqueles situados nos Grupos 4 e 5 de ruralidade. É o caso de Mondariz e Mondariz Balneario, “Pazos de Borbén e outros municipios” e Soutomaior, que reciben diariamente en días laborais poboación procedente de cinco ou menos áreas de mobilidade. No extremo contrario atópanse Redondela, Vigo, Mos, O Porriño e Tui -situados nos Grupos 1 e 2 con menores atributos rurais- que recibiron nos días laborais do ano 2021 poboación procedente das outras 16 áreas de mobilidade da mostra.

Esta categorización dos concellos en función á súa ruralidade enmárcase en boa medida na proposta de **clivaxe rural-urbano** establecida por Lipset e Rokkan (1967).

Ademais, o feito de que moitos dos concellos entrevistados, malia aos beneficios que consideran que podería ter a área metropolitana non podan facer nada ao respecto da súa conformación, é un bo reflexo da **clivaxe centro-periferia**. Neste sentido As Neves enuncia: “Vigo é quen ten que tirar do carro. Os concellos pequenos que podemos facer? Pouco ou nada”; argumento que Mondariz Balneario apoia engadindo “[Sobre quen debería liderar o proceso] eu creo que deberían ser os concellos máis grandes, (...) con maior capacidade administrativa e máis peso”. Salvaterra sentencia: “sen Vigo ao final non podemos facer nada”. Así máis, A Guarda indicou “a Vigo dálle igual estar ou non na área (...). Podería ser beneficioso para os municipios que somos máis pequenos (...)”. Demóstrase así, a través do discurso dos actores, o poder de decisión que Vigo ten sobre o resto de concellos, que se poderían considerar a periferia; así como a dependencia dos mesmos fronte á urbe principal.

Poderíase incluso establecer unha conxugación de ambas clivaxes, posto que os concellos que se empregaron para exemplificar a clivaxe rural-urbano son os mesmos cuxo discurso serviu para dar forma á clivaxe centro-periferia. Polo tanto poderíase hipotetizar que un maior nivel de ruralidade implica unha maior dependencia con respecto ás decisións da cidade central.

Por outra parte, respecto da actual definición da AMVi, no marco tratáronse as formas en que se aborda o metropolitano a nivel institucional e académico. Indicouse que Nel.lo (1998) establece catro **criterios** a través dos que se pode delimitar unha “urbe sen confíns”: o morfolóxico, o funcional, o xurídico ou administrativo e o económico; categorización que posteriormente Sevillano et al., (2023) e Tomàs et al, (2024) redefiniron en tres tipoloxías: definición académica ou estatística, definición xurídica e definición popular.

No caso vigués, por unha banda, o INE estableceu na contorna da cidade os lindes da AUF, para o que empregou o movemento de persoas cara á cidade coma criterio principal. Porén, esta área está tamén suxeita ás delimitacións da AMVi e do Convenio de Transporte Metropolitano, cuxos límites veñen establecidos por lei.

Polo tanto, e seguindo o establecido por Nel.lo (1998), Sevillano et al., (2023) e Tomàs et al., (2024), poderíase indicar que área metropolitana de Vigo foi construída en base a dous tipos de definicións: por unha banda, a definición funcional (Nel.lo, 1998) e académica e estatística (Sevillano et al., 2023; Tomàs et al., 2023), personificada na AUF; e por outro lado a definición xurídica (Nel.lo, 1998; Sevillano et al., 2023; Tomàs et al., 2023), establecida a través das Leis 4/2012, 14/2016 e o Convenio 2015-0392, que marcan os límites da AMVi e do CTM.

Indo máis aló, incluso se podería alegar que a propia configuración da AMVi responde a unha definición popular (Sevillano et al., 2023; Tomàs et al., 2023); posto que, tal e como se afirmou no marco teórico e posteriormente se verificou coas entrevistas, a configuración da Área Metropolitana de Vigo xorde en base á composición da Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo, que se vertebrara no ano 1992. En consecuencia, a Lei 4/2012 na que se indicaron por primeira vez os concellos que configurarían esta área baseouse xa nunha estrutura previamente establecida, sen que houbo maior debate sobre os motivos da integración dos socios iniciais. Sen embargo, esta lóxica, propia do path dependence e ata certo punto dun isomorfismo administrativo (Pierson, 2004; Pierson, 2000; Mahoney, 2000; North, 1990) tamén se pon en dúbida por outros actores da AUF na actualidade, en especial por aqueles interesados en formar potencialmente parte da AMVi pero fora das súas fronteiras.

Por outra parte, na literatura aportáronse exemplos de autores que abordan o transporte desde o lugar de residencia ata o municipio de traballo e estudo coma un elemento fundamental na configuración das áreas metropolitana. Foi o caso de Friedman e Miller (1956), Feria (2004), Feria e Martínez (2016) ou Gómez, Vieira e Hernández (2020).

Ao longo deste traballo fíxose patente a importancia que o transporte entre concellos garda para os municipios da AUF. A través da análise de redes efectuada no punto 3.1 xustificouse que os movementos entre concellos da AUF de Vigo son superiores e teñen máis forza en días laborais que en días festivos, o que podería implicar que os motivos detrás destes desprazamentos responden a razóns de traballo, estudo ou doutro tipo de actividades que non se poden levar a cabo en domingos e festivos. Esta idea reforzouse a través das

entrevistas, nas que os actores indicaron que os seus veciños e veciñas desprázanse a Vigo por motivos laborais, educativos, de comercio, sanitarios e incluso de “vida diaria”. Así, segundo os resultados acadados sería xustificable que a potencial Área Metropolitana de Vigo se configurase e estruturase en base a criterios de mobilidade residencia-traballo.

A postura académica de importancia do transporte percibiuse tamén nas entrevistas. Moitos dos actores entrevistados falan de forma espontánea do transporte e da importancia que garda para eles este servizo, ao que describen como “determinante” e “fundamental”. Foron numerosos os que lle conferiron o rol vertebrador da área metropolitana, indicando que “desde un inicio foi o que propiciou o proxecto”, así como tamén representa o motivo da súa paralización. Aproveitaron tamén para insistir en que consideran o seu actual estado como “sangrante” e “abandonado”. Incluso concellos adscritos ao Convenio de Transporte Metropolitano cuestionan as “malas frecuencias” do servizo.

Malia que moitos dos actores referíanse principalmente ao transporte en autobús, Cangas salientou a importancia do transporte en barco na Ría de Vigo; e os concellos que contan con estación de tren dentro dos seus dominios -principalmente os transfroteirizos- insistiron na importancia do transporte ferroviario.

Moitos deles fixeron referencia á mobilidade de persoas e ao transporte coma criterios fundamentais para configurar o proxecto, posicionándose en consecuencia a favor da definición funcional das áreas metropolitanas. Porén, Mos optou pola vía xurídica, indicando que os concellos incluídos na Lei son os correctos e que non se debe modificar esa composición.

Os resultados acadados tanto a través da revisión literaria como da posta en práctica das entrevistas tamén permiten situar o caso vigués no marco español e europeo. Por unha banda, ao longo das entrevistas constatouse como aqueles servizos que desde o punto de vista dos alcaldes deberían ser compartidos nunha área metropolitana -transporte, recollida de lixo, saneamento da auga, etc.- son coincidentes coas competencias que desde os países europeos con maior tradición metropolitana se lles confiren a este tipo de entes.

Ademais, tal e como se sinalou, e malia ao avance dalgúns Estados ao respecto da configuración das áreas metropolitanas, a realidade é unha Europa na que o fenómeno metropolitano aínda non está plenamente consolidado.

Esta falta de consolidación tórnase aínda máis significativa en España, onde só hai aprobadas por Lei dúas áreas metropolitanas; unha das cales -a Área Metropolitana de Vigo-, segundo se apuntou no marco teórico, está actualmente paralizada (Varela e Barral, 2023). Este estancamento certificouse ao longo das entrevistas, nas que o termo “paralizada” foi un calificativo constante por parte das alcaldías dos concellos para describir a actual realidade do proxecto metropolitano de Vigo. Os actores afirman que, desde a paralización do proxecto pola vía xudicial, non se deron por parte de ningunha administración movementos en prol do seu avance, a pesares dos cambios nas alcaldías tralas últimas eleccións e da renovación a nivel da Xunta de Galicia -de presidencia, se ben non de partido-.

De feito, o emprego de expresións como "non son moi optimista", "son pesimista", "teño esperanza moi escasita" para referirse ao proxecto exemplifican o desánimo das alcaldías dos concellos con el.

Seguindo co caso español, no marco indicouse que a nivel xeral no Estado parece darse unha resistencia dos gobernos autonómicos a dar recoñecemento ao fenómeno metropolitano (Sevillano et al, 2023). No caso de Galicia, como se indicou no punto 1.4. ao expoñer o proceso sufrido pola área metropolitana de Vigo, déronse varios intentos ao longo do século XXI cara á consolidación das metrópolis por parte da Xunta. Porén, tanto a literatura como as entrevistas confirman que, desde a paralización da AMVi, non volveu haber ningún movemento desde o goberno autonómico para revitalizar a metropolización galega.

Rojo (2007) indica que a Lei 5/1997 de Administración Local Galega establece que os municipios interesados poden adoptar a iniciativa de creación destes entes, sempre mediante lei no Parlamento de Galicia e coa intervención do goberno autonómico. Polo tanto, podería ser o concello de Vigo o que, tal e como apuntan moitos dos actores entrevistados, tomase a iniciativa da conformación da área. Con todo, de novo a literatura e o contido das entrevistas indican que isto non acontece; polo que o proxecto de área metropolitana atoparíase paralizado por inacción tanto da Xunta como do concello de Vigo.

Seguindo cos conceptos tratados de definición de áreas metropolitanas, Feria (2013) describe Vigo como unha área metropolitana estándar; xa que segundo o autor trátase dunha área cunha organización e estrutura que se adaptan á perfección ao modelo metropolitano: unha cidade central que é lugar de traballo dunha relativamente grande periferia, ademais do xerme dos procesos suburbanos de poboación. A segunda destas afirmacións foi

contrastada, como se ven de expoñer, a través do índice de ruralidade de Rodríguez-Rocha (2024), cuxos resultados indican que o nivel de urbanización dos municipios aumenta a medida que se aproximan á cidade principal.

A centralidade de Vigo dentro da área foi tamén confirmada tanto a través da análise de redes como a partir do discurso dos actores. As aristas de maior grosor dirixíanse nas redes elaboradas cara á cidade olívica, cunha maior importancia relativa en días laborais que en días festivos. Porén, segundo os estatísticos extraídos de Gephi, Vigo non é o núcleo con maior centralidade na rede (en termos proporcionais á poboación de cada municipio). Así, en días laborais este posto pertence a Redondela e Ponteareas, seguidos de cerca por O Porriño e Vigo; mentres que en días festivos O Porriño convértese no concello cun maior nivel de centralidade. Ségueno Mos, Ponteareas, Vigo e Redondela.

Os discursos dos actores apuntan tamén nesta liña. Malia que todos eles falan de Vigo como principal nodo tractor das viaxes diarias desde os municipios da AUF, poñen tamén en valor o papel de O Porriño, Redondela e Ponteareas. Ademais, os municipios fronteirizos salientan a importancia das relacións bidireccionais con Portugal dos seus concellos; mentres que moitos outros falan dos seus concellos lindeiros como aqueles cos que establecen máis relación.

Polo tanto, en base á análise de redes e o resultado das entrevistas, este traballo reforza a idea proposta por Feria (2013) con respecto á centralidade de Vigo dentro da área, pero introduce tamén a relevancia doutros concellos -O Porriño, Redondela (dentro da AMVi) e Ponteareas (fóra da AMVi)- cun importante papel en canto á poboación que atraen.

En resumo, os datos recollidos ao longo deste traballo de investigación certifican que Vigo cumpre co modelo de crecemento máis aló dos seus lindes que moitos autores outorgan ás cidades contemporáneas. É esta expansión gradual a que permite dar forma á teoría das clivaxes de Lipset e Rokkan (1967); tamén reflectida nos maiores problemas de transporte que sofren os concellos rurais en comparación cos urbanos e a dependencia dos municipios periféricos ao respecto de Vigo no referido ao proxecto de área metropolitana.

A revisión da literatura permite tamén establecer que a contorna de Vigo está dividida empregando os tres tipos de delimitación establecidos por Sevillano et al. (2023) e Tomàs et al. (2023): a académica ou estatística (AUF), a xurídica (AMVi e CTM) e a popular (Maiv). A maioría de autores entrevistados posiciónanse a favor do primeiro destes criterios, pois

confírenlle unha importancia central ao transporte; servizo que consideran “fundamental”, á vez que “sangrante” e “abandonado” tendo en conta o contexto no que se insire.

Ademais, malia que moitos deles inciden na importancia que Vigo garda como destino para os seus habitantes, insisten tamén na importancia das vilas de O Porriño, Redondela e Pontearreas; papel central reforzado polos estatísticos resultantes da análise de redes.

Finalmente, con respecto á evolución da Área Metropolitana de Vigo establecida por Varela e Barral (2023) e o seu estado actual, os discursos dos actores apuntan cara á persistencia da paralización da área, situación que moitos deles achacan a cuestións de “vontade política”, a pesares de ter mediado eleccións en ambos niveis administrativos desde o ano 2020. Uns apuntan en dirección ao concello de Vigo, mentres que para outros a responsable é a Xunta de Galicia. En calquera caso, se nalgo están de acordo a maioría de actores é en que a “institucionalización incompleta” segue aínda vixente cinco anos despois do estancamento do proxecto.

## CONCLUSIONES, LIMITACIONES E POSIBLES AMPLIACIONES

Este Trabajo de Fin de Máster centrouse nunha análise de caso da Área Metropolitana de Vigo, liña na cal se estableceron tres obxectivos xerais: Estudar o volume de movementos de poboación diarios entre concellos da AUF de Vigo (OX1); Establecer dualidades rural-urbano entre ditos municipios (OX2); e Recadar as posicións dos potenciais actores interesados na AMVi ao respecto da súa conformación (OX3). Todo isto coa finalidade de definir as características da estrutura da área metropolitana obxecto de estudo e coñecer o seu estado a datas de 2025 e as posicións dos actores relevantes no devir da mesma; así como concluír a importancia que o transporte ten na súa configuración.

Así, comezouse poñendo de manifesto a tendencia ao longo do último século das cidades contemporáneas cara á expansión máis aló dos seus límites administrativos; e expúxose a limitación das medidas adoptadas a nivel europeo, estatal e autonómico para dar resposta a esta situación. En particular, fíxose un repaso do proceso seguido pola AMVi ata chegar ao seu actual estado de “institucionalización incompleta” (Varela e Barral, 2023).

Para lograr os obxectivos xerais do traballo, formulouse unha proposta metodolóxica mixta, que combinou a análise de redes e a explotación de datos cuantitativos de fontes secundarias coa obtención de información primaria a través da realización de entrevistas semiestruturadas.

Deste xeito, acadáronse unha serie de conclusións que permitiron dar conta de cada un dos obxectivos. En primeiro lugar, de forma coincidente coa literatura, destacouse tamén no caso vigués a importancia que o transporte ten actualmente sobre a configuración das áreas metropolitanas, e presentouse a teoría das clivaxes de Lipset e Rokkan (1967) como base explicativa para as dualidades rural-urbano e centro-periferia que se dan na Área Metropolitana de Vigo.

En liña co OX1, tras ter analizado as redes de movemento diario entre os concellos da AUF e consultada a percepción dos actores entrevistados, concluíuse que a rede de movementos ao redor de Vigo, malia ao claro poder tractor da cidade olívica, non ten un único núcleo, senón que O Porriño, Redondela (ambos dentro da AMVi) e Ponteareas (fóra da AMVi) teñen tamén en termos relativos un importante papel no referido aos desprazamentos de poboación dos municipios da contorna (OE1.2). Ademais, indicouse que a densidade dos movementos é superior en días laborais que en días festivos, o cal estaría a indicar que os desprazamentos diarios que se dan entre os municipios da AUF de Vigo responden

eminentemente a motivos de traballo, estudo, etc. mentres no fin de semana, é dicir, ocio e lecer, a construción da rede cambia e tamén o fan o papel dos municipios. Así máis, constatouse que son os municipios incluídos na AMVi, e polo tanto os máis próximos á cidade de Vigo, aqueles desde os que se despraza unha maior porcentaxe de poboación activa en días laborais cara á cidade principal (OE 1.1).

No relativo ao OX2 estableceuse unha clasificación dos concellos do sur da provincia de Pontevedra en cinco grupos en base ao seu nivel de ruralidade empregando o índice de ruralidade de Rodríguez-Rocha (2024). Concluíuse así un maior nivel de ruralidade dos concellos a medida que se afastan de Vigo, pero coincidindo coa idea anterior dunha rede policéntrica. Destaca polo tanto que O Porriño estaría no mesmo grupo que a cidade en canto ao nivel de ruralidade. Por outra parte, e por norma xeral, os concellos non incluídos na AUF son os que presentan un maior peso deste atributo. Isto implica que os límites da urbe estanse a expandir máis aló dos seus lindes, “contaxiando” as características que a fan urbana aos municipios que a rodean, e reforzando en consecuencia a literatura exposta ao longo do marco teórico (OE2.1).

Esta clasificación dos concellos, unida ás aportacións dos actores nas entrevistas realizadas, permiten dar forma á clivaxe rural-urbano de Lipset e Rokkan (1967); pois os municipios comprendidos nos dous grupos ou franxas de maior nivel de ruralidade fan un maior fincapé nas dificultades que sofren en comparación cos concellos máis urbanos en temas relacionados, por exemplo, co transporte. Polo tanto, despréndese das entrevistas a confirmación aos datos das redes de desprazamentos, pois son os concellos rurais os que sinalan sufrir en maior medida os problemas de transporte público, nas múltiples modalidades do mesmo, aínda cando se trata dunha rede densamente conectada, se ben se estaría previsiblemente a paliar co transporte privado (OE2.2).

Ademais, a situación de desvantaxe e dependencia na que -como se demostrou a través das entrevistas- se senten estes concellos con respecto á cidade principal permite relacionar a realidade estudada tamén coa clivaxe centro-periferia.

Finalmente, o OX3 abordouse máis en específico a través da técnica cualitativa das entrevistas. Expúxose a diferenza de posturas dos potenciais actores integradores da Área Metropolitana ao respecto da responsabilidade da paralización do proxecto. Así, as alcaldías do PP, especialmente as dos concellos integrados na AMVi, culpan ao alcalde de Vigo; mentres que a ollos do PSdG-PSOE e o BNG e culpa é, ben da Xunta, ou ben de ambos. O

mesmo sucede ao abordar que debe acontecer para que o proxecto saia adiante e que concellos deberían e cales non integrarse nel, punto no que o PP volve sinalar na dirección do cambio do alcalde de Vigo; mentres que os partidos de esquerdas apuntan cara unha coincidencia na autonomía e no concello de partidos da súa cor (OE3.1). Hai tamén diferenzas na correcta ou non composición da AMVi, posto que mentres que os concellos que non foron considerados no proxecto inicialmente avogan pola súa ampliación, alcaldías como a de Mos ampáranse na lei e indican que a AMVi é correcta tal e como está. Con todo, se nalgo coinciden os actores entrevistados é na importancia clave que lle conceden ao transporte coma servizo público compartido, punto no que os concellos rurais fan un maior fincapé que os urbanos (OE3.2); e todos sentencian de forma clara que a AMVi é un proxecto que, aínda cinco anos despois do seu estancamento, segue paralizado por razóns de vontade política (OE3.3).

Polo tanto, en resumo, e en resposta ás cuestións plantexadas na introdución, poderíase indicar que: a estrutura da AUF de Vigo constitúe unha rede policéntrica de concellos marcada polos contrastes entre municipios rurais e urbanos e centrais e periféricos; que se nalgo coinciden é na grande importancia que o transporte entre municipios garda para todos os seus veciños e veciñas e no feito de que, a datas de 2025, o proxecto de Área Metropolitana de Vigo segue paralizado por mor de razóns de vontade política.

En calquera caso, se ben o modelo proposto ao longo deste Traballo de Fin de Máster procurou apoiarse nun marco teórico sólido para explicar de maneira fundamentada e coherente a realidade das áreas metropolitanas, así como nunha metodoloxía extensa asentada na combinación de técnicas, é necesario matizar que a información de aquí extraída debe considerarse con cautela.

Unha das primeiras limitacións é a falta de datos sobre os movementos da poboación entre os concellos. Como ben se explicou ao longo do apartado 3, as cifras aquí empregadas para construír as redes e o índice de ruralidade correspóndense a catro meses do ano 2021. Isto pode implicar ben que os efectos das restricións por mor da pandemia seguisen aínda vixentes e, en consecuencia, distorsionaran os datos; ben que a situación teña cambiado desde entón e os resultados acadados xa non sexan fieis á realidade.

Nesta liña débese salientar tamén que, co obxectivo de acoutar o obxecto de estudo, non se tiveron en conta os movementos dos concellos da AUF cos municipios que o INE excluíu desta división. En consecuencia, a relación entre Oia e A Guarda, por exemplo, non se reflicte

nos datos recollidos, e isto puido ter coma resultado a invisibilidade das redes xeradas entre os concellos da AUF e a súa contorna. Ademais, constitúen unha limitación as propias “áreas de mobilidade” do INE, posto que, e seguindo co exemplo de Oia, dificultan determinar que movementos teñen lugar a Baiona e cales cara Oia, ao comprendelos os dous nunha mesma área.

Por outra parte, é tamén unha limitación non poder contar coas aportacións de institucións tan importantes na AMVi como son o concello de Vigo, o concello de Redondela, a Xunta de Galicia ou a Deputación. A primeira destas institucións alegou que non tiña nada que opinar ao respecto do proxecto -remitíndose á súa postura na entrevista realizada no traballo de Varela e Barral (2023)-, mentres que Redondela indicou que, se non participaba o concello de Vigo no estudo, eles farían o mesmo. A Xunta de Galicia rexeitou a entrevista por falta de tempo, pero enviou os datos solicitados e algunhas declaracións por escrito. Finalmente, a Deputación non participou por incompatibilidade horaria e falta de dispoñibilidade de tempo.

En canto ás posibles ampliacións deste estudo, por unha banda sería de interese volver facer a análise de redes dos movementos entre os concellos da AUF en caso de que o INE actualizase os datos. Ademais, levar a cabo unha enquisa en cada concello na que se preguntase aos cidadáns cara onde se desprazan diariamente e os motivos de ditos desprazamentos, así como a súa conformidade ou non co servizo de transporte público, suporía un engadido perfecto para complementar os resultados aquí acadados; posto que se tiveron en conta datos estatísticos e dos representantes políticos, pero non se consultou a opinión da cidadanía ao respecto da AMVi e o CTM.

Finalmente, analizar os movementos que se dan entre concellos máis aló da AUF podería ser unha investigación útil para ter unha imaxe clara de cal é exactamente a relación entre os concellos galegos; especialmente os do Eixo Atlántico, contrastando así a posibilidade dunha entidade supramunicipal que abranguese a totalidade deste territorio, como propoñían o alcalde de Soutomaior ou a alcaldesa de Tomiño, ou propostas alternativas como a da comarcalización, na que facía fincapé o alcalde de Bueu.

En calquera caso, dados os resultados deste traballo é clara a resposta ás preguntas finais formuladas na introdución sobre “que leva a que haxa áreas metropolitanas?” “É preciso, no caso da cidade olívica, a conformación deste ente?”. Así, a expansión das cidades máis aló dos seus límites, a necesidade de compartir servizos e apostar pola eficiencia económica e o establecemento dun sistema de transporte conxunto que aposte pola mobilidade sostible

incluída na Axenda 2030, fan do fenómeno metropolitano algo inevitable. Os concellos máis próximos ás cidades tórnanse cada vez máis urbanos, e os desprazamentos da xente entre municipios son unha realidade, situación que, como se demostrou, dáse tamén no caso de Vigo.

Porén, polo menos no referente á cidade viguesa, e en base ás opinións aportadas polos actores entrevistados, non parece que se vaia dar unha resposta política no curto prazo ao seu actual estado de paralización. E isto, unido aos temas sobre os que semella non haber un acordo claro, parecen indicar que este contexto vai seguir sendo obxecto de debate durante un longo período de tempo e que, a Área Metropolitana de Vigo segue polo momento a ser un caso de “institucionalización incompleta” (Varela e Barral, 2023).

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, S. (2010) La teoría de los clivajes y el conflicto social moderno. Versión ampliada da poñencia presentada en novembro de 2008 ao Congreso de Ciencia Política Crítica organizado pola UPV en Bilbao.
- Alarcón Olguin, V. (2005) Reseña de "Redes de Políticas Públicas" de Chaqués Bonafont, *La Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, vol. XLVII, núm. 193, enero-marzo, pp. 219- 223
- Almond, G., Dahl, R., Downs, A., Duverger, M., Easton, D, Lipset, S., Mosca, G., Olson, M., Riker, W., Rokkan, S. e Verba, S., Diez textos básicos de ciencia política. *Albert Batlle* (edit.). Introducción. pp 9-21.
- Amat, C. B. (2013) Análisis de redes y visualización con Gephi. *Redes: Revista hispana para el análisis de redes sociales*, ISSN-e 1579-0185, Vol. 25, Nº 1, 2014. pp. 201-209
- Andrés López, G.; Bellet Sanfeliu, C. e Cebrián Abellán, F. (2023): Buscando límites a la urbanización dispersa: metodología para la delimitación de áreas urbanas en las ciudades medias españolas, *Ciudades*, 26, pp. 143-166. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.26.2023.143-166>
- Arellano, A. (2024) Metrópolis en transición. Un abordaje político de lo metropolitano. *El Colegio de Jalisco*, México.
- Armas Quintá, F. X., e Macía Arce, X. C. (2017). Reflexiones acerca de la delimitación y definición del medio rural. Diseño de un índice de ruralidad para Galicia. *Finisterra*, LII(106), 85-101.
- Barres, R. e Martí-Costa, M. (2023) La anomalía española: el proceso de institucionalización metropolitana en Europa occidental. *Metrópolis sin gobierno. La anomalía española en Europa*. Mariona Tomàs (ed.). Capítulo 1 (pp. 23-42).
- Bartolini, S. e Mair, P. (1990) Identity, Competition, and Electoral Availability: The Stabilization of European Electorates 1885–1985. *Cambridge: Cambridge University Press*.
- Bellet Sanfaliu, C. e Andrés López, G. (2021) Urbanización, crecimiento y expectativas del planeamiento urbanístico en las áreas urbanas intermedias españolas (1981-2018), *Investigaciones Geográficas*, nº76, pp. 31-52. <https://doi.org/10.14198/INGEO.18054>

- Bennett, A. (2004). Case Study Methods: Design, Use, and Comparative Advantages. D. F. Sprinz, & Y. Wolinsky-Nahmias (Eds.), *Models, Numbers, and Cases: Methods for Studying International Relations* (pp. 19-55). Ann Arbor: The University of Michigan Press.
- Bobbio, L., (2005) Italy: after the storm. *Comparing Local Governance. Trends and Developments* (pp. 29-46). Palgrave Macmillan
- Borraz, O. e Le Galès, P. (2005) France: the intermunicipal revolution. *Comparing Local Governance. Trends and Developments* (pp.29-46). Palgrave Macmillan.
- Boix-Domènech, R. (2007). Concepto y delimitación de áreas metropolitanas: una aplicación a las áreas metropolitanas de España, en *Seminario Las grandes áreas metropolitanas españolas en una perspectiva comparada*, Sevilla, 11 de Abril de 2007. Disponible en: <https://www.uv.es/raboixdo/references/2007/07002.pdf>
- Caporaso, J. A. (2009) Is there a Qualitative-Quantitative divide in Comparative politics? Case of Process Tracing. *The SAGE Handbook of Comparative Politics*. Todd Landman e Neil Robinson (ed.). Part 1, Methods and Fields of Comparative Politics. pp 67-83
- Carl, N. M., e Ravitch, S. M. (2018). Interviews. B. B. Frey (Ed.), *The SAGE encyclopedia of educational research, measurement, and evaluation* pp. 872-876. SAGE Publications
- Casal Bértoa, F. (2012) Party systems and cleavage structures revisited: A sociological explanation of party system institutionalization in East Central Europe. *Party Politics* 2014 20: 16. DOI: 10.1177/1354068811436042
- Caschili, S., De Montis, A., e Trogu, D. (2015). Accessibility and rurality indicators for regional development. *Computers, Environment and Urban Systems*, 49, 98–114.
- Cherise, P. e Hay, D. (1989): *Urban Problems in Western Europe*. Londres, Unwin Hyman.
- Codina, L., (2023) Estudios de caso: características, tipología y bibliografía comentada. Lluís Codina. <https://www.lluiscodina.com/estudios-de-caso/>
- Coller, X. (2005) Estudio de casos. *Centro de Investigaciones Sociológicas*.

- Denton, T. (2007) Unit of observation in cross-cultural research: Implications for sampling and aggregated data analysis. *Cross-Cultural Research*, 41 (3): pp 3-31.
- Doval Adán, A. (2013). La articulación del sistema urbano de Galicia <http://hdl.handle.net/10347/20628>
- Evans, C. (2018). Analysing semi-structured interviews using thematic analysis: exploring voluntary civic participation among adults. In J. Lewis (Ed.), *SAGE Research Methods Datasets Part 1*. SAGE Publications, Ltd
- Fedeli, V. (2017). Metropolitan Governance and Metropolitan Cities in Italy: Outdated Solutions for Process of Urban Regionalisation. *Raumforsch Raumordn* n° 75, pp. 265-274
- Feiertag, P. (2022) Governance and city regions: policy and planning in Europe. France. pp 33-117 DOI: 10.4324/9781003201922-2
- Feriertag, P. e Zimmermann, K. (2022) Governance and city regions: policy and planning in Europe. Italy. pp 188-261. DOI: 10.4324/9781003201922-4
- Feria Toribio, J. M. (2004) Problemas de definición de las áreas metropolitanas en España. *Boletín de la A.G.E.* N°38 – 2004, pp 85-99.
- Feria Toribio, J. M. (2013) Towards a taxonomy of spanish metropolitan areas. *Boletín De La Asociación De Geógrafos Españoles*, (63)
- Feria Toribio, J. M. e Martínez Bernabéu, L. (2016), La definición del sistema metropolitano español. Permanencias y cambios entre 2001 y 2011, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, n°187, pp.9-24. Disponible en: <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/76461>
- Feria Toribio, J. M.; de Oliveira Neves, G. e Hurtado Rodríguez, C. (2018), Une méthode pour la délimitation des aires métropolitaines. Application au système urbain espagnol, *Cybergeo: European Journal of Geography*, n°852, pp. 1-24. DOI: <http://dx.doi.org/10.4000/cybergeo.29101>
- Fernández e Aguerre (s.f.) Algunas estadística en Gephi. *Visualización científica*. Recuperado o 5 de abril de [https://eva.fing.edu.uy/pluginfile.php/251226/mod\\_resource/content/1/Estad%C3%A9sticas%20de%20Gephi.pdf](https://eva.fing.edu.uy/pluginfile.php/251226/mod_resource/content/1/Estad%C3%A9sticas%20de%20Gephi.pdf)

- Friedmann, J. e Miller, R. (1956) The Urban Field. *Journal of the American Institute of Planners*, XXIV, pp. 3-16.
- Fürts, D. (2005) Metropolitan governance in Germany. *Metropolitan governance. Capacity, democracy and the dynamics of place* (pp. 151-168). Routledge.
- Galland, D. e Harrison, J. (2020) Conceptualising Metropolitan Regions: How Institutions, Policies, Spatial Imaginaries and Planning are influencing metropolitan development. Zimmermann, K., Galland, D. e Harrison, J. (Eds.) *Metropolitan regions, planning and governance* (pp. 1-14)
- Gañán Sánchez, E., Merinero Rodríguez, R., e Huete García, M.<sup>a</sup> Á. (2022). Four dilemmas and one obstacle to metropolitan governance: responses from strategic urban planning. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (93). <https://doi.org/10.21138/bage.3209>
- Gephi Consortium. (2023, xaneiro 7). Gephi (versión 0.10) [Software de análise e visualización de redes]. <https://gephi.org>
- Gerring, J. (2007) Case Study Research: Principles and Practices (Strategies for Social Inquiry). *Cambridge University Press*
- Gerring, J. (2017) Case Study Research: Principles and Practices (Strategies for Social Inquiry) (2<sup>a</sup> ed.). *Cambridge University Press*
- Golafshani, N. (2003). Understanding Reliability and Validity in Qualitative Research. *The Qualitative Report*, 8(4), 597-606. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2003.1870>
- Gomá. R. (2023). La era de las metrópolis: el reto de construir nuevos modelos de gobernanza. En A. Arellano y J. Rosiles (Coords.) *La era de las metrópolis. Gobierno y políticas metropolitanas* (pp. 31-44). Zapopan: El Colegio de Jalisco-Ayuntamiento de Guadalajara-Red de Investigación en Gobiernos Locales Mexicanos.
- Gómez Giménez, J. M.; Vieira de Sá Marques, T. e Hernández Aja, A. (2020). Procesos urbanos funcionales en Iberia, *Cuadernos Geográficos*, vol.59, nº2, pp. 93-128. DOI: <http://dx.doi.org/10.30827/cuadgeo.v59i2.9542>
- Hall, P. e Hay, D. (1980) Growth Centers in the European Urban System. Londre, Heinemann.

- Hawkins, D. (2009) Case studies. *The SAGE Handbook of Comparative Politics*. Todd Landman e Neil Robinson (ed.). Part 1, Methods and Fields of Comparative Politics. pp 50-66
- Hildenbrand Scheid, A. (2015) Gobernanza y planificación territorial en las áreas metropolitanas. Análisis comparado de las experiencias recientes en Alemania y de su interés para la práctica en España. *Tese doutoral da Universidade de Sevilla*.
- Hildenbrand Scheid, A. (2017). Gobernanza y planificación territorial en las áreas metropolitanas. Análisis comparado de las experiencias recientes en Alemania y de su interés para la práctica en España. Universidad de Valencia.
- Hildenbrand Scheid, A. (2019) La gobernanza metropolitana y el reto del desarrollo urbano territorial sostenible: las experiencias en Alemania. *Revista CeTrópico*, v. 43, edición especial, p. 83-133, 2019. DOI: [https://doi.org/10.33148/CeTrópico\\_v.43n.esp\(2019\)p.72-128](https://doi.org/10.33148/CeTrópico_v.43n.esp(2019)p.72-128)
- Ibarra-Sáiz, M. S., González-Elorza, A., e Rodríguez-Gómez, G. (2023). Aportaciones metodológicas para el uso de la entrevista semiestructurada en la investigación educativa a partir de un estudio de caso múltiple. *Revista de Investigación Educativa*, 41(2),501-522.
- Instituto Galego de Estatística (2021) Territorio e medio. *Xunta de Galicia* <https://www.ige.gal/web/index.jsp>
- Instituto Nacional de Estadística (2020) Estudio de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil (EM-1) Año 2019. *Notas de prensa. Experimental*. [https://www.ine.es/prensa/experimental\\_em1.pdf](https://www.ine.es/prensa/experimental_em1.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística (2021a) Estudios de movilidad a partir de la telefonía 2020-2021. Proyecto técnico. *Subdirección General de estadísticas sociodemográficas*. [https://www.ine.es/experimental/movilidad/exp\\_em\\_proyecto.pdf](https://www.ine.es/experimental/movilidad/exp_em_proyecto.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística (2021b) Estudio de movilidad de la población de partir de datos de telefonía móvil (EM-4). *Notas de prensa. Experimental*. [https://www.ine.es/prensa/experimental\\_em4.pdf](https://www.ine.es/prensa/experimental_em4.pdf)
- Instituto Nacional de Estadística. (s.f.). Productos y servicios: Publicaciones. [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es\\_ES&c=Page&cid=1254735110672&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=es_ES&c=Page&cid=1254735110672&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout)
- King, G., Keohane, R. e Verba, S. (1994) Designing social inquiry: Scientific inference in qualitative research. Princeton, NJ: *Princeton University Press*

- Instituto Nacional de Estadística (INE) (outubro 2024) Indicadores Urbanos. *Metodoloxía*. [https://ine.es/metodologia/iu/metodologia\\_IU.pdf](https://ine.es/metodologia/iu/metodologia_IU.pdf)
- Krause, M. (1995) La investigación cualitativa: un campo de posibilidades y desafíos. *Revista Temas de Educación*, 7, pp. 19-39
- Lefèvre, C. (2010): ¿Metrópolis ingobernables? Experiencias europeas. *Política y Sociedad*, 2010, Vol. 47 Núm. 3: pp. 131-143.
- Lei 4/2012, de 12 de abril, da Área Metropolitana de Vigo. Diario Oficial de Galicia, núm. 77, de 23 de abril de 2012, p. 14692. Xunta de Galicia.
- López Mira, A. X. (2007) Gobernanza local en Galicia e áreas metropolitanas: a superación da mancomunidade de Vigo. *A gobernanza metropolitana, Xunta de Galicia* (edit.).
- Mahoney, J. (2000). Path Dependence in Historical Sociology. *Theory and Society*, 29(4), 507–548. <http://www.jstor.org/stable/3108585>
- Márquez Cruz, G. (2007) Os instrumentos de xestión pública na área metropolitana de Vigo. *A gobernanza metropolitana, Xunta de Galicia* (edit.) pp 165-274.
- Martínez Martín, M. I., Guilló Rodríguez, N. e Santero Sánchez, R. (2019) La economía social en el emprendimiento de base tecnológica en España. Un análisis cualitativo. *CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*. Nº 96/2019, pp 65-99 DOI: 10.7203/CIRIEC-E.96.12969
- Mendieta Vicuña, D., e Esparcia Pérez, J. (2018). Aproximación metodológica al análisis de contenidos a partir del discurso de los actores. Un ensayo de investigación social de procesos de desarrollo local. *Empiria. Revista de metodología de ciencias sociales*, (39), 15–47. <https://doi.org/10.5944/empiria.39.2018.20876>
- Miguel González, R. (2005) La gobernanza de la gran Zaragoza: hacia una organización metropolitana de geografía variable. *Economía aragonesa*, 26, abril. pp 63-95
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021) Movilidad y Transporte en tiempo de COVID19. 2.2. Medidas de restricción de la movilidad aplicadas en España. *Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE)*. Recuperado o 31 de maio de 2025, de [https://otle.transportes.gob.es/inform\\_covid/es/2020/2la-limitacion-de-la-movilidad-como-medio-para-controlar-la-propagacionde-la-pandemia/22-medidas-de-restriccionde-la-movilidad-aplicadas-en-espana](https://otle.transportes.gob.es/inform_covid/es/2020/2la-limitacion-de-la-movilidad-como-medio-para-controlar-la-propagacionde-la-pandemia/22-medidas-de-restriccionde-la-movilidad-aplicadas-en-espana)

- Nel.lo, O. (1998) Los confines de la ciudad sin confines. Estructura urbana y límites administrativos en la ciudad difusa. En F. J. Monclúes (ed.), *La ciudad dispersa*, CCCB, Barcelona, 1998, pp. 35-57
- Nishantha Weerasinghe, R. e Lasith Gunawardena, K.S. (2025) Unveiling university networks alingning with SDGS: A social network analysis of the national innovation system of Sri Lanka. *Journal of Lifestyle e SDG´s Review. The global goals*. Vol 5, pp 01-43
- North, D. C. (1990). Institutions, Institutional Change and Economic Performance. *Cambridge University Press*. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
- OCDE (2012), Redefiniendo "urbano": una nueva forma de medir las áreas metropolitanas , *Publicaciones de la OCDE*, París, <https://doi.org/10.1787/9789264174108-en> .
- OCDE/Comisión Europea (2020), Ciudades en el mundo: una nueva perspectiva sobre la urbanización , *Estudios urbanos de la OCDE, Publicaciones de la OCDE*, París, <https://doi.org/10.1787/d0efcbda-en>
- Pierson, P. (2000). Increasing Returns, Path Dependence, and the Study of Politics. *The American Political Science Review*, 94(2), 251–267. <https://doi.org/10.2307/258601>
- Pierson, P. (2004). Politics in Time: History, Institutions, and Social Analysis. *Princeton University Press*. [https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691117157/politics-in-time?srsltid=AfmBOoqCOPe9cg71MAU0oQ53LrgbTBorNf3hozTTSm1mL\\_9aPOTuCawe](https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691117157/politics-in-time?srsltid=AfmBOoqCOPe9cg71MAU0oQ53LrgbTBorNf3hozTTSm1mL_9aPOTuCawe)
- QGIS Development Team. (2024, outubro 25). QGIS Geographic Information System (versión 3.40) [Software GIS]. QGIS Association. <https://qgis.org>
- Ragin, C.C. e Becker, H. S. (1992) What is a case? Exploring the foundations of social inquiry. Cambridge: *Cambridge University Press*
- Ragin, C.C. e Robinson, C. (2009) The Distinctiveness of Comparative Research. *The SAGE Handbook of Comparative Politics*. Todd Landman e Neil Robinson (ed.). Part 1, Methods and Fields of Comparative Politics. pp 13-34
- Roca Cladera, J.; Moix Bergadá, M. e Arellano Ramos, B. (2012), El sistema urbano en España, Scripta Nova. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº16,

pp.387-424.

Disponible

en:

<https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/3424>

- Rodríguez Álvarez, J. M. (2011) Las áreas metropolitanas en Europa: un análisis causal y tipológico. *Revista de Estudios de la Administración Local y Autonómica (REALA)*, n.º 298-299 (2005): 229-268
- Rodríguez-Rocha, C. (2024) Proposta dun indicador sintético de ruralidade: unha aplicación ao caso de Galicia. Disponible en: <https://hdl.handle.net/10347/39590>
- Rojo Salgado, A. (2007) A Gobernanza no Ámbito Local: O Caso das Áreas Metropolitanas. *A Gobernanza Metropolitana, Xunta de Galicia* (edit.)
- Rome2Rio. (s.f.). Rome2Rio: descubre cómo llegar a cualquier lugar. <https://www.rome2rio.com/>
- Romero, J. (2009) Geopolítica y gobierno del territorio. *Tirant lo Blanch*.
- Sevillano, A., Tomàs, M., Capéans, J. e Rosselló, M. (2023) La complicada definición del hecho metropolitano en España. *Metrópolis sin gobierno. La anomalía española en Europa*. Mariona Tomàs (ed.). Capítulo 2 (pp. 43-61).
- Servizo Galego de Saúde (Sergas) (2025) Datos Coronavirus. Activos, curados e falecidos. Xunta de Galicia. Recuperado o 3 de marzo de 2025 en <https://coronavirus.sergas.gal/datos/#/gl-ES/galicia>
- Sartori, G. (1994) La comparación en las ciencias sociales.
- Taylor, S.J. e Bogdan, R. (1987) Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Ediciones Paidós Ibérica. ISBN: 84-7509-816-9
- Taylor, M. e Rae, DW. (1970) *The Analysis of Political Clavages*. New Heaven, CT: Yale University Press
- Taylor, M. e Rae, DW. (1969) An analysis of cross-cutting between political cleavages. *Comparative Politics* 1: 534–577.
- Tomàs, M. (2023) *Metrópolis sin gobierno. La autonomía española en Europa*. *Tirant humanidades*. p. 15

- Tomàs, M. e Rosselló Xamena, M. (2024) Los modelos de gobernanza metropolitana en España: similitudes y diferencias. *Anuario de Derecho Municipal*. Núm. 17, 2023. pp. 187-208.
- Torres Martínez, R. (2012) Los clivajes Estado/Iglesia y centro/periferia en el México del siglo XXI. Reflexiones respecto a la actualidad y funcionalidad de la teoría de clivajes para el caso mexicano. *Amnis* 11, 2012. DOI: 10.4000/amnis.1811
- Van Evera, S. (1997) *Guide to methods for students of political science*. Ithaca, NY: *Cornell University Press*
- Varela Álvarez, E. e Barral Buceta, B. (2023) El Área Metropolitana de Vigo: una institucionalización incompleta. *Metrópolis sin gobierno, la anomalía española en Europa*. Mariona Tomàs (edit.) Cap. 5 pp 123-153.
- Varela Álvarez, E. e Barral Buceta, B. (2025) La inacabada gobernanza metropolitana en España. El caso del área metropolitana de Vigo y su institucionalización incompleta. *Metrópolis en transición: un abordaje político de lo metropolitano*. Alberto Arellano, (coord.) 1ª ed. Zapopan, Jalisco : El Colegio de Jalisco: Red de Investigadores en Gobiernos Locales Mexicanos
- Vinci, I. (2019) Governing the Metropolitan Dimension: A Critical Perspective on Institutional Reshaping and Planning Innovation in Italy. *European Journal of Spatial Development* (70), pp. 1-21
- Xunta de Galicia (2021) Convenio de colaboración para o desenvolvemento conxunto do transporte metropolitano de Galicia na área de transporte metropolitano de Vigo tramitado como expediente anticipado de gasto.
- Yin, R. K. (2018). *Case Study: Research and Applications*. *SAGE Publications*
- Zimmermann, K. (2022) Governance and city regions: policy and planning in Europe. Italy. pp. 118-187 DOI: 10.4324/9781003201922-3



## ANEXO I: GUIÓN EMPREGADO NAS ENTREVISTAS

### PRESENTACIÓN

- Presentación dos entrevistadores
- Dar as grazas por atender á entrevista, a pesar da apretada axenda.
- Presentar o tema: estamos a facer un estudo sobre as áreas metropolitanas, centrándonos concretamente no caso da Área Metropolitana de Vigo. O seu concello (o do alcalde(sa) entrevistado/a) é clave neste proxecto, polo que a súa visión é importante de cara a complementar as aportacións do traballo.
- No correo que se lle remitiu incluíronse os consentimentos... En consecuencia, gustaríanos reiterar o seu consentimento conforme esta entrevista sexa gravada.

A participación nesta entrevista segue e cumpre coa lexislación en materia de protección de datos tanto nacional como europea, a saber, a Lei Orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de Protección de Datos Personais e Garantía de Dereitos Dixitais (LOPDGDD), así como o Regulamento (UE) 2016/679, Xeral de protección de datos (RGPD). As persoas entrevistadas serán gravadas e os ficheiros resultantes permanecerán baixo custodia do equipo investigador sen difusión dos mesmos. Unicamente se empregará para a análise o discurso e a identidade das persoas participantes en caso que dar estas o consentimento a tal fin.

Consente a grabación desta reunión?

### BLOQUE 1: INTRODUCCIÓN (10 min aprox.)

- (coma continuación da introdución) Gustaríanos comezar por coñecer a percepción desde o seu concello da AMVi.
- (esperar a ver se fai falta) Ademais, poderíanos indicar se considera que o seu concello é importante ou non dentro do proxecto, así coma indicar o porqué?
- Que cambios se deron ata a actualidade desde a paralización do proxecto de Área Metropolitana que tivo lugar en 2019?
  - ⇒ Quen lidera o proxecto? Cales son os actores que favorecen esta continuidade? E os que a obstaculizan?
  - ⇒ Cales deberían ser os que o impulsasen? Que tipo de problema é o que fai que se paralice?
- Está o seu concello incluído nalgunha entidade supramunicipal? Cal ou cales? Melloraría esa cooperación en caso de que o seu concello pertencese á AMVi?
- Son entidades comarcais, como mancomunidades, consorcios ou deputacións compatibles coa presenza da AMVi?

## BLOQUE 2: PROS E CONTRAS DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO

- Que gaña o seu concello pertencendo a unha área metropolitana como a viguesa?
- Como vostede sabe, hai dúas leis para a AMVi (2012 e 2016) nas que se establece un sistema de voto que concede maior número de representantes aos municipios máis poboados. Neste caso, o seu concello tería, segundo a súa poboación actual...  
*(Segundo se establecía na Lei 4/2012, pola que se aprobou o proxecto de área metropolitana de Vigo; así como na modificación de 2016, o sistema de votación da Xunta Metropolitana concede maior poder de voto aos concellos segundo a súa poboación. Sabendo esta información)*  
Cre que este sistema é adecuado para integrar municipios de tamaños de poboación tan diversos como os que estarían na AMVi? En particular, cre que os concellos pequenos poderían estar cómodos nese contexto?
- Visto desde a perspectiva oposta, cre que lle compensa á cidade principal -neste caso Vigo- ceder poder de decisión ao resto de concellos a cambio de pertencer a unha área metropolitana?
- Supón a maneira na que está articulada a AMVi un problema? Cre que é un bo formato? Quen debería estar á fronte? (estar pendente de preguntas anteriores)
- Cales deberían ser os criterios de cara a determinar a inclusión ou non dun concello na AMVi?
- O INE non fala de áreas metropolitanas, pero si que establece as AUF das principais cidades do país. Estas deberían ser tomadas coma base, segundo o INE, de cara a determinar que concellos entran na AMVi e cales quedan excluídos. Porén, dáse a situación de que os concellos de Tui, Oia, Tomiño, Pontearreas, Mondariz, Mondariz-Balneario e Covelo si que están incluídos na AUF, pero non na AMVi, a que se pode deber esta situación?
- Dáse tamén o caso de concellos do sur de Pontevedra que non están incluídos nin na AUF nin na AMVi. É o caso de O Rosal, A Guarda, As Neves, Arbo, A Cañiza e Crecente. Que opina ao respecto da inclusión ou non destes concellos?

## BLOQUE 3: TRANSPORTE

- (En caso de que non nomease o criterio de transporte). Para determinar a pertenza ou non dun concello á AUF dunha cidade o INE emprega coma criterio que mínimo o 15% da súa poboación se desprace á cidade principal por motivos laborais. Considera o transporte coma un bo factor explicativo de quen entra e quen non na AMVi? Debería haber outros factores?
- É coñecedor do convenio do Plan de transporte metropolitano da área de Vigo? Que opina ao respecto?
  - ⇒ Para os concellos que están: Que ten previsto que aconteza tras o fin da prórroga en novembro deste ano? Considera este convenio importante para o seu concello? Que

consecuencias lle ve á non pertenza de Vigo a dito convenio? A aportación conxunta dos concellos é de 280.000 euros, como se decide a contía individual de cada un?

⇒ Para os concellos que non están: Cal é o motivo da súa non pertenza? Gustaríalle pertencer? Mondariz e Mondariz-Balneario non están

→ Considera o autobús coma unha boa alternativa ao transporte privado, ou poderíanse tomar en consideración outros medios de transporte?

⇒ (en caso de que falase do tren) É necesario de cara a articular a área metropolitana?

⇒ (en caso de que non falase do tren) Considera o transporte ferroviario preciso de cara á articulación da área metropolitana?

→ Coñece se no seu concello se dan numerosos intercambios diarios de poboación con outros municipios? A que municipios se despraza principalmente a veciñanza de Tui?

→ Amosámoslle nestas gráficas os movementos diarios de poboación que se dan entre o seu concello e o resto de concellos da AUF, configurados a partir de datos recollidos polo INE para o período comprendido entre setembro e decembro de 2021 (describir brevemente a gráfica). Hai algo neste gráfico que chame a súa atención? Cales cre que son os motivos detrás destes desprazamentos?

“El área de residencia de cada teléfono móvil es aquella en donde el teléfono móvil se encuentra durante más tiempo entre las 22:00 horas del día anterior y las 06:00 horas durante el día observado. Asignada para cada teléfono móvil el área de residencia, se intenta determinar el área de destino cotidiano. El método es parecido al de asignación del área de residencia pero no dará siempre un valor: se deberán tomar todas las áreas (incluida la de residencia) en las que se encuentra el terminal durante el horario de 10:00 a 16:00 del día observado. Si hay más de una área, se tomará aquella más frecuente (en la que está más tiempo), que no sea la de residencia. Si solo el área de residencia cumple esta condición, entonces el área de residencia será también el área de destino”

## **PREGUNTA FINAL**

Xa para rematar, queríámoslle facer unha última pregunta sobre as súas expectativas sobre a AMVi.

→ Cre que se solucionará o actual problema de estancamento?

→ Que papel queda na man das deputacións e das mancomunidades en caso de que os proxectos metropolitanos saian adiante?

## ANEXO II: DATOS EMPREGADOS PARA A CONSTRUCIÓN DAS REDES

Nesta táboa inclúese a proporción de poboación de cada concello que se despraza diariamente de media cara ao resto de municipios da AUF.

| ORIXE                               | DESTINO                               | LABORAIS | FESTIVOS |
|-------------------------------------|---------------------------------------|----------|----------|
| Baiona e Oia                        | Cangas                                | 0,14%    | 0,16%    |
|                                     | Gondomar                              | 2,58%    | 2,09%    |
|                                     | Moaña                                 | 0,14%    | 0,00%    |
|                                     | Mos                                   | 0,33%    | 0,00%    |
|                                     | Nigrán                                | 5,20%    | 4,28%    |
|                                     | O Porriño                             | 0,98%    | 0,03%    |
|                                     | Redondela                             | 0,15%    | 0,01%    |
|                                     | Vigo                                  | 8,53%    | 1,62%    |
|                                     | Tomíño                                | 0,62%    | 0,49%    |
|                                     | Tui                                   | 0,52%    | 0,29%    |
| Cangas                              | Baiona e Oia                          | 0,05%    | 0,07%    |
|                                     | Gondomar                              | 0,01%    | 0,01%    |
|                                     | Moaña                                 | 1,94%    | 1,62%    |
|                                     | Mos                                   | 0,25%    | 0,02%    |
|                                     | Nigrán                                | 0,27%    | 0,23%    |
|                                     | O Porriño                             | 0,43%    | 0,00%    |
|                                     | Redondela                             | 0,81%    | 0,56%    |
|                                     | Vigo                                  | 7,72%    | 3,86%    |
|                                     | Tomíño                                | 0,00%    | 0,04%    |
|                                     | Tui                                   | 0,11%    | 0,08%    |
| Pazos de Borbén e outros municipios | Gondomar                              | 0,02%    | 0,00%    |
|                                     | Moaña                                 | 0,02%    | 0,00%    |
|                                     | Mos                                   | 0,69%    | 0,02%    |
|                                     | Nigrán                                | 0,02%    | 0,00%    |
|                                     | O Porriño                             | 0,82%    | 0,00%    |
|                                     | Redondela                             | 2,50%    | 1,52%    |
|                                     | Salvaterra de Miño                    | 0,02%    | 0,00%    |
|                                     | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,21%    | 0,19%    |

| <b>ORIXE</b> | <b>DESTINO</b>                        | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|--------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
|              | Vigo                                  | 1,88%           | 0,07%           |
|              | Mondariz e Mondariz Balneario         | 1,33%           | 1,73%           |
|              | Ponteareas                            | 2,21%           | 1,12%           |
|              | Tomiño                                | 0,02%           | 0,00%           |
|              | Tui                                   | 0,03%           | 0,02%           |
| Gondomar     | Baiona e Oia                          | 2,17%           | 2,36%           |
|              | Cangas                                | 0,00%           | 0,05%           |
|              | Moaña                                 | 0,21%           | 0,00%           |
|              | Mos                                   | 0,57%           | 0,04%           |
|              | Nigrán                                | 3,86%           | 3,11%           |
|              | O Porriño                             | 1,21%           | 0,11%           |
|              | Redondela                             | 0,24%           | 0,01%           |
|              | Vigo                                  | 10,14%          | 1,87%           |
|              | Ponteareas                            | 0,01%           | 0,01%           |
|              | Tomiño                                | 0,47%           | 0,41%           |
|              | Tui                                   | 0,48%           | 0,34%           |
| Moaña        | Baiona e Oia                          | 0,00%           | 0,02%           |
|              | Cangas                                | 1,67%           | 1,20%           |
|              | Pazos de Borbén e outros municipios   | 0,00%           | 0,01%           |
|              | Gondomar                              | 0,06%           | 0,05%           |
|              | Mos                                   | 0,33%           | 0,11%           |
|              | Nigrán                                | 0,16%           | 0,11%           |
|              | O Porriño                             | 0,51%           | 0,03%           |
|              | Redondela                             | 1,58%           | 1,32%           |
|              | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,01%           | 0,01%           |
|              | Vigo                                  | 11,99%          | 7,20%           |
|              | Tomiño                                | 0,04%           | 0,11%           |
|              | Tui                                   | 0,14%           | 0,16%           |
| Ponteareas   | 0,01%                                 | 0,00%           |                 |
| Mos          | Baiona e Oia                          | 0,00%           | 0,04%           |
|              | Cangas                                | 0,10%           | 0,07%           |

| <b>ORIXE</b> | <b>DESTINO</b>                        | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|--------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
|              | Pazos de Borbén e outros municipios   | 0,00%           | 0,17%           |
|              | Gondomar                              | 0,19%           | 0,07%           |
|              | Moaña                                 | 0,26%           | 0,07%           |
|              | Nigrán                                | 0,19%           | 0,07%           |
|              | O Porriño                             | 5,93%           | 3,95%           |
|              | Redondela                             | 1,34%           | 1,53%           |
|              | Salvaterra de Miño                    | 0,17%           | 0,19%           |
|              | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,01%           | 0,08%           |
|              | Vigo                                  | 10,20%          | 3,99%           |
|              | Ponteareas                            | 0,59%           | 0,44%           |
|              | Tomiño                                | 0,17%           | 0,26%           |
|              | Tui                                   | 0,82%           | 0,63%           |
|              | salceda de Caselas                    | 0,00%           | 0,02%           |
| Nigrán       | Baiona e Oia                          | 2,52%           | 2,90%           |
|              | Cangas                                | 0,22%           | 0,26%           |
|              | Gondomar                              | 2,14%           | 2,02%           |
|              | Moaña                                 | 0,21%           | 0,02%           |
|              | Mos                                   | 0,46%           | 0,02%           |
|              | O Porriño                             | 0,86%           | 0,06%           |
|              | Redondela                             | 0,23%           | 0,07%           |
|              | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,00%           | 0,01%           |
|              | Vigo                                  | 10,41%          | 2,95%           |
|              | Ponteareas                            | 0,04%           | 0,01%           |
|              | Tomiño                                | 0,27%           | 0,20%           |
|              | Tui                                   | 0,33%           | 0,19%           |
|              | Salceda de Caselas                    | 0,00%           | 0,00%           |
| O Porriño    | Baiona e Oia                          | 0,08%           | 0,14%           |
|              | Cangas                                | 0,07%           | 0,07%           |
|              | Pazos de Borbén e outros municipios   | 0,04%           | 0,08%           |
|              | Gondomar                              | 0,32%           | 0,20%           |
|              | Moaña                                 | 0,18%           | 0,02%           |

| <b>ORIXE</b>       | <b>DESTINO</b>                        | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|--------------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
|                    | Mos                                   | 3,47%           | 2,51%           |
|                    | Nigrán                                | 0,27%           | 0,17%           |
|                    | Redondela                             | 0,56%           | 0,33%           |
|                    | Salceda de Caselas                    | 0,45%           | 0,39%           |
|                    | Salvaterra de Miño                    | 0,51%           | 0,32%           |
|                    | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,00%           | 0,01%           |
|                    | Vigo                                  | 6,69%           | 1,81%           |
|                    | Mondariz e Mondariz Balneario         | 0,00%           | 0,13%           |
|                    | Ponteareas                            | 0,72%           | 0,47%           |
|                    | Tomiño                                | 0,35%           | 0,32%           |
|                    | Tui                                   | 1,93%           | 1,56%           |
| Redondela          | Baiona e Oia                          | 0,00%           | 0,02%           |
|                    | Cangas                                | 0,67%           | 0,62%           |
|                    | Pazos de Borbén e outros municipios   | 0,38%           | 0,55%           |
|                    | Gondomar                              | 0,08%           | 0,01%           |
|                    | Moaña                                 | 1,50%           | 1,08%           |
|                    | Mos                                   | 1,10%           | 0,71%           |
|                    | Nigrán                                | 0,21%           | 0,06%           |
|                    | O Porriño                             | 1,10%           | 0,19%           |
|                    | Salvaterra de Miño                    | 0,01%           | 0,02%           |
|                    | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,74%           | 0,69%           |
|                    | Vigo                                  | 9,30%           | 3,08%           |
|                    | Mondariz e Mondariz Balneario         | 0,00%           | 0,01%           |
|                    | Ponteareas                            | 0,20%           | 0,18%           |
|                    | Tomiño                                | 0,06%           | 0,11%           |
| Tui                | 0,27%                                 | 0,20%           |                 |
| Salceda de Caselas | Moaña                                 | 0,06%           | 0,00%           |
|                    | Mos                                   | 0,96%           | 0,30%           |
|                    | Nigrán                                | 0,04%           | 0,00%           |
|                    | O Porriño                             | 4,39%           | 1,79%           |
|                    | Redondela                             | 0,04%           | 0,02%           |

| <b>ORIXE</b>                          | <b>DESTINO</b>                      | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|---------------------------------------|-------------------------------------|-----------------|-----------------|
|                                       | Salvaterra de Miño                  | 2,86%           | 2,86%           |
|                                       | Vigo                                | 2,19%           | 0,11%           |
|                                       | Ponteareas                          | 0,28%           | 0,18%           |
|                                       | Tomiño                              | 0,15%           | 0,08%           |
|                                       | Tui                                 | 1,62%           | 1,13%           |
| Salvaterra de Miño                    | Moaña                               | 0,07%           | 0,00%           |
|                                       | Pazos de Borbén e outros municipios | 0,00%           | 0,03%           |
|                                       | Mos                                 | 0,98%           | 0,37%           |
|                                       | O Porriño                           | 3,75%           | 0,90%           |
|                                       | Salceda de Caselas                  | 1,79%           | 1,90%           |
|                                       | Vigo                                | 3,43%           | 0,45%           |
|                                       | Mondariz e Mondariz Balneario       | 0,00%           | 0,05%           |
|                                       | Ponteareas                          | 3,20%           | 2,62%           |
|                                       | Tomiño                              | 0,21%           | 0,24%           |
|                                       | Tui                                 | 1,60%           | 1,21%           |
| Redondela                             | 0,01%                               | 0,00%           |                 |
| Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | Pazos de Borbén e outros municipios | 0,28%           | 0,51%           |
|                                       | Moaña                               | 0,29%           | 0,03%           |
|                                       | Mos                                 | 0,59%           | 0,07%           |
|                                       | O Porriño                           | 0,69%           | 0,00%           |
|                                       | Redondela                           | 3,67%           | 2,42%           |
|                                       | Vigo                                | 2,76%           | 0,09%           |
|                                       | Tomiño                              | 0,00%           | 0,07%           |
|                                       | Cangas                              | 0,02%           | 0,00%           |
|                                       | Tui                                 | 0,02%           | 0,06%           |
| Vigo                                  | Baiona e Oia                        | 0,09%           | 0,20%           |
|                                       | Cangas                              | 0,43%           | 0,50%           |
|                                       | Pazos de Borbén e outros municipios | 0,00%           | 0,04%           |
|                                       | Gondomar                            | 0,21%           | 0,17%           |
|                                       | Moaña                               | 0,89%           | 0,59%           |
|                                       | Mos                                 | 0,61%           | 0,22%           |

| <b>ORIXE</b>                        | <b>DESTINO</b>                        | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|-------------------------------------|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
|                                     | Nigrán                                | 0,39%           | 0,41%           |
|                                     | O Porriño                             | 0,91%           | 0,12%           |
|                                     | Redondela                             | 0,56%           | 0,37%           |
|                                     | Salvaterra de Miño                    | 0,02%           | 0,03%           |
|                                     | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,00%           | 0,01%           |
|                                     | Mondariz e Mondariz Balneario         | 0,00%           | 0,00%           |
|                                     | Ponteareas                            | 0,12%           | 0,10%           |
|                                     | Tomiño                                | 0,08%           | 0,11%           |
|                                     | Tui                                   | 0,22%           | 0,19%           |
| Mondariz e<br>Mondariz<br>Balneario | Pazos de Borbén e outros municipios   | 1,88%           | 2,53%           |
|                                     | Mos                                   | 0,11%           | 0,00%           |
|                                     | Nigrán                                | 0,02%           | 0,00%           |
|                                     | O Porriño                             | 1,53%           | 0,00%           |
|                                     | Redondela                             | 0,02%           | 0,00%           |
|                                     | Salvaterra de Miño                    | 0,04%           | 0,00%           |
|                                     | Vigo                                  | 1,15%           | 0,03%           |
|                                     | Ponteareas                            | 6,22%           | 3,43%           |
|                                     | Tui                                   | 0,09%           | 0,02%           |
|                                     | Tomiño                                | 0,02%           | 0,00%           |
| Ponteareas                          | Baiona e Oia                          | 0,00%           | 0,02%           |
|                                     | Cangas                                | 0,01%           | 0,04%           |
|                                     | Pazos de Borbén e outros municipios   | 0,35%           | 0,69%           |
|                                     | Gondomar                              | 0,06%           | 0,00%           |
|                                     | Moaña                                 | 0,15%           | 0,00%           |
|                                     | Mos                                   | 1,02%           | 0,40%           |
|                                     | Nigrán                                | 0,09%           | 0,03%           |
|                                     | O Porriño                             | 2,40%           | 0,59%           |
|                                     | Redondela                             | 0,36%           | 0,19%           |
|                                     | Salceda de Caselas                    | 0,13%           | 0,11%           |
|                                     | Salvaterra de Miño                    | 1,37%           | 1,29%           |
|                                     | Soutomaior e Pontevedra (distrito 07) | 0,00%           | 0,01%           |

| <b>ORIXE</b>       | <b>DESTINO</b>                | <b>LABORAIS</b> | <b>FESTIVOS</b> |
|--------------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|
|                    | Vigo                          | 5,15%           | 1,04%           |
|                    | Mondariz e Mondariz Balneario | 0,64%           | 1,10%           |
|                    | Tomiño                        | 0,15%           | 0,12%           |
|                    | Tui                           | 0,46%           | 0,33%           |
| Tomiño             | Baiona e Oia                  | 0,40%           | 0,54%           |
|                    | Gondomar                      | 0,77%           | 0,39%           |
|                    | Moaña                         | 0,05%           | 0,00%           |
|                    | Mos                           | 0,45%           | 0,01%           |
|                    | Nigrán                        | 0,49%           | 0,14%           |
|                    | O Porriño                     | 1,71%           | 0,16%           |
|                    | Redondela                     | 0,03%           | 0,01%           |
|                    | Salceda de Caselas            | 0,02%           | 0,00%           |
|                    | Salvaterra de Miño            | 0,10%           | 0,00%           |
|                    | Vigo                          | 3,49%           | 0,16%           |
|                    | Ponteareas                    | 0,01%           | 0,00%           |
|                    | Tui                           | 3,03%           | 2,00%           |
|                    | Tui                           | Baiona e Oia    | 0,11%           |
| Cangas             |                               | 0,00%           | 0,02%           |
| Gondomar           |                               | 0,32%           | 0,26%           |
| Moaña              |                               | 0,16%           | 0,00%           |
| Mos                |                               | 0,92%           | 0,41%           |
| Nigrán             |                               | 0,25%           | 0,14%           |
| O Porriño          |                               | 4,07%           | 2,11%           |
| Redondela          |                               | 0,23%           | 0,10%           |
| Salceda de Caselas |                               | 0,34%           | 0,25%           |
| Salvaterra de Miño |                               | 0,56%           | 0,44%           |
| Vigo               |                               | 4,05%           | 0,70%           |
| Ponteareas         |                               | 0,31%           | 0,13%           |
| Tomiño             |                               | 1,86%           | 1,84%           |

### **ANEXO III: ENTREVISTAS TRANSCRITAS E ESTRUTURADAS**

Dada a extensión das transcricións das entrevistas realizadas no marco desta investigación, non foi posible a súa inclusión nos anexos do traballo, posto que excedían o número máximo de páxinas que se poden destinar a este apartado. Polo tanto, e con fin de facilitar toda a información obtida a través da aplicación desta técnica de investigación cualitativa, inclúese a continuación un link e un código QR a través dos que se pode acceder a un documento en PDF na nube no que se inclúen todas as entrevistas realizadas estruturadas en función das categorías xa definidas.

[Entrevistas transcritas e estruturadas TFM Carmen Rodríguez Rocha.pdf](#)



Cómpre salientar que a maneira en que están transcritas e estruturadas as entrevistas non é a máis axeitada en termos técnicos. Porén, dado o límite de tempo dispoñible para levar a cabo este Traballo de Fin de Máster, optouse por unha transcripción rápida e práctica, ao longo da cal se foron subliñando de amarelo as principais ideas dos discursos dos autores.

