



# PLAN GENERAL DE ORDENACION DEL MUNICIPIO DE BAYONA

Por José Bar Bao, Alberto Baltar Tojo, Jaime Garrido Rodriguez,  
Jaime Riera Nieves y Alfonso Enriquez Moure

El motivo de este trabajo es dar a conocer una prodigiosa comarca natural surgida del estudio de un plan general de ordenación, y cuyo fin es despertar la atención general sobre el tema y estimular a todos aquellos que estén en condiciones de poder llevar a cabo el estudio de la planificación, *verdaderamente racional*, que la comarca necesita. Comarca que ofrece extraordinarias condiciones, tanto geográficas como sociales, para romper la oposición entre campo y ciudad, para evitar la degradación de la urbe y revalorizar el rural, para buscar una armónica síntesis comunitaria, para obtener, en fin, un ente socio-económico equilibrado.

Somos conscientes de que nuestra aportación se limita a poco más que la simple exposición de una intuición. Pero también es verdad que tampoco tuvimos ocasión ni medios para ir más adelante.

## Introducción

El Plan general del Ayuntamiento de Bayona nos fue encargado por la Corporación con el deseo de obtener un documento que ordenase el crecimiento del casco de un pueblecito marinero de gran belleza y escasos recursos económicos. Se trataba únicamente de proteger un pequeño y precioso núcleo urbano y redactar un plan de ensanche. También se refería el encargo a la elaboración de dos o tres planes parciales en las zonas

de playas (Playa de la Ladeira y de Sta. Marta) para encauzar la creciente demanda de edificaciones de orden turístico, fundamentalmente.

En principio se trataba de ordenar una pequeña villa marinera cuyo presente estaba amenazado por una creciente construcción de edificaciones destinadas a una utilización temporal, ya que Bayona se estaba convirtiendo en una villa de veraneo, y los bloques de pisos y apartamentos comenzaban a aparecer.

Por ello se pretendía únicamente redactar un plan sin más alcance que regular la presión de unas corrientes turísticas de pequeño volumen y escaso poder económico, ya que, demográficamente, el crecimiento de Bayona fue muy escaso entre los años 55 y 70 y negativo en la década anterior. Según el censo realizado en 1970, la población del Término Municipal de Bayona es de 8.644 habitantes, de los cuales, 3.528 viven en el casco urbano.

El desenvolvimiento económico de la villa tampoco justificaba actuaciones urbanísticas de gran envergadura ya que el puerto y la industria conservera perdían gradualmente importancia frente a la influencia del próximo Vigo.

Todo ello hacía pensar que el enfoque dado al encargo se ajustaba a una realidad y nada hacía sospechar en aquel momento que un estudio más amplio, como el



*Playa de la Ladeira, Monte Lourido y playa América.*



*Ensenada de Bayona, entre Monteferro y Montreal, al fondo las islas Cies.*



que realizamos para la Comarca con este motivo, abriría un horizonte de insospechadas posibilidades para la zona. Ante nosotros apareció con gran claridad una comarca natural de la cual Bayona era sólo una pieza, y esta comarca aparecía delimitada por unas líneas que formaban un rombo casi perfecto.

La intuición de esta comarca plena de variedad y riqueza potencial, nos condujo a la contemplación de un proceso interactivo derivado precisamente de la cualidad armónica del conjunto, mediante el cual, al interrelacionarse las zonas, surgía el acrecentamiento mutuo de la importancia de las mismas. Pero además, y esto era muy importante pues nos aseguraba en nuestro hallazgo, es que esta área rómbica era ya una realidad en marcha y esperando, únicamente, ser impulsada.

Fue, pues, asomarnos a este hecho comarcal de gran importancia lo que determinó el estudio que para el Ayuntamiento de Bayona hicimos.

Otro hecho que condicionó este resultado fue el estudio simultáneo del Plan General del Ayuntamiento de Nigrán. Dicho Ayuntamiento, marinero también, linda con los municipios de Vigo y de Bayona y une el litoral de Vigo con el de Bayona.

Creemos necesario aclarar que estos planes de Ordenación no se justifican más que en función de una comarca natural, y en modo alguno por las propias necesidades futuras de los municipios (Bayona o Nigrán) estudiados independientemente.

Puntualizada esta circunstancia pasamos a describir, aunque sólo pueda ser someramente, la comarca en cuestión.

Anteriormente nos referíamos a la comarca como un territorio limitado por los lados de un ROMBO. Esta comarca natural, rómbica, es una península que está limitada al Norte por la ría de Vigo, al Oeste por el Océano Atlántico y al Sur por el río Miño que la separa con su brazo de agua de Portugal; las líneas "rómbicas" son las que unen Redondela con Vigo y Bayona, Bayona con La Guardia, La Guardia con Tuy y Tuy con Porriño y Redondela.

Dentro de este rombo, cuyos lados son menores de treinta kilómetros, encontramos toda la riqueza y variedad geográfica imaginable:

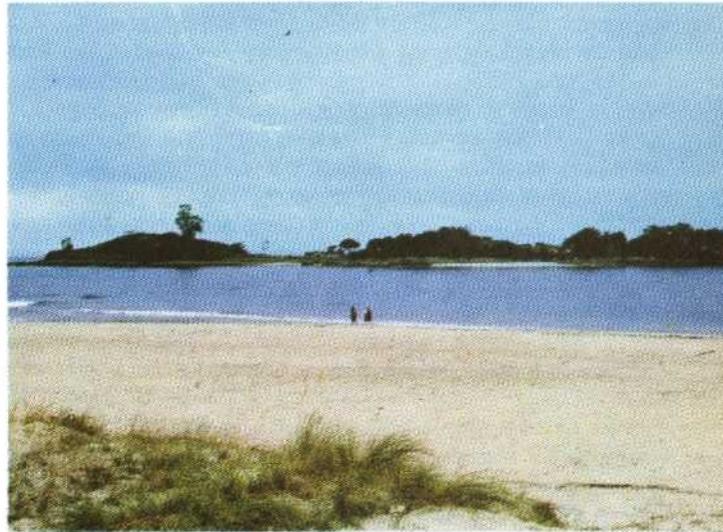
La ría de Vigo amparada del Atlántico por las tres islas Cíes y formando unos puertos naturales de incomparable valor; sus pueblos marineros (Cangas, Moaña, Redondela, Bayona, Panjón, etc.), sus aguas profundas y protegidas, situadas en las grandes rutas atlánticas, con sus industrias de construcción naval, de congelación, de conservas, etc., y sus laboriosos doscientos mil habitantes...

La larga cadena de playas que se enlazan hasta llegar a Bayona, detrás de las cuales, frente al mar, se ofrecen condiciones sin par para el más idóneo desarrollo de urbanizaciones residenciales. Suelo, que al Vigo actual le falta y ya empieza a ocupar.

La dura costa atlántica, hasta La Guardia, abierta a los caladeros donde nuestras flotas pesqueras y congeladoras compiten con las más poderosas del mundo. Rocas y océano, encrespadas y sonoras olas, blancas espumas... Azul, gris-plomo, a veces verde...



Costa atlántica desde el monte Sta. Tecla.



Playa de Canido. Isla de Toralla.



Vigo, islas Cíes al fondo.

El suave discurrir del Miño hasta Tuy creando un fertilísimo valle donde el manzano, la pavía, la naranja, la uva, la palmera, etc., adornan el paisaje; donde el pino, el eucalipto, el roble, el regadío y el pastoreo se desarrollan espontáneamente. Geórgico paisaje. Todo dormido. A la espera de un planeamiento racional que lo arranque de su subdesarrollo.

Y un eje industrial de Tuy a Redondela, con el Polo de Desarrollo de Porriño, donde el escaso territorio llano de la comarca se extiende en gándaras de muy amplia superficie, donde con el concurso del agua (Río Louro), el ferrocarril y las carreteras a Portugal, al interior de la Península y a Vigo, se constituye el suelo idóneo en el que asentar la industria pesada, rodeada de núcleos urbanos suficientemente alejados que la sirven de eficaz mano de obra.

Y encerrados por estos lados del rombo, valles, riachuelos, montañas, con unas posibilidades turísticas, agrícolas y ganaderas insospechadas.

Con esta ligera visión queda vagamente descrita esta comarca natural en la que el Atlántico se embalsa en un admirable engarce de ensenadas y en la que un rosario de playas de finas y blancas arenas se mezclan con pinares, con bosques, con prados; y en la que el océano bate la brava cornisa atlántica, granítica y apenas inflexionada; en la que el caudaloso Miño, ya lento y reposado, fertiliza con sus aguas un extenso y verde valle; donde la suave temperatura impide las heladas, donde las primaveras y los veranos tienen la suavidad atlántica, donde los otoños y los inviernos riegan los prados, los montes, los valles...

Toda una riquísima comarca natural que espera inútilmente, año a año, ese impulso que la transforme, ya que todo está hecho, y a la que sólo le falta la infraestructura necesaria para tener formada esa gran metrópoli natural de la que Bayona es una pieza fundamental y en la que se ha de asentar parte de la población de Vigo, constituyendo un núcleo residencial idóneo dentro de este enorme conjunto de vocaciones diferentes que son las zonas y los pueblos que forman el rombo.

Es evidente que esta comarca natural contiene todos los elementos que podrían constituir una megalópolis (1). Creando una red suficiente de viales rápidos, potenciando los transportes colectivos, mejorando toda la infra-

---

(1) Una megalópolis no en el sentido dado por Mumfort de metrópoli todavía más grande y poderosa, previa a la tiranópolis y abocada ya a la necrópoli o "muerte" de la ciudad. No, está más bien en el intento que Gottmann apunta al decir que "la megalópolis se encuentra en el umbral de un nuevo estilo de vida, y en la solución de sus problemas se apoyará la capacidad de civilización para sobrevivir". En el desarrollo controlado —ahora que todavía en este caso se está muy a tiempo, sin tener que destruir lo ya construido— de "la densidad de actividades y de desplazamientos de todas las clases (que es) ciertamente, el rasgo más extraordinario de la megalópolis, más característico incluso que la densidad de población y los rascacielos". Sin olvidar que "Esta lucha es especialmente difícil porque no hay ni un solo problema que pueda abordarse sin afectar a los demás. Los transportes, el uso de la tierra, el abastecimiento de aguas, las actividades culturales, el uso y explotación de los recursos naturales, el gobierno y la política... todo esto está interrelacionado..."

estructura, tendríamos que con centro en Gondomar y con un radio de 25 Km. habríamos ligado once núcleos urbanos (Bayona, La Guardia, Tuy, Porriño, Puenteareas, Redondela, Cangas, Moaña, Gondomar, Panjón y Vigo) de importancia y unos con vocaciones marineras, otros con vocaciones industriales, y otros con vocaciones agropecuarias.

Residir en unos, trabajar en otros, y, todo ello, en medio de valles, de riachuelos, de pinares, de playas... y sin el riesgo de crear núcleos-dormitorios, ya que todos ellos tienen ya, actualmente, una incipiente industrialización como para que debidamente apoyada con industria de servicios no se formasen los asépticos núcleos-dormitorios. Sería una megalópolis formada por núcleos diversos, con actividades enormemente variadas y justificada y apoyada por su entorno, por su medio, por su actividad económica. Sería una ciudad dispersa por los valles, por las playas, por la Ría; sería una ciudad orgánica, enclavada en el territorio; sería una ciudad vividera, en la que el hombre habría reencontrado un medio humano de vida, lejos de las cancerígenas ciudades contemporáneas, donde las humos, los asfaltos, los hormigones, acaban con la alegría de vivir.

Esta idea es la que justificaba la previsión del trazado de una Autopista que atraviesa el Municipio de Bayona, el de Nigrán, y enlaza con la prevista en el Plan General del Municipio de Vigo, ya que sólo con una red viaria eficaz se lograría integrar la comarca.

Solamente dieciocho Km. de autopista a Bayona, desde Vigo, permitirían residir en un pueblo marineramente singular tranquilidad y belleza, con magníficas playas y vegetación.

Por ello, en este Plan General se ordena el territorio de Bayona pensando que su futuro es el de una ciudad satélite de Vigo donde los graves problemas de las grandes concentraciones humanas empiezan a asomar con toda crudeza; de este Vigo que para fin de siglo contará, probablemente, con una población próxima al medio millón de habitantes, si no tenemos la previsión de potenciar asentamientos en los núcleos de este Rombo para que esta gran masa de población se disperse por estos bellos núcleos del Área.

Y para ello es básica la previsión de una red viaria suficiente, máxime desde que, con determinaciones poco previsoras, se suprimió aquel estupendo tranvía que unía Gondomar, Bayona y Nigrán con Vigo, y se extendía hasta Porriño, con un recorrido superior a los 50 Km. Aquella fantástica red de ferrocarril con trazado actualizado, sería hoy la envidia de los zonas más desarrolladas.

Pero además existe una razón adicional en la programación del futuro de Bayona y que condiciona fundamentalmente nuestras previsiones. *Se trata de las enormes posibilidades de potenciar un cierto tipo de turismo que encontraría allí inmejorables posibilidades de desarrollo.* No sería probablemente un turismo de masas, si no que sería un turismo seleccionado por las características de la zona.

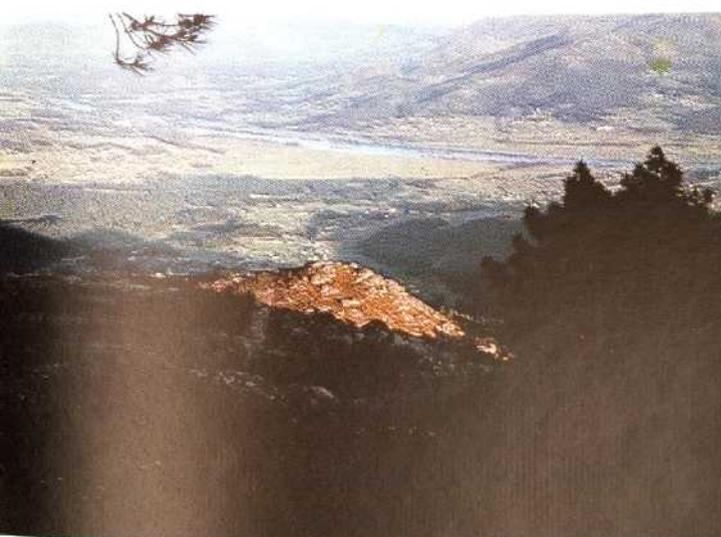
Es un turismo que ya existe en Bayona y que hay que potenciarlo. Es un turismo que viene por el mar desde la Rica Europa, en pequeñas embarcaciones de lujo, buscando los climas mediterráneos, las Canarias, o las



*Desembocadura del Miño. Vista desde el monte Sta. Tecla.*



*Ensenada de Bayona desde La Grova con la desembocadura de la Ría de Vigo al fondo.*



*Valle del Miño desde el Monte Alhoya.*

aventuradas travesías atlánticas. Es un turismo que encuentra en Bayona aguas mansas y protegidas, en un paraje de singular belleza, con playas y con verdes pinos y valles, y crestas montañosas con zorros, lobos y caballos salvajes y un clima dulce y suave con medias anuales superiores a los once grados.

Es un turismo que aquí encuentra de todo, salvo servicios: Ni hoteles, ni comunicaciones, ni golf, etc., etc., y por ello es un turismo fugaz, que o pasa de largo, o se detiene escasas horas.

Este turismo que tendría una enorme importancia en la zona y que no es un turismo de temporada (actualmente invernan gran cantidad en Bayona), sería el complemento del turismo interior que crecientemente busca el suave clima de la zona.

### **Características generales del término Municipal de Bayona**

El término Municipal de Bayona, está situado al S.O. de la Provincia de Pontevedra, distando de la capital 56 Km. y 21 Km. de la Ciudad de Vigo.

Su zona costera forma parte de las Rías Gallegas, quedando ubicada en la entrada SUR de la Ría de Vigo. Su extensión territorial abarca 3.472 Ha.

La altura del Municipio de Bayona varía de cero metros a seiscientos cincuenta metros sobre el nivel del mar, en su parte más alta.

Las tres cuartas partes del terreno son de una topografía muy accidentada.

Bayona posee 10 Km. de costa, siendo 3 Km. de ellos de playa, 1 Km. de muelles y muros de contención, y el resto de zona rocosa, con peñascales que se adentran en el mar y sobre los que se batan con intensidad las olas en días de fuerte viento o temporal.

El litoral bayonés posee pues, dos zonas totalmente distintas: una tranquila, de remanso, que constituye la ensenada de Bayona y que forma una pequeña bahía en la entrada de la Ría de Vigo, y otra bravía, abrupta, abierta al Océano Atlántico y expuesta a los fuertes vientos del Suroeste llamados también de "Travesía".

El paisaje, en su mayor parte, es montañoso, con predominio de bosques de pinos y algunos eucaliptos. Las pocas hectáreas fértiles existentes se ubican en tres valles donde se cultiva principalmente maíz y hortofrutícola.

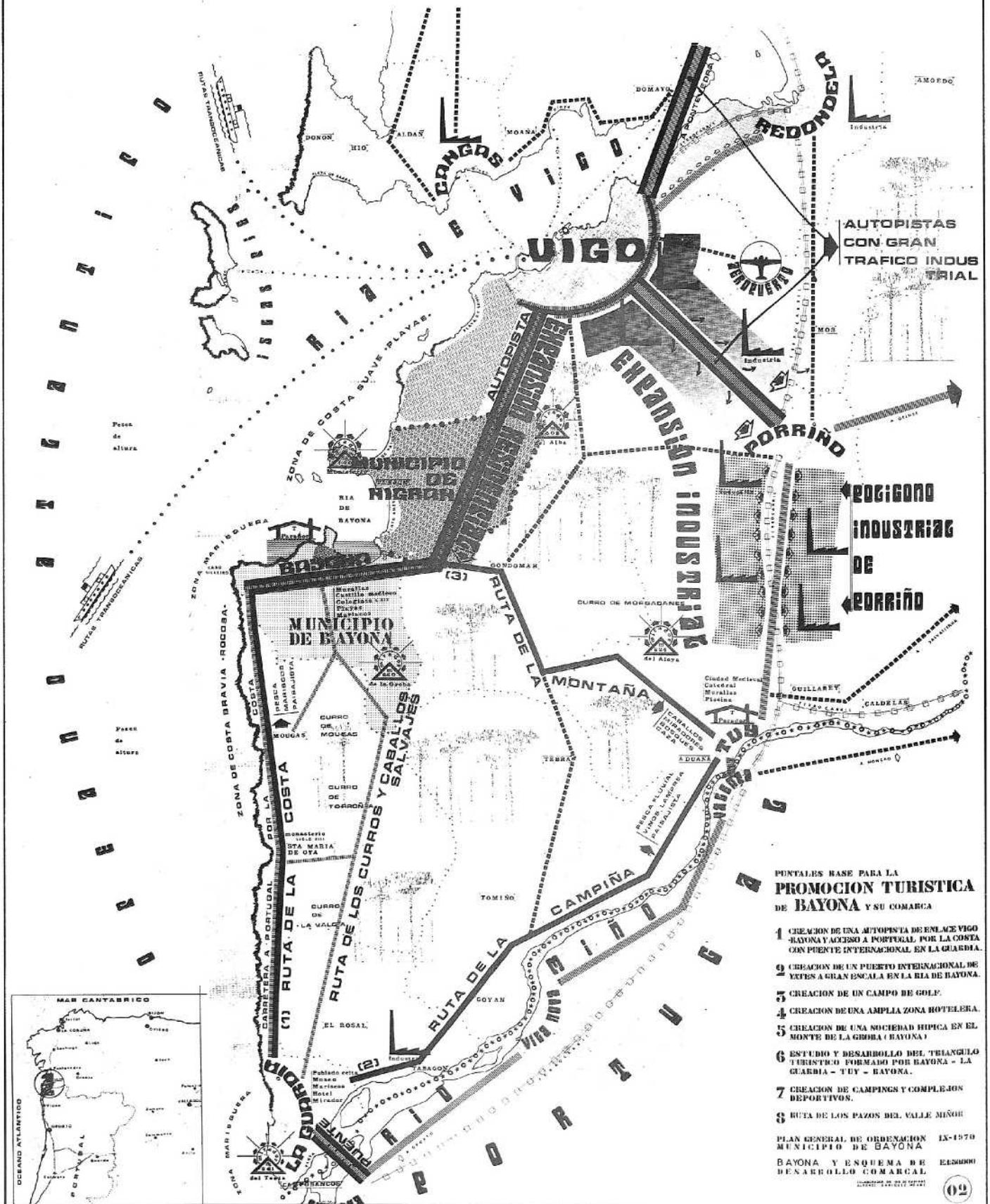
En cuanto a la fauna, abundan los caballos salvajes en las partes altas y caza menor. Estos caballos salvajes son reunidos en un rodeo en época veraniega en los llamados "curros" que se celebran en la comarca y entre los que se señalan como más importantes: el de Morgadanes, el de Mougás, el de Torroña y el de la Valga.

La corriente marina del "Gulf Stream", aunque debilitada, baña las costas de la provincia de Pontevedra, contribuyendo de una manera destacada a la suavidad del clima, manteniendo la temperatura de la superficie del mar muy por encima de lo que corresponde a su latitud.

La temperatura resulta benigna y regular, es de unos

# ESQUEMA DE DESARROLLO COMARCAL

E. 1:50.000



PONTALES BASE PARA LA  
**PROMOCION TURISTICA**  
DE BAYONA Y SU COMARCA

- 1 CREACION DE UNA AUTOPISTA DE ENLACE VIGO-BAYONA Y ACCESO A PORTUGAL POR LA COSTA CON PUENTE INTERNACIONAL EN LA GUARDA.
- 2 CREACION DE UN PUERTO INTERNACIONAL DE YATES A GRAN ESCALA EN LA RIA DE BAYONA.
- 3 CREACION DE UN CAMPO DE GOLF.
- 4 CREACION DE UNA AMPLIA ZONA HOTELERA.
- 5 CREACION DE UNA SOCIEDAD HIPICA EN EL MONTE DE LA GIROBA (BAYONA).
- 6 ESTUDIO Y DESARROLLO DEL TRIANGULO TURISTICO FORMADO POR BAYONA - LA GUARDA - TUY - BAYONA.
- 7 CREACION DE CAMPINGS Y COMPLEJOS DEPORTIVOS.
- 8 RUTA DE LOS PAZOS DEL VALLE MIÑOR.

PLAN GENERAL DE ORDENACION IX-1970  
MUNICIPIO DE BAYONA  
BAYONA Y ENQUEMA DE DESARROLLO COMARCAL E150000  
1970



10°, de media en los meses de diciembre y febrero y va ascendiendo hasta llegar a agosto que alcanza los 20°.

Puede considerarse que los valores climáticos de radiación solar, humedad y temperatura, nos sitúa en la zona de "Confort".

La población gallega, desde tiempos prehistóricos se caracteriza por una profunda dispersión. Los recursos naturales de gran riqueza, el clima benigno y húmedo, la abundancia de agua y el gran índice de natalidad juntamente con la falta de núcleos económicamente fuertes, lleva a una vida diseminada en población rural.

De esta característica participa también la población del Municipio de Bayona, aunque en menor grado, debido a la topografía abrupta y peñascosa de la mayor parte del Término.

Según el censo último realizado en 1970 arroja el Término Municipal de Bayona una población total de 8.644 habitantes y de los cuales, 3.528 viven en el casco urbano.

### Evolución histórica

La población más importante se estableció en la península de Monterreal (hoy parador Nacional), sobre el primitivo castro conociéndose con el nombre de ERIZANA desde la época visigoda hasta el siglo XII que por orden real fue cambiado por el nombre de BAYONA.

En la Edad Media, Bayona, juntamente con Pontevedra y Noya constituyen los tres puertos más importantes de Galicia por su tráfico y comercio con el exterior. En 1452 Juan II, determinó que fuese habilitado su puerto para exportar e importar mercancías así como proteger sus costas, con guardias.

El 10 de marzo de 1493, entró en su puerto la carabela "La Pinta" al volver del descubrimiento del Nuevo Mundo.

Para una mejor defensa de la población, los Reyes Católicos ordenan a la población de Bayona se establezcan dentro de las murallas de Monterreal. Esta orden y la construcción de la excolegiata en el siglo XIII fuera de las murallas del castillo, señalan la existencia ya de una población importante a extramuros del recinto amurallado, y cuya edificación se extendería longitudinalmente al borde de la playa existente en lo que hoy ocupa la calle Elduayen y el puerto pesquero, playa, de la que se conserva una parte que es la actual playa de la Ribeira. Tenemos, pues, una población esencialmente marinera y a la par guerrera y defensiva de su privilegiada situación.

La época de oro de la fortaleza de Monterreal fue durante el siglo XVI, época en la que se construyó la mayor parte de la edificación antigua conservada hasta nuestros días: la puerta del sol con la torre del Reloj (1.ª entrada), la puerta Real (2.ª entrada), las murallas y la torre del Príncipe. En la misma época se funda y construye el convento de las Dominicas y el crucero con Baldaquino de la Sma. Trinidad, de características góticas, fuera del recinto amurallado. Asimismo se edifican las casas nobiliarias de Casa de Ceta y la casa de Salgado, y la fuente del Pombal, antes llamada del Pa-

lomar, sobre la calzada real camino costero de origen romano.

Bayona extramuros contaría en el siglo XVI con unos 1.500 a 2.000 habitantes mientras dentro del recinto amurallado no pasarían de 600.

A finales del siglo XVIII se construyen las casas nobiliarias de D. Lorenzo Correa (hoy Casa Consistorial) de la casa de Mendoza y un gran número de edificaciones menores existentes en la actualidad y cuya fecha de inauguración figuran grabados en la fachada.

Finalmente, en 1887, con el marqués de Elduayen como propietario, particular de la fortificación de Monterreal, la Bayona de extramuros queda desvinculada de la fortaleza, y en 1963 la adquiere el Ministerio de Información y Turismo para convertirla en Parador Nacional con el nombre de "Conde de Gondomar". Sus murallas de unos 2.000 metros más o menos de desarrollo abarcan unas 18 Ha. de terreno con una cota sobre el nivel del mar que varía de los 25 a 35 m. A su historia se une una gran belleza de paisaje. El crecimiento industrial de Vigo a partir de fines del XIX y principios del XX, Bayona queda relegada a una tranquila villa de carácter mariner y turístico.

### Características de la edificación actual

La edificación del Municipio de Bayona, la podemos clasificar por su ubicación y orden volumétrico en cuatro grupos:

a) Edificación en *NUCLEO URBANO* formando la villa de Bayona y con dos zonas diferenciadas: una de *casco antiguo* formado por casas de planta baja y un piso y de planta baja y dos pisos como máximo, entre medianerías y con fachadas a calles estrechas, de peatones; y otra de *urbanización moderna* con calles de 12 a 15 m. de anchura en donde la edificación es en manzana cerrada y cuyas alturas llegan a planta baja y cinco pisos como máximo.

b) Edificación en *LINEA* a lo largo de la Carretera de Camposancos a Pontevedra a ambos márgenes del tramo de unos dos kilómetros de longitud que va desde el puente de la Ramallosa hasta el Barrio de Arena en la playa de la Ladeira. En alturas varían de la planta baja a la planta baja y dos pisos con ático como máximo. Un 65 % está formada por edificaciones cerradas entre medianerías.

c) Edificación en pequeños *NUCLEOS RURALES* que se ubican principalmente en los centros parroquiales y en los que la edificación es aislada, algo diseminada y eminentemente unifamiliar. Los núcleos rurales más importantes son: Baredo, Belesar, Urgal y el Burgo-Baño. Las casas suelen ser de planta baja o bien de planta baja y piso, con vivienda en el piso, dedicándose la planta baja para almacén de productos del campo y a veces para el ganado.

d) Edificaciones rurales *Diseminadas* principalmente en zonas de cultivo. Estas viviendas carecen por lo regular de comunicaciones para la circulación rodada, limitándose a senderos con ancho medio de 2 metros. La mayoría de las casas son de planta baja.

# ZONIFICACION

E. 1:5.000



- POBLADO CON PLAN REGULAR ANTERIOR
- ZC-1 ZONA ESPECIAL 1
- ZC-2 ZONA ESPECIAL 2
- CSA CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO
- ZC-1 CENTRO COMERCIAL
- ZC-2 COMERCIO-HOBIEDAS
- ZHC PARADOR NACIONAL COMPLEJO
- ZH HOTELERIA
- CE CENTRO ESCOLAR
- ZD ZONA DEPORTIVA
- ZH HOSPITALARIA
- ZF TERMINAL PASAJEROS
- ZM MERCANTIL
- ZPA ZONA VERDE DE USO PUBLICO
- CA CAMPUS
- CS CAMPO DE GOLF
- ZPA ZONA VERDE DE PROTECCION DE VIALES
- AP APARCAMIENTOS PRINCIPALES
- CE CEMENTERIO
- EA EDIFICIO ANTIGUO
- E-1 UNIFAMILIAR AISLADO
- E-2 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-3 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-4 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-5 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-6 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-7 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-8 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-9 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-10 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-11 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-12 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-13 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-14 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-15 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-16 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-17 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-18 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-19 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-20 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-21 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-22 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-23 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-24 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-25 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-26 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-27 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-28 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-29 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-30 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-31 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-32 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-33 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-34 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-35 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-36 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-37 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-38 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-39 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-40 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-41 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-42 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-43 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-44 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-45 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-46 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-47 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-48 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-49 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-50 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-51 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-52 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-53 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-54 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-55 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-56 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-57 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-58 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-59 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-60 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-61 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-62 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-63 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-64 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-65 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-66 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-67 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-68 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-69 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-70 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-71 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-72 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-73 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-74 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-75 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-76 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-77 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-78 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-79 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-80 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-81 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-82 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-83 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-84 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-85 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-86 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-87 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-88 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-89 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-90 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-91 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-92 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-93 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-94 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-95 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-96 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-97 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-98 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-99 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- E-100 UNIFAMILIAR EN COLONIA
- ZONA FORESTAL PARA PROTECCION Y AMPLIACION DEL CAMPUS
- BUELOS DE ASCENSION RURAL
- ZONA DE RESERVA URBANA
- ZONA DE RESERVA FORESTAL

PLAN GENERAL DE ORDENACION IX-1970  
 MUNICIPIO DE BAYONA  
 ZONIFICACION E. 1:5.000  
 INGENIERIA CIVIL



# VIALIDAD

VIAS EXISTENTES  
VIAS QUE SE MODIFICAN  
VIAS QUE SE PROYECTAN

E. 1:5000



PLAN GENERAL DE ORDENACION IX-1970  
MUNICIPIO DE BAYONA  
VIALIDAD E. 1:5000  
5



**Descripción de la ordenación  
Estructura urbana**

Se desarrolla la ordenación a lo largo del litoral limitado por la desembocadura del Río Miñor al Este, límite del Municipio, y por un punto situado en el Oeste a la altura de Baredo, aproximadamente en el Km. 59 de la carretera de Camposancos a Pontevedra.

La división en zonas surge espontáneamente en esta planificación por lo peculiar de la bahía y de la topografía del territorio.

La superficie de Municipio con posibilidades urbanas está constreñida por el mar, al Norte, y por la Sierra de la Grova, al Sur, cuyas estribaciones rocosas, desplegadas en tres direcciones, alcanzan la costa en Belesar —Sta. Marta, en Virgen de la Roca— centro de la ciudad y en cabo Silleiro. Estas condiciones más la desembocadura del Miñor al Este, conforman cuatro bolsas naturales que dan lugar a sendos asentamientos de población ya existentes.

La definición del contorno interior de estas zonas es resaltado por la Autopista proyectada a caballo de las estribaciones. Este elemento de comunicación es esencial para el Plan. La carretera actual que por desgracia y si Dios no lo remedia será ampliada y consolidada como tal, corta en forma continua, contaminante y peligrosa, la relación urbana con el mar. Bayona no es lugar límite sino de paso y relación con todo el litoral. En el presente, ya las filas continuas de coches durante todo el verano y festivos de cualquier estación, forman interminables barreras durante casi todo el día. Por si esto fuera poco, el proyecto de remodelación del trazado de la carretera actual hace que ésta entre en el municipio por la Playa de la Ladeira —que es la más importante y consecuentemente básica para el desarrollo turístico que el Plan pretende— eliminando prácticamente el pinar inmediato. En fin, más que ceguera parece intención, deliberada de destruir el futuro.

La autopista es alejada de la costa todo lo que permiten las grandes y rápidas elevaciones a fin de no reducir o cortar la superficie urbanizable, relativamente escasa, de este municipio. Al mismo tiempo, gana en valor paisajístico al hacer la mayor parte de su recorrido por zonas de cornisa que en una ocasión llega a acercarla a menos de 25 m. de la costa con una altitud aproximada de 70 m.

La penetración en el término municipal se efectúa por paso elevado sobre el Río Miñor, después de haber atravesado todo el Término Municipal de Nigrán, a una altura de 25 m. sobre el nivel del mar, para poder salvar sin obstáculos su continuidad.

A un kilómetro y medio de éste, y a la altura de la playa de La Ladeira, se crea el primer nudo de accesos a Bayona, a una cota aproximada de cincuenta metros sobre el nivel del mar.

La autopista, a ser posible, enlazaría en Vigo, en su día, con la llamada Red Esmeralda, que comunicaría Estocolmo con Lisboa atravesando nuestro territorio.

Las bolsas que forman las graníticas estribaciones de la Sierra de la Grova en concurrencia con el mar, definen, como ya queda dicho, los asentamientos urbanos

existentes y su ordenado desarrollo futuro. Estos son:

Casco Antiguo de Bayona y su ensanche. Unidad Urbana I.

Bahía-Península de Sta. Marta. Unidad Urbana II.

Ramallosa-Sabaris. Unidad Urbana III.

Y, por último, zona de Reserva Urbana de Baredo, en la cual ya existe una poco afortunada urbanización turística.

La unidad urbana mayor y de más interés turístico es la III, con capacidad para unos 27.000 habitantes. El vial secundario que la recorre evita el corte hacia el mar de casi toda su población, quedando detrás de ella, únicamente, una zona deportiva, la sanitaria y la escolar secundaria, comunicadas, sin embargo, peatonalmente, por pasos inferiores siguiendo las vaguadas. Esta vía enlaza con la actual carretera en la Unidad Urbana II, zona central dotada de una Terminal de Pasajeros.

Al tramo de la actual carretera comprendido en la Unidad Urbana III se le da destino peatonal y dado el desarrollo longitudinal de casas entre medianeras existentes, parte de ella tendrá carácter de "Calle Mayor" comercial.

Por último, esta vía secundaria siguiendo el curso de la actual aunque ampliada, da acceso a la Unidad Urbana I, desde la cual vuelve a enlazar con la autopista.

En la Unidad Urbana I se prevé la remodelación y ampliación del actual centro cívico-administrativo, totalmente insuficiente, y como dispone ya de cierta infraestructura urbana, se proyecta un ensanche para satisfacer de inmediato la demanda de suelo. Su capacidad es de unos 13.000 habitantes.

En el PLANO DE ESTRUCTURA URBANA Y COEFICIENTES DE EDIFICABILIDAD se expresan las dotaciones y características principales del Plan. No obstante a continuación se extractan del CUADRO DE NORMAS URBANISTICAS los siguientes datos:

Total zonas residenciales: 150,04 Ha.; 9.231 viv.; 41.830 hab.

Total zonas comunales: 43,76 Ha.; 331 viv.; 2.813 habitantes.

Total zonas residenciales y comunales: 194,22 Ha.; 9.562 viv.; 44.643 hab.

Total zonas esparcimiento: 363,07 Ha. de las cuales 84,37 Ha. son deportivas; 21,45 Ha. son playas y 161,00 hectáreas son parques.

Total restantes zonas: 2.914,25 Ha.; 1.581 viv.; 6.840 habitantes.

Total zona urbana: 305,82 Ha.; 9.592 viv.; 44.643 hab.

Total zona exterior: 3.166 Ha.; 1.581 viv.; 6.840 habitantes.

Totales generales: 3.472,00 Ha.; 11.143 viv.; 51.483 habitantes.

Municipio de Bayona: 3.472,00 Ha.; 8.644 hab. actuales.

La densidad media bruta del total de zonas residenciales y comunales es, 230 hab./Ha. ■