



# PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DO CONCELLO DE VILABOA

ANEXOS O  
DOCUMENTO DE INICIO

ESTUDO DO MEDIO RURAL E  
MODELO DE ASENTAMENTO  
POBOACIONAL

### **3- DESCRICIÓN E AVALIACIÓN DO SISTEMA DE NÚCLEOS PROPOSTOS**

## INDICE

<b>1. DESCRIPCION E AVALIACION DO SISTEMA DE NUCLEOS.....</b>	<b>2</b>
1.1 A ESTRUTURA TERRITORIAL MUNICIPAL. CARACTERIZACIÓN DUN MODELO.....	2
1.1.1 A ESTRUTURA VIARIA E A ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.....	4
1.2 A ESTRUTURACIÓN DERIVADA DA CLASIFICACIÓN DO SOLO.....	6
1.2.1 O SOLO URBANO.....	6
1.2.2 OS NÚCLEOS RURAIS.....	7

## 1. DESCRIPCION E AVALIACION DO SISTEMA DE NUCLEOS

### 1.1 A ESTRUCTURA TERRITORIAL MUNICIPAL. CARACTERIZACIÓN DUN MODELO.

Para chegar a definir e xustificar un modelo de ordenación proposto para Vilaboa, faise preciso resaltar, cunha perspectiva territorial ampla, aspectos fundamentais que inflúen directamente na definición dese modelo, e que se converten nos esteos básicos de calquera estratexia integrada de ordenación territorial e o seu posterior desenvolvemento.

**Primeiro** resaltar que aínda non contando na actualidade cun papel salientable dentro da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal, debe acadar o seu posto neste conxunto para chegar a ser unha peza significativa e contextualizada para a definición de "A Metrópole das Rías Baixas" nas DOT de Galicia, sendo esta unha zona con expectativas de gran crecemento demográfico e económico en Galicia e un dos ámbitos máis dinámicos de todo o norte peninsular. Con todo, a falta de estratexias territoriais integradas impiden aproveitar oportunidades de futuro importantes, polo tanto **Vilaboa debe acadar todo o protagonismo que poida asumir nesas estratexias territoriais** e tratar de materializalas conxunta ou individualmente, tratando de posicionarse no conxunto da zona, tratando de igualar posicións a respecto de outros concellos da zona que non están tan estratexicamente situados, pero que conseguiron crecer e desenvolverse mellor.

Este papel pódese ver reforzado no caso de Vilaboa coa ampliación de capacidade da AP-9, e en concreto a ampliación da Ponte de Rande, xunto coa conversión en autovía do actual Corredor do Morrazo e de outros novos trazados, como a A-57 ou o trazado dunha autovía alternativa a Vigo por Soutomaior-Redondela, como proxectos estratéxicos para mellorar a mobilidade entre os dous lados da Ría de Vigo e entre as principais cidades e para cohesionar mellor o espazo metropolitano, dando máis oportunidades a Vilaboa para crear un novo centro na súa comarca.

**Segundo**, ter moi en conta as novas posibilidades de Vilaboa nas **políticas en materia empresarial e produtiva**, dada a súa posición estratéxica e de alta accesibilidade actual (máis a nova prevista polas novas infraestruturas xa citadas), que deixa a Vilaboa con boas posibilidades de desenvolvemento de solo especializado (que xa se sinalaba no Avance das DOTG na zona de Toural) e non extensivo, en espazos que aínda limitados espacialmente polas infraestruturas e a topografía, poden dar un extraordinario rendemento se se aproveitan convenientemente os limitados espazos dispoñibles. Estas actuacións permitirán a creación de emprego e servirán para a fixación de poboación no concello.

**Terceiro, crear unha nova centralidade da que actualmente carece Vilaboa, que se desenvolverá arredor do seu actual centro administrativo no Toural**, para poder cubrir o papel aglutinador e simbólico dunha pequena vila e configurarse como un **centro dotacional de servizos con carácter municipal, e mesmo nalgúns casos comarcal**, acadando no seu desenvolvemento urbanístico espazos estratéxicos para o emprazamento de dotacións moi necesarias e de futuro, e unha vez acadados outros servizos como o Concello e os seus servizos complementarios como o xulgado de paz, correos, o centro de saúde, a galescola, o polideportivo ou o Centro Público Integrado, ou mesmo a importante zona ou complexo recreativo das Salinas, e outras importantes dotacións que van a xerar un importante foco de uso (e por tanto de actividade a ela vinculada) para toda a poboación municipal, e sendo un dos concellos que está a captar poboación nova, ten moitas posibilidades de manter un crecemento vexetativo positivo. Ademais a posibilidade de acadar o desenvolvemento de ámbitos estratéxicos () con grandes perspectivas de execución real no contorno inmediato do núcleo actual, dada a posibilidade de acadar importantes resultados (na creación de novos espazos urbanizados con vitalidade social, dotacións equipamentais, espazos libres e parques, zonas de aparcadoiro, cesións de aproveitamento urbanístico, significativas proporcións de vivenda protexida e outras posibles contraprestacións, tanto en solo urbano non consolidado

como en solo urbanizable). Todo isto pode permitir acadar unha importantísima rede dotacional e de espazos libres de grande significación que poden axudar a consolidar ao Toural (e por extensión a Vilaboa) como un centro de prestación de servizos dotacionais que incluso poida exceder o nivel municipal, reforzando así o valor deste núcleo como centro focal de referencia.

**Cuarto**, as **grandes posibilidades no eido turístico** (e por certo moi pouco explotadas neste intre, o que lle dá unha importante marxe de crecemento a esta actividade) que ten Vilaboa (por situación territorial, recursos naturais e patrimoniais, entre outros, mais por concentrar esforzos en poñer en valor recursos que poden ser moi atractivos como destino turístico) deberanse canalizar viabilizando actuacións globais de mellora de recursos, incidindo na sostibilidade do modelo (aspecto clave para manter o atractivo e a demanda durante longos períodos de tempo e aproveitando o efecto eco dos visitantes satisfeitos) e posibilitando actuacións que rendibilicen a xestión deses recursos e as estancias a eles asociadas, combinando as actuacións privadas e públicas para crear ou reforzar a rede de servizos turísticos e as capacidades e calidades de aloxamento axeitadas a unha importante demanda potencial que hai que pular e darlle canle axeitada no planeamento.

Moi directamente vinculados con este aspecto turístico están a valoración axeitada e a protección conseguinte da importante rede de espazos de interese natural e paisaxístico das que Vilaboa está moi ben dotada, sobre todo no litoral costeiro e nos montes principais, mais tamén cómpre facer un labor similar para valorizar o importante valor patrimonial e cultural de multitude de elementos ou conxuntos de carácter etnográfico, arqueolóxico ou rural que se reparten polo territorio, e que son peza fundamental no atractivo turístico.

**Quinto**, será moi importante **saber ofertar este territorio como lugar ideal de residencia nun espazo aínda rural** e afastado de outros modelos máis urbanos, sendo este un dos puntos fortes de Vilaboa na etapa expansiva na que se atopa, no que se refire a importante actividade de construción de vivenda experimentada nos últimos anos, a raíz das características xa expostas sobre as grandes aptitudes espaciais e paisaxísticas deste territorio, a proximidade ás máis importantes cidades da provincia e a consecución de terreos ou vivendas a prezos competitivos a respecto desas cidades ou doutros territorios, sen por isto perder capacidade de acceso a servizos comunitarios fundamentais como os xa expostos en apartados anteriores, e que se pretenden reforzar aínda mais na capitalidade do Toural, mais tamén en propostas singulares, xa identificadas e sinaladas nas DOTG, como a que se refire a San Adrán de Cobres como *Núcleo de Identidade do Litoral*, aspecto que trataremos máis polo miúdo no seguinte apartado, pero que pode complementar e reforzar as posibilidades e as sinerxías coa capitalidade municipal que se pretende consolidar, sobre todo unha vez constatado que o principal crecemento residencial do último lustro se ten materializado arredor deste núcleo de San Adrán de Cobres, dada a súa proximidade a Vigo e tanto a mellora esperada nos últimos tempos, como a gratuidade das comunicacións coa outra banda da ría de Vigo.

E, por **último**, tendo en conta as realidades achegadas polos datos de crecemento e perspectivas de desenvolvemento, débese resaltar o importante papel que debe desenvolver Vilaboa dentro do ámbito territorial que a CPTOPT ten definido nas DOTG como A Metrópole das Rías Baixas como punto de charnela entre Pontevedra e Vigo, que deberá ter como obxectivo final a ordenación, vertebración e cooperación do territorio conxunto, é dicir, conseguir unha xestión en rede conxunta para ser máis efectivas as súas políticas e tendo a obriga e a intención de afirmarse como unha alternativa de promoción e de desenvolvemento rexional, sostible e integrado, que abrangendo perspectivas sociais, económicas e ambientais, fixe e atraia poboación, creación e consolidación de emprego e ademais garanta a fixación duradeira de investimentos produtivos para acadar o mellor sitio posible no espazo global da Eurorexión.

### 1.1.1 A ESTRUTURA VIARIA E A ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.

A respecto da rede viaria e o desenvolvemento do territorio é necesario contemplar unha serie de etapas nas que cada vez se manifesta en maior medida a necesidade dunha planificación a maior escala, e cunha área de estudo de carácter metropolitano, dada a ocupación e a urbanización case continua do bordo litoral que unha laxa lexislación e unha non menos laxa aplicación foi consolidando ata configurar a dada en chamar Metrópole das Rías Baixas polas DOTG.

As actuacións municipais ou institucionais para o desenvolvemento do solo foron nulas (se exceptuamos o falido Plan Parcial do Parque Empresarial de Bértola en 1998).

Así, o planeamento de 1988 foi concibido dende unha perspectiva centrada nunha clasificación moi básica do solo, en troques de facelo dende unha perspectiva global de desenvolvemento sostible de todo o termo municipal. O cal reafirmaba, aínda en maior medida, o carácter local e particular que se tiña do urbanismo.

Aínda que hai unha preocupación crecente polo tema da intermunicipalización dos servizos e da problemática asociada ao medio rural e aos seus núcleos (principalmente polos problemas derivados de multitude de afeccións sectoriais limitativas), o certo é que se ten avanzado pouco ou, cando menos, de forma insuficiente, no que atinxe á planificación global do territorio, dos seus asentamentos e do sistema de transporte e servizos urbanos que soporta un mundo só parcialmente urbanizado, tan peculiar e característico do medio rural galego e da área de influencia das principais vilas. Esta influencia, evidentemente, non se limita aos restrinxidos lindeiros do termo municipal, senón que se estende de cheo dentro dunha área territorial moi extensa, sobre todo ao longo dos principais corredores de comunicación e dos puntos de atractivo como a costa, cando a lexislación non o impedía (e se o impedía tamén, e disto último é Vilaboa un exemplo como tantos outros cun negativo resultado que xa é moi difícil de resolver ou minimizar os seus efectos).

As DOTG definen ben o sistema urbano (que neste caso pode ser tamén aplicado a determinados desenvolvementos ou núcleos rurais costeiros) conformado nesta área metropolitana basicamente apoiado na franxa costeira como unha transformación dos asentamentos orixinais, inicialmente compactos e separados:

*"O crecemento urbano dos núcleos das Rías de Vigo e Pontevedra produciuse fundamentalmente ao longo da costa, tanto pola atracción do litoral como porque é aquí onde se concentran os terreos con condicións topográficas máis favorables para as actividades construtivas. O resultado é un espazo moi atractivo e valioso, pero profundamente alterado pola proliferación de edificacións dispersas. É un ámbito carente de estruturas definidas, ameazado pola conxestión e no que os núcleos tradicionais aparecen como os principais elementos de identidade nun continuo urbano difuso que se desenvolve case sen interrupción."*

Vilaboa ten unha estrutura territorial singular, dada a súa situación no inicio da península do Morrazo e no fondo da Ría de Vigo. Este factor sen dúbida condiciona a estrutura viaria do concello, dado que se determina unha tipoloxía principal de tráfico de paso que aínda que permite unha boa accesibilidade (é as consecuentes posibilidades de acceso ou evacuación, mais tamén os colapsos en momentos punta de máxima afluencia) restrinxe, ou polo menos dificulta, as posibilidades físicas de desenvolvemento dos asentamentos situados ao seu carón e da rede viaria anexa.

Por unha parte Vilaboa é un punto de paso para os tráfico comarcais e da marxe da ría (e mesmo neste intre como acceso sen peaxe a Vigo dende o nó de Rande), e mesmo se nota a dita influencia en cidades como Marin-Pontevedra e sobre todo Vigo, nós cos que Vilaboa ten unha especial relación, sobre todo unha vez liberada a peaxe de Rande para esta parte do Morrazo e melloradas (ou en proceso de mellora ou de novos trazados, como a A-57 ou o trazado dunha autovía alternativa a Vigo por Soutomaior-Redondela) algunhas das comunicacións estruturantes da comarca, tanto cara a Pontevedra como a Vigo.

Na funcionalidade do esquema viario do municipio ten unha especial preponderancia a AP-9, sobre todo nos tráficos de longo percorrido, cunha relación máis acusada cara á próxima cidade de Vigo (e aínda se reforzará notablemente cando se remate a autovía alternativa a Vigo xa citada), e a Pontevedra, o cal demostra a complementariedade con estas dúas principais cidades da provincia. Dita relación testemuñase tomando os datos dos fluxos de tráfico existentes noutras áreas metropolitanas, e comparándoos cos que se manifestan entre estas dúas cidades, separadas só 26 kms. por autoestrada.

Por outra banda salientan os tráficos con Soutomaior-Redondela e co resto do Morrazo cara a Bueu-Marín, e sobre todo os máis próximos con Moaña-Cangas, que son cuantitativamente de certa importancia en canto á intensidade media sostida (tráficos que tamén se reforzarán cando se remate a variante de Marín e se desdobre o corredor do Morrazo).

Vilaboa depende dende este punto de vista funcional de todas estas vilas e concellos principais da redonda como nós de servizos, e de centro de traballo para boa parte da poboación municipal. O viario por tanto debería adaptarse a ditas realidades, para poder acadar unha plena funcionalidade no esquema xeral de mobilidade.

Complementariamente as DOTG detectan unha continuidade de asentamentos urbanos ao longo do litoral que propoñen reforzar e consolidar como o que denominan "*O Agregado Urbano Litoral*", e marcan algunhas liñas para tirar proveito e optimizar estas estruturas lineais:

*"A proposta de Agregado Urbano Litoral oríentase a dotar de coherencia a este proceso de desenvolvemento, creando elementos capaces de dotalo de estrutura e calidade de forma que, o que hoxe aparece como unha fonte de problemas e deterioro, se transforme nun ámbito que constitúa un dos elementos de atracción e de identificación deste espazo metropolitano como un territorio de alta calidade de vida.*

*A estratexia básica consiste en fortalecer a linealidade dos desenvolvementos urbanísticos fronte ao actual modelo disperso. Os tecidos urbanos dispostos de forma lineal, se teñen continuidade e a estrutura adecuada, son os máis eficientes desde o punto de vista do transporte colectivo, a flexibilidade do territorio e a organización de servizos e dotacións.*

*Suxírese a creación progresiva dun paseo marítimo, con distintas seccións e carácter ao longo do seu percorrido, pero que teña como trazo fundamental a súa continuidade ao longo de todo o Agregado Urbano Litoral cun soporte de transporte colectivo conectado aos restantes modos do sistema de transportes, tanto terrestres como marítimos.*

*O agregado urbanollitoral debe conectar entre si os núcleos tradicionais existentes, incorporándoos á estratexia de integración do ámbito metropolitano, e fortalecendo os seus sinais de identidade e a súa oferta urbana como elementos clave de articulación territorial e de xeración de áreas de centralidade que reduzan as necesidades de desprazamento. A mellora da calidade urbana destes núcleos, en particular dos centros históricos e dos espazos portuarios, así como unha boa oferta hostaleira son fundamentais para propiciar unha maior densificación ao redor deles que reduza a tendencia á dispersión. Requírese unha reordenación de usos, trasladando cara a outros emprazamentos instalacións e actividades que non precisan de localizarse xunto ao mar e que na actualidade significan un elevado custo de oportunidade."*

A inserción e integración dos núcleos orixinais neste conglomerado agora xa urbano tamén se sinala nas DOTG como unha necesidade para dotar de orde e estrutura a todo este novo espazo redominado como "*Cidade Xardin Metropolitana*" que se pretende recualificar:

*"A segunda iniciativa é o fortalecemento dos núcleos existentes, potenciando os seus elementos de identidade e concentrando neles a oferta de servizos e os novos crecementsos.*

*Trátase así de dotar de carácter a un espazo desestruturado, configurando un atractivo ámbito urbano no que os núcleos tradicionais, e algún outro adicional que se pode crear, definen unha estrutura urbana*

*policéntrica, a modo de centro de barrios, que acolle dotacións e unha oferta residencial con tipoloxías máis urbanas e insírese nun espazo predominantemente verde ocupado por vivendas unifamiliares."*

Todas estas cuestións comentaranse máis polo miúdo no apartado de propostas xerais a respecto do tratamento dos diferentes sistemas de asentamentos, e analizando as diferentes casuísticas e posibles combinacións que ofrece unha realidade moi complexa que se intenta reordenar e recualificar nunha nova orde territorial.

## **1.2 A ESTRUTURACIÓN DERIVADA DA CLASIFICACIÓN DO SOLO.**

Tal e como se avanza no Modelo de Asentamento Poboacional, nas Normas Subsidiarias Municipais vixentes delimitanse unicamente núcleos rurais. Se ben aquela normativa empezou a redactarse a mediados da década dos 80 (fai máis de 25 anos) e nese intre non existían aínda núcleos considerables como urbanos, o certo é que logo destes últimos anos segue sen haber núcleos que acadaran obxectivamente a condición de vilas urbanas, por non ter aínda a complexidade, as interrelacións e o substrato físico propio daquelas, pero da estruturación territorial necesaria para o desenvolvemento do PXOM, e dos condicionantes da clasificación do solo se deriva a necesidade de contemplar algúns núcleos urbanos, por tanto, excluindo estes casos puntuais, e a todos os efectos, o resto de núcleos imos a consideralos como núcleos rurais.

Ainda tendo en conta que aos efectos da súa estruturación actual todos os núcleos considéranse aínda rurais, o certo é que xa se teñen producido fenómenos de transformación da estrutura orixinal dos asentamentos. En moitos casos a expansión do feito edificatorio en zonas puntuais como as implantacións de tipo comercial-industrial da zona norte do concello enlazou cos núcleos rurais tradicionais próximos. Noutros casos a expansión dos propios núcleos rurais –sobre todo os asentados sobre das principais vías convencionais de comunicación (tales como as estradas N-554 e N-550) levou á formación de núcleos de hábitat sen solución de continuidade, que xa son, na práctica, núcleos únicos cun certo grao de urbanización.

Pola contra, os núcleos rurais máis afastados da costa e das vías principais de comunicación estancáronse no seu crecemento, mantendo os seus usos tradicionais e, nalgún caso, tendendo á súa despoboación.

### **1.2.1 O SOLO URBANO.**

Tal e como se ten avanzado nos capítulos anteriores sobre as necesidades de estruturación territorial, para crear novas centralidades das que actualmente carece Vilaboa, e para resolver outras problemáticas derivadas da clasificación do solo establecida pola LOUG e condicionada pola legislación sectorial ou complementaria, se deriva a necesidade de clasificar núcleos urbanos en dous casos: O Toural e Larache.

**Clasifícase como solo urbano o núcleo do Toural**, dada a especialización de usos a que se viu sometido como capital municipal (concentración de equipamentos e carácter xeral, usos especializados a nivel municipal, sede dos principais servizos municipais, etc.) resultando a aparición de certas tipoloxías edificatorias máis propias dos núcleos urbanos. Deste xeito pódese e quérese reforzar a súa función da capitalidade, consolidando eses usos e tipoloxías incipientes, e para servir de punto de apoio a outros usos que se poidan desenvolver no seu contorno, caracterizado por unha magnífica cota de accesibilidade mediante calquera medio de transporte.

Como se sinalaba en apartados anteriores Vilaboa é un dos concellos que está a captar poboación nova, ten moitas posibilidades de manter un crecemento vexetativo positivo. Unha importante eiva de O Toural é a súa cativa dimensión actual como núcleo, pero isto se pode compensar, e de feito así se determina estratexicamente no PXOM coa posibilidade de acadar o desenvolvemento de ámbitos estratéxicos e inmediatos de solo urbanizable residencial con grandes perspectivas de execución real no contorno inmediato do núcleo actual (mais tamén as sinerxías de oferta de emprego nos solos de uso comercial e



industrial próximos), dada a posibilidade de acadar importantes resultados conxuntos (na creación de novos espazos urbanizados, dotacións equipamentais, espazos libres e parques, zonas de aparcadoiro, cesións de aproveitamento urbanístico, significativas proporcións de vivenda protexida e outras posibles contraprestacións, tanto en solo urbano non consolidado como en solo urbanizable) que poden reforzar a función de capitalidade real e urbana que se pretende para O Toural.

Todo isto pode permitir acadar unha importantísima rede dotacional e de espazos libres de grande significación que poden axudar a consolidar ao Toural (e por extensión a Vilaboa) como un centro de prestación de servizos dotacionais que mesmo poida exceder o nivel municipal, reforzando así o valor deste núcleo como centro focal de referencia.

Procédese tamén a reestruturar o viario urbano básico, para resolver distintas disfuncións de comunicación, acceso, aparcadoiro, etc. establecéndose trazados indicativos naquelas zonas de solo urbano non consolidado que non se ordenan detalladamente, aos efectos de garantir o funcionamento desa rede básica de comunicacións.

En resumo trátase de crear un punto de centralidade que poida ser un punto de atracción para novos usos residenciais e comerciais a nivel municipal

Para a clasificación como solo urbano do núcleo de Larache o criterio é evidentemente distinto. O P.X.O.M recolle na delimitación exclusivamente aqueles terreos xa consolidados pola edificación e que contan coa existencia dos servizos urbanísticos requiridos pola lexislación, encaixando unha situación urbanística recollida xa nas anteriores N.N.S.S aprobadas no ano 1988, e para as que a única saída urbanística que ao noso entender lle queda a esta realidade permitida polo planeamento anterior a vixente Lei de Costas e materializada en boa medida incluso denantes da entrada en vigor desa lei, pois neste caso nin sequera poden aplicarse as novas posibilidades que ofrece a nova Lei galega de Vivenda, porque non é este un núcleo rural tradicional.

A tal efecto axúntanse no PXOM uns planos explicativos das razóns que avalan esta clasificación nos dous núcleos clasificados, nos que se expresan os trazados da rede viaria ou trama urbana existente e os trazados das redes de servizos de abastecemento de auga e saneamento.

### 1.2.2 OS NÚCLEOS RURAIS.

Segundo a lei vixente, constitúen solo de núcleo rural as áreas do territorio que serven de soporte a un asentamento de poboación singularizado identificable e diferenciado administrativamente, tendo en conta as edificacións, consolidación, tipoloxía, etc.

A delimitación dos núcleos rurais que o PXOM establece virá referida a un dos seguintes tipos:

- O tipo a), de **Núcleo Histórico Tradicional** de orixe tradicional, deberá cumprir unha consolidación de como mínimo o 50% de acordo coa ordenación proposta e a súa delimitación non poderá superar os 50 metros de distancia ás edificacións tradicionais.
- Dentro dos núcleos rurais existentes, os de recente formación, normalmente sen excesivos vínculos co medio rural que os rodea, clasificaranse, segundo a última modificación da lei, como o tipo b): **Núcleo Rural Común** que deberá cumprir unha consolidación superior ao terzo da súa superficie.
- Se concorresen no mesmo asentamento de poboación un núcleo histórico tradicional e un común estaríamos no tipo c): **Núcleo Rural Complexo** no que se deberá diferenciar o correspondente ao tipo a).

Ademais dos casos particulares comentados no apartado de solo urbano, clasifícanse como solo de núcleo rural os terreos que se inclúen no ámbito dos núcleos desta natureza que delimitaban as Normas Subsidiarias de 1988 e que ratifica o propio Plan Xeral por cumprir as condicións da LOUG, partindo daquela delimitación básica contemplada no citado plan, incluíndo algúns núcleos que non se tiñan delimitado (malia ser tradicionais, mais algúns que xa non o eran, como así se demostra pola documentación pertinente), e ampliando a súa extensión naquelas zonas que se consolidaron harmonicamente con edificacións ou servizos que se poden incluír nun conxunto integrado ou en previsión da súa expansión racional e sustentable, segundo establece a propia LOUG.

En calquera caso o criterio fundamental para a delimitación dos núcleos, atendendo aos lazos de proximidade entre edificacións e a relación espacial entre asentamentos, foi o de reservar o terreo mínimo necesario (dentro dos límites legais establecidos, sen poñer en perigo a sustentabilidade cun consumo excesivo de solo) para permitir a preservación de usos edificatorios naquelas zonas onde aínda non se ten edificado, terreos que son aproveitados para outros usos produtivos (agrícolas, forestais, etc.), ou naturais, infraestruturais, etc.

Deste xeito, o PXOM o que persegue é fomentar a compactación e agrupación fronte á diseminación dos asentamentos, preténdense rendibilizar os servizos urbanísticos e de todo tipo que se prestan aos núcleos, limitando ou eliminando á súa vez os impactos ambientais producidos polo espallamento indiscriminado de edificacións, cuestión esta que xa regulan con notable rigorosidade, tanto a nova lexislación galega (LOUG) como a nova Lei 9/2006 de avaliación ambiental de plans e programas.

Ademais, a clasificación, e tamén a xestión do solo, ten que empregarse para resolver unha serie de problemas que nalgúns casos xa son endémicos dos núcleos rurais, como a falla de dotacións urbanísticas, infraestrutura viaria e aparcadoiros suficientes para a densidade neles prevista, pero noutros casos trátase de novos fenómenos como o aproveitamento excesivo que se está producindo en moitas parcelas dos núcleos rurais.

Por todo isto, no caso dos núcleos cunha problemática complexa nos que existan déficits detectados (viario, aparcadoiros ou dotacións), optárase por introducir os elementos de xestión posibles e necesarios (actuacións de carácter integral ou Plans Especiais de ordenación de núcleo rural), para superar eses déficits de solo preciso para o viario –ancheamentos, desdobrementos, aparcadoiros- ou as dotacións necesarias, segundo a densidade e a ordenación proposta, e que permitirá tamén un axeitado reparto de cargas e beneficios, e mesmo completar a urbanización e os servizos urbanísticos.

En resumo, e en desenvolvemento tanto do Modelo de Asentamento Poboacional como do encaixe da clasificación do solo requirida pola LOUG, a estruturación dos núcleos rurais que se baralla no PXOM é a que se recolle no cadro seguinte, agrupada por parroquias.

RELACIÓN DE NÚCLEOS RURAIS

PARROQUIA	LUGAR	POBOACION 2001
BERTOLA	AMPROA	58
	BERTOLA	22
	CERQUEIRO	26
	FILGUEIRA	33
	GANDERON	37
	OUTEIRO	91
	PEDROUZO	56
	RAMALLEIRA	68
	RIAL	66
	RIALIÑA	25
	SABAXANS	12
	SAXOSA	70
	SANTA MARTA	53
COBRES (S. ADRÁN)	CARDIÑA	186
	CURRA	132
	NORES	219
	PAZOS	255
	POUSADA	320
	SANTRADAN	191
	SOBREIRA	51
	UBEIRAS	59
COBRES (S. CRISTINA)	AREEIROS	136
	BARCIELA	279
	CARBALLEIRA	24
	CERNADAS	37
	COSTAL	89
	MAGARELLA	108
	MANGUEIRO	29
	MUIÑO	249
	OUTEIRO	0
	PARADELLAS	32
	RIOMAIOR	65
	ROTEA	31
	SEIXAS	3
	VILAR	49
	FIGUEIRIDO	ALCOUCE
BALTEIRO		214
BERGUNDE		64
BORRATEIROS		131
BOULLOSA		21
CASFALCON		46
CANABAL		82
CROAS		78
PAZO		30

PARROQUIA	LUGAR	POBOACION 2001
VILABOA	ACUÑA	392
	CABADACHAN	54
	CARBALLEIRA	5
	CASALDESANTA	69
	CASANOVA	38
	CASTENLO	11
	CIMADEVILA	39
	CORUXEIRO	15
	GRAÑA	13
	NOVAS	30
	OUTEIRO	67
	OUTEIRO DO GATO	17
	PAREDES	674
	POSTEMIRON	174
	REGUEIRA	27
	RIO	24
TOURAL	121	