Alfredo
VIGO TRASANCOS
Universidad de Santiago de Compostela

A Coruña. Historia e imagen de un puerto atlántico (s. I - 1936)[1]

Resumen: Se pretende analizar la estrecha relación de la ciudad de A Coruña con el mar, dada su posición estratégica en el llamado Golfo de los Ártabros, su trayectoria histórica como puerto atlántico y las infraestructuras e imagen que fue configurando hasta 1936 en que consiguió definir su concha portuaria básica y toda su fachada marítima. Por consiguiente, se aborda la historia del puerto coruñés desde la antigua Brigantium/Brigantia de los romanos, visible todavía en el viejo faro que hoy llamamos Torre de Hércules, hasta la culminación del muelle de Trasatlánticos que fue rematado justo en el año en que se iniciaba la Guerra Civil.

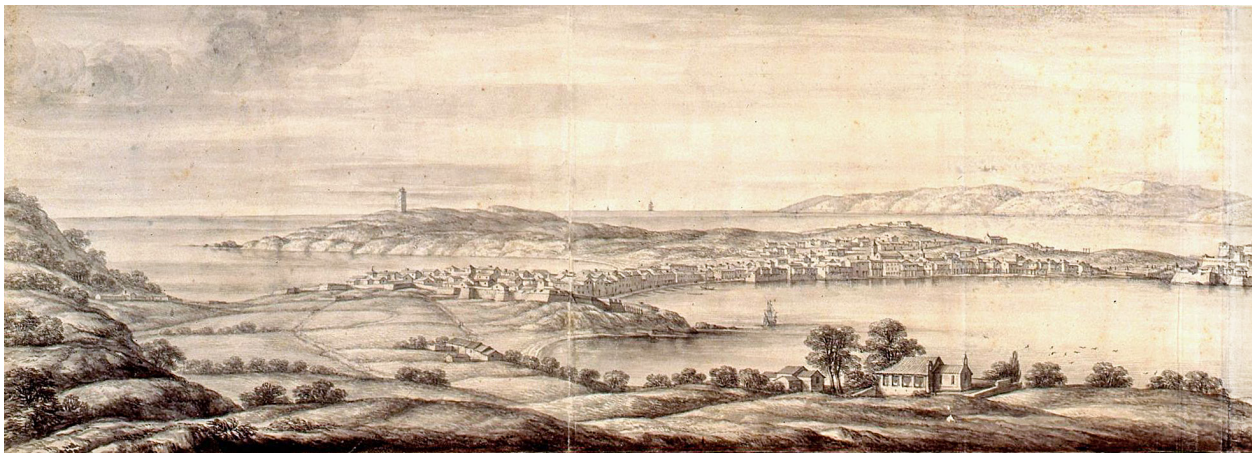
Palabras clave: A Coruña; Historia; Puerto; Arquitectura hidráulica; Vistas urbanas; Torre de Hércules; Brigantium.

A Coruña. The History and Image of an Atlantic Port (1st Century - 1936)

Abstract: This paper analyses the close relationship that the city of A Coruña enjoys with the sea, one that is based on its strategic location on what is known as the Artabro Gulf, its history as an Atlantic port and the image it acquired through to 1936, when the perimeter and infrastructure of the city harbour was completed along with its waterfront. The history of the port of La Coruña is thus traced from the establishment of ancient Brigantium/Brigantia by the Romans –a vestige of which remains today in the form of the old lighthouse known as the Torre de Hercules– through to the building of the cruise ship wharf, work on which came to an end in the year that the Spanish civil war began.

Key words: A Coruña; History; Port; Water architecture; Pictorial representations of cities; Torre de Hercules; Brigantium.

[1] Este trabajo se inscribe en el marco del proyecto de investigación titulado *La visión del artista. Ciudad y arquitectura en Galicia desde la Edad Media hasta la irrupción de la fotografía*, concedido por el Ministerio de Economía y Competitividad y que lleva el siguiente código de referencia: HAR2011-24968.



«Esta ciudad de la Coruña es una de las nombradas de toda España, ansí por su antigüedad, como por la excelencia de su puerto, que es uno de los mejores de la christiandad; es la llave de este reyno; tiene hermosa vista, ansí de la parte de tierra como de la mar; es gran escala de navíos que jamás faltan aquí de todas naciones, carracas y urcas de ricas mercadurías, porque ninguna viene a España, de Flandes o Francia o de otra de aquellas partes, que dexe de tocar aquí; y por consiguiente, ninguna passa del mediterráneo por esta mar de España, que no haga escala en este puerto.»

Licenciado Molina, 1550[2]

DE LA BRIGANTIUM/BRIGANTIA DE LOS ROMANOS A LA CRUNIA/A CORUÑA MEDIEVAL

La gran panorámica de A Coruña, que dibujó en 1669 el artista italiano Pier María Baldi en su viaje de acompañamiento al Gran Duque de Toscana Cosme III de Medici, refleja de un modo casi perfecto la condición de gran puerto atlántico que tenía la ciudad, encaramada en un promontorio rocoso que estaba unido a tierra firme por un largo istmo que le daba forma de gran península costera. Aparece, de hecho, adentrada en el mar, definida por las ensenadas que conformaban su concha portuaria y la playa del Orzán y con las aguas y costas del llamado Golfo Ártabro desplegadas al fondo, todo enseñoreado por la imagen vertical de la Torre de Hércules. Y eso nos recuerda que, aunque viejas leyendas medievales atribuían la fundación de la Torre al mítico héroe tebano Hércules, en realidad era un viejo faro de origen romano que Paulo Orosio, en el siglo V, no sólo había considerado «altísimo y digno de mención entre muy pocas cosas»[3], sino construido también para la «observación de Britania»; es decir, muy probablemente para facilitar su conquista durante el gobierno del emperador Claudio, en las décadas centrales del siglo I[4], lo que explicaría a su vez que la inscripción de autoría que se conserva en una roca ubicada a sus pies, mencione, junto al autor, el arquitecto aeminiense Cayo Sevio Lupo, su dedicación conmemorativa a Marte Augusto, dios de la guerra. Dice así: MARTI AVG SACR G. SEVIVS LVPVS ARCHITECTVS AEMINIENSIS LVSITANVS EX Vº. Es decir: «Consagrado a Marte Augusto. Gaio Sevio Lupo, arquitecto de Aeminium (actual Coimbra), Lusitano, en cumplimiento de una promesa».

---

2 MOLINA, S., *Descripción del Reyno de Galizia,* Mondoñedo, 1550, fol. XXIX.

3 «Secundus angulus circium intendit, ubi Brigantia Gallaetiae civitas sita altissimam pharum et inter pauca memorandi operis ad speculam Britanniae erigit». Cit. por BELLO DIÉGUEZ, J. Mª., «Brigantium y su faro. Contextos arqueológicos en la ciudad de A Coruña», en ARIAS VILAS, F. y FERNÁNDEZ OCHOA, C. (eds.), *Torre de Hércules: Finis Terrae Lux. Simposio sobre os faros romanos e a navegación occidental na Antigüidade*, *Brigantium*, 20, A Coruña, Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, 2009, p. 43.

4 Ídem, ídem, p. 61.

Figura 1. Panorámica del puerto y la ciudad de A Coruña en 1669.
Pier María Baldi (Biblioteca Medícea Laurenciana, Florencia).

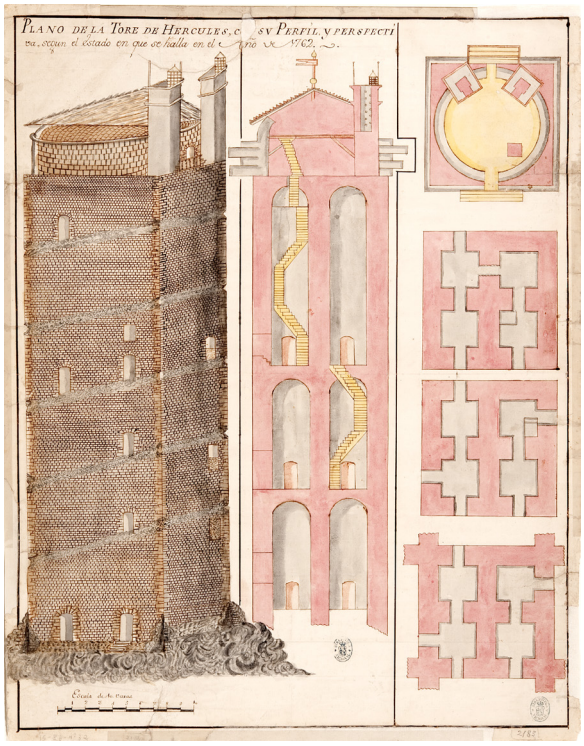


Figura 2. Dibujo de la Torre de Hércules antes de su restauración.1762.
(Biblioteca Nacional de España, Servicio de dibujos y grabados, sign. B-2185. DIB/15/86/32).

Así pues, con estas pruebas documentales romanas y el saber que era el faro de la ciudad de Brigantium/Brigantia, que el geógrafo Ptolomeo, señala como asentada «en el gran puerto de los galaicos lucenses» que otros llaman también «Puerto de los Ártabros»[5], no cabe dudar de que, desde su mismo nacer, la ciudad fue, ante todo, un puerto atlántico de considerable importancia, por más que, a día de hoy, no se conserve de esta época, más allá del faro, ningún testimonio evidente de ninguna otra infraestructura. Sí ha habido, en cambio, importantes especulaciones. De hecho, acogiéndose a una descripción que del enclave coruñés hizo en 1147 el cruzado inglés Osborne, que participó en la toma de Lisboa y que dejó escritas sus impresiones, se ha llegado a pensar que pudo existir en la Brigantia romana un importante muelle sobre arcos que se adentraría en las aguas[6] y conformaría lo que los ingleses denominan un «groyne», nombre con el que, por cierto, la ciudad fue conocida durante siglos en el mundo anglo británico. Y es verdad que la descripción es precisa en

[5] VÁZQUEZ GÓMEZ, X. L., «La Coruña en época romana», en *Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración en La Coruña,* A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña, 1991, pp. 35 y 36. Strabón y Pomponio Mela refieren, en efecto, esta última denominación, al parecer más extendida.

[6] Vid. BALIL, A., «Restos de un puerto romano en La Coruña?», *Brigantium*, I, 1980, pp. 167-171.

este sentido pues menciona, en efecto, que muy cerca de la «Torre de Faro» se extendía «un puente de piedra de muchos arcos, tendido hacia el mar, del cual los veinticuatro arcos que antes del bienio no eran visibles, ahora se muestran»[7].

Se trata, pues, si es cierta la descripción, de una obra de cierto empeño ingenieril, que podría ser romana por el tipo constructivo y difícilmente construida en los siglos posteriores al Imperio, teniendo en cuenta que Brigantia desapareció a partir del siglo V y que la ciudad que hoy conocemos, de existir, no sería más que un enclave costero muy secundario claramente subordinado al Burgo de Faro que, en cambio, estaría en auge en ese tiempo al estar más resguardado en el interior de la ría de O Burgo donde desembocaba el río Mero. Quizá por eso, dudando de la existencia en el siglo XII de un muelle romano de tanta envergadura del que no se conserva ningún resto ni ninguna otra mención escrita, López Alsina es de la opinión que el «pons lapideus» visto por Osborne no es realmente un muelle de arcos, sino en realidad un largo puente de piedra que cruzaría el río y que aludiría en concreto al de O Burgo, que habría sido construido entonces, entre 1145 y 1147 –no olvidemos que es en esta década cuando Alfonso VII toma la determinación de fundar *ex novo* este núcleo y puerto medieval–, y que estaría situado, más o menos, donde hoy se encuentra el puente actual medieval [8] que, no obstante, es más moderno en su fábrica por haber sido reconstruido varias veces en los siglos posteriores.

Sea como fuere, de este muelle que menciona Osborne en 1147, ya nada se dice en el itinerario marítimo titulado *De vii maris*, que fue escrito entre 1191 y 1193 y que ha sido atribuido al inglés Roger de Howden. Describe el Golfo Ártabro, sus rías, la roca insular de la Marola y el asentamiento de Burgo de Faro muy vinculado al Temple, pero quizá el dato más curioso que señala es que, siguiendo el recorrido costero habitual en un navegante, cita el autor, al pasar la isla de la Marola, una iglesia llamada «Sanctus Georgius de Turribus» a cuyos pies «anclaban los navíos»[9] que es una clara alusión a la Torre de Hércules y a la antigua iglesia coruñesa de San Jorge, entonces inmediata al mar y que habría de ser, con el tiempo, una de las parroquias más importantes de A Coruña y la más vinculada al barrio marinero de la Pescadería. Es importante esta noticia pues las menciones históricas que hasta hace poco conocíamos que hacían referencia a este templo eran todas muy posteriores[10]. Por el contrario, *De vii mariis* nada dice del topónimo Coruña, Crunia o Crunna[11], con que sería posteriormente conocida la ciudad, tal vez porque no estaba entonces asociado a la futura ciudad o, sencillamente, porque no estaba todavía muy extendido entre los navegantes extranjeros. Curiosamente tampoco se denomina al enclave «Groyne» como será habitual que lo mencionen posteriormente los marineros ingleses. Es probable, no obstante, que tal denominación pueda deberse, no al muelle de arcos que hemos señalado, sino a la propia forma natural que tenía el promontorio coruñés que estaba, en efecto, unido a tierra firme por un largo istmo de arena. Visto desde el mar debía de ofrecer una imagen muy impactante. Por tanto, nada tiene de extraño que

---

7 Cit. Por BELLO DIÉGUEZ, J. Mª., *La Coruña romana y altomedieval,* Perillo-Oleiros, Ayuntamiento de A Coruña, 1994, pp. 33-34. Este es el texto latino: «Ibi vero pons lapideus ex multis arcubus ostenditur, in mare protensus, ex quibus XXIIIIor arcus quae ante biennium non apparuerant jam apparent» en «De expugnatione Olisiponis A. D. MCXLVII», *Portugaliae Monumenta Historica, Scriptores*, I, Fasc. III, 1861, p. 393.

8 LÓPEZ ALSINA, F., «Pro utilitate regni mei: las ciudades y la orla costera del Miño al Deva en el reinado de Alfonso IX de León», en *Alfonso IX e a súa época,* A Coruña, Concello da Coruña, 2008, p. 203. También LÓPEZ ALSINA, F., «La repoblación urbana costera del norte peninsular», en *Los fueros de Avilés y su época*, Oviedo, Real Instituto de Estudios Asturianos, 2012, pp. 209 y ss.

9 GAUTIER DALCHÉ, J., *De Yorkshire a l´Inde. Una «geographie» urbaine et maritime de la fin du XIIe siècle* (Roger de Howden?), Genève, Libraire Droz, 2005, p. 186: «Portus Iunckaire est latus et profundus et, in medio introitus illius, est insola qui dicitur Marole que dimittenda est a dextris intratium, est in ascendendo invenitur ecclesia qui dicitur Sanctus Georgius de Turribus. Et ante ecclesiam illam est anchoratio navium, et in ascendendo superius per eumdem fluvium, quasi per VII miliaria, est bona villa et fertilis que similiter dicitur Le Far, et illa est villa Templariorum».

10 BARRAL RIVADULLA, Mª D., *La Coruña en los siglos XIII al XV: historia y configuración urbana de una villa de realengo en la Galicia medieval,* A Coruña, Fundación «Pedro Barri é de la Maza», 1998, p. 266.

11 El topónimo Coruña ya aparece mencionado a mediados del siglo XII.

aún se perciba bastante bien en la gran panorámica «a vista de pájaro» que realizó el cartógrafo portugués Pedro Texeira hacia 1634, pues deja ver el promontorio, las islas vecinas, el istmo de arena y todo ello rodeado por el mar[12].

Ahora bien, oficialmente el arranque histórico de la ciudad de A Coruña, ya entonces llamada oficialmente así, aunque con el nombre medieval de Crunia, tiene lugar en 1208 cuando Alfonso IX, rey de Galicia y de León, decide construir una nueva población en el lugar de A Coruña, cerca de la torre de Faro, para utilidad de su reino. Esto es lo que indica el regio documento: «quia vero pro utilitate regni mei novam construo populationem in loco qui dicitur Crunia, apud turrim de Faro»[13]. Es obvio que lo hace por un deseo de confirmar un asiento de población previa y de este modo potenciarla, ayudar a defender la costa y fomentar el comercio bajo la tutela regia; pero es evidente también que con esta decisión, en la que el rey le otorgó a la ciudad el fuero de Benavente, A Coruña consolidó su rango urbano y empezó a escribir su nueva historia ya de una manera más duradera y lineal.

Figura 3. Vista de la ciudad de A Coruña hacia 1634. Detalle. Pedro Texeira (Reproducida en *El Atlas del Rey Planeta: la «Descripción de España y de sus costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634)*, Felipe Pereda y Fernando Marías, eds., Hondarribia, Nerea, 2002).

De entonces es, casi con absoluta certeza, la conformación de una Coruña bicéfala o bipolar, con un núcleo amurallado enclavado en el firme promontorio donde se va a instalar la Ciudad propiamente dicha –luego llamada Ciudad Alta y hoy Ciudad Vieja–, que dispondrá de dos iglesias parroquiales dedicadas a Santiago y Santa María, de una casa de la moneda, básicas instalaciones de uso vital, acaso también de un hospital y especialmente de una sólida fortaleza de altos muros y foso que se convertirá en un símbolo de poder y en un enclave defensivo de primer orden sobre la bahía, y con un arrabal extendido en el istmo que se llamará Pescadería y en donde se asentaron sobre todo los pescadores y gentes de mar. No parece que este sector estuviese en un principio amurallado, pero sí es seguro que tenía ya una parroquia a la orilla del mar que ya señalamos con el nombre de San Jorge y otra segunda, quizá posterior, que estaría dedicada a San Nicolás. Más tarde se asentarían los franciscanos y dominicos avanzado el siglo XIII, las monjas franciscanas de las bárbaras en el XV y en el interior de la Ciudad, y casi al finalizar el siglo es posible que también los mareantes construyesen en el arrabal de la Pescadería la capilla y el hospital de San Andrés que tuvo una larga vida histórica. Así pues, a finales del siglo XV la ciudad de A Coruña ya estaba conformada, en lo fundamental de sus poblamientos, tal y como llegó hasta el siglo XIX, con los barrios principales conformando el tándem Ciudad-Pescadería –éste último amurallado ya por una cerca muy sencilla–, con la aldea alta de las Atochas donde se levantó la parroquia de Santo Tomás y, fuera ya de las murallas del arrabal, con otro pequeño asentamiento más moderno y lineal que seguiría el recorrido costero del puerto y que estaba presidido por la iglesia de Santa Lucía[14].

---

12 TEXEIRA, P., *El Atlas del rey planeta: la «Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos» de Pedro Texeira (1634),* editado por Felipe Pereda y Fernando Marías, Hondarribia, Nerea, 2002.

13 SÁNCHEZ CHOUZA, J. M., «Los primeros 300 años de A Coruña: la ciudad en la Baja Edad Media», en *A Coruña 1208-2008. La construcción de una ciudad,* A Coruña, Concello da Coruña, 2008, p. 27.

14 BARRAL RIVADULLA, Mª D., *op. cit.*, 1998 y BARRAL RIVADULLA, Mª D., «Arte, arquitectura y urbanismo en La Coruña medieval», en *A Coruña 1208-2008..., op. cit.*, pp. 71-96.

De esta compleja población medieval, sin embargo, poco conocemos de sus instalaciones portuarias. Es más, todo parece indicar que su única protección marítima era la que ofrecía su propia naturaleza, de tal forma que, más allá de un pequeño embarcadero que estaba situado en una de las tres puertas que tenía en su origen la muralla de la Ciudad y que se llamaba del Parrote –las otras eran las de Ares o Aires y la de la Ciudad luego llamada Real–, no contaba A Coruña con ninguna otra instalación portuaria[15]. Poco más debía de ser que una simple rampa o escalinata que descendía hacia la ribera y el mar para facilitar el trasiego de personas y mercancías. Por lo tanto, al no disponer de muelles, ni de diques de abrigo que defendiesen las aguas del puerto, lo habitual era que las aguas de la bahía estuviesen inquietas y agitadas, motivo por el cual las grandes embarcaciones fondeaban lejos de la ribera para evitar los golpes de mar o quedar embarrancadas –además en caso de fuerte temporal era habitual que buscasen refugio en la abrigada y cercana ría de Ferrol–, mientras los barcos de pesca varaban sencillamente en la orilla de la Pescadería, muy cerca de las casas en donde moraban los marineros. Y esto quiere decir que el transporte de personas y mercancías, para llegar al embarcadero del Parrote, por donde salieron seguramente Carlos I hacia Flandes y el príncipe Felipe hacia Inglaterra ya en los inicios de la época moderna, se valía necesariamente de pequeñas barcas o lanchas que eran manejadas a golpe de remos.

Sin embargo, a pesar de estas dificultades, su buena posición atlántica favoreció que fuese un puerto comercial importante que servía de escala entre el Mediterráneo y el mar del Norte a todos los comerciantes que hacían esta ruta o que sirviese también de lugar de paso de cruzados y otras armadas de guerra y, claro está, de punto final de llegada de muchos peregrinos que venían a Galicia, desde Inglaterra y otros puertos norteños, atraídos por la fama y veneración del sepulcro de Santiago en la ciudad de Compostela[16]. De ahí que, una de las parroquias de la Ciudad Alta estuviese dedicada al Apóstol y que, las dos de la Pescadería, tuviesen la advocación de San Nicolás y San Jorge; el primero patrón de marineros, comerciantes y peregrinos y, el segundo, santo guerrero de mucha devoción entre soldados y caballeros en general.

EL PUERTO DE A CORUÑA EN LOS INICIOS DE LA EDAD MODERNA. SIGLOS XVI Y XVII

Desde el punto de vista portuario los siglos XVI y XVII fueron para A Coruña bastante importantes. Hay que recordar que en las primeras décadas fue punto de llegada o de partida de muchos personajes reales, pues Catalina de Aragón, Juana la Loca, Felipe el Hermoso, Carlos I y el príncipe Felipe estuvieron en su puerto acompañados de muy numerosas comitivas; se suma a ello el hecho de que Carlos I, ya entonces emperador alemán, también le otorgó a la ciudad, en 1522, el privilegio, sin duda excepcional, de convertirse en sede de la Casa de Contratación de la Especiería que, de haberse consolidado –se frustró con la venta de las islas Molucas a Portugal en 1529–, habría convertido a la ciudad en la gran rival septentrional de Sevilla que entonces controlaba todo el comercio indiano. También recaló en el puerto la Armada Invencible en 1588 a su paso hacia Inglaterra, asimismo acontece el ataque de la armada de Norris y Drake en 1589, en 1597 tuvo lugar la partida de la armada del adelantado Martín de Padilla hacia Inglaterra y, ya en el XVII, el puerto siguió atendiendo a los intereses españoles en Flandes, sirviendo de punto de partida y de llegada de la Armada de Oquendo en 1639, viviendo la amenaza de la armada del arzobispo de Burdeos ese mismo año o recibiendo las visitas de importantes personalidades como la del embajador inglés John Montagu, conde de Sandwich, en 1666, del infante Juan José de Austria en 1668, del Gran Duque de Toscana Cosme III de Medicis en 1669 y hasta de la propia reina Mariana de Neoburgo, en 1690, después de su accidentado viaje que la obligó a desembarcar apresuradamente en la ría de Ferrol. A todo ello cabe sumar la condición de Capital que va a asumir la ciudad al decidir Felipe II, en 1563, trasladar a A Coruña la Audiencia, la Capitanía y la Gobernación del Reino de Galicia que antes residían en Santiago[17].

---

15 BARRAL RIVADULLA, Mª. D., *op. cit.,* 2008, pp. 72-74.

16 FERREIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval,* A Coruña, Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1988.

17 Como obras de conjunto sobre estos siglos en las que se puede encontrar amplia bibliografía *vid.* SAAVEDRA VÁZQUEZ, Mª C., «A Coruña en la época moderna (ss. XVI-XVIII)», en *A Coruña 1208-2008...*, *op. cit.*, pp. 147-186 y VIGO TRASANCOS, A., «A Coruña y el Reino de Galicia. Imágenes urbanas de un centro de poder (1501-1800)», en *A Coruña 1208-2008...*, *op. cit.*, pp. 243-290.

Pero aun así, a pesar de tanta actividad y nuevos roles políticos, militares y administrativos, puede asegurarse que la transformación de la ciudad fue muy discreta y, más todavía la del puerto, pues no hubo obras apenas de mejora que reseñar con excepción de algunas puertas que se abrieron hacia el mar y disponían de embarcaderos –como la del Castillo llamada de San Miguel y la llamada Nueva que menciona Jerónimo del Hoyo–, la propuesta de un muelle especiero que no llegó a fructificar al igual que la Casa de Contratación que siempre estuvo instalada en una edificio de poco lustre o de un muelle muy pequeño que debió de levantarse ante la Puerta Real y que debió de servir asimismo de muro de contención para las aguas. Por consiguiente, para conocer el estado de la ciudad en estos siglos nada mejor que las cuatro imágenes que de este tiempo hemos conservado; dos de ellas ya señaladas debidas a Texeira y Baldi y de hacia 1634 y 1669 respectivamente, y dos nuevas de 1639 y 1666, la primera debida al ingeniero militar Juan Santáns Tapia y la segunda realizada por un acompañante del conde de Sandwich.

Las dos representaciones de los años 30 son realmente interesantes pues completan la visión de la ciudad en una década muy decisiva, toda vez que se aproximan a la fecha en que tuvo lugar el ocaso del poderío naval español en la batalla de las Dunas de 1639 y que supuso la muerte del almirante español Antonio de Oquendo en el hospital coruñés de San Andrés un año después, en 1640. Por lo tanto, además de ver «a vista de pájaro» los dos poblamientos dominantes muy marcados y la poca significación que tenían las Atochas y Santa Lucía, la Ciudad Alta convertida en una especie de ciudadela resguardada tras sus viejos muros medievales y alguna fortificación abaluartada, las obras defensivas acometidas en el entorno costero para proteger el puerto[18] o la tutela de la Torre de Hércules que así se convierte en un icono arquitectónico de la ciudad, el resto son elementos que difieren en las dos vistas, tal vez porque una es de cronología algo anterior y, la otra, más precisa en sus descripciones urbanas. De ahí que, en la de Texeira no se aprecie el frente de tierra de la Pescadería y sí, en cambio, en la de Santáns que se ve incluso reforzado con una trinchera, tal vez formada en previsión de un ataque extranjero dado el gran momento de peligro que en esos años se vivió. Asimismo se aprecian las barcas pesqueras varadas a la orilla de la Pescadería en la representación del portugués y, en la del ingeniero, el camino real entrando en A Coruña, las casas del remo de los marineros con sus angulosos hastiales mirando al puerto, el recodo del Cantón, la zona de la Marina colgada sobre el mar y presidida por la iglesia de San Jorge y, más allá, en el área vacía que formaba el glacis previo a la Ciudad Alta, un contundente murallón que debía servir para impedir la entrada de las aguas en el sector inmediato a la Puerta Real.

Figura 4.
Vista de la ciudad de A Coruña en 1639. Detalle. Juan Santáns y Tapia. (Archivo General de Simancas, MPD, 11, 088).

[18] Sobre todas las obras de fortificación llevadas a cabo en la ciudad a lo largo de la época moderna *vid.* SORALUCE BLOND, J. R., *Castillos y fortificaciones de Galicia. La arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII,* A Coruña, Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1985, pp. 29 y ss.

Por el contrario, las vistas de Sandwich y Baldi[19], están concebidas como panorámicas tomadas desde tierra o mar y reflejan una situación treinta años posterior. Representan además la ciudad de un modo muy realista. En consecuencia, vistas las dos que también se complementan, pudiera decirse que, junto a una ciudad dual o bipolar muy clara, aparece una Ciudad Alta refugiada tras los muros de los que sólo emergen tejados y torres, y en la Pescadería, un poblamiento más alargado, más en relación directa con el mar, aunque también con sus iglesias dominando la escena. No faltan en el puerto los barcos de gran porte fondeados en el mar, las barcas pesqueras varadas en la orilla y los lanchones de remo transportando gente entre barcos y tierra firme. Obviamente también se ve en las dos vistas la imagen rectora de la Torre de Hércules. Con todo, de las dos la más deslumbrante es la realizada por el pintor italiano Baldi tanto por su mayor precisión y refinamiento representativo, como porque deja ver también el frente de tierra de la Pescadería y la zona de los Cantones presidida por un camino que orillaba el mar probablemente protegido de las aguas por un pretil o murallón, donde cabe imaginar algún embarcadero.

Figura 5. Puerta del Parrote y sector de la muralla de mar. A Coruña (Foto del autor).

Los años finales del siglo XVII fueron de cierta recuperación del puerto coruñés, en parte por la renovación de vínculos con Flandes y Holanda y también por el establecimiento de los correos marítimos con el puerto británico de Falmouth que comenzaron a funcionar en 1689. Por consiguiente, la guerra y el comercio favorecieron que se incrementaran tanto las fortificaciones como otro tipo de obras que tenían que ver directamente con el tráfico marítimo. Se levantó, de hecho, el muro de contención del andén de Santa Lucía que protegía el camino real de los furiosos golpes del mar, también a la par que se construía la muralla nueva del Parrote se instalaron allí las nuevas puertas de mar de la Ciudad Alta que se llamaban del Clavo y del Parrote y que fueron reconstruidas en 1676 durante el mandato del conde de Aranda; si bien lo que habla más a las claras de la recuperación marítima fue la reforma a que fue sometida la Torre de Hércules para convertirla en una atalaya costera y en un faro útil a la navegación, gracias a la actividad del capitán general Duque de Uceda y de los cónsules de Inglaterra, Flandes y Holanda que solicitaron hacer a su costa dos torres con sus faroles de iluminación a cuenta de percibir un impuesto que deberían pagar todas las embarcaciones que recalasen en los puertos gallegos. Y por esa razón, además de instalarse en el interior del viejo faro romano unas escaleras de madera que posibilitaron el acceso a la cúspide –en el faro romano original las rampas o escaleras de ascenso envolvían de manera helicoidal todo el núcleo prismático conservado sostenidas asimismo por un muro exterior ya desaparecido– y disponer un balconcillo que miraba al mar, también se erigieron las dos torrecillas con sus faroles que se ven en viejas ilustraciones, hecho todo bajo la supervisión del erudito padre Negreiros, el mandato del gobernador duque de Uceda y la intervención del maestro de obras Amaro Antúnez que culminó la reforma a finales de 1684. Finalmente, conviene recordar sobre este respecto que, ya para entonces, la Torre estaba considerada una obra monumental de arquitectura muy destacable y la «mayor alaja que tiene el Reyno», lo que justifica que, para conmemorar la restauración, se colocase una inscripción que la comparaba con las pirámides de Egipto –curiosamente no con el Faro de Alejandría– y que decía así: LVPVS CONSTRVXIT EMVLANS MIRACVLA MEMPHIS GRADIBUS STRAVIT YLAM LVSTRANS CACVMINE NAVES… X D D V D V. Es Decir: «Lupo la construyó, emulando las maravillas de Menfis; la allanó por medio de una escalera, y alumbró las naves desde su cumbre…». El último renglón bastante ilegible parece que alude al duque de Uceda, promotor de la obra[20].

---

19 GÓMEZ IPARRAGUIRRE, J.; MERA ÁLVAREZ. I. y VIGO TRASANCOS, A., «Galicia en las acuarelas de Pier Maria Baldi», en *El Viaje a Compostela de Cosme III de Médicis,* Santiago de Compostela, S. A. de Xestión do Plan Xacobeo, 2004, pp. 603-617.

20 BELLO DIÉGUEZ, J. Mª., «El renacimiento de la Torre de Hércules en la Edad Moderna: siglos XVI-XVIII», en *Ciudad y Torre...*, *op. cit.*, pp. 152-155.

EL TIEMPO DE LAS LUCES. SUEÑO Y REALIDAD DE UN PUERTO INDIANO

A la vista de todo lo dicho, a lo largo de todos estos siglos podría afirmarse que fueron muy pocas y discretas las obras que transformaron el puerto coruñés de un modo realmente decisivo; apenas algunas puertas de mar con pequeños embarcaderos o algún que otro murallón que más servía para contener las aguas que como auténtico muelle adecuado para el atraque de las embarcaciones. Por el contario, el siglo XVIII si tuvo cierta relevancia en esta cuestión quizá porque, casi desde el principio, A Coruña trató de romper el monopolio gaditano del comercio indiano y porque, a partir de 1726, va a jugar un papel determinante en el diseño estratégico de los Borbones al convertirse, siquiera en lo teórico, en puerto comercial de complemento del arsenal militar de A Graña en Ferrol que va a impulsarse en la época de Patiño durante el reinado de Felipe V[21].

De esta primera época dieciochesca quedan, de hecho, brillantes propuestas de instalaciones portuarias que también suelen ofrecer muy atractivos proyectos de ensanches urbanos que trataban de modernizar la imagen de la ciudad y de darle un tono regular y decoroso acorde con las ideas del momento. Fueron obra de destacados ingenieros militares como Francisco Montaigú, ingeniero director del Reino de Galicia, y probablemente de Juan de La Ferriere. En todo caso, se ve que quisieron convertir A Coruña en un puerto de comercio indiano de primer orden, bien defendido por tierra con un frente presidido con baluartes y un amplio foso de agua de separación, con la Ciudad Alta convertida en una fuerte ciudadela y con la concha de la bahía transformada en un puerto que en un caso aparece definido por un gran muelle rectilíneo y, en dos, con formato hemihexagonal presidido por un espigón central que trae al recuerdo, en parte, la imagen del famoso puerto de Trajano en Ostia que era, para entonces, todo un modelo en obras de estas características. Además, tal como hemos dicho, tras los muelles y espigones propuestos, que buscaban diferenciar entre el puerto pesquero y el mercantil, en dos de los proyectos aparecen también sendos planes de ensanche de carácter regular uno de ellos presidido por dos plazas extremas y, el otro, por una plaza rectora y central que se inspira en las plazas portuarias francesas de la tradición barroca, tal y como se ve en Burdeos, en Nueva Orleáns y en ese hermoso eco portugués que es la plaza del Comercio de Lisboa, uno de los ejemplos más destacados de estas características. De todo esto, sin embargo, nada se llegó a ejecutar, por lo que, durante la primera mitad del siglo, el puerto coruñés sólo se vio mejorado con la ampliación del andén de los Cantones, donde se desembarcaba la leña y el pescado, que dio nombre, por cierto, a los dos sectores que los van a caracterizar –Cantón Grande y Cantón Pequeño– y a los tres embarcaderos que se construyeron[22].

El sueño comercial indiano no fue posible en el reinado de Felipe V. Tuvo que esperar al de su hijo Carlos III (1759-1788); pero a partir de entonces A Coruña va a conocer una época de impulso y prosperidad indudable gracias a una serie de medidas que le resultaron muy favorables: su conversión en sede de los correos postales con América en 1764, su habilitación como puerto de comercio indiano en 1778 y el ser asiento, en 1785, del Real Consulado Marítimo y Terrestre que va a ser un organismo de fomento muy destacado. Así pues, tras estas medidas, a partir de 1764 se proyecta y se empieza a construir el andén de la Marina que va a resultar decisivo para la ciudad y de toda su fachada marítima, una vez que, gracias a él, A Coruña va a tener por vez primera un paseo de circulación que recorría toda la concha portuaria y en relación directa con el mar; además se creó una plaza central rectora abierta al mar a manera de balcón, con dos desembarcaderos para introducir por allí todas las mercancías; y por ese motivo en esta plaza se instaló también la Real Aduana que, a partir de 1779, empezará a levantar un edificio nuevo y de noble porte que, a tono con su carácter representativo y oficial, se vistió exteriormente con galas arquitectónicas de tradición clásica[23].

---

[21] Sobre el tándem portuario formado por A Coruña-Ferrol en el siglo XVIII *vid.* VIGO TRASANCOS, A., «Marte y Mercurio unidos por Hércules. El sueño ilustrado de un gran puerto hispano-indiano en el Golfo de los Ártabros (1720-1788)», en *Mirando a Clío. El arte español espejo de su historia. Actas del XVIII Congreso CEHA*, III, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2012, pp. 1730-1751.

[22] VIGO TRASANCOS, A., *A Coruña y el siglo de las luces. La construcción de una ciudad de comercio (1701-1808)*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2007, pp. 39 y ss.

[23] *Ibídem,* pp. 144 y ss.

Figura 6. Casas de Paredes en el paseo de la Marina de A Coruña (Foto del autor).

Esto casi coincidió con la Real Orden que habilitaba el puerto coruñés para comerciar con América, con un momento de esplendor burgués y con la llegada de Pedro Martín Cermeño a la ciudad, como capitán general-gobernador del Reino. Era un hombre culto, ilustrado, ingeniero militar con grandes conocimientos de arquitectura y urbanismo y un personaje muy dinámico y emprendedor que va a tener un gran protagonismo. Por lo tanto, consciente de la necesidad que tenía la ciudad de nuevas viviendas para la burguesía y de tener una imagen arquitectónica moderna y decorosa que mirase al puerto, dispuso la urbanización, tras el andén de la Marina hacía poco concluido, de todo un terreno que hasta entonces había sido dominio del mar y que se rellenó y ocupó con viviendas nuevas todas alineadas, de sillería, con pórticos y presididas por un diseño ordenador de tipo clasicista y francés que quedaron subordinadas al edificio rector de la Aduana. De ello resultó el frente de casas que hoy se conoce con el nombre de «Casas de Paredes», que constituye un fragmento muy interesante de la arquitectura portuaria coruñesa pese a que no se llegó a concluir por entero[24].

Con todo, si el andén de la Marina coincide en el tiempo con la instalación en A Coruña de los Correo Marítimos y las Casas de Paredes y la Aduana con la apertura del comercio indiano, será a partir de la creación del Consulado Marítimo en 1785 que vuelva la fiebre constructiva al puerto coruñés, ansioso de dotarse con unas instalaciones portuarias realmente importantes. Se pensó de hecho, por iniciativa del Ministerio de Marina, levantar un muelle en forma de martillo que defendiese el puerto y crease una especie de dársena que resguardara las embarcaciones; se ideó también levantar un andén que comunicase, por el este, el castillo insular de San Antón con tierra firme y, finalmente, se pensó en restaurar la Torre de Hércules y convertirla en un faro moderno sin por ello destruir sus señas de identidad monumentales y antiguas. Pero de todo esto, debido primero a que hubo cierto retraso en la toma de decisiones, que luego hubo diferencias de criterios respecto a dónde sería mejor instalar el espigón y a que después se inició la guerra con la república francesa –1793– que obligó al Estado a demorar muchas obras emprendidas por problemas de dinero, sólo fructificó la restauración de la Torre de Hércules que fue, en todo caso, un proyecto realizado con una extrema pulcritud. De hecho, en su reforma arquitectónica –1788-1790– participaron muchas personalidades e instituciones: los dos monarcas reinantes durante su proceso constructivo Carlos III y Carlos IV, el Ministerio de Marina que propició su modernización y envió al ingeniero hidráulico Eustaquio Giannini para proyectar la obra, el Consulado Marítimo que corrió con los gastos, la Academia de la Historia que redactó las dos inscripciones conmemorativas que se dispusieron en las puertas y, junto a otras personalidades, el historiador José Cornide que colaboró con el ingeniero y escribió la historia del Faro que dio a la imprenta poco después[25]. No faltaron cuestiones de tipo técnico que afectaron al farol que debería instalarse, al combustible que debería alimentar la luz y hasta al pararrayos que ya estaba instalado hacia 1804. Así que, de todo ello resultó una obra de restauración ejemplar para su tiempo, acaso de las primeras llevadas a cabo en España en un monumento de origen romano, que mantuvo su forma básica general, aunque se protegió con una piel clasicista y sobria que mantuvo las puertas y la banda diagonal ascendente en recuerdo de la torre primitiva, pero que, a la vez que reconstruía en piedra las escaleras internas de acceso a la cúspide, se coronó con una estructura nueva en forma de pétreo chapitel que lleva sobrepuestos los cuerpos octógonos que sostienen la linterna. Todo, por lo demás, inspirado en las formas clásicas y adustas de tradición herreriana que son idóneas

[24] SÁNCHEZ GARCÍA, J. A., «Comerciantes y arquitectura en La Coruña dieciochesca: el proceso constructivo de las Casas de Paredes», *Semata,* 12, Santiago, 2001, pp. 177 y ss. y VIGO TRASANCOS, A., *op. cit.,* 2007, pp. 187 y ss.

[25] CORNIDE SAAVEDRA, J., *Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la torre llamada de Hércules situada a la entrada del puerto de La Coruña*, Madrid, En la Oficina de Benito Cano, 1792.

para evocar lo español y la tensa musculatura que evoca a Marte dios de la guerra o mejor aún, a Hércules a quien atribuía la construcción de la Torre la tradición medieval. Además, el resultado final con sus formas desnudas y prismáticas marcaban las distancias con el faro francés de Cordouan que era, por el contrario, más adornado y rotondo; en fin una manera notoria de marcar las diferencias entre lo francés y lo español a través de unas obras que querían emular el viejo Faro de Alejandría, una de las Siete Maravillas del mundo antiguo[26].

LA EDAD CONTEMPORÁNEA. LA GRAN TRANSFORMACIÓN

Tan prometedora situación dieciochesca se vino abajo, siquiera en buena parte, al iniciarse el nuevo siglo. A Coruña, de hecho, vivió en sus carnes la guerra napoleónica al enfrentarse los ejércitos francés e inglés a las puertas de la ciudad en 1809, en la batalla de Elviña; sufrió también el castigo a su tradicional liberalismo al entronizarse en España Fernando VII que trasladó la Audiencia y la Capitalidad del Reino a Santiago en 1824, dos años después de haber sufrido la ciudad el ataque de los Cien Mil Hijos de San Luís y a la vez que sufría el puerto un importante declive al cortarse el trato mercantil con las colonias americanas que entonces, con excepción de las Antillas y Filipinas, se independizan de la Metrópoli. Por lo tanto, todo esto hizo que la ciudad viviese un período de crisis que no se recuperará hasta 1833, ya en el reinado de Isabel II. Aun así, el puerto, desde el punto de vista de las infraestructuras, tuvo que esperar a momentos de mayor actividad, de ahí que no sea realmente hasta que volvió a incrementarse el tráfico de coloniales con las Antillas y se abrió la emigración hacia América en 1853 cuando vuelva a coger impulso, a recabar la inversión del Ministerio de Fomento y a pensar en dotarse con nuevas infraestructuras, toda vez que, cuando recibió las visitas de los Duques de Montpensier en 1852 y de Isabel II en 1858, la ciudad los recibió en unas instalaciones que poco se diferenciaban de las existentes en el siglo XVIII[27].

Figura 7. Vista del puerto de A Coruña tomada desde la altura de San Diego. 1847.
(Reproducida en *Galicia no gravado antigo. Colección Puertas Mosquera*, Santiago, Universidad, 2007).

[26] VIGO TRASANCOS, A., *op. cit.,* 2007, pp. 229 y ss. También VIGO TRASANCOS, A., «La Ilustración y La Reparación del Muy Antiguo Faro de La Coruña comenzada en el reinado y de orden de Carlos III (1788-1790)», en ARIAS VILAS, F. y FERNÁNDEZ OCHOA, C. (eds.): *Torre de Hércules: Finis Terrae Lux...*, *op. cit.*, pp. 21-39.

[27] *Vid.* como historias básicas de la ciudad contemporánea VEDÍA Y GOOSSENS, E., *Historia y descripción de la ciudad de La Coruña,* A Coruña, Domingo Puga, 1845; BARREIRO FERNÁNDEZ, X. R., *Historia de la ciudad de La Coruña,* La Coruña, La Voz de Galicia, 1986; COLINO GALLEGO, A., *La Coruña en el siglo XIX,* Perillo-Oleiros, Ayuntamiento de La Coruña, 1994 y GRANDÍO SEOANE, E., *La Coruña en el siglo XX,* Perillo-Oleiros, Ayuntamiento de La Coruña, 1994.

A partir de 1858, sin embargo, la ciudad se transforma y con ella su puerto. Se aprueba la demolición de las fortificaciones de la Ciudad Alta, la construcción de la plaza de María Pita, la edificación del Cuartel de Atocha, del Hospital Militar y del edificio de la Diputación que estaba adosado al Teatro Rosalía. En fin, que todo esto sumado al incremento en el número de viviendas nuevas de tipo burgués y al aumento de la población que pasó de poco más de 13.000 habitantes en 1787 a 27.000 en 1857, justifica que, en 1860, se apruebe el proyecto de malecón ejecutado por el ingeniero de caminos Celedonio Uribe que se inicia al año siguiente y no se concluirá hasta 1870[28].

Era una obra importante, como un ingente relleno asentado sobre el mar que se extendía desde el baluarte del Parrote hasta la batería de Salvas. Tenía traza poligonal adaptada a la costa, 950 metros de desarrollo y sendos muelles de hierro gemelos adentrados perpendicularmente en el mar. También disponía de una dársena en el Parrote, amplias superficies para almacenes y otro tipo de instalaciones. Con todo, aunque se levantó en su mayor parte, no se llegaron a levantar ni la dársena que estaba prevista, ni uno de los dos muelles de hierro, por lo que al final resultó una línea de muelles de atraque que iba desde más o menos el Teatro Rosalía hasta la calle Alameda, conformando así el muelle llamado de Méndez Núñez tras el cual se dispusieron los nuevos jardines y paseos de esparcimiento que se plantaron entonces y que llevaron también el nombre del gran marino gallego famoso por haber vencido en el combate naval de El Callao.

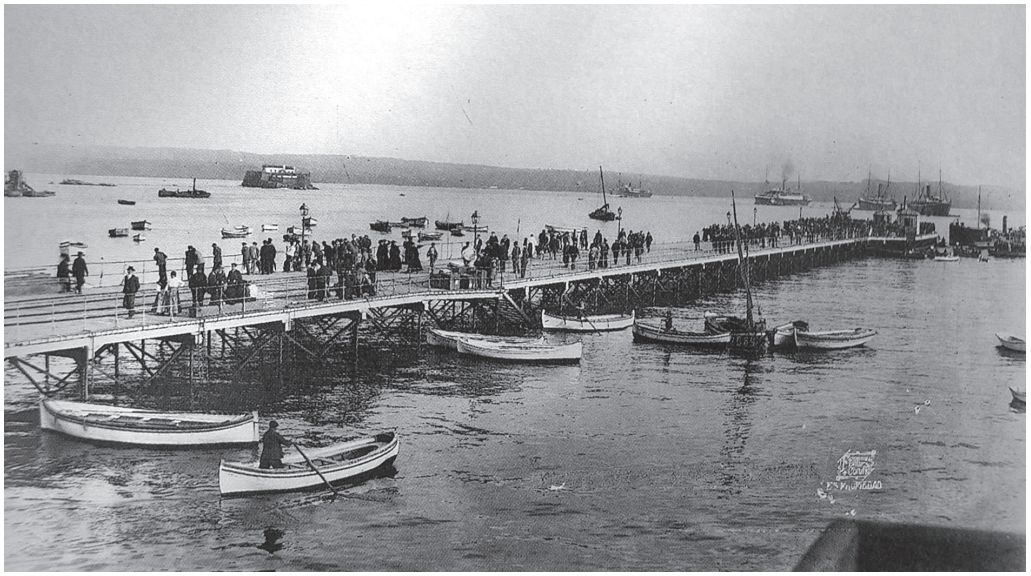


Figura 8. Muelle de Hierro del puerto de A Coruña. 1869. Celedonio Uribe.

De todo lo realizado lo más curiosos es, no obstante, el muelle de hierro que se adentraba en las aguas rectilíneo y que, a manera de pantalán, montaba sobre pilares y una estructura de hierro sobre la que se disponía todo su piso elaborado con madera. Con sus 200 metros de longitud fue el embarcadero más utilizado del puerto coruñés durante mucho tiempo, pues de allí salieron tropas, mercancías y emigrantes en cantidades ingentes. Fue inaugurado en 1869. Lamentablemente fue destruido en 1914[29], desapareciendo así una de las pocas estructuras metálicas que tenía la ciudad y de las pocas que tenía un diseño de ingeniero. Aun así, el creciente tráfico marítimo y el consiguiente movimiento de tropas que conoció un momento clave durante la guerra de Cuba y Filipinas

[28] GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, J., *La Coruña. La ciudad a través de su plano,* A Coruña, Ayuntamiento de La Coruña, 1984, pp. 72 y ss. y ACINAS, J. R., *El puerto es un proyecto permanente: evolución del puerto-ciudad de La Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria, 1998, pp. 33 y ss.

[29] Ídem, ídem, p. 38.

y más aún el crecimiento de los emigrantes que partían a América, hicieron que muy pronto las infraestructuras portuarias se vieran sobrepasadas y se propusiesen nuevas ampliaciones. Esta vez fue la recién creada Junta de Obras del Puerto –1877– quien asumió la responsabilidad y el ingeniero de caminos Eduardo Vila quien asumió el reto del nuevo proyecto. Lo diseñó en 1891 y se iniciaron las obras en 1894; vino a ser una especie de propuesta coherente con la elaborada por Uribe pues mantuvo todo lo realizado por él y prosiguió sus realizaciones definiendo la concha con nuevos muelles, cerrándolos con un prominente espigón que se dispuso al Oeste. Dispuso, asimismo, la creación de una pequeña dársena en la Marina para embarcaciones menores a la que dotó con un formato bastante regular y se cerró con pequeños malecones. De esto resultó una instalación portuaria de formato poligonal, muy amplia, con más de 1568 metros de línea de atraque, con muelles distintos especializados y con una cierta previsión de futuro pues llegó apenas sin cambios hasta la década de 1920 cuando mayor fue el peso de la emigración hacia América. Cada muelle, además de un uso determinado, una longitud y una ubicación concreta también recibió un nombre distinto. Por lo tanto, si ya existía el de Méndez Núñez, ahora se forman los de Batería, Linares Rivas, Santa Lucía y la Palloza cerrándose finalmente con el gran espigón que se entromete hacia al mar y que se llamó, por su orientación, el muelle del Este[30].

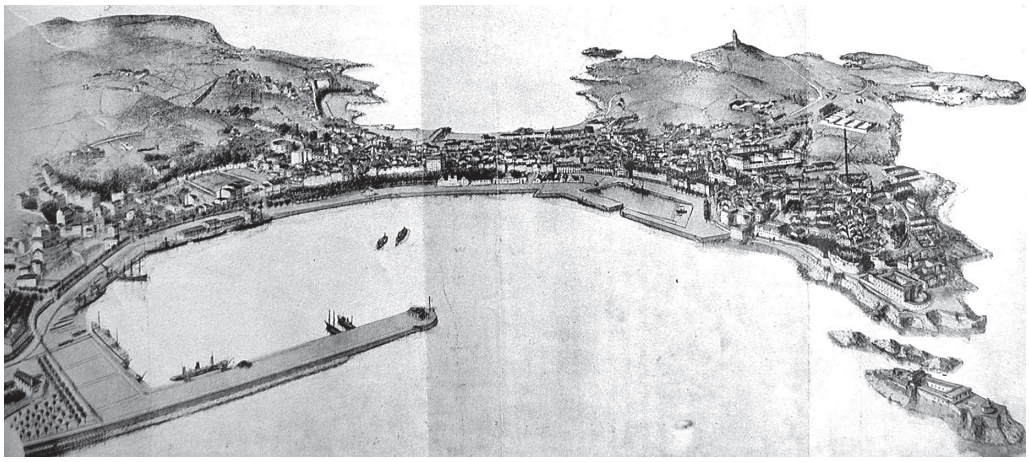


Figura 9. Dibujo panorámico del puerto de A Coruña de hacia 1930 con toda su línea de muelles.

Todavía vería la década de 1920 la trasformación del puerto con la proyección, en 1923, del llamado muelle de Trasatlánticos –hoy de Calvo Sotelo–, que se adentraba en las aguas amplio y majestuoso desde el viejo muelle de Batería. Fue diseñado por el ingeniero Emilio Pan de Soraluce y concluido en 1936, apenas iniciada la Guerra Civil. Con él, pues, quedaba fijada la estructura fundamental del puerto coruñés, antes de las últimas transformaciones modernas.

Ahora bien, la imagen del puerto es indisociable con la de todo el frente marítimo que, a fines del XVIII, estaba presidido por las Casas de Paredes y el edificio de la Aduana. Al XIX, pues, corresponde la organización de todos los jardines que ya hemos señalado, que llenaron de verdor la visión de la ciudad desde el mar y que fueron diseñados por Narciso García de la Torre y plantados a partir de 1868. Además, con posterioridad, se fueron embelleciendo con monumentos conmemorativos y edificios dedicados al ocio y al esparcimiento que primero buscaron formas y arquitecturas más efímeras y, con posterioridad, otras más perdurables que adoptaron diseños festivos como se ve en el kiosco Alfonso, la Terraza o el desaparecido *Atlantic Hotel*. Y tras todo esto los nuevos frentes de las nuevas viviendas burguesas que miraban a la plaza de María Pita y la calle de Riego de Agua y que se caracterizaron por mostrar hacia el mar un cierre de galerías de madera y cristal, muy dilatado y bastante uniforme, que habría de convertirse en un referente urbano. Se sumó a ello la parte posterior del

30 GONZÁLEZ-CEBRIAN TELLO, J., *op. cit.,* 1984, p. 75 y ss. y ACINAS, J. R., *op. cit.*, pp. 59 y ss.

Figura 10. Fachada marítima de la Marina en A Coruña con sus características galerías y miradores de cristal.

Teatro Rosalía de Castro debida al arquitecto Faustino Domínguez Coumes-Gay, luego las Casas de Paredes ya mencionadas, la antigua Aduana, el frente posterior de las viviendas de la calle Real y, tras el esconce del Cantón, todo el frente de los Cantones que tenía un tono residencial más antiguo y pintoresco, pero que ahora se puebla, no obstante, con múltiples galerías[31]. Así pues, la irrupción de grandes edificios monumentales y retóricos que rompían con sus estilos y grandes alturas la línea de cielo del frente portuario coruñés, no se producirá hasta la década de 1920 cuando irrumpan construcciones bancarias como el Banco Pastor, o grandes edificios residenciales como la Casa Barrié[32], ya situada en el moderno ensanche, que, por su volumen y amplitud, también quisieron imponer una imagen de prosperidad y progreso en una ciudad que, ya para entonces, había superado los 100.000 habitantes.

[31] *Vid.* SÁNCHEZ GARCÍA. J. A., *La arquitectura teatral en Galicia,* A Coruña, Fundación «Pedro Barrié de la Maza», 1997; MARTÍNEZ SUÁREZ, X. L., *A Praza de María Pita: 1859-1959,* Santiago de Compostela, COAG, 1993 y MARTÍNEZ SUÁREZ, X. L., *As galerías da Mariña. A Coruña 1869-1884,* Santiago de Compostela, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia, 1987.

[32] *Vid.* MARTÍNEZ SUÁREZ, X. L. y CASABELLA LÓPEZ, X., *Catálogo de Arquitectura: A Coruña, 1890-1940,* Santiago, 1989 y GARRIDO MORENO, A., *Arquitectura de A Coruña en el siglo XX: de la Monarquía a la República,* Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 2002.