

## O ferrocarril: transformación territorial e urbana en Galicia

# El ferrocarril: transformación territorial y urbana en Galicia

## The railroad: territorial and urban transformation in Galicia



VÍCTOR RAMOS RODRÍGUEZ

Alumno do Curso Superior de Técnico de Urbanismo (Galicia, España)  
victor.ramos.rodriguez@gmail.com

Recibido: 30/10/03/2013 | Aceptado: 05/06/2014

Regap



ESTUDIOS E NOTAS

**Resumo:** *O estudo da infraestrutura ferroviaria en Galicia e os seus efectos sobre a ordenación territorial e urbana, permitiu valorar a repercusión que significou desde a súa aparición, en 1873, ata a actualidade.*

*A investigación centrouse nas cidades de Santiago de Compostela, A Coruña e Vigo, dada a claridade coa que se puideron identificar tanto iniciativas socioeconómicas coma o marco intelectual que as avalaba en cada caso e, para iso, remontouse aos anos previos á revolución industrial, finalizando nas distintas propostas de renovación e rexeneración urbana para os barrios das distintas estacións, achegándose un coñecemento da realidade territorial e urbana galega a través da historia do ferrocarril.*

**Palabras clave:** *urbanismo, ordenación do territorio, ferrocarril, infraestrutura, Galicia.*

**Resumen:** *El estudio de la infraestructura ferroviaria en Galicia y sus efectos sobre la ordenación territorial y urbana, ha permitido valorar la repercusión que ha significado desde su aparición, en 1873, hasta la actualidade.*

*La investigación se ha centrado en las ciudades de Santiago de Compostela, A Coruña y Vigo, dada la claridad con la que se han podido identificar tanto iniciativas socioeconómicas como el marco intelectual que las respaldaba en cada caso y, para ello, se ha remontado a los años previos a la revolución industrial, finalizando en las distintas propuestas de renovación y regeneración urbana para los barrios de las distintas estaciones, aportándose un conocimiento de la realidad territorial y urbana gallega a través de la historia del ferrocarril.*

**Palabras clave:** *urbanismo, ordenación del territorio, ferrocarril, infraestructura, Galicia.*

**Abstract:** *The study of railroad infrastructure in Galicia and its effects on territorial and urban planning, has allowed to value the repercussion that it has meant from its appearance, in 1873, until present.*

*The research has centred on the cities of Santiago de Compostela, A Corunna and Vigo, because of the clarity with which we have identified the socioeconomic initiatives as the intellectual frame that was endorsing them in each case*

*and, for it, we have returned back to the years before the Industrial Revolution, finishing in the different proposals of renovation and urban regeneration, because of railroad high velocity, in the neighborhoods of the different stations, being contributed a knowledge of Galician territorial and urban reality across history of railroad.*

**Key words:** urban planning, territorial planning, railroad, infrastructure, Galicia.

**Índice:** 1. *Introdución* 1.1. *O contexto galego ante a chegada do primeiro ferrocarril* 2. *Os primeiros trazados ferroviarios (1861-1939). Polaridades e transformacións* 2.1. *Factores socio-económicos* 2.2. *O ferrocarril: novos horizontes, novas oportunidades* 2.3. *A primeira liña ferroviaria en Galicia: Cornes-Carril* 2.4. *O ferrocarril nas cidades da Coruña e Vigo: o salón urbano* 2.4.1. *A cidade da Coruña* 2.4.2. *A cidade de Vigo* 3. *As estacións de segunda xeración (1939-1987). A infraestrutura: motor urbano* 3.1. *A mellora dos trazados e das capacidades. O administrador único* 3.2. *O Plan Nacional de estabilización Económica e os Plans de Desenvolvemento* 3.3. *A reestruturación das estacións. Renovación funcional e reestruturación urbana* 3.3.1. *Santiago de Compostela* 3.3.2. *A Coruña* 3.3.3. *Vigo* 4. *Conclusións primeiras. As estacións de terceira xeración* 4.1. *Os elos soltos: potenciais nodos de actividade?* 4.2. *Redees capilares: eficacia e racionalidade* 4.3. *Interconexión do sistema: a estación como condensador urbano* 5. *Bibliografía*

## 1 Introducción

As infraestruturas e os medios de transporte foron considerados ao longo da historia como elementos clave no proceso de desenvolvemento de cidades e países. A natureza dos distintos asentamentos, as súas oportunidades e as súas demandas, inspiraron ao ser humano, desde Hipódamo de Mileto ata as formulacións actuais de cidades de nova planta, para evidenciar as súas deficiencias e tratar de evolucionar as estratexias coa intención de proveer á súa estrutura, local e territorial, dunha maior eficacia á hora de resolver problemas cada vez máis complexos.

A mobilidade, sen lugar a dúbidas, é un dos temas capitais en todos estes procesos de construción, reestruturación e renovación.

Se consideramos que o territorio desempeña un papel fundamental á hora dalbergar un asentamento e, polo tanto, na medida na que facilita os transportes e as comunicacións dentro dun marco xeográfico, Galicia atopouse sucesivamente nunha situación deficitaria debido á súa ubicación e a súa xeomorfoloxía, non resultando sinxelo para a man do home a construción de novas vías de comunicación que favorecesen o desenvolvemento económico e social.

A análise de determinados períodos históricos non moi lonxanos evidencia como a cabotaxe e as rutas atlánticas salvaron a este territorio dun maior illamento, se ben algúns destes obstáculos se superaron de maneira progresiva coa chegada do ferrocarril e a mellora da rede de estradas a mediados do século XIX.

A tradición relativa á construción do medio produciu ao longo do tempo unha considerable cantidade de acercamentos á ordenación do territorio e o planeamento urbano, tan diversos como o son as orixes dos seus autores, podendo establecer algunhas relacións que aínda na actualidade teñen un importante impacto tanto nos plans como nas políticas que os sustentan. Produto diso é a realidade coa que actualmente traballamos.

Os debates xerados arredor das diversas teorías, económicas, urbanísticas, políticas, etc. derivaron na aplicación práctica destas, determinando en gran medida a forma na que as nosas cidades crecen e interaccionan co medio e coas súas poboacións vinculadas, sexa cal for o modo no que se produce esta relación: económico, social, cultural...

Neste sentido considérase relevante reflexionar sobre a repercusión que tiveron os trazados infraestruturais terrestres e, en especial, os ferroviarios, principalmente á hora de estruturar o territorio e establecer unha serie de relacións que, desde unha perspectiva xeralista, determinaron e condicionan as decisións presentes en materia de planificación a calquera escala.

Ao longo deste traballo reflexionábase sobre os procesos asociados á “revolución dos transportes” e, de forma máis acoutada, a tres exemplos do noso ámbito xeográfico inmediato, atendendo ao modo no que a nova infraestrutura condiciona a súa morfoloxía e dinamiza a renovación e reestruturación dos seus espazos.

O horizonte desta investigación non é outro que o contraste dos efectos do ferrocarril en Galicia ao longo da súa historia, centrándose en tres casos concretos: Santiago de Compostela, A Coruña e Vigo. No primeiro dos casos analizarase a repercusión da construción da primeira liña de ferrocarril, entre Cornes e Carril, e os efectos das estacións destino, mentres que, nos outros dous casos, o estudo centrarase na propia implantación das estacións na trama urbana. Formúlanse estes tres casos dadea a claridade coa que se perciben tanto as políticas como as formulacións desenvolvidas, con diversa fortuna, e o seu marco intelectual, preciso e determinado en canto aos seus obxectivos.

## 1.1 O contexto galego ante a chegada do primeiro ferrocarril. Transportes terrestres

Os transportes terrestres en Galicia fundamentábanse na rede de camiños reais debido á realidade física do seu territorio, o que ocasionaba que desde principios do século XVIII esta rexión se deixase á marxe, pois hai que ter en conta que desde Madrid se chegaba ata Astorga, continuando desde esta poboación cara Galicia por vías de orde inferior.

É importante mencionar que, ata a data na que nos atopamos, o acceso a Galicia producíase polo camiño medieval de Santiago. Esta situación preocupou ao marqués da Ensenada, baixo cuxo ministerio se proxectou a estrada de Madrid cara A Coruña, convertíndose o tramo entre esta cidade e Benavente no eixe neuráxico das comunicacións galegas.

No caso desta infraestrutura viaria resulta necesario expoñer cales eran os intereses da corte en comunicar Madrid, non a maior cantidade de poboación de Galicia, que neste caso se concentraba no sur da rexión, senón co porto da Coruña, sede dos Correos Marítimos desde 1764, habilitado para o comercio colonial desde 1765 e no que estaban situados a Capitanía Xeral, a Real Audiencia e, con posterioridade, o Real Consulado que, engadindo a proximidade do arsenal de Ferrol, reforzaban esta decisión estratéxica.

A execución deste camiño real realizase entre os anos 1763-1785 e comunica A Coruña, Betanzos, Lugo, As Nogais, Noceda, Pedrafita, Ruitelán, Villafranca del Bierzo, Bembibre, Manzanal de la Sierra, Combarros e Astorga que, co seu remate, permitiu a comunicación con Madrid nun prazo de 8 a 9 días no verán, e de 16 a 20 nas épocas de mal tempo. Ademais do camiño real a Madrid, nesa época promovéronse dúas estradas provinciais, unha entre A Coruña e Santiago de Compostela, e outra entre Santiago e Tui.

Nos inicios do século XIX, tal e como se pode constatar, Galicia só dispoñía de dúas rutas para o tráfico rodado, a ruta A Coruña-Betanzos-Lugo-Madrid e A Coruña-Santiago-Pon-



tevedra-Tui que, aínda sen amosar unhas condicións óptimas para a súa utilización, resultaban bastante aptas para os distintos medios de transporte.

A conexión rodada desde Madrid co sur da rexión non se producirá ata principios do século XIX, comunicándose Vigo con Madrid pasando por Puebla de Sanabria e Monterrei. Nestes mesmos anos construírse un camiño real entre Ferrol e Castela realizando un desvío do camiño real xeral a Madrid en Rábade, e cuxo trazado atravesaba Vilalba, As Pontes de García Rodríguez, Neda e Ferrol.

Esta estrutura primaria de camiños, xunto cunha serie de trazados transversais cuxa execución se dilatará no tempo, será a que vertebre as comunicacións terrestres de Galicia ata a aparición do ferrocarril a finais do século XIX.

Neste sentido é interesante ter coñecemento do estado da cuestión en materia de infraestruturas de comunicación terrestre coa aprobación da Lei de Ferrocarrís de 1855:

Cadro 1. Estado das estradas galegas en decembro de 1855

<b>Estradas xerais</b>	<b>km</b>	<b>Comentarios</b>
Madrid - A Coruña	549,51	Rematada
Ferrol - Rábade	84,68	13,93 km construídos e 30,64 en construción
Ourense - Pontevedra	91,37	27,86 construídos e 63,51 en construción
Madrid - Vigo	591,72	173,83 construídos (95 entre Ourense e Pontevedra) e 213,95 en execución
<b>Estradas transversais</b>	<b>km</b>	<b>Comentarios</b>
Santiago - Lugo	90,26	44,57 construídos e 45,69 km en construción
Betanzos - Ferrol	39,00	16,72 construídos e 22,28 en construción
Santiago - Ourense	101,41	45,69 construídos e 55,72 en construción
Roupar - Viveiro	42,90	15,04 en execución
Lugo - Quiroga	81,90	27,86 construídos e 5,57 en construción
A Coruña - Vigo	151,56	Rematada

*Fonte: Memoria sobre o estado das Obras Públicas en España en 1856, presentada ao Excmo. Sr. Ministro de Fomento pola Dirección Xeral de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856*

As transformacións da rede viaria galega completáranse, tras a aprobación da Lei de Ferrocarrís, coas estradas provinciais e locais, grazas á nova categorización da Lei de Estradas de 1857, que establecía unha clasificación das vías en estradas de primeira, segunda e terceira orde, á súa vez tamén supuxo a consideración da importancia dos enlaces entre as vías ferroviarias e as estradas principais.

As estradas de primeira orde dirixíanse desde Madrid ás capitais de provincia, departamentos de mariña e puntos onde estaban establecidas as alfándegas marítimas, habilitadas para o comercio de importación e exportación, ficando incluídos neste grupo os ramais que partían das estradas de primeira orde ou dunha liña de ferrocarril cara os puntos mencionados no anterior parágrafo ou os que enlazaban dous ou máis ferrocarrís sempre que transcorra o seu trazado por poboacións de máis de 15.000 habitantes.



Fig. 1. Mapa de itinerarios recoñecidos polo Exército. 1847

As estradas de segunda orde considerábanse aquelas que unían dúas capitais de provincia ou enlazaban o ferrocarril cunha estrada de primeira orde. Ao resto de vías englobábaselles na categoría de terceira orde.

Cadro 2. Rede viaria galega 1847-1865

<b>Estradas</b>	<b>km</b>	<b>Número</b>
Estradas de primeira orde	880,90	12
Estradas de segunda orde	500,50	16
Estradas de terceira orde	363,40	15
Camiños carreiros	274,10	38
Camiños de ferradura	5.406,70	153
Sendas	121,10	17
Total	7.546,70	251
<b>Pontes</b>	<b>km</b>	<b>Número</b>
Pedra	–	220
Cachotaría	–	52
Madeira	–	92
Pasaderas	–	22
S/D	–	199
Pizarra	–	2
Total	–	587

Fuente: Memoria sobre el estado das Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento pola Dirección Xeral de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856

## 2 Os primeiros trazados ferroviarios (1861-1939). Polaridades e transformacións

### 2.1 Factores socio-económicos

Neste período Galicia caracterízase por ser unha das comunidades con maior dispersión e menor taxa de urbanización, ocupando un dos últimos postos a nivel nacional en termos de renda per cápita e volume dactivos industriais. As feiras e os mercados constituían os principais núcleos de intercambio, aínda que na maioría o volume das transaccións e a variedade dos produtos intercambiados resultaban moi reducidos. A economía galega da época caracterizábase por ser unha economía tradicional de pequena escala, cunha poboación con baixa capacidade de consumo e que vivía ao límite da subsistencia, e á que os malos camiños contribuíran pouco ao desenvolvemento destes tráxicos de mercadorías.

O predeominio de pequenas explotacións familiares agrícolas, pesqueiras e gandeiras, combinadas con actividades relacionadas coa manufactura doméstica plasmábase nun elevado autoconsumo, escasos excedentes e baixa actividade mercantil. O gando vacún constituía un dos produtos galegos máis atractivos para os negociantes procedentes de Portugal e o sur de España, ao igual que as salgadasuras de peixe, que se convertiron noutro dos produtos galegos máis atractivos para os comerciantes foráneos, constituíndose en principio como un produto con suficiente valor engadido como para compensar os retornos da distribución de viños e augardentes cataláns en Galicia. Dentro deste contexto, os tráxicos rexionais de mercadorías fluíron arredor dos portos e os principais centros de consumo da rexión, principalmente os núcleos máis poboados.

O modesto comercio inicial de salgadasuras converteuse máis tarde nun frutífero negocio, o que favoreceu que unha alta porcentaxe de cataláns se asentase nos principais portos e vilas mariñeiras galegas, establecendo as súas fábricas e métodos de salgadura, o que fomentou o establecemento de fluxos regulares de salgadasuras cara o interior da península.

Cadro 3. Sardiña (millares anuais, máximo) nos portos galegos a principios do século XIX

Ares	80.000	Porto do Son	17.000
A Coruña	80.000	Pobra do Deán	16.000
Fisterra, Corcubión, Cee y Pindo	70.000	Cillero	15.000
Cangas	70.000	Baiona	15.000
Marín	47.000	Noia	12.000
Sada e Fontán	40.000	Pobra do Caramiñal	12.000
Muros	40.000	Rianxo	12.000
Mugardos	30.000	Vigo	10.500
Pontevedra	30.000	Carril	8.000
Camariñas y Muxía	30.000	Vilagarcía	8.000
Santa Uxía	25.000	Cela	8.000
Viveiro	24.000	Corrubedo	6.000
Corme e Laxe	24.000	Bueu	3.000
Betanzos	20.000	Foz	1.400
Palmeira	20.000	Ribadeo	1.200
Pontevedra	20.000	San Cibrao	1.000
A Guarda	18.000	Burela	900
<b>Total</b>			<b>815.000</b>

Fonte: Labrada (1804)

Os camiños transversais e veciñais desempeñaban un papel fundamental no tráfico de mercadorías interior, por este motivo o Conde de Floridablanca encargalle ao ilustrado José Cornide, Deputado Nacional de camiños, a elaboración dun informe sobre o estado das pontes e os camiños secundarios do Reino de Galicia a finais do século XVIII. No seu traballo concluiu que da capital do Reino de Galicia entraban e saían varios camiños públicos que veñen non só de Castela senón doutras provincias e pasan ás costas, facilitando o mutuo comercio das producións destas e daquelas, dando paso ás tropas e aos viaxeiros.



Fig. 2. Mapa xeográfico do Reino de Galicia. Floridablanca. 1784. Fonte: IGN

A análise máis pormenorizada dunha área concreta, como por exemplo a provincia de Santiago, pon de manifesto unha estrutura radial de camiños e brazos que alcanzaban as vilas costeiras e interiores máis próximas, sendo a principal función destes trazados a comunicación das feiras menores co mercado central, neste caso o de Santiago.

No caso compostelán, e grazas a esta estrutura viaria, producíanse considerables exportacións de todo tipo de produtos, rexionais e nacionais, ao estranxeiro e, principalmente, ás colonias americanas desde o porto de Carril, onde se posuían almacéns. Este porto tamén daba entrada aos liños, bacallau e outros efectos comerciais foráneos, así como aos produtos coloniais procedentes dos portos habilitados da Coruña e Vigo.



Fig. 3. Detalle do mapa xeográfico do Reino de Galicia. Floridablanca. 1773. Fonte: IGN

A maioría dos campesiños galegos acudían persoalmente a vender as súas escasas mercadorías ás feiras máis próximas. Moitos dos produtos importados chegaban á rexión a través de dúas vías: os emigrantes temporais e os arrieiros, en ambos os dous casos usuarios frecuentes dos camiños galegos durante este período. Ao longo de séculos, os arrieiros resultaron imprescindibles para o transporte de mercadorías nas rexións montañosas como Galicia, á que chegaban mercadorías por arriería a través do camiño dos Maragatos ou camiño galego e empregando inicialmente gando mular, moi apreciado pola súa gran resistencia física en traxectos longos. As mulas agrupábanse en longas fileiras denominadas recuas.

As recuas dos Maragatos que circulaban polo camiño da Coruña ocupaban un lugar preferente na vía por ser a alma do comercio nun país onde as mulas e os burros constitúen os trens de mercadorías. A partir do século XIX os arrieiros comezaron a empregar o carramoto que incrementou a capacidade de carga.



Fig. 4. Arrieiros no traxecto cara Astorga / Fig. 5. Transporte en carramoto

O arrieiro resultou imprescindible ata que os carros e as carretas puideron circular pola maioría dos camiños, coincidindo o seu fin en primeiro lugar coa posta en marcha do ser-



vizo de dilixencias en 1816 e, en segundo, co trazado da rede ferroviaria no último terzo do século XIX.



Fig. 6. Servizo de correos da época / Fig. 7. Dilixencia en Porta Faxeira

A Galicia litoral estaba constituída por pequenas vilas mariñeiras con limitadas infraestruturas portuarias e escasas posibilidades de comercio. As excepcións estaban constituídas polos portos da Coruña, Carril e Vigo.

Ante a precariedade dos camiños e os amplos kilómetros de costa, os portos, pequenos e grandes, convertéronse na fiestra ao exterior do Reino de Galicia ao facilitar as comunicacións co resto da península e co estranxeiro, mentres que para a introdución interior dos produtos se utilizaba a arriería, tal e como se expuxo con anterioridade.

En xeral, Galicia absorbeu preto da metade da actividade comercial despregada na costa cantábrica, excluindo ás provincias exentas, ata mediados do século XVIII. Tras a entrada en vigor do Decreto de 1765, que establecía o servizo de Correos Marítimos no porto da Coruña, a devandita participación incrementouse nunha proporción que variaba en función do estreitamento de lazos entre América e Galicia a través do citado porto.

Segundo o catastro de 1752, existían uns 61 barcos, o 4,3% das embarcacións totais, dedicados ao transporte marítimo de pasaxeiros e mercadorías. En 1802, dispoñía de 89 barcos mercantes, é dicir, un 9,5% das existentes en España, aínda que englobaban diversos tipos de embarcacións.

A segunda metade do século XVIII foi testemuña, non só de cambios nas vías terrestres, senón tamén no tráfico marítimo, que se traduciron nun incremento dos intercambios comerciais, unha alteración da xerarquía portuaria e dun proceso de centralización a favor do porto herculino no norte e, grazas ao camiño Real que comunicaba A Coruña con Vigo, a potenciación do porto olívico. En particular, o porto da Coruña viuse favorecido de maneira especial a raíz do establecemento dos Correos Marítimos na cidade e, máis tarde, coa habilitación como porto colonial, adxudicouse a Galicia un importante papel na reexportación de mercadorías cara as colonias americanas. O auxe da mariña mercante e dos tráficoos americanos impulsou á súa vez o crecemento da poboación, o que favoreceu a construción e mellora dos camiños dirixidos ao porto herculino.

Regap



ESTUDIOS E NOTAS



Fig. 8. Detalle do mapa xeral de camiños de España e Portugal. 1856. Dufour. Fonte: IGN

Os portos da Coruña e Vigo alternarían na cabeza da xerarquía portuaria galega entre os anos 1750 e 1855, seguindoos a distancia os portos de Carril, principal porto mercantil de Santiago de Compostela, Marín e unha puxante Vilagarcía. A Real Orde de 17 de abril de 1793 habilitou tamén ao porto de Carril para recibir liño ruso de tal maneira que ata 1838 chegou a recibir entre cinco e seis cargamentos anuais, que se viron afectados polos conflitos bélicos de principios do XIX, aínda que a partir de 1840, grazas ás relacións de varias casas comerciais compostelanas con América do Sur, incrementáronse os fluxos comerciais debido á importación de coiros para a importante industria de curtidos compostelá, ademais de cacao e outros efectos.

A importancia desta localidade quedou patente coa construción do primeiro ferrocarril galego, o Ferrocarril Compostelano, que veu a comunicar por vía férrea Carril con Santiago de Compostela en 1873.

## 2.2 O ferrocarril: novos horizontes, novas oportunidades

Galicia non experimentou cambios revolucionarios no transporte antes da construción do ferrocarril, tal e como se expuxo con anterioridade. Neste sentido, se tomamos como exemplo a Inglaterra, pódese observar como os canais e as estradas prepararon o terreo para a chegada da nova infraestrutura, formando parte da revolución dos transportes que acompañou en paralelo á Revolución Industrial, mentres que en Galicia, a construción dos primeiros resultou pouco eficaz e lenta.

Este novidoso transporte, peza clave da revolución industrial, atopou serias dificultades nos seus primeiros anos de existencia en España. O descoñecemento técnico, a difícil orografía peninsular, a falta de capital, e o atraso económico en xeral, foron as primeiras causas deste atraso.

Os primeiros ferrocarrís en Europa comezan a aparecer a comezos do século XIX, concretamente no ano 1825, entre Stockton e Darlington, en Gran Bretaña. A primeira solicitude para a construción dunha liña ferroviaria en España presentárase catro anos despois da aparición da primeira liña a nivel mundial pero non chegará a construírse. O primeiro ferrocarril español non entrou en funcionamento ata 1837 e faríao fóra da Península, en territorio de ultramar, o 10 de novembro dese ano, e uniría as poboacións da Habana, Bejucal e Güines, en Cuba, co obxectivo principal de axilizar as exportacións de cana de azucre.



Fig. 9. Trazados ferroviarios cubanos. Fonte Ferropedia / Fig. 10. Estación da Habana. Fonte Ferropedia

Regap



ESTUDIOS E NOTAS



Fig. 11. Carta sobre o estado dos camiños de ferro en España. Xaneiro de 1867. Fonte: IGN

En 1844 os enxeñeiros Subercase e Santa Cruz proponen o ancho de vía español cunha anchura innovadora de seis pés casteláns (1.668 mm), ou o que é o mesmo, un ancho diferente ao que se empregaba no resto do mundo, que era de 1.435 mm. Os técnicos xustificaron esta dimensión en base ás peculiaridades orográficas do noso país, que requirirían máquinas de maior potencia. Non foi ata 1848 cando se inaugurou o primeiro ferrocarril peninsular unindo Barcelona con Mataró de 28 km e tres anos máis tarde, a segunda liña, entre Madrid e Aranjuez.

Na década dos 50 o ferrocarril foi estendéndose polo resto do país grazas ao esforzo de pequenas compañías independentes grazas á promulgación das leis de Banca e Ferrocarrís, que daban grandes facilidades e subvencións para que o capital estranxeiro comezase a investir en España, establecendo o punto no que se inicia o desenvolvemento do que é a rede ferroviaria actual.

### 2.3 A primeira liña ferroviaria en Galicia: Cornes-Carril

A necesidade de actualizar as infraestruturas e non ficar atrás na carreira por acadar as dinámicas económicas asociadas á revolución industrial favorecen a aparición dunha serie de movementos sociais e empresariais que desencadearán a introdución do ferrocarril en Galicia. En atención aos antecedentes normativos como a Orde de 1852 do Ministerio de Fomento para promover o ferrocarril en Galicia e a Lei Xeral de Ferrocarrís, aprobada o 3 de xuño de 1855, crébase en Santiago de Compostela a chamada Xunta Ferroviaria, presidida por Joaquín Caballero Piñeiro e constituída por representantes do Concello de Santiago de Compostela e da Sociedade Económica de Amigos do País co obxectivo de fundar unha compañía ferroviaria que construíse unha liña férrea entre Santiago e a Ría de Arousa.

Tras a presentación e o debate no Congreso dos Deputados sobre a viabilidade desta infraestruturas, o 4 de febreiro de 1861 aprobábase por unanimidade a concesión dunha liña férrea entre Santiago e Pontecesures, e o 7 de abril de 1861 outorgábase por Decreto Lei a concesión aos señores Domingo Fontán, Inocencio Vilardebó e Joaquín Caballero, dos que se destacará a figura do primeiro, reputado matemático e xeógrafo, e autor da Carta Xeométrica de Galicia que servirá de base planimétrica para a execución do proxecto da liña, e da que Domingo Fontán realiza a base cartográfica.

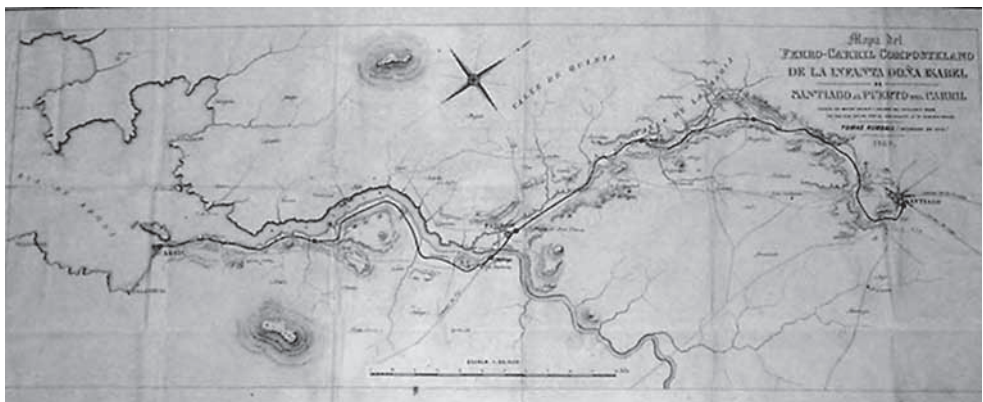


Fig. 12. Mapa do trazado da liña de ferrocarril Cornes-Carril. Fonte: Fundación Domingo Fontán

O proxecto técnico foi desenvolvido polo enxeñeiro inglés Thomas Rumball, cuxo traballo se iniciaba coa introdución dalgunhas modificacións no trazado orixinariamente proposto, fundamentalmente pola prolongación do trazado ata Carril.

As Obras do trazado ferroviario comezaran once anos antes, e estiveron a cargo do inglés Mr. John Stephenson Mould, máis tarde arrendador da explotación, e do seu socio o italiano D. Camilo Bertorini. Impulsado polo Concello Constitucional de Carril e pola Sociedade de Amigos do País, cuxa concesión foi outorgada o 7 de abril de 1861, foi transferida á Compañía que había de explotala desde o 8 de agosto de 1863, a Sociedade do Ferrocarril Compostelán da Infanta Dona Isabel, de Santiago de Compostela ao porto de Carril.

O trazado da infraestrutura contaba con 42 km de percorrido, partindo da estación de Cornes, nas portas de Santiago, e rematando fronte á praia de Compostela. O desenvolvemento das obras implicou ter que facer fronte a diversos accidentes xeográficos, debendo ser executados dous túneles, en Conxo e O Faramello, e dúas pontes metálicas, unha en Cornes e outra entre Pontecesures e Padrón. Ao longo do seu percorrido contábase con seis Estacións intermedias, que na actualidade forman parte da liña A Coruña-Vigo.



Figuras 13 e 14. Ponte sobre o río Sar. Fonte: Ferropedia

O día 15 de setembro de 1873 foi inaugurada a liña de ferrocarril, celebrándose actos simultáneos nas súas estacións extremas, Cornes ao Norte e Carril ao Sur. A concepción de ambas as dúas estacións en relación ás poboacións responde a unha implantación periférica en relación ao núcleo principal e paralela ao trazado viario, se ben as circunstancias funcionais da disposición da terminal responden aos condicionantes de cada caso e á prolongación posterior das redes. No caso da estación de Cornes, pertencente ao Municipio de Conxo ata a aneición deste ao de Santiago de Compostela en 1923, considérase oportuno indicar que inicialmente se previra que a súa situación fose temporal e, por este motivo, constrúese con carácter provisional unha primeira edificación de madeira cunha única planta con forma rectangular destinada a servir de refuxio aos pasaxeiros.



Figuras 15 e 16. Fotografías da estación provisional de Cornes.  
Fonte: Asociación Amigos do Ferrocarril de Santiago

A gran distancia existente naquel momento entre a estación e o centro compostelán foi un dos problemas achacados á nova estación mentres que, no resto de modelos, dotados con estacións de carácter terminal, se ofrecían preferentemente, aínda que con carácter periférico, inmediatas á trama urbana.



Fig. 17. Foto aérea coa situación da estación de ferrocarril de Cornes. 1956. Fonte: IET

As críticas que se realizan respecto á edificación provisional evidencian as carencias tanto de espazos habilitados para a súa función como respecto á incomodidade que supón o desprazamento a Santiago, polo que se insta á empresa a cumprir co seu compromiso inicial de establecer a estación nunha situación máis próxima.

O emprazamento definitivo da estación queda establecido en Cornes e, en 1920, desaparece a estación “provisional” de madeira que é substituída polo novo edificio de cachotería, ladrillo e formigón.

Pódese apreciar como a estrutura funcional da nova terminal se asemella en certa medida ás formulacións da época en canto a este tipo de estacións aínda que, neste caso, axustado ás dimensións das necesidades iniciais do servizo a prestar e ao carácter periférico da súa implantación. O edificio resólvese nun único volume paralelepípedo con dúas plantas e un funcionamento transversal en canto ás circulacións.

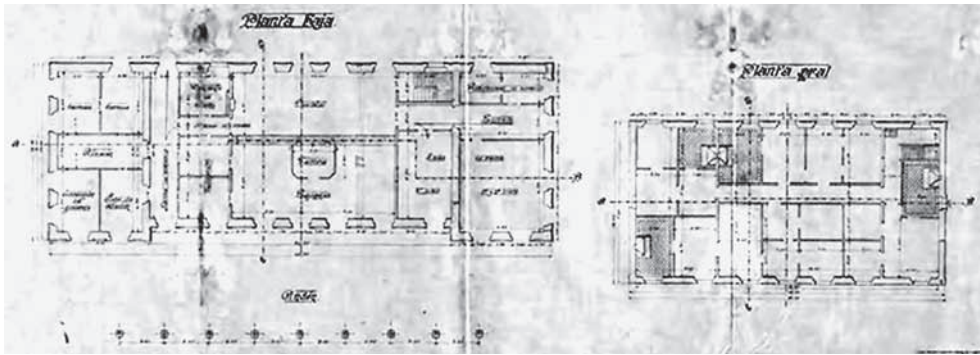


Fig. 18. Plantas da estación de Cornes. Arquivo Municipal

O planteamento funcional da estación, se ben se entende con claridade na planta, queda reforzado coas seccións e alzados da mesma. Maniféstase a relación transversal á vía e a independencia da terminal de calquera outro uso diferente ao do correspondente á pasaxe.



Fig. 19. Alzados e seccións da estación Cornes. Arquivo Municipal

A situación da estación en Carril realízase aplicando criterios prácticos, principalmente en canto á topografía e á funcionalidade. Neste sentido, e debido á presenza do monte do Castro e os contrafortes do Xiabre, con máis de 50 metros de cota, decídese situar a estación entre Carril e Vilagarcía, concretamente fronte á praia de Compostela.

No que ás obras se refire, o seu remate prodúcese en 1872 cunha variante que consistía en prolongar a liña 2 kilómetros cara Vilagarcía, situándose a estación no lugar denominado A Alameda.

O edificio da estación tipoloxicamente correspondíase co resto de edificacións existentes ao longo da liña, concentrando os usos públicos, recepcións, salas de espera e consignas en planta baixa, reservando a planta alta para uso interno.



Figuras 20 e 21. Fotografías da época da estación de Carril. Asociación Amigos do Ferrocarril de Santiago

A decisión de situar a Estación na Alameda desencadeou que as dinámicas da zona se focalizasen cara Vilagarcía, exemplo diso é o traxecto entre a Estación e a vila, que comezou rapidamente a poboarse de casas.

Unha serie de factores, como a emigración de milleiros de galegos, a construción do ferrocarril, así como a implantación definitiva de firmas consignatarias na zona a finais do século XIX, favorecerán e impulsarán o crecemento do porto de Carril e, con posterioridade, determinen o seu relevo polo porto de Vilagarcía, por este motivo a referencia a esta vila resulta necesaria debido ao protagonismo que co tempo veu adquirindo, xa non só por unha mellor situación que Carril, pois serve de punto de paso cara Pontevedra, senón pola capacidade de atraer motores económicos e sociais importantes.

A aplicación das formulacións iniciais respecto á interrelación desexada entre as distintas infraestruturas, sistemas de comunicación, sectores económicos e sociais, determina o fin do protagonismo de Carril en favor do de Vilagarcía.

As circunstancias deste relevo víñanse xestando xa con anterioridade pois, sirva como exemplo, en 1862 atopábase próximo o remate do peirao de pedra, declarado “modelo” pola súa solidez, constrúese a estrada de Caldas, que establece a comunicación cara o interior polo sur, e iníciáanse os traballos do Ferrocarril Compostelán que finalmente chegará á vila.

É evidente que a prosperidade que nesa época se vive na zona implica a necesidade dunhas mellores instalacións portuarias, por este motivo construírase no ano 1893 un peirao



embarcadero de 400 metros de lonxitude en base ao proxecto redactado polo enxeñeiro D. Vicente Ruiz no ano 1878.



Fig. 22. Peirao embarcadero en 1902. Fonte: Concello de Vilagarcía de Arousa

A aparición deste novo peirao fomentará o incremento da relevancia portuaria de Vilagarcía, xa que paulatinamente atraerá maior cantidade de tráfico marítimo e sobre todo incentivará a implantación de novas empresas na zona, o que repercutirá negativamente sobre o porto de Carril.

O Porto da vila declárase de interese xeral de modo oficial no ano 1888, e recoñécese de facto a operatividade do porto como fondeadoiro, para a carga e descarga de buques industriais e de comercio marítimo, así como a necesidade de estar comunicado cos principais centros de produción de España, sendo moi importante a existencia da liña ferroviaria que puidese dar servizo a estas necesidades.

O novo horizonte que se presenta para o porto a finais do século XIX amplíase coa realización do Peirao do Ramal en 1903, que grazas á repercusión que terá sobre a vila debido ao incremento dos movementos comerciais e de pasaxeiros, se producirá unha demanda de man de obra, o que incentiva o crecemento da poboación e a aparición de novos servizos. O movemento de persoas e mercadorías favorecerá a potenciación de Vilagarcía como polo comercial, atraendo deste modo novos habitantes e polo tanto, estimularase a construción de novas vivendas.

O período comprendido entre os anos 1880 e 1903 será con toda probabilidade a etapa de maior crecemento urbano e portuario desenvolvido en paralelo que coñeza Vilagarcía ao longo da súa historia, como consecuencia da concentración de actividades produtivas e residenciais, que asociado a unha vocación urbana compacta, establecerán os inicios do que será a Vilagarcía actual.

Finalmente, en 1913, Carril integrouse a Vilagarcía de Arousa, polo que se proxectou o ensanche pola zona da Alameda, comprendida entre a Veiga de Lamas e o límite ou demarcación de Vilagarcía.

Regap



ESTUDOS E NOTAS

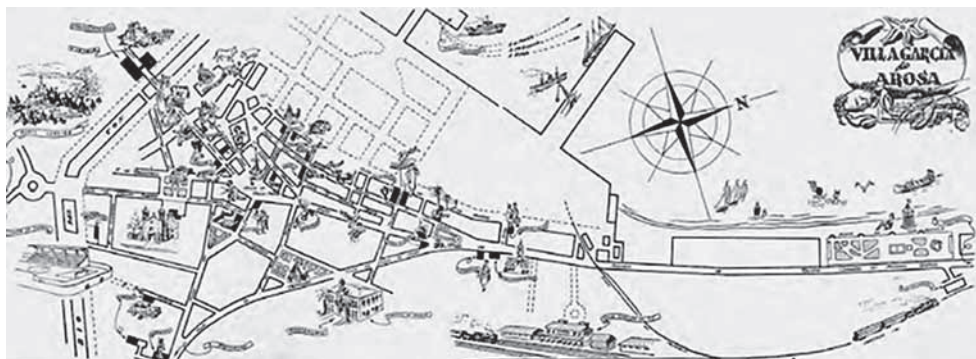


Fig. 23. Plano de Vilagarcía de Arousa. 1950. Fonte: Concello de Vilagarcía de Arousa

A comunicación con Santiago de Compostela, separado 42 km por ferrocarril, realizábase en 1 hora e 40 minutos, distancia e tempo que fortaleceron a relación inicial, xerme do primeiro ferrocarril galego e motor económico.

#### 2.4. O ferrocarril nas cidades da Coruña e Vigo: o salón urbano

As poboacións máis favorecidas pola modernización das infraestruturas de transporte terrestre foron, sen lugar a dúbidas, as cidades portuarias, no noso caso A Coruña e Vigo, tal e como se pode intuir da análise anterior da dualidade entre Compostela-Carril, posteriormente substituída por Vilagarcía.

Estas cidades funcionaron como nodos intermodais nos que tiña lugar o intercambio de carga e pasaxeiros. Neste sentido, resulta lóxico que a maior parte das solicitudes e concesións de construción de camiños de ferro tiveron o obxectivo de comunicar os portos cos centros produtivos e asentamentos principais para, exportar materias primas e produtos transformados, tal e como se podía observar no caso cubano.

As cidades que tiveran una longa e acreditada dedicación a actividades mercantís ligadas ao transporte marítimo permitían unha lectura clara destas formulacións, ao igual que aquelas outras cuxos portos, novos ou renovados, quedaron integrados no desenvolvemento de novas estruturas produtivas, concretamente as industriais e comerciais.

En palabras de Ildefonso Cerdá<sup>55</sup>: "...nas comarcas marítimas o zume da vida urbana que arrinca do mercantilismo, aviva e empurra aos elementos agrícola e industrial, manténdoo, porén, sempre subordinados ao que en tales localidades lles deu o ser e a vida".

A través da análise que se está a realizar preténdese facer fincapé nos aspectos estritamente morfolóxicos, desde o punto de vista territorial e urbanístico, derivados da relación espacial das infraestruturas ferroviarias, viais e terminais, con outras infraestruturas de transporte, as instalacións portuarias, ás que os ferrocarrís estiveron decididamente vinculados desde as súas orixes.

55 Cerdá, I. Teoría general de la urbanización. "De las comarcas urbanas adyacentes al mar". Madrid, 1867.



Fig. 24. Cidades portuarias españolas comunicadas por ferrocarril. 1900. Fonte: Biblioteca Nacional

O estudo do primeiro ferrocarril galego e os seus documentos cartográficos permitiu establecer unha hipótese de partida de cara á continuación do traballo: a transformación, en maior ou menor medida, da morfoloxía das cidades obxecto do presente estudo. Os elementos que permiten este principio fundaméntanse nunhas respostas estratéxicas con certos paralelismos entre os elementos urbanísticos e arquitectónicos empregados, alamedas e paseos marítimos, barrios mariñeiros e pesqueiros, novos peiraos, alfándegas, embarcadiros, etc., presentando significativas diferenzas en relación coas características da localización, das infraestruturas de transporte e das esixencias espaciais impostas pola ubicación.

Os casos de estudo coinciden de forma clara nunha formulación que repercutirá en canto ao desenvolvemento de cada unha das poboacións: as estacións establecéronse en áreas urbanas fisicamente distanciadas do porto aínda que, polo xeral, relativamente próximas entre si, Carril-Vilagarcía, A Coruña e Vigo, aínda que tamén se pode falar dun exemplo dual, o de Santiago de Compostela e Carril no que a relación coas instalacións portuarias desta última poboación e, posteriormente, de Vilagarcía, permitiu que se experimentase un crecemento dual de ambos os dous espazos urbanos.

Nos casos das cidades da Coruña e Vigo, a implantación das súas primeiras estacións realizábase en ámbitos próximos, aínda que periféricos, tanto á trama urbana como ás instalacións portuarias aínda que, quizais no caso da cidade olívica, as dificultades para a súa conexión coas instalacións portuarias sexan produto dunha complicada topografía e de aspectos técnicos, tal e como se verá máis adiante.

## 2.4.1 A cidade da Coruña

A cidade da Coruña fora obxecto dunha serie de actuacións urbanas no século XVIII derivadas da apertura do seu porto ao comercio con América, como por exemplo, o proxecto de Paseo Marítimo trazado polo enxeñeiro J. Martín Cermeño na fronte da Peixería, sobre o que levou a cabo a expansión da cidade moderna.

Ao longo do século XIX a cidade viviu unha situación de inestabilidade produto da que se produciu unha demora no desenvolvemento industrial e comercial o que, inevitablemente, se viu traducido nunha lenta expansión urbana.

Unha vez superada esta etapa, e convertida a cidade nunha base de referencia no transporte de carbón, producíronse numerosas intervencións sobre o porto e a cidade, como a construción do dique ata a Mariña, o peirao de ferro fronte á praza da Alfándega, a apertura do paseo de Méndez Núñez, a Praza de Galicia e o Paseo de Linares, sobre os que se consolidou a fronte portuaria do ensanche cuxo proxecto, de 1904, se estendía cara o suroeste a partir do istmo.



Fig. 25. Ensanche da cidade cara as novas infraestruturas. 1880. Fonte: Biblioteca Nacional

A cidade herculina verá como un feito a chegada do ferrocarril o 10 de outubro de 1875 grazas á apertura do tramo A Coruña-Lugo, despois de grandes atrasos, integrante da liña férrea que aspiraba a unir Palencia coa Coruña.

A Coruña, en vista dos acontecementos, dispoñía de situación prevista para a construción da súa primeira estación e sumarse ás comunicacións ferroviarias aínda que, principalmen-

te, cunha función máis expedidora que receptora de mercadorías que, a causa das deficitarias instalacións, quedaban longo tempo detidas na cidade.

A estación prevista estaba situada nas inmediacións do porto, pero tanxencial a el, nunha área industrial algo distante tanto da zona histórica como do arranque do ensanche no istmo o que, probablemente, fose unha das razóns da escasa influencia directa que tivo na configuración do tecido urbano.

En calquera caso, o serodio crecemento espacial da cidade nas primeiras décadas do século XX orientouse cara o sur e sureste da zona histórica en dúas direccións, unha das cales seguía a liña de base dos peiraos do porto ampliado e as novas dársenas, establecendo como horizonte a área de Castiñeiras, Catro Camiños, Gaiteira e Monelos.



Fig. 26. Vista xeral da periferia da cidade da Coruña na época. Fonte: Biblioteca Nacional

O avance das obras no trazado cara Madrid favoreceu que a compañía Norte decidise construír na cidade a súa primeira estación visto que as infraestruturas iniciais, como se puido ver no caso compostelán, eran provisionais.

Levantouse así un rotundo edificio de planta rectangular, dúas alturas e disposición lateral ás vías, dotado dunha pequena marquesiña que protexía parcialmente a plataforma lateral. Ao igual que as estacións de Cornes e Carril, o volume dispoñíase aliñado nun lateral da praia de vías, dispoñendo de marquesiña de cubrición para a plataforma principal.



Figuras 27 e 28. Fotografías da estación ferroviaria da compañía Norte. Fonte: Ferropedia

A principios do século XX, o monopolio ferroviario de Norte viuse ameazado pola aprobación do Plan Preferente de Ferrocarrís de Urxente Construción de 1926, coñecido como o plan Guadalhorce, impulsado polo Xeneral Primo de Rivera, e que pretendía completar a rede ferroviaria existente, esencialmente radial, con novos trazados.

As formulacións do citado Plan incluían o trazado dunha liña que entraba en Galicia polo sur, desde Zamora a Ourense para continuar desde Santiago de Compostela cara A Coruña.



Fig. 29. Detalle do mapa Militar dos ferrocarrís de España. 1898. Fonte: IGN

A estación do Norte mantivo a súa exclusividade ata mediados da década de 1920, época na que a cidade verá a chegada dunha nova conexión ferroviaria, procedente de Santiago de Compostela, o que obrigaba á construción dunha nova estación cunhas perspectivas moito máis ambiciosas que as amosadas na primeira.

O proxecto da nova estación, redactado por Antonio Gascue Echevarría en 1927, cobrou forma no ano 1935 pero, debido ao complexo da construción desta liña ferroviaria e aos atrasos continuos, non se puideron rematar as obras no prazo, ao que hai que engadir o inicio da guerra civil, que paralizou esta infraestrutura.

Os atrasos deron tempo de vida á estación de Norte que conviviu coa “nova” ata a súa desaparición, tal e como se verá máis adiante. Proba da necesaria convivencia de ambas as dúas terminais é o plano da cidade do ano 1936, imaxe da Coruña antes do inicio da guerra civil.

A análise da estrutura da cidade permite apreciar como se foron integrando as infraestruturas, portuarias e ferroviarias, na súa trama, servindo como polos de captación e concentración de poboación, actividades e recursos.

A estación nova da Coruña ten unhas características formais e funcionais que a converten nun dos exemplos máis singulares do panorama ferroviario español, tal e como se recoñece por persoal do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, principalmente pola súa singularidade arquitectónica.

Os propios materiais empregados na súa construción, granito, aceiro e vidro, así como a linguaxe, achegan rotundidade e sobriedade ao conxunto. Neste sentido cómpre reflexionar sobre as formulacións funcionais tanto do edificio como da súa relación co ámbito inmediato.



Fig. 30. Plano da cidade da Coruña. 1936. Fonte: Estudo Monteoliva



Fig. 31. Fotografía exterior da estación de San Cristóbal. Fonte: Ferropedia

A formalización da estación desde a súa configuración responde ás formulacións das estacións terminais ao uso, a planta do conxunto en forma "U" co corpo principal en orien-

Regap



ESTUDIOS E NOTAS

tación este. O espazo central presenta as plataformas pechando o conxunto de vías arrincando dun espazo de recepción cuberto. Preséntasenos un modelo claro de “salón” con paseos lonxitudinais paralelos ás vías. A entrada principal está no lateral este do edificio, zona na que se dispón o bloque principal, tal e como se dixo, dando á rúa Joaquín Planells. Este lateral sería, desde un punto de vista estrito, o único edificio propiamente dito, xa que o lado oeste está orientado ao servizo interno da infraestrutura e non como unha fachada urbana ao uso.

Na composición do edificio cobra especial importancia a torre do reloxo, elemento que rompe a simetría e que se converte no elemento icónico do conxunto. Este recinto ferroviario manterá as súas funcións ata os nosos días ocupando preto de 7 Ha en planta, o que suporá unha oportunidade fundamental para a cidade.

## 2.4.2 A cidade de Vigo

A outra importante cidade portuaria de Galicia, Vigo, tamén se consolidou como tal con moito atraso, probablemente como consecuencia de ter sido un dos últimos portos españoles en dispoñer de conexión ferroviaria. No ano 1821 foi declarado de primeira clase e, a partir de entón, iniciáronse as primeiras obras de acondicionamento e modernización consistentes na construción dun pequeno peirao que verá atrasadas as obras fundamentais ata 1853, data na que é rematado o peirao de pedra de Áxe e o comezo dos traballos do ensanche de García Olloqui denominado de “Nova Poboación”, obra do enxeñeiro Julio Valdés. Varias décadas de parálise precederon ao verdadeiro inicio da configuración do porto vigués, a partir de finais do século XIX, coa construción do peirao de ferro, núcleo xerminal do porto actual.



Figuras 32 e 33. Fotografía do peirao de pedra de Áxe e recheos para a construción do ensanche  
Fonte, ambas as dúas: Foro Vigo (Pontevedra): historia gráfica

A vitalidade de Vigo no periodo comprendido entre 1880-1925 vese plasmada na arquitectura realizada no momento, expresión do modernismo, cuxa cantidade e calidade contribuíron a definir a morfoloxía urbana da cidade, grazas á promoción da burguesía industrial local.

Un dos estímulos fundamentais para o desenvolvemento da cidade foi a chegada do ferrocarril a finais de 1878, data na que se inaugurou a liña con destino a Ourense e que, a través dun ramal, conectaba coa da Coruña cara Madrid.





Fig. 34. Ensanche de Vigo de 1880. Julio Valdés. Fonte: Foro Vigo (Pontevedra): historia gráfica  
 Fig. 35. Anuncio ferroviario: pasaxe a Madrid. Fonte: Biblioteca Nacional

O edificio da estación situábase nas aforas da poboación, cunha localización a media aba, preto da estrada de Vigo a Ourense, actualmente rúas do Príncipe e Urzáiz, e a un kilómetro da Porta do Sol o que, asociado ás demoras tanto da construción da liña como da estación, favoreceu a súa “natural” integración na cidade debido aos procesos de expansión da mesma.

A estación, de carácter terminal de primeira clase, e cunha vocación de salón, ao igual que a da Coruña, tiña planta en forma de “U” e do corpo principal, destinado a edificio de viaxeiros, partían as dúas ás laterais entre as que se situaban as plataformas para uso de viaxeiros e mercadorías, peiraos de embarque para gandos, alpendres para almacéns e talleres entre outras dependencias, como servizos públicos e administrativos, ademais de vivenda para o xefe de estación. A fachada principal era de dúas plantas “e equilibrada arquitectura académica, moi propia do século XIX” e as ás laterais, de planta baixa.



Figuras 36 e 37. Fotografías da estación de Vigo  
 Fonte, ambas as dúas: Foro Vigo (Pontevedra): historia gráfica

O enlace co Porto, tan necesario para os intereses da cidade, non contaba cun proxecto definitivo que permitise salvar a difícil orografía existente ata que, no ano 1893, se redactou

Regap



ESTUDIOS E NOTAS

a documentación técnica para o enlace entre a liña principal Vigo-Ourense coas instalacións portuarias.

O trazado consistiría nunha bifurcación moi próxima á estación de pasaxeiros, descendendo mediante un túnel que salvaría o desnivel da rúa García Barbón. A obra, de considerable complexidade para a época, demorouse ata 1897, iniciándose un ano despois o tramo portuario co trazado dunha vía que conducía directamente ao peirao de ferro, na prolongación da rúa Concepción Arenal, mentres que outro ramal discorría sobre a avenida de Elduayen para conectar o peirao de ferro co da compañía ferroviaria concesionaria, en Áxe.



Fig. 38. Plano de Vigo de 1908. Manual de viaxe. Karl Baedeker. Fonte: www.todocoleccion.net

O enlace ferroviario coñecido como a “baixada ao porto”, presentaba fortes desniveis para a capacidade das locomotoras, motivo polo cal a súa vida operativa durou ata a inauguración posterior da estación de Guixar nunha localización moito máis axeitada para as mercadorías.

As transformacións da cidade, tal e como veu expoñendo, eran o resultado da necesidade de dar resposta ás necesidades tanto dunha importante burguesía de carácter industrial, como da chegada de poboación atraída polo potencial portuario vigués. O ensanche de poboación, principal lugar de residencia das clases máis favorecidas, será o que aglutine a maior parte das obras modernistas que servirán de imaxe do que representaba a cidade.

Para concluir este bloque preséntase o seguinte cadro resumo:

Ano	Descrición
1769	James Watt presenta a primeira máquina de vapor
1803	Richard Trevithick constrúe a primeira locomotora de vapor sobre raís como atracción de feira en Londres
1825	Primeiro ferrocarril do mundo entre Stockton e Darlington, Gran Bretaña

Ano	Descrición
1837	Primeiro <b>ferrocarril español</b> , na liña La Habana-Guines (Cuba)
1844	Os enxeñeiros Subercase e Santa Cruz propoñen o <b>ancho de vía</b> español, seis pés casteláns
1848	Primeiro ferrocarril peninsular: <b>Barcelona-Mataró</b> (28 km), promovido por Miguel Biada
1851	Madrid-Aranjuez. Primeiro tramo dunha das liñas radiais
1873	Inauguración da liña ferroviaria <b>Cornes-Carril</b>
1875	Chegada do ferrocarril á cidade da <b>Coruña</b>
1878	<b>Chegada do primeiro ferrocarril a Vigo</b>
1907	O estado constrúe a liña de <b>Betanzos a Ferrol</b>
1926	<b>Plan Guadalhorce</b> . Complétanse os tramos ferroviarios
1935	Finalización da estación de <b>San Cristóbal</b>
1939	Efectos devastadores da <b>Guerra Civil Española</b>

Fonte: Elaboración propia

### 3 As estacións de segunda xeración (1941-1987). A infraestrutura: motor urbano

#### 3.1 A mellora dos trazados e das capacidades. O administrador único

O final da guerra civil española amosou con toda a crueza un panorama de destrución e desolación. A necesidade de recuperarse dos efectos do conflito repercutiu claramente en todo o relacionado coas infraestruturas, concretamente as ferroviarias, por resultar claves e eficaces ao longo das campañas militares. Esta situación de caos, non só polo lamentable estado de gran parte das liñas, xa viña de lonxe, para ser exactos desde o inicio do ferrocarril en España. A decisión que toma o estado franquista, unha vez rematada a guerra en 1939, é a de xestionar todas aquelas compañías que sexan incapaces de exercer o seu labor. Póñense de manifesto as intencións do novo goberno, claramente orientado cara a xestión única da rede.

O tempo confirmará este panorama de concentración de xestoras ferroviarias e, o 24 de xaneiro de 1941, aprobábase a Lei de Bases de Ordenación Ferroviaria e dos Transportes por Estrada. Esta Lei resulta básica, e non só por definición, senón porque significa a concentración nunha única entidade xestora estatal de todas aquelas compañías que operaban con ancho ibérico. Ponse punto de partida á empresa estatal RENFE, a Rede Nacional dos Ferrocarrís Españoles, que será, durante aproximadamente 64 anos, o actor dominante das infraestruturas ferroviarias nacionais.

A creación de RENFE implicou que o estado tivese que asumir unha infraestrutura ferroviaria constituída por máis de 12.500 km de vía de ancho ibérico e un parque de máquinas totalmente obsoleto. Esta situación puxo en evidencia que todo investimento era pouco, polo que houbo que acometer obras necesarias con escaso orzamento, o que sen lugar a dúbidas foi o principal motivo de graves accidentes ferroviarios.



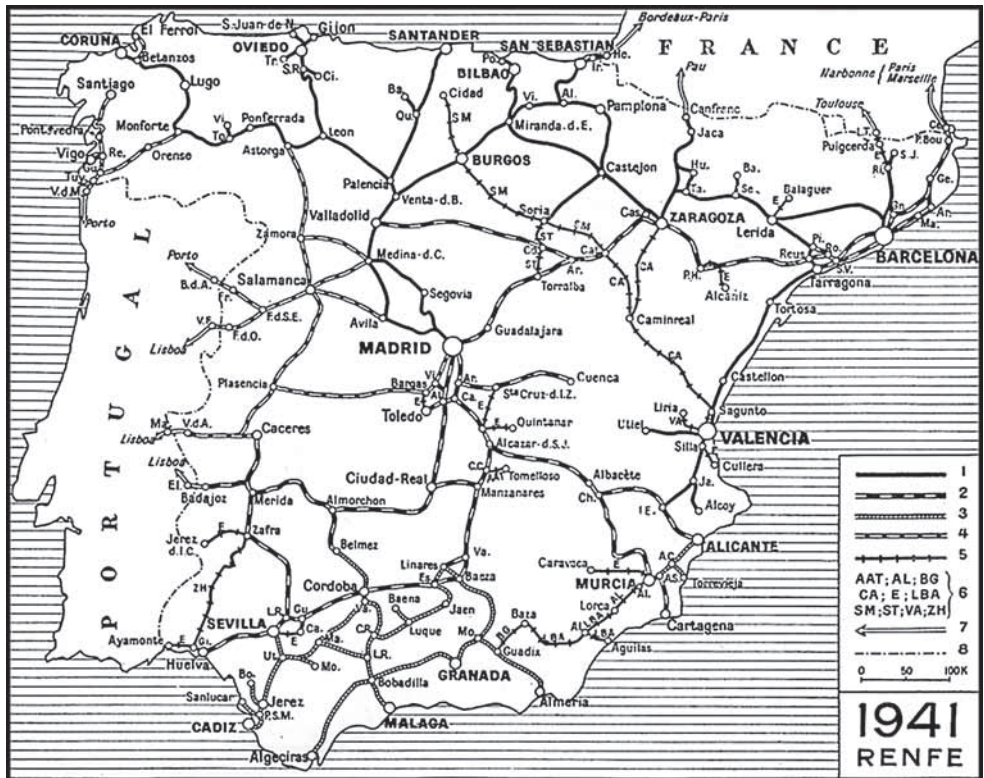


Fig. 39. Plano das infraestruturas ferroviarias en 1941. RENFE

A partir dos anos 50 comézanse a ver os froitos do esforzo por recuperar as infraestruturas pero, aínda con estes avances, as melloras e esforzos por acadar a modernización son custosos.

Malia todo, danse algúns pasos que serán o tímido símbolo das reformas pensadas. Os principais avances neste período prodúcense en materia de máquinas tractoras, unha gran necesidade que sentará as bases das comunicacións futuras pero, iso si, necesariamente da man duns mellorados trazados que permitirían grandes melloras no que a tránsito de longa distancia se refire.

Neste momento teñen lugar dous acontecementos que terán unhas repercusións importantes sobre os casos de estudo tratados neste traballo, a entrada en servizo do ferrocarril Zamora-Ourense, cuxa construción, iniciada en 1927, foi rematada a finais de 1958 e a posta en servizo das primeiras locomotoras "Suizas", que suporán un salto cualitativo en materia de transporte de cercanías. A partir desta data RENFE é a que máis sofre as políticas autárquicas franquistas, polo que verá freadas as súas aspiracións ata a chegada de tempos mellores.

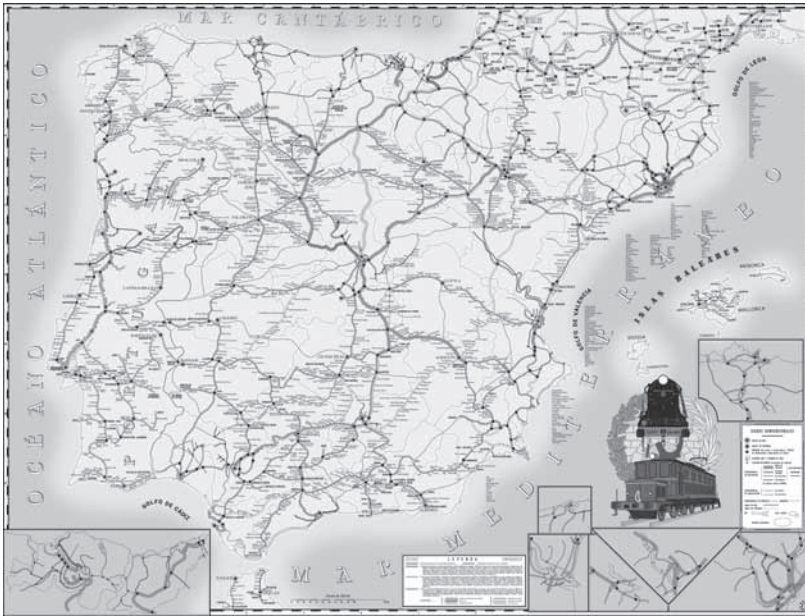


Fig. 40. Plano das infraestruturas ferroviarias. Alfredo Forcano.1948. Fonte: IGN



Figuras 41 e 42. Inauguración do tramo Zamora-Ourense (1943) e Automotores serie 600 de RENFE “as Suizas”. Fonte: ambas as dúas Ferropedia

### 3.2 O Plan Nacional de estabilización Económica e os Plans de Desenvolvemento

O cambio de década supuxo un cambio de óptica por parte do réxime e a posta en práctica das ferramentas para sentar as bases do crecemento experimentado grazas ao Plan Nacional de estabilización económica de 1959. O Plan marcaba unha serie de obxectivos a acadar tales como o equilibrio na balanza de pagamentos e o fortalecemento da moeda, garantindo o fin último, a estabilidade económica, pero mantendo intacta a liña de austeridade do réxime.

A tradución directa das medidas adoptadas resumírase no fomento do investimento estranxeiro, permitindo a participación no capital de empresas nacionais, a consecución de

crédito internacional, principalmente norteamericano, e a transformación de España nun polo de atracción turística. Estas decisións de carácter estratéxico van moito máis alá do que no seu día puido parecer pois, sen volta atrás, pasouse dun modelo extremadamente hermético a outro que, de forma tímida pero decidida, pouco a pouco foi abrindo España cara o mundo. En contra do agardado, nos anos 1959 e principios de 1960, os primeiros síntomas da aplicación do Plan de estabilización foron o freo da produción debido ao descenso do consumo, os recortes no investimento e, en consecuencia, recortes salariais. A resposta da sociedade española a este reaxuste económico foi o desprazamento de gran cantidade de man de obra principalmente cara Europa. Prodúcese un fluxo migratorio importante.

Os recursos enerxéticos tamén se ven afectados e, neste sentido, prodúcese un cambio importante en canto á dependencia do carbón, que será substituído paulatinamente por enerxías modernas como a electricidade ou produtos derivados do petróleo que, á súa vez, repercutirá sobre o sector industrial, incrementándose os avances tecnolóxicos en materia química, os transformados metálicos e a maquinaria.

A mediados da década dos 60, grazas ás bases establecidas no Plan de 1959, logrouse acadar certo equilibrio en materia económica. Neste período, produto dos intereses estratéxicos en materia económica que tiña o réxime, optouse por desenvolver unha planificación indicativa no que a sectores estratéxicos se refire e, con principal protagonismo, todo o relacionado cos motores económicos.

A planificación estratéxica que se vai realizar nestes anos tiña carácter vinculante para a propia administración e voluntario para o sector privado, mediante convenios de colaboración en materia laboral, produtiva e de exportación, así como a oferta de solo en polígonos localizados en sectores suburbanos.

A notable transformación socioeconómica que vai experimentar España neste período motivará unha paulatina concentración de poboación nas cidades, á que o Gobierno intenta responder co primeiro Plan de Vivenda (1956-1960), posto en marcha coa publicación dun Decreto-Lei do Ministerio de Traballo, de 1 de xullo de 1955, mediante o que se porá en marcha o primeiro Plan Nacional de Vivenda, co obxectivo de construír 550.000 vivendas entre 1956 e 1960, distribuídas xeograficamente atendendo ás áreas de maior dinámica urbana.

A confirmación do compromiso do Estado coas decisións adoptadas verase feita realidade coa publicación dun novo Decreto, de outubro de 1956, no que se establece a liña de acordos entre o Instituto Nacional da Vivenda e a Dirección Xeral de Arquitectura e Urbanismo para a preparación de solo urbanizado para o desenvolvemento dos programas de construción de vivendas.

É neste momento cando se enlaza o tema principal do presente estudo grazas a que as cidades da Coruña e Vigo formaron parte das poboacións integrantes dos citados Plans de Desenvolvemento, postos en práctica entre os anos 1964 e 1973.

As dúas cidades estaban clasificadas como polos de desenvolvemento e, tal e como se contemplaba no Plan no que estaban incluídas, estaba previsto un incremento do investimento privado en zonas industrialmente deficitarias a través de infraestruturas a cargo do Estado, con todo tipo de beneficios fiscais e axudas directas.



Figuras 43 e 44. Colocación da primeira pedra en Balaidos (1958) e inauguración da refinería de Bens (1964)  
Fontes: PSA Peugeot-Citröen Vigo e Axencia EFE respectivamente

A partir deste momento produciranse unha serie de procesos de renovación e reestruturación que deixarán sentadas as bases do crecemento e expansión das cidades obxecto deste traballo. Neste período, se ben as infraestruturas ferroviarias non van ter un especial protagonismo, si van polarizar, en maior ou menor medida, determinadas dinámicas de reforzo ou límite na estrutura de cada unha das cidades obxecto do presente traballo.

En definitiva, se no capítulo anterior o ferrocarril víase como o aliciente para a incorporación ao progreso, nesta etapa será un reforzo máis, principalmente para as políticas de actuación que se van realizar en materia industrial e de vivenda, como para as novas infraestruturas portuarias e, en moita menor medida, aeroportuarias.

### 3.3 Renovación e reestruturación urbana. Infraestrutura e cidade

No apartado anterior poñíanse sobre a mesa as decisións de carácter estratéxico que van condicionar as políticas de estruturación tanto a nivel territorial como urbano que neste caso se centrarán no marco obxecto de análise.

A continuación realizarase unha análise dos casos de estudo desde dúas perspectivas, sendo a primeira delas o crecemento periférico da cidade, tomando como exemplo a cidade de Santiago de Compostela, e no que se analizará a súa transformación en relación á formulación da época, e a segunda perspectiva, a transformación interior da cidade, produto da apertura de novos espazos para adaptarse ás novas necesidades, sendo neste caso analizadas A Coruña e Vigo.

#### 3.3.1 Santiago de Compostela

A saída da guerra deixa á totalidade do estado nunha situación difícil, en termos sociais, culturais e económicos, o que dificultará a posta en marcha dos proxectos comezados con anterioridade, ou mesmo a súa cancelación. Malia a lentitude na recuperación de novos impulsos urbanos, na década dos anos 1940, declárase Conxunto Histórico Artístico á cidade monumental de Santiago de Compostela (1944), remátase a construción no sur de Compostela da nova estación do ferrocarril, iniciada a finais dos anos 20, e inaugúrase a liña Santiago-A Coruña.

A situación da nova estación condicionará, tal e como se verá, os novos crecementos cara o sur da cidade e non só polos trazados das liñas, senón tamén pola variación de cota existente entre a súa localización e a trama urbana. É importante indicar que entre a estación e a cidade discorre a nova circunvalación anteriormente citada.



Figuras 45 e 46. Ubicación da escalinata de acceso (1943) e Vista aérea do conxunto (2010)  
Fonte, ambas as dúas: Asoc. Amigos do Ferrocarril de Santiago

A disposición da estación comparte os mesmos principios que o edificio definitivo da estación de Cornes, disposición paralela ao trazado viario e relacións funcionais transversais ao sentido de circulación, se ben se trata dun edificio cunhas aspiracións máis acordes tanto coa cidade, como coa función que vai desempeñar ao longo da súa historia.

Neste sentido resulta interesante a forma na que o bloque da terminal se distancia do acceso desde a cidade, liberando un espazo de recepción exterior que, se ben resulta eficaz desde un punto de vista funcional, presenta serias dúbidas respecto a cal é o seu carácter inicial.



Fig. 47. Vista aérea do conxunto. 2012. RENFE. Fonte: Asociación Amigos do Ferrocarril de Santiago

A implantación da nova estación e a persistencia dun carácter periférico, aínda que inmediato, obriga a realizar a análise das estratexias de ordenación da futura estrutura urbana.



Neste sentido, obsérvase como en base ao plan de 1947 se comeza a desenvolver o ensanche da cidade e conclúese a construción da cidade xardín de “A Rosaleda”, aínda que cunha vocación diferente á inicial formulada por Jenaro de la Fuente, que asoma practicamente á nova terminal.



Fig. 48. Foto aérea das infraestruturas ferroviarias en relación á cidade. 1956. Fonte: IET

O sector da construción foise recuperando pouco a pouco, tanto desde a iniciativa pública como desde a privada, o que favorecerá o crecemento e a aparición de novas iniciativas urbanísticas. As actuacións de iniciativa estatal con especial transcendencia no crecemento urbano, a universidade para rematar a primeira fase do Campus Sur (verde), as actuacións na cidade histórica, como a urbanización do recinto monumental, ademais da definición das trazas da circunvalación da estrada N-550 (vermello) e o acceso norte desde San Caetano cara San Francisco, levados a bo termo por parte do Ministerio de Obras Públicas.

Constátase mediante a práctica a política de actuación estatal en materia de planificación e ordenación, sen obviar a relación directa entre infraestruturas e desenvolvemento urbano. A consideración de que tanto o trazado do novo acceso á cidade, como o trazado da circunvalación, iluminan unha nova perspectiva que xera unhas expectativas de comunicación e crecemento baseado nas infraestruturas non están equivocadas, pero é necesario compatibilizar esa mobilidade urbana coa lóxica do crecemento urbano. Neste sentido cabe destacar que o crecemento da cidade se producirá principalmente cara o norte pois, coa construción da nova estación ferroviaria, tal e como se explicou, se formaliza unha barreira que condicionará os crecementos a partir dos trazados ferroviarios.



Fig. 49. Foto aérea da cidade coas actuacións citadas. Fonte: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

A fase de planificación urbanística ábrese no ano 1959 mediante a formulación do primeiro plan de zonificación e o plan de ordenación do polígono de Vite, formulado na súa primeira fase (1960) cunha intención de ocupar os bordos da vía de Xoan XXIII, mentres que o Ensanche, iniciado no ano 1947, pecha a súa expansión sobre os últimos tramos da vía de circunvalación N-550 constituíndo os principais crecementos da cidade neste período. Esta última actuación dará fachada ás instalacións ferroviarias formalizando a incorporación da estación á fachada urbana.

Na década dos anos 1960 ten lugar unha etapa desenvolvida e de forte carácter especulativo na que se executaron os ensanches rompendo coas directrices da formulación, o que en bastantes cidades repercutiu na desaparición dunha parte importante do patrimonio construído. No caso de Santiago, o primeiro Plan Xeral Municipal é redactado no ano 1965

por parte do arquitecto Julián Peña Peña, no que se incorporan os principais crecementos que están tendo lugar, ademais do trazado da avenida para dar acceso ao centro histórico e a circunvalación sur, desde o encontro da ronda do Ensanche coa estrada de Ourense, ata o arranque da estrada de Noia, o que enfatiza a visión radio-concéntrica que se ten da cidade.



Fig. 50. Plan de Julián Peña. 1965. Arquivo Municipal

A idea de limitar os crecementos polo noreste e noroeste convértese nunha das directrices fundamentais, xa que se limita a expansión debido a que se valora positivamente o medio e trátase de controlar os posibles crecementos que poidan perturbar a vocación monumental da cidade, adóptase unha actitude de protección, tratando de organizar o tecido urbano non só desde a súa relación co medio rural circundante, senón tamén desde o punto de vista da planificación da infraestrutura e a aplicación de criterios ambientais.

A actitude do plan de 1965 é contraditoria en canto ás decisións que se toman con respecto á cidade histórica e a súa posta en valor fronte á formulación de novos crecementos sobre as súas tramas periféricas, como por exemplo os desenvolvidos mediante Plans Parciais na Almáçiga, Belvís, Sar ou Vite, levados a termo entre os anos 1968 e 1972.

As formulacións iniciais, expostas na memoria do Plan de Julián Peña, aspiran a conter á cidade protexendo a estrutura existente, é dicir, preservando os espazos pero sen renunciar aos trazados infraestruturais novos.

O Plan parcial de Vite, cunha superficie de 50,42 Ha, e desenvolvido por Julio Cano Laso, é un bo exemplo da posta en práctica de estratexias de contención, pero participando do proceso de construción da cidade mediante a disposición de grandes espazos abertos, moi coidados desde o punto de vista ambiental, así como desde as perspectivas visuais.

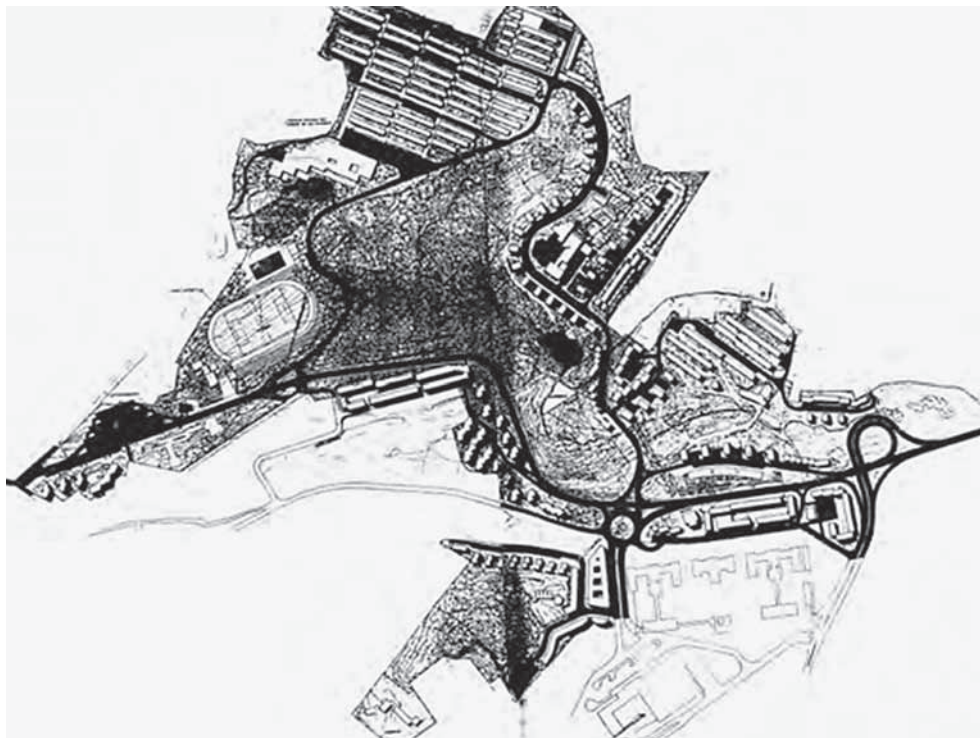


Fig. 51. Plan de Vite. Julio Cano Lasso (1968). Fonte: Arquivo Municipal

Ponse de manifesto o carácter preponderante das infraestruturas á hora de estruturar e definir a forma da cidade.

A carga derivada da aplicación do Plan de 1965 enténdese como un pesado lastre sobre a trama urbana, en tanto que se executou dun modo pouco axeitado, debido á pouca cualificación das pezas de bordo, o que repercutirá sobre o Plan de 1974 redactado polo arquitecto Francisco Fernández Longoria.

Este documento representa o modelo do pensamento de desenvolvemento económico da época, baseado nun enfoque claramente desenvolvista, que trata de estruturar o seu crecemento en base á Lei do solo de 1956, mantendo os criterios herdados da anterior formulación e as instrucións de Belas Artes. A incapacidade do Plan derivou na realización da súa revisión, mediante a que se permitiu a continuidade dos procesos especulativos xerados ao longo da década de 1960, ocasionando a concentración de tecidos extremadamente densos, con grandes carencias de infraestruturas, equipamentos e sen un mínimo de calidade ambiental.



Fig. 52: Plan de Francisco Fernández Longoria.1974. Fuente: Archivo Municipal

A estación de Santiago de Compostela a partir deste momento, e durante os próximos anos, ademais de ser un dos factores que dinamicen as súas capacidades, será o elemento urbano que poña “límite” ao crecemento da cidade cara o sureste.

Para rematar o apartado deste capítulo faise alusión ao aeroporto de Lavacolla que, aínda que moi distanciada da cidade, xa desde a súa creación, en 1935, foi denominado “aeropuerto central de Galicia”. Ao principio da década dos 60 terá un volume de pasaxeiros bastante discreto, que irá incrementando progresivamente, grazas ao Plan de desenvolvemento aeroportuario correspondente ao trienio 1964-67 e as melloras nas instalacións que se levan a cabo: dotación de torre de control, unha terminal “axeitada aos tempos” e a pista de aterraxe máis longa do norte de España, con 2,5 km de lonxitude, que terá un papel importante tanto nos procesos de emigración como de transporte de tripulacións de pesqueiros.

### 3.3.2 A Coruña

A cidade da Coruña será testemuña duns importantes procesos de renovación e reestruturación urbana perfectamente identificables: a demolición de áreas con usos obsoletos, a transformación das infraestruturas e a implantación de novas industrias. En 1950 ve a luz o Plan de Modernización das Estradas Españolas, consistente nunha serie de medidas que

asegurarán o bo funcionamento das mesmas, como a construción de variantes, a eliminación de tramos perigosos e reasfaltado de firmes.

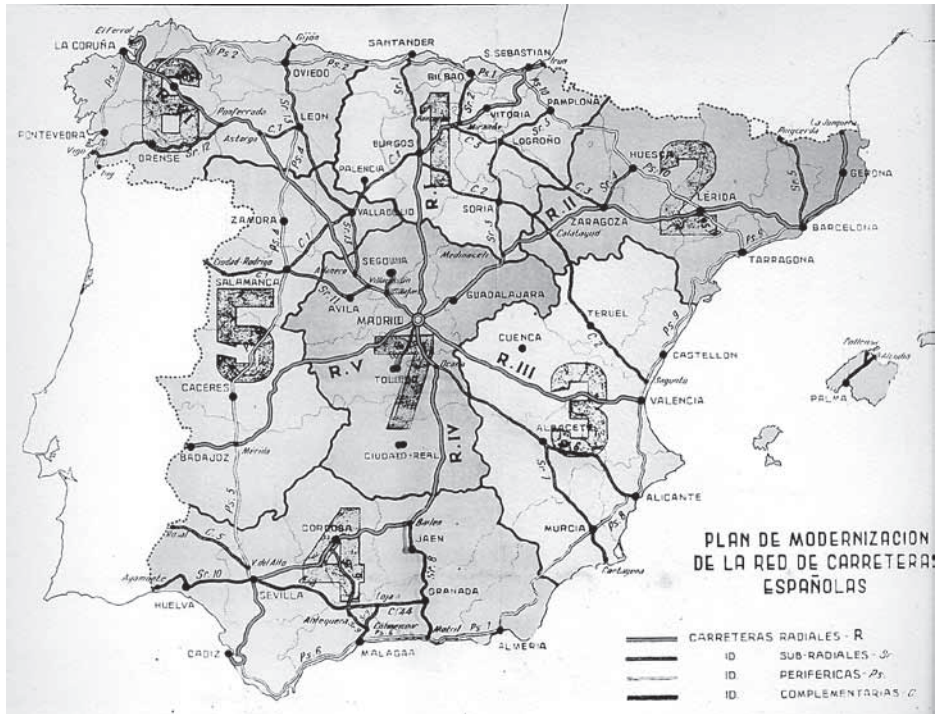


Fig. 53. Plan de Modernización da Rede de Estradas Españolas. 1951. Fonte: MOPU

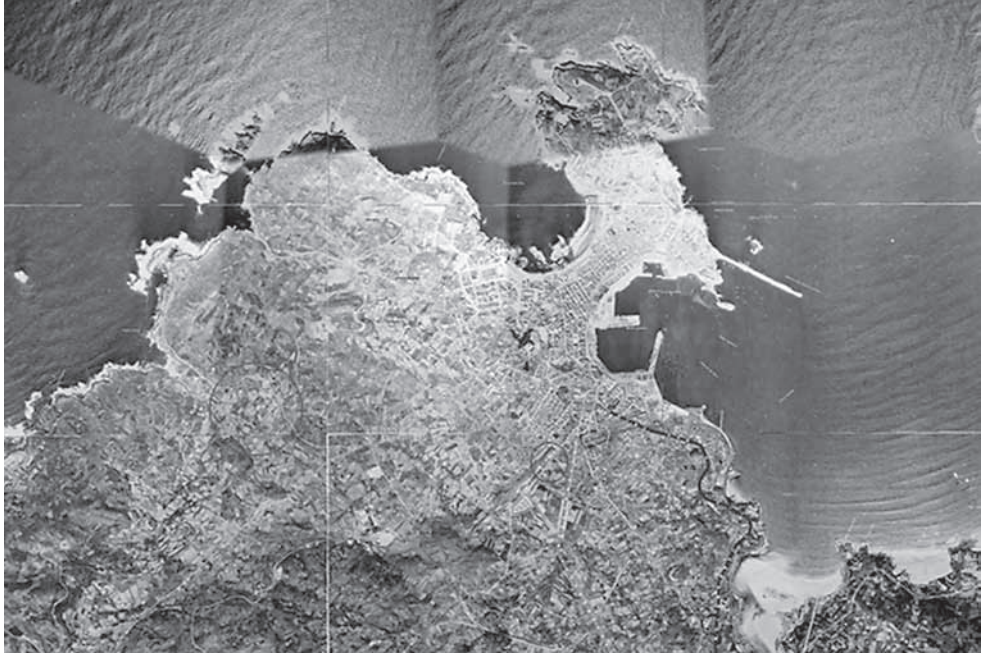
Este plan constitúe o precursor dos proxectos de novos accesos ás cidades do Estado, onde Madrid resulta o punto central de saída de todas as estradas elaborando novos camiños de accesos. Na Coruña o reflexo desta nova política de renovación materializárase nas mellores dos accesos pola costa da N-VI e na construción da variante da estrada de Santiago, a Avenida de Lavedra.



Figuras 54 e 55. Avenida da Paisaxe e avenida de Lavedra. Fonte: arquivo La Voz de Galicia

Os novos eixes de acceso á cidade constituirán os eixes principais de expansión da mesma nas próximas décadas, ben pola localización de importantes equipamentos ou ben polo

desenvolvemento de polígonos de vivenda ou áreas industriais. Os trazados de acceso conflúen practicamente no mesmo punto da cidade, as proximidades das zonas portuarias e das estacións de ferrocarril do Norte (marrón claro), aínda en uso, cunha vinculación máis directa ao transporte de mercadorías, mentres que a estación de San Cristóbal (marrón escuro), unha vez inaugurado o novo trazado a Santiago en 1943, terá unha vocación máis orientada cara o transporte de pasaxeiros. A localización da refinería será periférica (verde).



Figuras 56 e 57. Avenida da Pasaxe e avenida de Lavedra.1957

Fonte: Elaboración propia. Ortofoto 56 IET

As formulacións recollidas nas novas estratexias do Estado respecto á captación de investimento exterior dan os seus froitos no que se refire á cidade a través da implantación dunha refinería, que será inaugurada en 1964, e que suporá a incorporación dunha nova fonte de enerxía e de riqueza, circunstancia que reforzará a posición do porto, que continuará co seu crecemento, e que xa nesas datas estaba consolidado entre os primeiros en movemento de carbón.



Figuras 58 e 59. Avenida da Paisaxe e avenida de Lavedra. Fonte: arquivo La Voz de Galicia

A situación da refinería cumpre coas formulacións expostas con anterioridade respecto aos tipos de solo, zonas “vacantes” en áreas rurais, e que neste caso van da man de cuestións de carácter sanitario. A disposición da refinería na zona de Bens polarizará paulatinamente cara esa área os futuros desenvolvementos de carácter industrial, ocasionando unha demanda de man de obra e polo tanto a captación de poboación. A cidade experimenta un considerable crecemento en todos os aspectos, incrementando progresivamente a poboación ata acadar máis de 130.000 habitantes.



Fig. 60. Crecementos desde 1755 ata 1947. Fonte: Precedo Ledo

A demanda de vivenda é unha evidencia e é por ese motivo polo que xorden novos barrios na cidade como o dos Maios, a Agra do Orzán, Labañou ou o polígono do Barrio das Flores, no que nos centraremos brevemente. A Obra Sindical do Fogar encarga a José Antonio Corraís que pense un novo asentamento para unha poboación que incrementaba o seu número grazas á presenza de industrias como a refinería. Arquitectos de recoñecido prestixio como Andrés Fernández-Albalat, Ignacio Bescansa, Jacobo Losada ou José Luque Sobrini deron forma a un proxecto que levantou 2.000 vivendas sobre unha superficie de 17 hectáreas na entrada da cidade da Coruña.



Figuras 61 e 62. Avenida de Lavedra e Barrio das Flores. Fonte: arquivo La Voz de Galicia



A disposición do Plan Parcial sector B (marrón), coñecido como o Barrio das Flores, en relación á cidade respondía ás mesmas formulacións que os desenvolvidos en materia de ubicación de industrias, é dicir, a implantación estratéxica de polos “especializados” cara os que focalizar o crecemento urbano, pero sobre unhas novas infraestruturas capaces de darlles soporte.



Fig. 63. Avenida da Pasaxe e avenida de Lavedra.1957 co Barrio das Flores.  
Fonte: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

Regap



ESTUDIOS E NOTAS

No que a crecemento se refire, a cidade realizará un proceso importante de reestruturación de espazos vacantes interiores, como por exemplo o baleiro deixado pola desaparición da primeira estación de ferrocarril da compañía Norte, produto dun incendio.



Figuras 64 e 65. O incendio da estación de Norte (1964) e demolición dos restos da estación  
Fonte: arquivo La Voz de Galicia

Estes espazos vacantes converteranse en espazos de oportunidade e reestruturación da cidade, ben permitindo a apertura de novos viais que desconxestionen as zonas centrais, ou ben mediante a formalización de espazos cualificados por equipamentos, zonas de uso público ou a implantación de actividades capaces de dinamizar economicamente o ámbito en cuestión. A oportunidade xurdida das cinzas da antiga estación de norte permitiu a apertura da comunicación rodada, mediante un túnel que pasa baixo a avenida de Alfonso Molina, constituíndo a avenida de Salgado Torres, a saída en dirección suroeste da cidade.



Fig. 66. Desmantelamento de vías da estación de Norte e túneles da avda. Salgado Torres.  
Fonte: arquivo La Voz de Galicia

Nesta zona, anos despois, será onde se implanten a estación de autobuses, o centro comercial de Catro Camiños e O Corte Inglés. O porto verá resoltas as súas necesidades de dar saída por ferrocarril ás súas mercadorías grazas á derivación da liña que finalizaba na estación de Norte ata unha nova estación, a de San Diego, que a finais da década se convertirá na terminal de carga portuaria.



Fig. 67. Estación de San Diego. Fonte: arquivo La Voz de Galicia

O aeroporto de Coruña, Alvedro, abriuse ao tráfico aéreo en 1963 cun voo de Aviaco a Madrid. Cunha pista de tan só 1.700 metros, considérase un aeroporto menor dentro da rede de aeroportos españois, centrándose a práctica totalidade dos voos en Santiago.

### 3.3.3 Vigo

O desenvolvemento de Vigo produciuse principalmente a partir dos impulsos da industria, en primeiro lugar, a industrialización dos produtos do mar e o comercio marítimo, tal e como se expuxo no punto 2 do traballo, e o segundo, na década de 1960, coa chegada da factoría da Citroën e unha nova etapa da industria naval.

Nos anos posteriores á guerra civil, a cidade experimentará un reforzo da súa situación. Os principais motivos desta circunstancia serán a modernización da industria pesqueira e a existencia dun potente sector conserveiro que, progresivamente, fomentaría que a cidade se fose convertindo nun polo industrial portuario cada vez máis importante. Os avances en materia conserveira esixiron a renovación da frota, o que impulsou tanto a actividade naval, como o desenvolvemento dos estaleiros, o que axudou á consolidación do porto como centro de comercio marítimo e motor urbano ata 1940, data na que se vería a chegada do ocaso da industria conserveira.

En materia de reestruturación da cidade centrarémonos no trazado e execución da rúa Gran Vía, inaugurada por Franco en agosto de 1945, sendo o su trazado orixinario de 1910, data na que se iniciou a planificación da mesma. Nas imaxes pódese observar como era a sección da vía, de 36 metros de ancho, e cun desenvolvemento lineal de aproximadamente 3600 metros.



Figuras 68 e 69. Fotografías da Gran Vía. 1945. Fonte: arquivo Faro de Vigo

Os obxectivos deste trazado serían a reestruturación dun primeiro tramo, bordeando a cidade cara As Travesas, e apertura de Vigo cara “as belísimas zonas rurais” periféricas que, con posterioridade, se verá como sucesivamente se irían transformado para dar resposta ás dinámicas necesidades urbanas. Neste sentido, a cidade viu mudar a súa sorte coa creación, en 1947, do Consorcio da Zona Franca de Vigo o que revitalizou de novo a actividade industrial e acto seguido a ofrecer solos industriais amparados en beneficios fiscais que farían da cidade unha localización atractiva para iniciativas industriais de certo calado.

É neste momento cando se entende con máis claridade a asociación de solos rurais e novas infraestruturas.

Tal e como se indicaba, o trazado da Gran Vía, ademais de reestruturar os crecementos a media aba, serviría para dar saída a Vigo cara novas zonas susceptibles de ser desenvolvidas como áreas industriais ou residenciais en dirección sur-suroeste.

No primeiro dos casos pódese apreciar a inmediatez á situación da estación de ferrocarril, mentes que no segundo, a grande oportunidade para a implantación de novas industrias expresada en forma de hectáreas de solo rústico.



Fig. 70. Plano de Otero Pedraio con trazo de Gran vía e Estación FF. CC. 1945.  
Fonte: elaboración propia e Librería MIMO

Na década de 1950 Vigo contaba cos índices de poboación máis dinámicos de Galicia, e mesmo que moitas das principais cidades do país e, para demostralo, abonda contrastar os datos de poboación de mediados de século XIX, con 35.210 habitantes, cos de 1950, data na que se superarían amplamente os 130.000 efectivos. Neste contexto fixo a súa aparición a industria automobilística da man de Citroën coa intención de abrir unha gran planta en Balaídos cuxo proxecto esixía a ocupación da maior parte dos terreos situados na zona sur. A Zona Franca adquiriu o seu verdadeiro papel como dinamizador industrial de Vigo e Citroën Hispania non só ocupou fisicamente boa parte dos terreos, senón que pasou a ser en moi pouco tempo o principal centro de creación de emprego e facturación de Galicia.

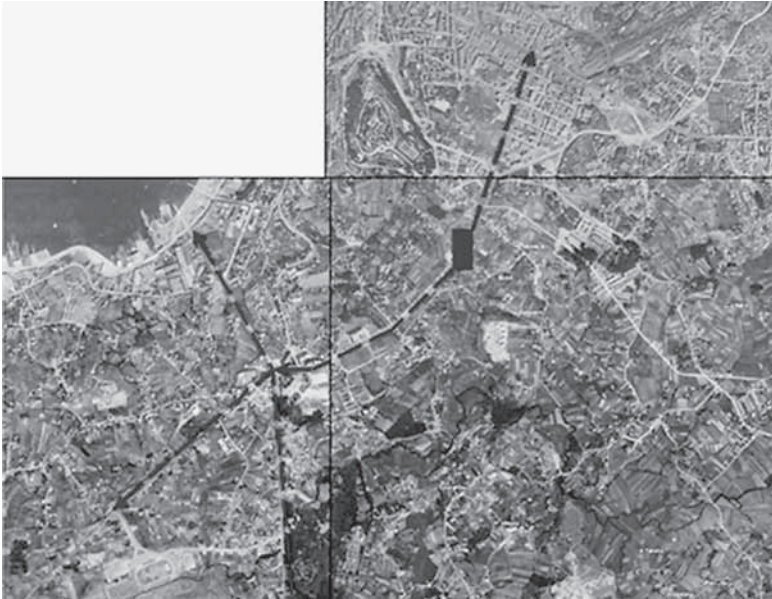


Fig. 71. Ortofoto cos eixes de crecemento. 1956. Fonte: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

A posta en práctica dos principios contidos na reforma administrativa do Estado estimulou, tal e como se pode comprobar, a chegada de investimentos externos que permitisen o inicio de novas actividades produtivas auxiliares, o que supuxo un forte impulso demográfico e, en consecuencia, cambios importantes na armazón urbanística e nas dotacións infraestruturais. A medida que se desenvolvía o proxecto de implantación da factoría, íanse xerando fortes expectativas de emprego entre a poboación rural. Unha vez iniciada a actividade, a planta converteuse definitivamente nun elemento dinamizador de primeira orde para a cidade e toda a súa periferia.



Fig. 72. Ortofoto da Zona Franca. 1956. Fonte: Ortofoto 56 IET

O inicio da década de 1960 é cando se producirá o auténtico despegue demográfico, se ben este período tan optimista desde o punto de vista poboacional e económico coincide cos anos máis negativos para o planeamento urbano e a construción de Vigo. Os Plans de desenvolvemento, nos que non só se formulaba a implantación de industrias, tamén prevían a oferta de parque inmobiliario promovido polo Ministerio da Vivenda que, no caso de Vigo, se verán formalizados no polígono de Coia, xurdido a partir do previsto no polo de desenvolvemento Vigo-Porriño, un dos sete que se puxeron en marcha, e en base ao establecido no Plan Parcial redactado por J. Gallego Fernández, aprobado o 23 de xuño de 1963, cunha extensión aproximada de 75,03 Ha e unha previsión de 8883 vivendas.



Fig. 73. Plan Parcial do Polígono de Coia. 1963. Fonte: ADPSXU, Exp. 420-0

En todos estes procesos de expansión da trama urbana e as súas estruturas pouco tivo que ver a estación do ferrocarril de Urzáiz, cuxo edificio e implantación continúan sendo os mesmos nestas datas. Neste sentido, unicamente se realizan cambios susceptibles en materia de trazados, construíndose na década de 1960 a terminal de carga de Guixar, no porto, o que ocasionou o cesamento da actividade da precaria conexión ferroviaria entre a estación de Urzáiz e os puntos de carga de peixe con destino Madrid.



Figuras 74-75. O incendio da estación de Norte (1964) e demolición dos restos da estación  
Fonte: arquivo La Voz de Galicia

No caso de Vigo é relevante indicar que a estación de Urzáiz será desmontada e almacenada en dependencias de Redeondela a finais dos 90. No ano 1987 constrúese un novo edificio que substitúe á estación orixinal e que, na actualidade, tamén foi derrubado para dar paso á estación de alta velocidade.

Ao igual que nos casos anteriores rematarase cunha reflexión sobre as instalacións aeroportuarias indicando que o aeroporto de Vigo entrou en servizo en 1954 coa finalidade de comunicar o principal polo industrial de Galicia con Madrid e non verá incrementadas as súas capacidades ata a década dos 80 grazas á ampliación da súa pista.

## 4 Conclusións primeiras. As estacións de terceira xeración

Ao longo de todo o traballo tratouse de facer unha reflexión coordinada daquelas circunstancias que se consideran relevantes á hora de configurar o panorama territorial e urbano. Unha vez alcanzado este punto chega o momento de incorporar no discurso o trazado da autoestrada do Atlántico que como ben é sabido foi a dinamizadora da concentración de masa operativa urbana ao longo do seu trazado entre as cidades de Vigo e A Coruña. Os efectos desta vía de comunicación terrestre son os que son debido á interacción, necesaria, naqueles puntos habilitados a tal efecto coas vías de orde xerárquica menor e así sucesivamente, sendo a gran virtude desta malla a “permeabilidade” ofrecida aos usuarios.

A alta velocidade ferroviaria está pensada de forma similar ás autoestradas, no sentido de que se trata de vías cunhas especificidades concretas, pero no caso ferroviario cuns condicionantes exclusivos como son as paradas acoutadas, pola contra contraviríase o principio da alta velocidade: lograr o maior desprazamento no menor tempo (posible).

Outro dos aspectos importantes a tratar desde a óptica do ferrocarril é o relacionado cos transportes de mercadorías, claramente distanciados en termos porcentuais dos movementos que se realizan en países cunha rede ferroviaria comparable á española.

Na actualidade preséntasenos unha situación cun excedente de infraestrutura, ben sexa porque non é operativa nos novos termos, ou porque non interesa. O que se quere expoñer é que, con pouco, pódense acadar os obxectivos e anhelos que desde o principio se formulaban: a racionalidade aplicada á mobilidade. A continuación, e a modo de sentar un punto de partida para unha análise futura, formularanse unha serie de cuestións.

### 4.1 Os elos soltos ou a unión fai a forza: potenciais nodos de actividade?

A pregunta que se debe formular ao respecto dos excedentes da infraestrutura (apeadeiros ou trazados) é se xa deixaron de resultar operativos ou eficaces. Neste sentido enténdese que poderían integrarse gran parte deles nunha rede de proximidades complementaria á rede primaria, de modo que reforzase a comunicación entre as poboacións menores e se coordinase co resto de transportes públicos, configurando intercambiadores de carácter menor.

regap



ESTUDIOS E NOTAS

## 4.2 Redes capilares: eficacia e racionalidade

Ao longo da historia veuse constatando a efectividade das redes menores cando non funcionan as primarias. A posibilidade de levar a cabo unha planificación integral do que xa se ten, simplemente coa coordinación dos distintos modos de mobilidade, é unha oportunidade que, cando menos, non se debería desbotar á primeira de cambio. A transversalidade ás vías de altas prestacións, ou de carácter primario, só se pode achegar desde as de rango menor, no caso contrario, saturaríase o sistema por falta de permeabilidade.

A racionalidade e eficacia das formulacións parte dunha reflexión respecto á orde xerárquica en termos de conectividade e distribución.

## 4.3 Interconexión do sistema: a estación como condensador urbano

Os resultados máis claros no que á interconexión dos sistemas de mobilidade se refire pódense atopar nas formulacións das estacións con carácter terminal ou principal.

Nas principais poboacións o éxito deste tipo de actuacións depende en gran medida do grao no que se estimula á cidade para a súa reconversión, é dicir, un espazo destas características, lembremos que a gran maioría se producen no corazón da cidade ou nunha localización practicamente inmediata, ha de ser capaz de dinamizar, en primeiro lugar ao seu ámbito inmediato e, en segundo, converterse nun polo que atraia actividade.

A reordenación dos espazos primarios pertencentes ás estacións han de ser lidos en clave de cidade e en clave de cidade han de ser resoltos. Neste sentido, se atendemos aos proxectos gañadores en cada un dos exemplos que se foron estudando ao longo do traballo, pódese comprobar a vocación de cada proposta de converterse, desde distintos enfoques, nun condensador urbano que achegue centralidade e reestruture os espazos adxacentes, ben desde a propia presenza do novo, ou directamente con actuacións sobre o preexistente.

Nalgúns dos tres casos existen incertezas respecto á formalización definitiva.

### **Estación intermodal de Vigo.** Thom Mayne



Fig. 76. Vista panorámica da nova estación de Vigo. Fonte: arquivo Faro de Vigo



A renovación das cidades hase de facer desde dentro e, para iso, a reordenación dos espazos e os fluxos ha de ir da man. A desocupación hase de realizar cunha finalidade, facer as cousas mellor do que estaban, resolver problemas e non crealos, dar novas oportunidades ou potenciar as existentes.

No caso de Vigo, cunha localización complexa, requírese dunhas accións técnicas importantes. Ao igual que nas estacións anteriores, o problema a resolver será a relación transversal e a permeabilidade dos espazos periféricos.

**Estación intermodal da Coruña.** César Portela-IDOM/ACXT

Pódese confirmar tamén que se pode facer con menos máis, aplicando o sentido común e a coherencia de formulacións, entendendo a escala de actuación e as aspiracións da proposta, a corto e a longo prazo, sen deixar de lado a consideración das lóxicas dos distintos tipos de mobilidade. A sobriedade non está reñida co formal, e o formal non contravén ao funcional.



Fig. 77. Vista panorámica da nova estación da Coruña. Fonte: César Portela + IDOM / ACXT

O entendemento do lugar, é fundamental, a súa memoria, a súa realidade, os seus condicionantes.

A forma na que se sitúa cada proposta evidencia unha actitude. A resposta aos espazos intersticiais, a forma na que se resolve a sección e se remata a fronte denota criterios urbanos.

**Estación intermodal de Santiago.** Rubio & Álvarez Sala e Juan Herreros arquitectos.

A escala nesta proposta é un aspecto importante. Pódese entender como o reflexo dunha postura arquitectónica decidida e sintética. A rotundidade xeométrica do conxunto significa máis do que simplemente aparenta ser, manifestando unha gran determinación por resolver



un dos problemas pendentes da implantación da estación: a sección e o seu “salto cara o outro lado”.



Fig. 78. Vista panorámica da nova estación da Coruña. Fonte: Herreros arquitectos + RAS

As novas estacións terán a obriga de asumir a condición inherente á súa función: ofrecer a oportunidade de conectar á cidade nun punto no que a existencia do ferrocarril deixou un territorio ocupado de maneira desigual e inconexa, deberán exercer o seu papel de porta, salón e imaxe primeira e última da cidade para unha cantidade notable de visitantes que accederán e saíran por ferrocarril, e por último, deberán ter capacidade de adaptación unha vez que a alta velocidade e a intermodalidade rematen a súa posta en servizo.

Estas cuestións só o tempo determinará en que medida foron resoltas e de que modo se terán integrado os novos espazos que as infraestruturas terán ocupado no día a día da cidade e se se terán podido compatibilizar estes nodos con portos e aeroportos.

## Bibliografía

- BARREIRO, X. (2001): “O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX”. Revista Galega de Economía, X, nº 1, pp. 63-82.
- BELLET, C. (2002): “El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano”. Revista de Geografía, vol. 1, pp. 57-77.
- BERTOLINI, L. e SPIT, T. (1998): **Cities on rails: the redevelopment of railway station areas**. E & FN Spon, London.
- BURCKHART, K. (2007): **Análisis comparativo y evaluación cuantitativa de la intermodalidad del tren de alta velocidad. Una perspectiva europea de la interconexión e integración en estaciones ferroviarias de ciudades intermedias**. Tese Doutoral. Dep. de Xeografía e Socioloxía. Universitat de Lleida.
- CALVO, J. L. (1998): “Las llegadas del ferrocarril y ferrocarril de alta velocidad a las ciudades”. OP, nº 45, pp. 14-21.

- DALDA ESCUDERO, J.L. (1994): "As estradas e a urbanización do territorio de Galicia", U.I.M.P.
- DOPICO, F., BARREIRO, X. (1978): "Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ao estudo do transporte na Galicia do Antigo Réxime". Revista do Museo de Pontevedra, XXXII, pp. 1-19.
- EIRAS ROEL, A. (2008): "O comercio de Galicia e con Galicia na economía mundial do século XVIII. Para un estado da cuestión. Obradoiro de historia moderna, nº 17, pp. 155-178.
- FARIÑA, J., LAMIQUIZ, F. e POZUETA, J. (2000): "Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de accesos controlados". Cuadernos de Investigación Urbanística, nº 29, Instituto Juan de Herrera, Madrid.
- GALEGO JORRETO, M. (1986): "O Burgo das Nacións. Santiago de Compostela", A Coruña.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1995): **A rede viaria interior de Galicia no século XIX (1840-1865)**. Universidade da Coruña, A Coruña.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): **Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica**. Alianza, Madrid.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1982): **A cidade a través do seu plano: A Coruña**. Tese Doutoral. Universitat Politècnica de Catalunya. Publicada polo Excmo. Concello da Coruña.
- (1994): "Transformación viaria en las ciudades gallegas", UIMP.
- HERCE, M. e MAGRINYA, F. (2002): **La ingeniería en la evolución de la urbanística**. Ed. UPC, Barcelona.
- HERCE, M. e MIRÓ, J. (2002): **El soporte infraestructural de la ciudad**. Ed. UPC, Barcelona.
- HERRERO, A. e LEIRA, E. (1985): "El ferrocarril en la ciudad: ¿problema u oportunidad?" Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, nº 18, pp. 83-108.
- LABRADA, J. L. (1804): **Descrición económica do Reyno de Galicia pola Xunta de Goberno do Real Consulado da Coruña**.
- LUENGO, L. A. (1980): **Los maragatos. Su origen, su estirpe, sus modos**. Nebrija, León.
- MADRAZO, S. (1984): **El sistema de transportes en España, 1750-1850**. Turner, 2 vols. Madrid.
- NÁRDIZ, C. (1992): **O territorio e os camiños en Galicia. Planos históricos da rede viaria**. Xunta de Galicia, A Coruña.
- RIBALAYGUA, C. (2003): **Evolución de las estrategias de incorporación de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanísticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos españoles**. Tese doutoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid.

— (2008): **“La nueva llegada del ferrocarril a la periferia urbana...”**. Ciudades, Valladolid, nº 11, pp. 81-104.

SANTOS Y GANGES, L. (2006): **“Áreas de nueva centralidad urbana y estaciones de ferrocarril de gran velocidad en España”**. Incluido na publicación González, J. e Castrillo, M. (coord.): Planificación territorial y urbana. Investigaciones recientes en México y España. Universidad de Valladolid, pp. 165-186.

VV.AA., Catálogo Exposición (1992): **Colección de postais da Coruña 1900-1940**. Arquivo do Reino de Galicia, Xunta de Galicia, A Coruña.