

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

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

Regap



ESTUDIOS Y 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 actualidad.*

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. Redeas capilares: eficacia e racionalidade 4.3. Interconexión do sistema: a estación como condensador urbano 5. Bibliografía*

1 Introducción

Las infraestructuras y los medios de transporte han sido considerados a lo largo de la historia como elementos clave en el proceso de desarrollo de ciudades y países. La naturaleza de los distintos asentamientos, sus oportunidades y sus demandas, han inspirado al ser humano, desde Hipódamo de Mileto hasta los planteamientos actuales de ciudades de nueva planta, para evidenciar sus deficiencias y tratar de evolucionar las estrategias con la intención de proveer a su estructura, local y territorial, de una mayor eficacia a la hora de resolver problemas cada vez más complejos.

La movilidad, sin lugar a dudas, es uno de los temas capitales en todos estos procesos de construcción, reestructuración y renovación.

Si consideramos que el territorio desempeña un papel fundamental a la hora de albergar un asentamiento y, por lo tanto, en la medida en la que facilita los transportes y las comunicaciones dentro de un marco geográfico, Galicia se ha encontrado sucesivamente en una situación deficitaria debido a su ubicación y su geomorfología, no resultando fácil para la mano del hombre la construcción de nuevas vías de comunicación que favorecieran el desarrollo económico y social.

El análisis de determinados períodos históricos no muy lejanos evidencia cómo el cabotaje y las rutas atlánticas salvaron a este territorio de un mayor aislamiento, si bien algunos de estos obstáculos se superaron de manera progresiva con la llegada del ferrocarril y la mejora de la red de carreteras a mediados del siglo XIX.

La tradición relativa a la construcción del medio ha producido a lo largo del tiempo una considerable cantidad de acercamientos a la ordenación del territorio y el planeamiento urbano, tan diversos como lo son los orígenes de sus autores, pudiendo establecer algunas relaciones que todavía en la actualidad tienen un importante impacto tanto en los planes como en las políticas que los sustentan. Producto de ello es la realidad con la que actualmente trabajamos.

Los debates generados en torno a las diversas teorías, económicas, urbanísticas, políticas, etc. han derivado en la aplicación práctica de éstas, determinando en gran medida la forma

en la que nuestras ciudades crecen e interaccionan con el medio y con sus poblaciones vinculadas, sea cual sea el modo en el que se produce esta relación: económico, social, cultural...

En este sentido se considera relevante reflexionar sobre la repercusión que han tenido los trazados infraestructurales terrestres y, en especial, los ferroviarios, principalmente a la hora de estructurar el territorio y establecer una serie de relaciones que, desde una perspectiva generalista, han determinado y condicionan las decisiones presentes en materia de planificación a cualquier escala.

A lo largo de este trabajo se reflexionará sobre los procesos asociados a la "revolución de los transportes" y, de forma más acotada, a tres ejemplos de nuestro entorno geográfico inmediato, atendiendo al modo en el que la nueva infraestructura condiciona su morfología y dinamiza la renovación y reestructuración de sus espacios.

El horizonte de esta investigación no es otro que el contraste de los efectos del ferrocarril en Galicia a lo largo de su historia, centrándose en tres casos concretos: Santiago de Compostela, A Coruña y Vigo. En el primero de los casos se analizará la repercusión de la construcción de la primera línea de ferrocarril, entre Cornes y Carril, y los efectos de las estaciones destino, mientras que, en los otros dos casos, el estudio se centrará en la propia implantación de las estaciones en la trama urbana. Se plantean estos tres casos dada la claridad con la que se perciben tanto las políticas como los planteamientos desarrollados, con diversa fortuna, y su marco intelectual, preciso y determinado en cuanto a sus objetivos.

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

1.1 El contexto gallego ante la llegada del primer ferrocarril. Transportes terrestres

Los transportes terrestres en Galicia se fundamentaban en la red de caminos reales debido a la realidad física de su territorio, lo que ocasionaba que desde principios del siglo XVIII esta región se dejase al margen, pues hay que tener en cuenta que desde Madrid se llegaba hasta Astorga, continuando desde esta población hacia Galicia por vías de orden inferior.

Es importante mencionar que, hasta la fecha en la que nos encontramos, el acceso a Galicia se producía por el camino medieval de Santiago. Esta situación preocupó al marqués de la Ensenada, bajo cuyo ministerio se proyectó la carretera de Madrid hacia A Coruña, convirtiéndose el tramo entre esta ciudad y Benavente en el eje neurálgico de las comunicaciones gallegas.

En el caso de esta infraestructura viaria resulta necesario exponer cuáles eran los intereses de la corte en comunicar Madrid, no la mayor cantidad de población de Galicia, que en este caso se concentraba en el sur de la región, sino con el puerto de A Coruña, sede de los Correos Marítimos desde 1764, habilitado para el comercio colonial desde 1765 y en el que estaban emplazados la Capitanía General, la Real Audiencia y, con posterioridad, el Real Consulado que, añadiendo la cercanía del arsenal de Ferrol, reforzaban esta decisión estratégica.

La ejecución de este camino real se realiza entre los años 1763-1785 y comunica A Coruña, Betanzos, Lugo, As Nogais, Noceda, Pedrafita, Ruitelán, Villafranca del Bierzo, Bembibre, Manzanal de la Sierra, Combarros y Astorga que, con su finalización, permitió la comunicación con Madrid en un plazo de 8 a 9 días en verano, y de 16 a 20 en las épocas de mal tiempo. Además del camino real a Madrid, en esa época se promovieron dos carreteras provinciales, una entre A Coruña y Santiago de Compostela, y otra entre Santiago y Tui.

En los inicios del siglo XIX, tal y como se puede constatar, Galicia sólo disponía de dos rutas para el tráfico rodado, la ruta A Coruña – Betanzos – Lugo - Madrid y A Coruña – Santiago – Pontevedra - Tui que, aún sin mostrar unas condiciones óptimas para su utilización, resultaban bastante aptas para los distintos medios de transporte.

La conexión rodada desde Madrid con el sur de la región no se producirá hasta principios del siglo XIX, comunicándose Vigo con Madrid pasando por Puebla de Sanabria y Monterreí. En estos mismos años se construirá un camino real entre Ferrol y Castilla realizando un desvío del camino real general a Madrid en Rábade, y cuyo trazado atravesaba Vilalba, As Pontes de García Rodríguez, Neda y Ferrol.

Esta estructura primaria de caminos, junto con una serie de trazados transversales cuya ejecución se dilatará en el tiempo, será la que vertebre las comunicaciones terrestres de Galicia hasta la aparición del ferrocarril a finales del siglo XIX.

En este sentido es interesante tener conocimiento del estado de la cuestión en materia de infraestructuras de comunicación terrestre con la aprobación de la Ley de Ferrocarriles de 1855:

Cuadro 1- Estado de las carreteras gallegas en diciembre de 1855

Carreteras generales	km	Comentarios
Madrid - A Coruña	549,51	Terminada
Ferrol - Rábade	84,68	13,93 km construidos y 30,64 en construcción
Ourense - Pontevedra	91,37	27,86 construidos y 63,51 en construcción
Madrid - Vigo	591,72	173,83 construidos (95 entre Ourense y Pontevedra) y 213,95 en ejecución
Carreteras transversales	km	Comentarios
Santiago - Lugo	90,26	44,57 construidos y 45,69 km en construcción
Betanzos - Ferrol	39,00	16,72 construidos y 22,28 en construcción
Santiago - Ourense	101,41	45,69 construidos y 55,72 en construcción
Roupar - Viveiro	42,90	15,04 en ejecución
Lugo - Quiroga	81,90	27,86 construidos y 5,57 en construcción
A Coruña - Vigo	151,56	Terminada

Fuente: Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856

Las transformaciones de la red viaria gallega se completarán, tras la aprobación de la Ley de Ferrocarriles, con las carreteras provinciales y locales, gracias a la nueva categorización de la Ley de Carreteras de 1857, que establecía una clasificación de las vías en carreteras de primer, segundo y tercer orden, a su vez también supuso la consideración de la importancia de los enlaces entre las vías ferroviarias y las carreteras principales.

Las carreteras de primer orden se dirigían desde Madrid a las capitales de provincia, departamentos de marina y puntos donde estaban establecidas las aduanas marítimas, habilitadas para el comercio de importación y exportación, quedando incluidos en este grupo los ramales que partían de las carreteras de primer orden o de una línea de ferrocarril hacia los puntos mencionados en el anterior párrafo o los que enlazaban dos o más ferrocarriles siempre que transcurra su trazado por poblaciones de más de 15.000 habitantes.



Fig. 1: Mapa de itinerarios reconocidos por el Ejército. 1847

Las carreteras de segundo orden se consideraban aquéllas que unían dos capitales de provincia o enlazaban el ferrocarril con una carretera de primer orden. Al resto de vías se las englobaba en la categoría de tercer orden.

Cuadro 2. Red viaria gallega 1847-1865

Carreteras	km	Número
Carreteras de primer orden	880,90	12
Carreteras de segundo orden	500,50	16
Carreteras de tercer orden	363,40	15
Caminos carreteros	274,10	38
Caminos de herradura	5.406,70	153
Sendas	121,10	17
Total	7.546,70	251
Puentes	km	Número
Piedra	–	220
Mampostería	–	52
Madera	–	92
Pasaderas	–	22
S/D	–	199
Pizarra	–	2
Total	–	587

Fuente: Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856

2 Los primeros trazados ferroviarios (1861-1939). Polaridades y transformaciones

2.1 Factores socio-económicos

En este período Galicia se caracteriza por ser una de las comunidades con mayor dispersión y menor tasa de urbanización, ocupando uno de los últimos puestos a nivel nacional en términos de renta per cápita y volumen de activos industriales. Las ferias y los mercados constituían los principales núcleos de intercambio, aunque en la mayoría el volumen de las transacciones y la variedad de los productos intercambiados resultaban muy reducidos. La economía gallega de la época se caracterizaba por ser una economía tradicional de pequeña escala, con una población con baja capacidad de consumo y que vivía al límite de la subsistencia, y a la que los malos caminos habían contribuido poco al desarrollo de estos tráficos de mercancías.

El predominio de pequeñas explotaciones familiares agrícolas, pesqueras y ganaderas, combinadas con actividades relacionadas con la manufactura doméstica se plasmaba en un elevado autoconsumo, escasos excedentes y baja actividad mercantil. El ganado vacuno constituía uno de los productos gallegos más atractivos para los negociantes procedentes de Portugal y el sur de España, al igual que las salazones de pescado, que se convirtieron en otro de los productos gallegos más atractivos para los comerciantes foráneos, constituyéndose en principio como un producto con suficiente valor añadido como para compensar los retornos de la distribución de vinos y aguardientes catalanes en Galicia. Dentro de este contexto, los tráficos regionales de mercancías fluyeron en torno a los puertos y los principales centros de consumo de la región, principalmente los núcleos más poblados.

El modesto comercio inicial de salazones se convirtió más tarde en un fructífero negocio, lo que favoreció que un alto porcentaje de catalanes se asentara en los principales puertos y villas marineras gallegas, estableciendo sus fábricas y métodos de salazón, lo que fomentó el establecimiento de flujos regulares de salazones hacia el interior de la península.

Cuadro 3. Sardina (millares anuales, máximo) en los puertos gallegos a principios del siglo 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
Total			815.000

Fuente: Labrada (1804)

Los caminos transversales y vecinales desempeñaban un papel fundamental en el tráfico de mercancías interior, por este motivo el Conde de Floridablanca le encarga al ilustrado José Cornide, Diputado Nacional de caminos, la elaboración de un informe sobre el estado de los puentes y los caminos secundarios del Reino de Galicia a finales del siglo XVIII. En su trabajo concluyó que de la capital del Reino de Galicia entraban y salían varios caminos públicos que vienen no sólo de Castilla sino de otras provincias y pasan a las costas, facilitando el mutuo comercio de las producciones de éstas y de aquéllas, dando paso a las tropas y a los viajeros.

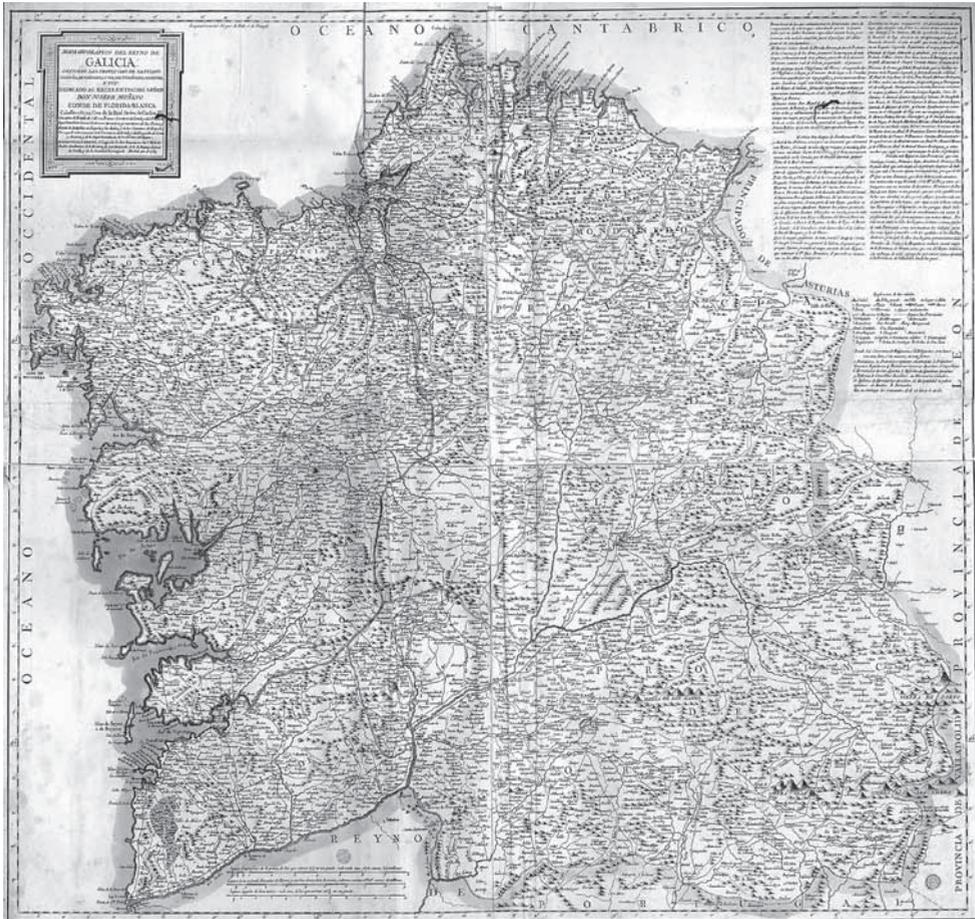


Fig. 2: Mapa geográfico del Reino de Galicia. Floridablanca. 1784. Fuente: IGN

El análisis más pormenorizado de un área concreta, como por ejemplo la provincia de Santiago, pone de manifiesto una estructura radial de caminos y brazos que alcanzaban las villas costeras e interiores más cercanas, siendo la principal función de estos trazados la comunicación de las ferias menores con el mercado central, en este caso el de Santiago.

En el caso compostelano, y gracias a esta estructura viaria, se producían considerables exportaciones de todo tipo de productos, regionales y nacionales, al extranjero y, principalmente,

a las colonias americanas desde el puerto de Carril, en donde se poseían almacenes. Este puerto también daba entrada a los linos, bacalao y otros efectos comerciales foráneos, así como a los productos coloniales procedentes de los puertos habilitados de A Coruña y Vigo.



Fig. 3: Detalle del mapa geográfico del Reino de Galicia. Florida Blanca, 1773. Fuente: IGN

La mayoría de los campesinos gallegos acudían personalmente a vender sus escasas mercancías a las ferias más próximas. Muchos de los productos importados llegaban a la región a través de dos vías: los emigrantes temporales y los arrieros, en ambos casos usuarios frecuentes de los caminos gallegos durante este período. A lo largo de siglos, los arrieros resultaron imprescindibles para el transporte de mercancías en las regiones montañosas como Galicia, a la que llegaban mercancías por arriería a través del camino de los Maragatos o camino gallego y empleando inicialmente ganado mular, muy apreciado por su gran resistencia física en trayectos largos. Las mulas se agrupaban en largas filas denominadas recuas.

Las recuas de los Maragatos que circulaban por el camino de A Coruña ocupaban un lugar preferente en la vía por ser el alma del comercio en un país donde las mulas y los burros constituyen los trenes de mercancías. A partir del siglo XIX los arrieros comenzaron a emplear el carromato que incrementó la capacidad de carga.



Fig. 4: Arrieros en el trayecto hacia Astorga / Fig. 5: Transporte en carromato

El arriero resultó imprescindible hasta que los carros y las carretas pudieron circular por la mayoría de los caminos, coincidiendo su fin en primer lugar con la puesta en marcha del servicio de diligencias en 1816 y, en segundo, con el trazado de la red ferroviaria en el último tercio del siglo XIX.



Fig. 6: Servicio de correos de la época / Fig. 7: Diligencia en Porta Faxeira

La Galicia litoral estaba constituida por pequeñas villas marineras con limitadas infraestructuras portuarias y escasas posibilidades de comercio. Las excepciones estaban constituidas por los puertos de A Coruña, Carril y Vigo.

Ante la precariedad de los caminos y los amplios kilómetros de costa, los puertos, pequeños y grandes, se convirtieron en la ventana al exterior del Reino de Galicia al facilitar las comunicaciones con el resto de la península y con el extranjero, mientras que para la introducción interior de los productos se utilizaba la arriería, tal y como se expuso con anterioridad.

En general, Galicia absorbió cerca de la mitad de la actividad comercial desplegada en la costa cantábrica, excluyendo a las provincias exentas, hasta mediados del siglo XVIII. Tras la entrada en vigor del Decreto de 1765, que establecía el servicio de Correos Marítimos en el puerto de A Coruña, dicha participación se incrementó en una proporción que variaba en función del estrechamiento de lazos entre América y Galicia a través del citado puerto.

Según el catastro de 1752, existían unos 61 barcos, el 4,3% de las embarcaciones totales, dedicados al transporte marítimo de pasajeros y mercancías. En 1802, disponía de 89 barcos mercantes, es decir, un 9,5% de las existentes en España, aunque englobaban diversos tipos de embarcaciones.

La segunda mitad del siglo XVIII fue testigo, no sólo de cambios en las vías terrestres, sino también en el tráfico marítimo, que se tradujeron en un incremento de los intercambios comerciales, una alteración de la jerarquía portuaria y de un proceso de centralización a favor del puerto herculino en el norte y, gracias al camino Real que comunicaba A Coruña con Vigo, la potenciación del puerto olívico. En particular, el puerto de A Coruña se vio favorecido de manera especial a raíz del establecimiento de los Correos Marítimos en la ciudad y, más tarde, con la habilitación como puerto colonial, se adjudicó a Galicia un importante papel en la reexportación de mercancías hacia las colonias americanas. El auge de la marina



mercante y de los tráficos americanos impulsó a su vez el crecimiento de la población, lo que favoreció la construcción y mejora de los caminos dirigidos al puerto herculino.



Fig. 8: Detalle del mapa general de caminos de España y Portugal. 1856. Dufour. Fuente: IGN

Los puertos de A Coruña y Vigo alternarían en la cabeza de la jerarquía portuaria gallega entre los años 1750 y 1855, siguiéndoles a distancia los puertos de Carril, principal puerto mercantil de Santiago de Compostela, Marín y una pujante Vilagarcía. La Real Orden de 17 de abril de 1793 habilitó también al puerto de Carril para recibir lino ruso de tal manera que hasta 1838 llegó a recibir entre cinco y seis cargamentos anuales, que se vieron afectados por los conflictos bélicos de principios del XIX, aunque a partir de 1840, gracias a las relaciones de varias casas comerciales compostelanas con América del Sur, se incrementaron los flujos comerciales debido a la importación de cueros para la importante industria de curtidos compostelana, además de cacao y otros efectos.

La importancia de esta localidad quedó patente con la construcción del primer ferrocarril gallego, el Ferrocarril Compostelano, que vino a comunicar por vía férrea Carril con Santiago de Compostela en 1873.

2.2 El ferrocarril: nuevos horizontes, nuevas oportunidades

Galicia no experimentó cambios revolucionarios en el transporte antes de la construcción del ferrocarril, tal y como se ha expuesto con anterioridad. En este sentido, si tomamos como ejemplo a Inglaterra, se puede observar cómo los canales y las carreteras prepararon el terreno para la llegada de la nueva infraestructura, formando parte de la revolución de los transportes que acompañó en paralelo a la Revolución Industrial, mientras que en Galicia, la construcción de los primeros resultó poco eficaz y lenta.

Este novedoso transporte, pieza clave de la revolución industrial, encontró serias dificultades en sus primeros años de existencia en España. El desconocimiento técnico, la difícil orografía peninsular, la falta de capital, y el atraso económico en general, fueron las primeras causas de este retraso.

Los primeros ferrocarriles en Europa empiezan a aparecer a comienzos del siglo XIX, concretamente en el año 1825, entre Stockton y Darlington, en Gran Bretaña. La primera solicitud para la construcción de una línea ferroviaria en España se presentará cuatro años después de la aparición de la primera línea a nivel mundial pero no llegará a construirse. El primer ferrocarril español no entró en funcionamiento hasta 1837 y lo haría fuera de la Península, en territorio de ultramar, el 10 de noviembre de ese año, y uniría las poblaciones de La Habana, Bejucal y Güines, en Cuba, con el objetivo principal de agilizar las exportaciones de caña de azúcar.



Fig. 9: Trazados ferroviarios cubanos. Fuente Ferropedia / Fig. 10: Estación de La Habana. Fuente Ferropedia

En 1844 los ingenieros Subercase y Santa Cruz proponen el ancho de vía español con una anchura innovadora de seis pies castellanos (1.668 mm), o lo que es lo mismo, un ancho diferente al que se utilizaba en el resto del mundo, que era de 1.435 mm. Los técnicos justificaron esta dimensión en base a las peculiaridades orográficas de nuestro país, que requerirían máquinas de mayor potencia. No fue hasta 1848 cuando se inauguró el primer ferrocarril peninsular uniendo Barcelona con Mataró de 28 km y tres años más tarde, la segunda línea, entre Madrid y Aranjuez.



Fig. 11: Carta sobre el estado de los caminos de hierro en España. Enero de 1867. Fuente: IGN

En la década de los 50 el ferrocarril fue extendiéndose por el resto del país gracias al esfuerzo de pequeñas compañías independientes gracias a la promulgación de las leyes de Banca

y Ferrocarriles, que daban grandes facilidades y subvenciones para que el capital extranjero comenzara a invertir en España, estableciendo el punto en el que se inicia el desarrollo de lo que es la red ferroviaria actual.

2.3 La primera línea ferroviaria en Galicia: Cornes-Carril

La necesidad de actualizar las infraestructuras y no quedarse atrás en la carrera por alcanzar las dinámicas económicas asociadas a la revolución industrial favorecen la aparición de una serie de movimientos sociales y empresariales que desencadenarán la introducción del ferrocarril en Galicia. En atención a los antecedentes normativos como la Orden de 1852 del Ministerio de Fomento para promover el ferrocarril en Galicia y la Ley General de Ferrocarriles, aprobada el 3 de junio de 1855, se creaba en Santiago de Compostela la llamada Junta Ferroviaria, presidida por Joaquín Caballero Piñeiro y constituida por representantes del Ayuntamiento de Santiago de Compostela y de la Sociedad Económica de Amigos del País con el objetivo de fundar una compañía ferroviaria que construyese una línea férrea entre Santiago y la Ría de Arousa.

Tras la presentación y el debate en el Congreso de los Diputados sobre la viabilidad de esta infraestructura, el 4 de febrero de 1861 se aprobaba por unanimidad la concesión de una línea férrea entre Santiago y Pontecesures, y el 7 de abril de 1861 se otorgaba por Decreto Ley la concesión a los señores Domingo Fontán, Inocencio Vilardebó y Joaquín Caballero, de los que se destacará la figura del primero, reputado matemático y geógrafo, y autor de la Carta Geométrica de Galicia que servirá de base planimétrica para la ejecución del proyecto de la línea, y de la que Domingo Fontán realiza la base cartográfica.

El proyecto técnico fue desarrollado por el ingeniero inglés Thomas Rumball, cuyo trabajo se iniciaba con la introducción de algunas modificaciones en el trazado originariamente propuesto, fundamentalmente por la prolongación del trazado hasta Carril.



Fig. 12: Mapa del trazado de la línea de ferrocarril Cornes-Carril. Fuente: Fundación Domingo Fontán

Las Obras del trazado ferroviario habían comenzado once años antes, y estuvieron a cargo del inglés Mr. John Stephenson Mould, más tarde arrendador de la explotación, y de su socio el italiano D. Camilo Bertorini. Impulsado por el Ayuntamiento Constitucional de Carril y por la Sociedad de Amigos del País, cuya concesión fue otorgada el 7 de abril de 1861, fue transferida a la Compañía que había de explotarla desde el 8 de agosto de 1863, la So-

ciudad del Ferrocarril Compostelano de la Infanta Doña Isabel, de Santiago de Compostela al puerto de Carril.

El trazado de la infraestructura contaba con 42 km de recorrido, partiendo de la estación de Cornes, en las puertas de Santiago, y finalizando frente a la playa de Compostela. El desarrollo de las obras implicó tener que hacer frente a diversos accidentes geográficos, debiendo ser ejecutados dos túneles, en Conxo y O Faramello, y dos puentes metálicos, uno en Cornes y otro entre Pontecesures y Padrón. A lo largo de su recorrido se contaba con seis Estaciones intermedias, que en la actualidad forman parte de la línea A Coruña-Vigo.



Figuras 13 y 14: Puente sobre el río Sar. Fuente: Ferropedia

El día 15 de septiembre de 1873 fue inaugurada la línea de ferrocarril, celebrándose actos simultáneos en sus estaciones extremas, Cornes al Norte y Carril al Sur. La concepción de ambas estaciones en relación a las poblaciones responde a una implantación periférica en relación al núcleo principal y paralela al trazado viario, si bien las circunstancias funcionales de la disposición de la terminal responden a los condicionantes de cada caso y a la prolongación posterior de las redes. En el caso de la estación de Cornes, perteneciente al Municipio de Conxo hasta la anexión de este al de Santiago de Compostela en 1923, se considera oportuno indicar que inicialmente se había previsto que su ubicación fuera temporal y, por este motivo, se construye con carácter provisional una primera edificación de madera con una única planta con forma rectangular destinada a servir de refugio a los pasajeros.



Figuras 15 y 16: Fotografías de la estación provisional de Cornes.
Fuente: Asociación Amigos del Ferrocarril de Santiago

La gran distancia existente en aquel momento entre la estación y el centro compostelano fue uno de los problemas achacados a la nueva estación mientras que, en el resto de modelos, dotados con estaciones de carácter terminal, se ofrecían preferentemente, aunque con carácter periférico, inmediatas a la trama urbana.



Fig. 17: Foto aérea con la situación de la estación de ferrocarril de Cornes. 1956. Fuente: IET

Las críticas que se realizan respecto a la edificación provisional evidencian las carencias tanto de espacios habilitados para su función como respecto a la incomodidad que supone el desplazamiento a Santiago, por lo que se insta a la empresa a cumplir con su compromiso inicial de establecer la estación en una ubicación más cercana.

El emplazamiento definitivo de la estación queda establecido en Cornes y, en 1920, desaparece la estación "provisional" de madera que es sustituida por el nuevo edificio de mampostería, ladrillo y hormigón.

Se puede apreciar como la estructura funcional de la nueva terminal se asemeja en cierta medida a los planteamientos de la época en cuanto a este tipo de estaciones aunque, en este caso, ajustado a las dimensiones de las necesidades iniciales del servicio a prestar y al carácter periférico de su implantación. El edificio se resuelve en un único volumen paralelepípedo con dos plantas y un funcionamiento transversal en cuanto a las circulaciones.

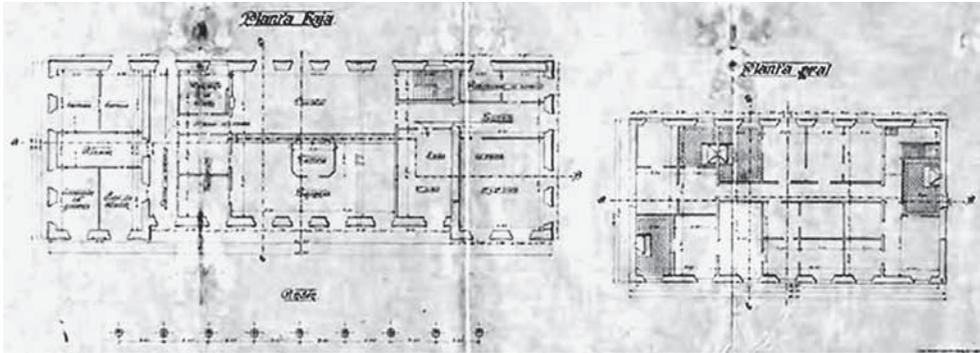


Fig. 18: Plantas de la estación de Cornes. Archivo Municipal

El planteamiento funcional de la estación, si bien se entiende con claridad en la planta, queda reforzado con las secciones y alzados de la misma. Se manifiesta la relación transversal a la vía y la independencia de la terminal de cualquier otro uso diferente al del correspondiente al pasaje.



Fig. 19: Alzados y secciones de la estación Cornes. Archivo Municipal

La ubicación de la estación en Carril se realiza aplicando criterios prácticos, principalmente en cuanto a la topografía y a la funcionalidad. En este sentido, y debido a la presencia del monte de El Castro y las estribaciones del Xiabre, con más de 50 metros de cota, se decide emplazar la estación entre Carril y Vilagarcía, concretamente frente a la playa de Compostela.

En lo que a las obras se refiere, su finalización se produce en 1872 con una variante que consistía en prolongar la línea 2 kilómetros hacia Vilagarcía, emplazándose la estación en el lugar denominado La Alameda.

El edificio de la estación tipológicamente se correspondía con el resto de edificaciones existentes a lo largo de la línea, concentrando los usos públicos, recepciones, salas de espera y consignas en planta baja, reservando la planta alta para uso interno



Figuras 20 y 21: Fotografías de la época de la estación de Carril.
Asociación Amigos del Ferrocarril de Santiago

La decisión de emplazar la Estación en La Alameda desencadenó que las dinámicas de la zona se focalizaran hacia Vilagarcía, ejemplo de ello es el trayecto entre la Estación y la villa, que comenzó rápidamente a poblarse de casas.

Una serie de factores, como la emigración de miles de gallegos, la construcción del ferrocarril, así como la implantación definitiva de firmas consignatarias en la zona a finales del siglo XIX, favorecerán e impulsarán el crecimiento del puerto de Carril y, con posterioridad, determinen su relevo por el puerto de Vilagarcía, por este motivo la referencia a esta villa resulta necesaria debido al protagonismo que con el tiempo ha venido adquiriendo, ya no sólo por una mejor situación que Carril, pues sirve de punto de paso hacia Pontevedra, sino por la capacidad de atraer motores económicos y sociales importantes.

La aplicación de los planteamientos iniciales respecto a la interrelación deseada entre las distintas infraestructuras, sistemas de comunicación, sectores económicos y sociales, determina el fin del protagonismo de Carril en favor del de Vilagarcía.

Las circunstancias de este relevo se venían gestando ya con anterioridad pues, sirva como ejemplo, en 1862 se hallaba próxima la terminación del muelle de piedra, declarado "modelo" por su solidez, se construye la carretera de Caldas, que establece la comunicación hacia el interior por el sur, y se inician los trabajos del Ferrocarril Compostelano que finalmente llegará a la villa.

Es evidente que la prosperidad que en esa época se vive en la zona implica la necesidad de unas mejores instalaciones portuarias, por este motivo se construirá en el año 1893 un muelle embarcadero de 400 metros de longitud en base al proyecto redactado por el ingeniero D. Vicente Ruiz en el año 1878.

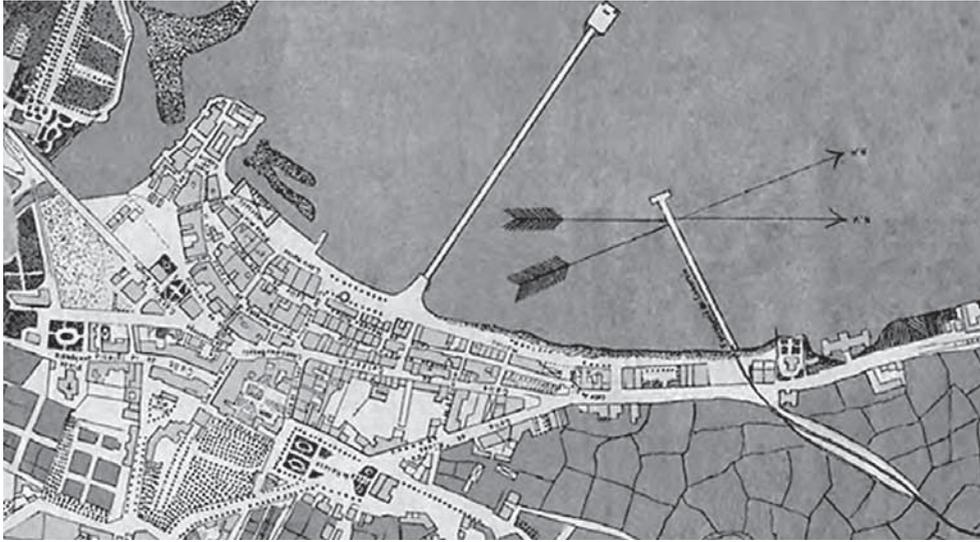


Fig. 22: Muelle embarcadero en 1902. Fuente: Concello de Vilagarcía de Arousa

La aparición de este nuevo muelle fomentará el incremento de la relevancia portuaria de Vilagarcía, ya que paulatinamente atraerá mayor cantidad de tráfico marítimo y sobre todo incentivará la implantación de nuevas empresas en la zona, lo que repercutirá negativamente sobre el puerto de Carril.

El Puerto de la villa se declara de interés general de modo oficial en el año 1888, y se reconoce de facto la operatividad del puerto como fondeadero, para la carga y descarga de buques industriales y de comercio marítimo, así como la necesidad de estar comunicado con los principales centros de producción de España, siendo muy importante la existencia de la línea ferroviaria que pudiera dar servicio a estas necesidades.

El nuevo horizonte que se presenta para el puerto a finales del siglo XIX se amplía con la realización del Muelle del Ramal en 1903, que gracias a la repercusión que tendrá sobre la villa debido al incremento de los movimientos comerciales y de pasajeros, se producirá una demanda de mano de obra, lo que incentiva el crecimiento de la población y la aparición de nuevos servicios. El movimiento de personas y mercancías favorecerá la potenciación de Vilagarcía como polo comercial, atrayendo de este modo nuevos habitantes y por lo tanto, se estimulará la construcción de nuevas viviendas.

El período comprendido entre los años 1880 y 1903 será con toda probabilidad la etapa de mayor crecimiento urbano y portuario desarrollado en paralelo que conozca Vilagarcía a lo largo de su historia, como consecuencia de la concentración de actividades productivas y residenciales, que asociado a una vocación urbana compacta, establecerán los inicios de lo que será la Vilagarcía actual.

Finalmente, en 1913, Carril se integró a Vilagarcía de Arousa, por lo que se proyectó el ensanche por la zona de La Alameda, comprendida entre la Veiga de Lamas y el límite o demarcación de Vilagarcía.

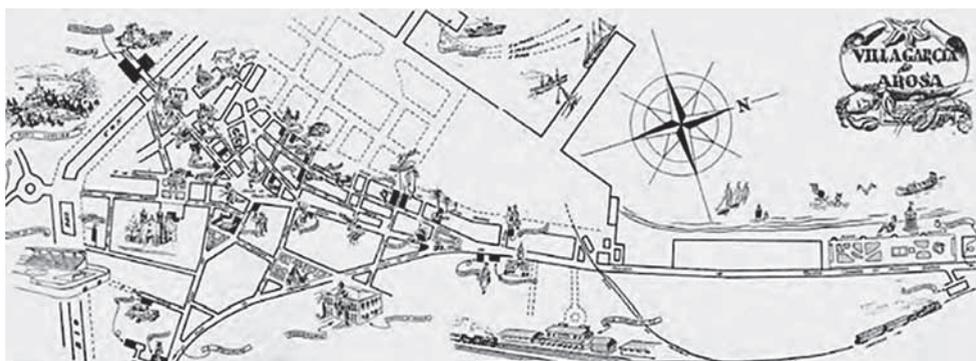


Fig. 23: Plano de Vilagarcía de Arousa. 1950. Fuente: Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa

La comunicación con Santiago de Compostela, separado 42 km por ferrocarril, se realizaba en 1 hora y 40 minutos, distancia y tiempo que fortalecieron la relación inicial, germen del primer ferrocarril gallego y motor económico.

2.4 El ferrocarril en las ciudades de A Coruña y Vigo: el salón urbano

Las poblaciones más favorecidas por la modernización de las infraestructuras de transporte terrestre fueron, sin lugar a dudas, las ciudades portuarias, en nuestro caso A Coruña y Vigo, tal y como se puede intuir del análisis anterior de la dualidad entre Compostela–Carril, posteriormente sustituida por Vilagarcía.

Estas ciudades funcionaron como nodos intermodales en los que tenía lugar el intercambio de carga y pasajeros. En este sentido, resulta lógico que la mayor parte de las solicitudes y concesiones de construcción de caminos de hierro tuvieron el objetivo de comunicar los puertos con los centros productivos y asentamientos principales para, exportar materias primas y productos transformados, tal y como se podía observar en el caso cubano.

Las ciudades que habían tenido una larga y acreditada dedicación a actividades mercantiles ligadas al transporte marítimo permitían una lectura clara de estos planteamientos, al igual que aquellas otras cuyos puertos, nuevos o renovados, quedaron integrados en el desarrollo de nuevas estructuras productivas, concretamente las industriales y comerciales.

En palabras de Ildelfonso Cerdá⁵⁵: "...en las comarcas marítimas la savia de la vida urbana que arranca del mercantilismo, aviva y empuja a los elementos agrícola e industrial, manteniéndolos, empero, siempre subordinados al que en tales localidades les ha dado el ser y la vida".

A través del análisis que se está realizando se pretende hacer hincapié en los aspectos estrictamente morfológicos, desde el punto de vista territorial y urbanístico, derivados de la relación espacial de las infraestructuras ferroviarias, viales y terminales, con otras infraestructuras de transporte, las instalaciones portuarias, a las que los ferrocarriles estuvieron decididamente vinculados desde sus orígenes.

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

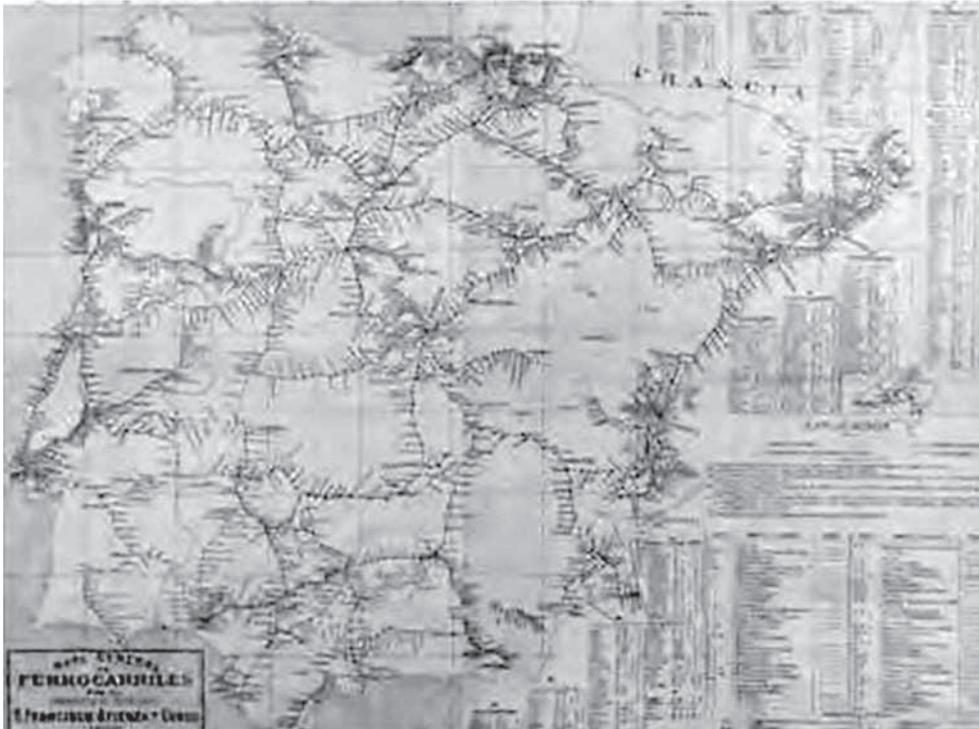


Fig. 24: Ciudades portuarias españolas comunicadas por ferrocarril. 1900. Fuente: Biblioteca Nacional

El estudio del primer ferrocarril gallego y sus documentos cartográficos ha permitido establecer una hipótesis de partida de cara a la continuación del trabajo: la transformación, en mayor o menor medida, de la morfología de las ciudades objeto del presente estudio. Los elementos que permiten este principio se fundamentan en unas respuestas estratégicas con ciertos paralelismos entre los elementos urbanísticos y arquitectónicos empleados, alamedas y paseos marítimos, barrios marineros y pesqueros, nuevos muelles, aduanas, embarcaderos, etc., presentando significativas diferencias en relación con las características del emplazamiento, de las infraestructuras de transporte y de las exigencias espaciales impuestas por la ubicación.

Los casos de estudio coinciden de forma clara en un planteamiento que repercutirá en cuanto al desarrollo de cada una de las poblaciones: las estaciones se establecieron en áreas urbanas físicamente distanciadas del puerto aunque, por lo general, relativamente próximas entre sí, Carril-Vilagarcía, A Coruña y Vigo, aunque también se puede hablar de un ejemplo dual, el de Santiago de Compostela y Carril en el que la relación con las instalaciones portuarias de esta última población y, posteriormente, de Vilagarcía, permitió que se experimentase un crecimiento dual de ambos espacios urbanos.

En los casos de las ciudades de A Coruña y Vigo, la implantación de sus primeras estaciones se realiza en ámbitos cercanos, aunque periféricos, tanto a la trama urbana como a las instalaciones portuarias aunque, quizás en el caso de la ciudad olívica, las dificultades para

A Coruña, en vista de los acontecimientos, disponía de ubicación prevista para la construcción de su primera estación y sumarse a las comunicaciones ferroviarias aunque, principalmente, con una función más expedidora que receptora de mercancías que, a causa de las deficitarias instalaciones, quedaban largo tiempo detenidas en la ciudad.

La estación prevista estaba situada en las inmediaciones del puerto, pero tangencial a él, en un área industrial algo distante tanto del casco histórico como del arranque del ensanche en el istmo lo que, probablemente, haya sido una de las razones de la escasa influencia directa que tuvo en la configuración del tejido urbano.

En cualquier caso, el tardío crecimiento espacial de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX se orientó hacia el sur y sureste del casco histórico en dos direcciones, una de las cuales seguía la línea de base de los muelles del puerto ampliado y las nuevas dársenas, estableciendo como horizonte el área de Castiñeiras, Cuatro Caminos, Gaiteira y Monelos.



Fig. 26: Vista general de la periferia de la ciudad de A Coruña en la época. Fuente: Biblioteca Nacional

El avance de las obras en el trazado hacia Madrid favoreció que la compañía Norte decidiera construir en la ciudad su primera estación visto que las infraestructuras iniciales, como se pudo ver en el caso compostelano, eran provisionales.

Se levantó así un rotundo edificio de planta rectangular, dos alturas y disposición lateral a las vías, dotado de una pequeña marquesina que protegía parcialmente el andén lateral. Al igual que las estaciones de Cornes y Carril, el volumen se disponía alineado en un lateral de la playa de vías, disponiendo de marquesina de cubrición para el andén principal.



Figuras 27 y 28: Fotografías de la estación ferroviaria de la compañía Norte. Fuente: Ferropedia

A principios del siglo XX, el monopolio ferroviario de Norte se vio amenazado por la aprobación del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción de 1926, conocido como

el plan Guadalhorce, impulsado por el General Primo de Rivera, y que pretendía completar la red ferroviaria existente, esencialmente radial, con nuevos trazados.

Los planteamientos del citado Plan incluían el trazado de una línea que entraba en Galicia por el sur, desde Zamora a Ourense para continuar desde Santiago de Compostela hacia A Coruña.

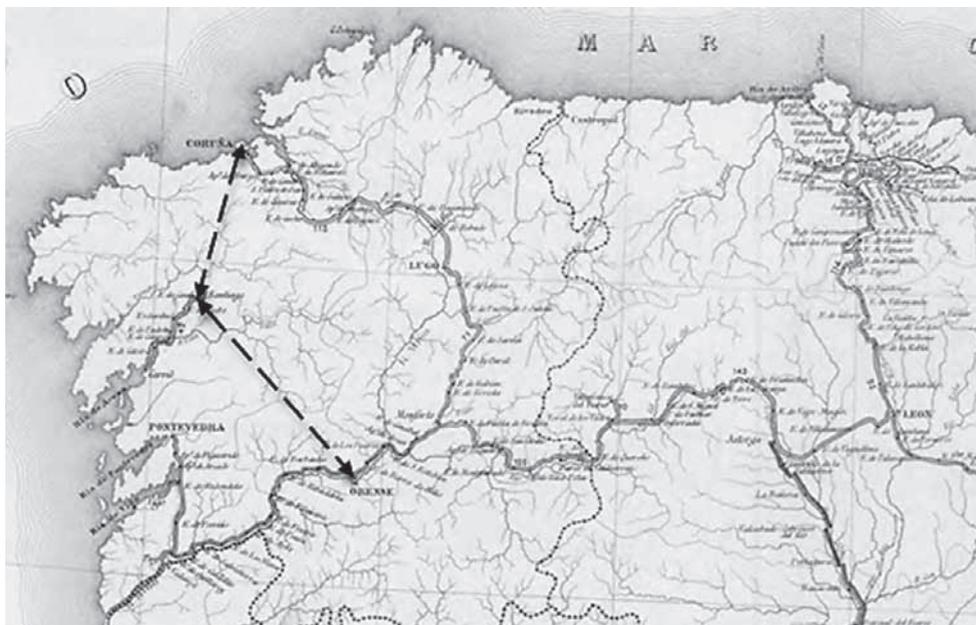


Fig. 29: Detalle del mapa Militar de los ferrocarriles de España. 1898. Fuente: IGN

La estación del Norte mantuvo su exclusividad hasta mediados de la década de 1920, época en la que la ciudad verá la llegada de una nueva conexión ferroviaria, procedente de Santiago de Compostela, lo que obligaba a la construcción de una nueva estación con unas perspectivas mucho más ambiciosas que las mostradas en la primera.

El proyecto de la nueva estación, redactado por Antonio Gascue Echevarría en 1927, cobró forma en el año 1935 pero, debido a lo complejo de la construcción de esta línea ferroviaria y a los retrasos continuos, no se pudieron terminar las obras en plazo, a lo que hay que añadir el inicio de la guerra civil, que paralizó esta infraestructura.

Los retrasos dieron tiempo de vida a la estación de Norte que convivió con la “nueva” hasta su desaparición, tal y como se verá más adelante. Prueba de la necesaria convivencia de ambas terminales es el plano de la ciudad del año 1936, imagen de A Coruña antes del inicio de la guerra civil.

El análisis de la estructura de la ciudad permite apreciar cómo se han ido integrando las infraestructuras, portuarias y ferroviarias, en su trama, sirviendo como polos de captación y concentración de población, actividades y recursos.



Fig. 30: Plano de la ciudad de A Coruña. 1936. Fuente: Estudio Monteoliva

La estación nueva de A Coruña tiene unas características formales y funcionales que la convierten uno de los ejemplos más singulares del panorama ferroviario español, tal y como se reconoce por personal del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, principalmente por su singularidad arquitectónica.



Fig. 31: Fotografía exterior de la estación de San Cristóbal. Fuente: Ferropedia

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

Los propios materiales empleados en su construcción, granito, acero y vidrio, así como el lenguaje, aportan rotundidad y sobriedad al conjunto. En este sentido es necesario reflexionar sobre los planteamientos funcionales tanto del edificio como de su relación con el entorno inmediato.

La formalización de la estación desde su configuración responde a los planteamientos de las estaciones terminales al uso, la planta del conjunto en forma "U" con el cuerpo principal en orientación este. El espacio central presenta a los andenes cerrando el conjunto de vías arrancando de un espacio de recepción cubierto. Se nos presenta un modelo claro de "salón" con paseos longitudinales paralelos a las vías. La entrada principal está en el lateral este del edificio, zona en la que se dispone el bloque principal, tal y como se ha dicho, dando a la calle Joaquín Planells. Este lateral sería, desde un punto de vista estricto, el único edificio propiamente dicho, ya que el lado oeste está orientado al servicio interno de la infraestructura y no como una fachada urbana al uso.

En la composición del edificio cobra especial importancia la torre del reloj, elemento que rompe la simetría y que se convierte en el elemento icónico del conjunto. Este recinto ferroviario mantendrá sus funciones hasta nuestros días ocupando cerca de 7 Ha en planta, lo que supondrá una oportunidad fundamental para la ciudad.

2.4.2 La ciudad de Vigo

La otra importante ciudad portuaria de Galicia, Vigo, también se consolidó como tal con mucho retraso, probablemente como consecuencia de haber sido uno de los últimos puertos españoles en disponer de conexión ferroviaria. En el año 1821 fue declarado de primera clase y, a partir de entonces, se iniciaron las primeras obras de acondicionamiento y modernización consistentes en la construcción de un pequeño muelle que verá retrasadas las obras fundamentales hasta 1853, fecha en la que es finalizado el muelle de piedra de A Laxe y el comienzo de los trabajos del ensanche de García Olloqui denominado de "Nueva Población", obra del ingeniero Julio Valdés. Varias décadas de parálisis precedieron al verdadero inicio de la configuración del puerto vigués, a partir de finales del siglo XIX, con la construcción del muelle de hierro, núcleo germinal del puerto actual.



Figuras 32 y 33: Fotografía del muelle de piedra de A Laxe y rellenos para la construcción del ensanche. Fuente, ambas: Foro Vigo (Pontevedra): historia gráfica.

La vitalidad de Vigo en el periodo comprendido entre 1880-1925 se ve plasmada en la arquitectura realizada en el momento, expresión del modernismo, cuya cantidad y calidad contribuyeron a definir la morfología urbana de la ciudad, gracias a la promoción de la burguesía industrial local.

Uno de los estímulos fundamentales para el desarrollo de la ciudad fue la llegada del ferrocarril a finales de 1878, fecha en la que se inauguró la línea con destino a Ourense y que, a través de un ramal, conectaba con la de A Coruña hacia Madrid.



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

El edificio de la estación se situaba en las afueras de la población, con un emplazamiento a media ladera, cerca de la carretera de Vigo a Ourense, actualmente calles del Príncipe y Urzáiz, y a un kilómetro de la Puerta del Sol lo que, asociado a las demoras tanto de la construcción de la línea como de la estación, favoreció su “natural” integración en la ciudad debido a los procesos de expansión de la misma.

La estación, de carácter terminal de primera clase, y con una vocación de salón, al igual que la de A Coruña, tenía planta en forma de “U” y del cuerpo principal, destinado a edificio de viajeros, partían las dos alas laterales entre las que se situaban los andenes para uso de viajeros y mercancías, muelles de embarque para ganados, tinglados para almacenes y talleres entre otras dependencias, como servicios públicos y administrativos, además de vivienda para el jefe de estación. La fachada principal era de dos plantas “y equilibrada arquitectura academicista, muy propia del siglo XIX” y las alas laterales, de planta baja.



Figuras 36 y 37: Fotografías de la estación de Vigo. Fuente, ambas: Foro Vigo (Pontevedra): historia gráfica

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

El enlace con el Puerto, tan necesario para los intereses de la ciudad, no contaba con un proyecto definitivo que permitiera salvar la difícil orografía existente hasta que, en el año 1893, se redactó la documentación técnica para el enlace entre la línea principal Vigo-Ourense con las instalaciones portuarias.

El trazado consistiría en una bifurcación muy próxima a la estación de pasajeros, descendiendo mediante un túnel que salvaría el desnivel de la calle García Barbón. La obra, de considerable complejidad para la época, se demoró hasta 1897, iniciándose un año después el tramo portuario con el trazado de una vía que conducía directamente al muelle de hierro, en la prolongación de la calle Concepción Arenal, mientras que otro ramal discurría sobre la avenida de Elduayen para conectar el muelle de hierro con el de la compañía ferroviaria concesionaria, en A Laxe.



Fig. 38: Plano de Vigo de 1908. Manual de viaje. Karl Baedeker. Fuente: www.todocoleccion.net

El enlace ferroviario conocido como la "bajada al puerto", presentaba fuertes desniveles para la capacidad de las locomotoras, motivo por el cual su vida operativa duró hasta la inauguración posterior de la estación de Guixar en una ubicación mucho más adecuada para las mercancías.

Las transformaciones de la ciudad, tal y como se ha venido exponiendo, eran el resultado de la necesidad de dar respuesta a las necesidades tanto de una importante burguesía de carácter industrial, como de la llegada de población atraída por el potencial portuario vigués. El ensanche de población, principal lugar de residencia de las clases más favorecidas, será el que aglutine la mayor parte de las obras modernistas que servirán de imagen de lo que representaba la ciudad.

Para concluir este bloque se presenta el siguiente cuadro resumen:

Año	Descripción
1769	James Watt presenta la primera máquina de vapor
1803	Richard Trevithick construye la primera locomotora de vapor sobre railes como atracción de feira en Londres
1825	Primer ferrocarril del mundo entre Stockton y Darlington, Gran Bretaña
1837	Primer ferrocarril español , en la línea La Habana-Guines (Cuba)
1844	Los ingenieros Subercase y Santa Cruz proponen el ancho de vía español, seis pies castellanos
1848	Primer ferrocarril peninsular: Barcelona-Mataró (28 km), promovido por Miguel Biada
1851	Madrid-Aranjuez. Primer tramo de una de las líneas radiales
1873	Inauguración de la línea ferroviaria Cornes-Carril
1875	Llegada del ferrocarril a la ciudad de A Coruña
1878	Llegada del primer ferrocarril a Vigo
1907	El estado construye la línea de Betanzos a Ferrol
1926	Plan Guadalhorce . Se completan los tramos ferroviarios
1935	Finalización de la estación de San Cristóbal
1939	Efectos devastadores de la Guerra Civil Española

Fuente: Elaboración propia

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

3 Las estaciones de segunda generación (1941-1987) La infraestructura: motor urbano

3.1 La mejora de los trazados y de las capacidades. El administrador único

El final de la guerra civil española mostró con toda la crudeza un panorama de destrucción y desolación. La necesidad de recuperarse de los efectos del conflicto repercutió claramente en todo lo relacionado con las infraestructuras, concretamente las ferroviarias, por haber resultado claves y eficaces a lo largo de las campañas militares. Esta situación de caos, no sólo por el lamentable estado de gran parte de las líneas, ya venía de lejos, para ser exactos desde el inicio del ferrocarril en España. La decisión que toma el estado franquista, una vez finalizada la guerra en 1939, es la de gestionar todas aquellas compañías que sean incapaces de ejercer su cometido. Se ponen de manifiesto las intenciones del nuevo gobierno, claramente orientado hacia la gestión única de la red.

El tiempo confirmará este panorama de concentración de gestoras ferroviarias y, el 24 de enero de 1941, se aprobaba la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de los Transportes por Carretera. Esta Ley resulta básica, y no sólo por definición, sino porque significa la concentración en una única entidad gestora estatal de todas aquellas compañías que operaban con ancho ibérico. Se pone punto de partida a la empresa estatal RENFE, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que será, durante aproximadamente 64 años, el actor dominante de las infraestructuras ferroviarias nacionales.

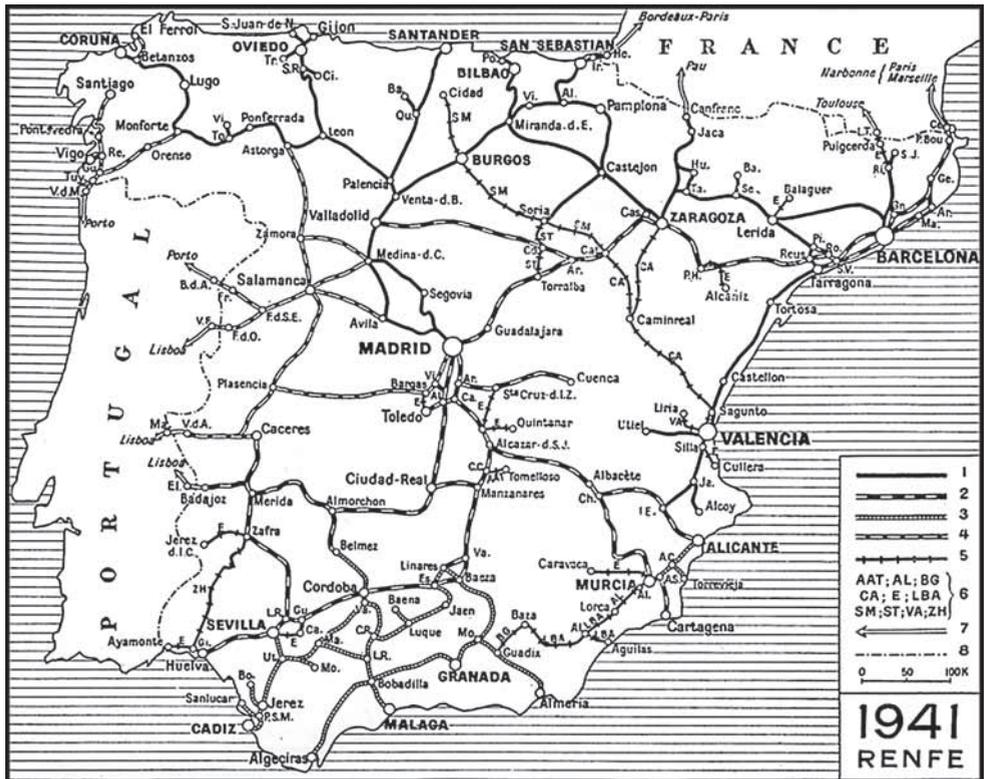


Fig. 39: Plano de las infraestructuras ferroviarias en 1941. RENFE

La creación de RENFE implicó que el estado tuviera que asumir una infraestructura ferroviaria constituida por más de 12.500 km de vía de ancho ibérico y un parque de máquinas totalmente obsoleto. Esta situación puso en evidencia que toda inversión era poco, por lo que hubo que acometer obras necesarias con escaso presupuesto, lo que sin lugar a dudas fue el principal motivo de graves accidentes ferroviarios.

A partir de los años 50 se empiezan a ver los frutos del esfuerzo por recuperar las infraestructuras pero, aún con estos avances, las mejoras y esfuerzos por alcanzar la modernización son costosos.

A pesar de todo, se dan algunos pasos que serán el tímido símbolo de las reformas pensadas. Los principales avances en este período se producen en materia de máquinas tractoras, una gran necesidad que sentará las bases de las comunicaciones futuras pero, eso sí, necesariamente de la mano de unos mejorados trazados que permitirían grandes mejoras en lo que a tránsitos de larga distancia se refiere.

En este momento tienen lugar dos acontecimientos que tendrán unas repercusiones importantes sobre los casos de estudio tratados en este trabajo, la entrada en servicio del ferrocarril Zamora-Ourense, cuya construcción, iniciada en 1927, fue terminada a finales de 1958 y la puesta en servicio de las primeras locomotoras "Suizas", que supondrán un salto

cualitativo en materia de transporte de cercanías. A partir de esta fecha RENFE es la que más sufre las políticas autárquicas franquistas, por lo que verá frenadas sus aspiraciones hasta la llegada de tiempos mejores.

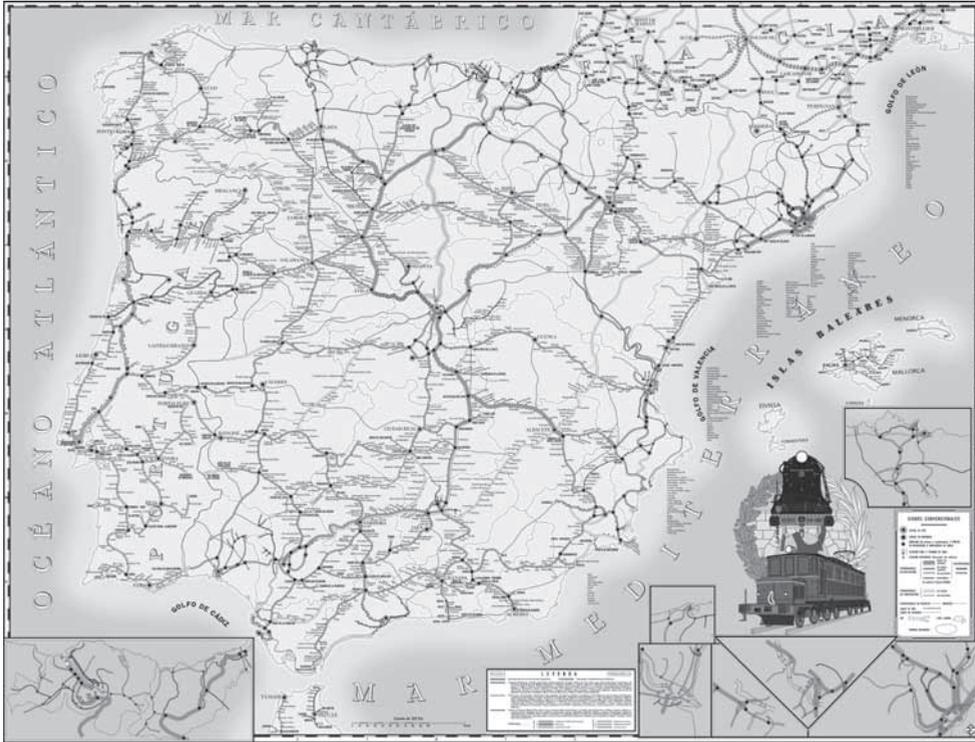


Fig. 40: Plano de las infraestructuras ferroviarias. Alfredo Forcano.1948. Fuente: IGN



Figuras 41 y 42: Inauguración del tramo Zamora-Ourense (1943) y Automotores serie 600 de RENFE "las Suizas". Fuente: ambas Ferropedia

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

3.2 El Plan Nacional de Estabilización Económica y los Planes de Desarrollo

El cambio de década supuso un cambio de óptica por parte del régimen y la puesta en práctica de las herramientas para sentar las bases del crecimiento experimentado gracias al Plan Nacional de Estabilización económica de 1959. El Plan marcaba una serie de objetivos a conseguir tales como el equilibrio en la balanza de pagos y el fortalecimiento de la moneda, garantizando el fin último, la estabilidad económica, pero manteniendo intacta la línea de austeridad del régimen.

La traducción directa de las medidas adoptadas se resumiría en el fomento de la inversión extranjera, permitiendo la participación en el capital de empresas nacionales, la consecución de crédito internacional, principalmente norteamericano, y la transformación de España en un polo de atracción turística. Estas decisiones de carácter estratégico van mucho más allá de lo que en su día pudo parecer pues, sin vuelta atrás, se pasó de un modelo extremadamente hermético a otro que, de forma tímida pero decidida, poco a poco fue abriendo a España hacia el mundo. En contra de lo esperado, en los años 1959 y principios de 1960, los primeros síntomas de la aplicación del Plan de Estabilización fueron el freno de la producción debido al descenso del consumo, los recortes en la inversión y, en consecuencia, recortes salariales. La respuesta de la sociedad española a este reajuste económico fue el desplazamiento de gran cantidad de mano de obra principalmente hacia Europa. Se produce un flujo migratorio importante.

Los recursos energéticos también se ven afectados y, en este sentido, se produce un cambio importante en cuanto a la dependencia del carbón, que será sustituido paulatinamente por energías modernas como la electricidad o productos derivados del petróleo que, a su vez, repercutirá sobre el sector industrial, incrementándose los avances tecnológicos en materia química, los transformados metálicos y la maquinaria.

A mediados de la década de los 60, gracias a las bases establecidas en el Plan de 1959, se logró alcanzar cierto equilibrio en materia económica. En este período, producto de los intereses estratégicos en materia económica que tenía el régimen, se optó por desarrollar una planificación indicativa en lo que a sectores estratégicos se refiere y, con principal protagonismo, todo lo relacionado con los motores económicos.

La planificación estratégica que se va a realizar en estos años tenía carácter vinculante para la propia administración y voluntario para el sector privado, mediante convenios de colaboración en materia laboral, productiva y de exportación, así como la oferta de suelo en polígonos localizados en sectores suburbanos.

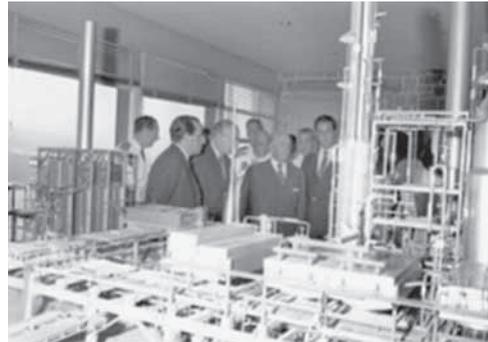
La notable transformación socioeconómica que va a experimentar España en este período motivará una paulatina concentración de población en las ciudades, a la que el Gobierno intenta responder con el primer Plan de Vivienda (1956-1960), puesto en marcha con la publicación de un Decreto-Ley del Ministerio de Trabajo, de 1 de julio de 1955, mediante el que se pondrá en marcha el primer Plan Nacional de Vivienda, con el objetivo de construir 550.000 viviendas entre 1956 y 1960, distribuidas geográficamente atendiendo a las áreas de mayor dinámica urbana.

La confirmación del compromiso del Estado con las decisiones adoptadas se verá hecha realidad con la publicación de un nuevo Decreto, de octubre de 1956, en el que se estable-

ce la línea de acuerdos entre el Instituto Nacional de la Vivienda y la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo para la preparación de suelo urbanizado para el desarrollo de los programas de construcción de viviendas.

Es en este momento cuando se enlaza el tema principal del presente estudio gracias a que las ciudades de A Coruña y Vigo formaron parte de las poblaciones integrantes de los citados Planes de Desarrollo, puestos en práctica entre los años 1964 y 1973.

Las dos ciudades estaban clasificadas como polos de desarrollo y, tal y como se contemplaba en el Plan en el que estaban incluidas, estaba previsto un incremento de la inversión privada en zonas industrialmente deficitarias a través de infraestructuras a cargo del Estado, con todo tipo de beneficios fiscales y ayudas directas.



Figuras 43 y 44: Colocación de la primera piedra en Balaidos (1958) e inauguración de la refinería de Bens (1964). Fuentes: PSA Peugeot-Citroën Vigo y Agencia EFE respectivamente

A partir de este momento se producirán una serie de procesos de renovación y reestructuración que dejarán sentadas las bases del crecimiento y expansión de las ciudades objeto de este trabajo. En este período, si bien las infraestructuras ferroviarias no van a tener un especial protagonismo, si van a polarizar, en mayor o menor medida, determinadas dinámicas de refuerzo o límite en la estructura de cada una de las ciudades objeto del presente trabajo.

En definitiva, si en el capítulo anterior el ferrocarril se veía como el aliciente para la incorporación al progreso, en esta etapa será un refuerzo más, principalmente para las políticas de actuación que se van a realizar en materia industrial y de vivienda, como para las nuevas infraestructuras portuarias y, en mucha menor medida, aeroportuarias.

3.3 Renovación y reestructuración urbana. Infraestructura y ciudad

En el apartado anterior se ponían sobre la mesa las decisiones de carácter estratégico que van a condicionar las políticas de estructuración tanto a nivel territorial como urbano que en este caso se centrarán en el marco objeto de análisis.

A continuación se realizará un análisis de los casos de estudio desde dos perspectivas, siendo la primera de ellas el crecimiento periférico de la ciudad, tomando como ejemplo la ciudad de Santiago de Compostela, y en el que se analizará su transformación en relación

al planeamiento de la época, y la segunda perspectiva, la transformación interior de la ciudad, producto de la apertura de nuevos espacios para adaptarse a las nuevas necesidades, siendo en este caso analizadas A Coruña y Vigo.

3.3.1 Santiago de Compostela

La salida de la guerra deja a la totalidad del estado en una situación difícil, en términos sociales, culturales y económicos, lo que dificultará la puesta en marcha de los proyectos comenzados con anterioridad, o incluso su cancelación. A pesar de la lentitud en la recuperación de nuevos impulsos urbanos, en la década de los años 1940, se declara Conjunto Histórico Artístico a la ciudad monumental de Santiago de Compostela (1944), se finaliza la construcción en el sur de Compostela de la nueva estación del ferrocarril, iniciada a finales de los años 20, y se inaugura la línea Santiago-A Coruña.

El emplazamiento de la nueva estación condicionará, tal y como se verá, los nuevos crecimientos hacia al sur de la ciudad y no sólo por los trazados de las líneas, sino también por la variación de cota existente entre su ubicación y la trama urbana. Es importante indicar que entre la estación y la ciudad discurre la nueva circunvalación anteriormente citada.



Figuras 45 y 46: Ubicación de la escalinata de acceso (1943) y Vista aérea del conjunto (2010). Fuente, ambas: Asoc. Amigos del Ferrocarril de Santiago

La disposición de la estación comparte los mismos principios que el edificio definitivo de la estación de Cornes, disposición paralela al trazado viario y relaciones funcionales transversales al sentido de circulación, si bien se trata de un edificio con unas aspiraciones más acordes tanto con la ciudad, como con la función que va a desempeñar a lo largo de su historia.

En este sentido resulta interesante la forma en la que el bloque de la terminal se distancia del acceso desde la ciudad, liberando un espacio de recepción exterior que, si bien resulta eficaz desde un punto de vista funcional, presenta serias dudas respecto a cuál es su carácter inicial.

La implantación de la nueva estación y la persistencia de un carácter periférico, aunque inmediato, obliga a realizar el análisis de las estrategias de ordenación de la futura estructura urbana. En este sentido, se observa cómo en base al plan de 1947 se comienza a desarrollar el ensanche de la ciudad y se concluye la construcción de la ciudad jardín de "La Rosaleda", aunque con una vocación diferente a la inicial planteada por Jenaro de la Fuente, que asoma prácticamente a la nueva terminal.



Fig. 47: Vista aérea del conjunto. 2012. RENFE. Fuente: Asociación Amigos del Ferrocarril de Santiago



Fig. 48: Foto aérea de las infraestructuras ferroviarias en relación a la ciudad. 1956. Fuente: IET

El sector de la construcción se fue recuperando poco a poco, tanto desde la iniciativa pública como desde la privada, lo que favorecerá el crecimiento y la aparición de nuevas iniciativas urbanísticas. Las actuaciones de iniciativa estatal con especial trascendencia en el crecimiento urbano, la universidad para rematar la primera fase del Campus Sur (verde), las actuaciones en la ciudad histórica, como la urbanización del recinto monumental, además de la definición de las trazas de la circunvalación de la carretera N-550 (rojo) y el acceso

norte desde San Caetano hacia San Francisco, llevados a buen término por parte del Ministerio de Obras Públicas.



Fig. 49: Foto aérea de la ciudad con las actuaciones citadas. Fuente: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

Se constata mediante la práctica la política de actuación estatal en materia de planificación y ordenación, sin obviar la relación directa entre infraestructuras y desarrollo urbanístico. La consideración de que tanto el trazado del nuevo acceso a la ciudad, como el trazado de la circunvalación, alumbran una nueva perspectiva que genera unas expectativas de comunicación y crecimiento basado en las infraestructuras no están equivocadas, pero es necesario compatibilizar esa movilidad urbana con la lógica del crecimiento urbano. En este sentido cabe destacar que el crecimiento de la ciudad se producirá principalmente hacia el norte pues, con la construcción de la nueva estación ferroviaria, tal y como se ha explicado, se formaliza una barrera que condicionará los crecimientos a partir de los trazados ferroviarios.

La fase de planificación urbanística se abre en el año 1959 mediante la formulación del primer plan de zonificación y el plan de ordenación del polígono de Vite, planteado en su primera fase (1960) con una intención de ocupar los bordes de la vía de Juan XXIII, mientras que el Ensanche, iniciado en el año 1947, cierra su expansión sobre los últimos tramos de la vía de circunvalación N-550 constituyendo los principales crecimientos de la ciudad en este período. Esta última actuación dará fachada a las instalaciones ferroviarias formalizando la incorporación de la estación a la fachada urbana.

En la década de los años 1960 tiene lugar una etapa desarrollista y de fuerte carácter especulativo en la que se ejecutaron los ensanches rompiendo con las directrices del planeamiento, lo que en bastantes ciudades repercutió en la desaparición de una parte importante del patrimonio construido. En el caso de Santiago, el primer Plan General Municipal es redactado en el año 1965 por parte del arquitecto Julián Peña Peña, en el que se incorporan los principales crecimientos que están teniendo lugar, además del trazado de la avenida para dar acceso al centro histórico y la circunvalación sur, desde el encuentro de la ronda del Ensanche con la carretera de Ourense, hasta el arranque de la carretera de Noia, lo que enfatiza la visión radio-concéntrica que se tiene de la ciudad.



Fig. 50: Plan de Julián Peña. 1965. Archivo Municipal

La idea de limitar los crecimientos por el noreste y noroeste se convierte en una de las directrices fundamentales, ya que se limita la expansión debido a que se valora positivamente el

entorno y se trata de controlar los posibles crecimientos que puedan perturbar la vocación monumental de la ciudad, se adopta una actitud de protección, tratando de organizar el tejido urbano no sólo desde su relación con el entorno rural circundante, sino también desde el punto de vista de la planificación de la infraestructura y la aplicación de criterios ambientales.

La actitud del plan de 1965 es contradictoria en cuanto a las decisiones que se toman con respecto a la ciudad histórica y su puesta en valor frente al planteamiento de nuevos crecimientos sobre sus tramas periféricas, como por ejemplo los desarrollados mediante Planes Parciales en la Almáciga, Belvís, Sar o Vite, llevados a término entre los años 1968 y 1972.

Los planteamientos iniciales, expuestos en la memoria del Plan de Julián Peña, aspiran a contener a la ciudad protegiendo la estructura existente, es decir, preservando los espacios pero sin renunciar a los trazados infraestructurales nuevos.

El Plan parcial de Vite, con una superficie de 50,42 Ha, y desarrollado por Julio Cano Laso, es un buen ejemplo de la puesta en práctica de estrategias de contención, pero participando del proceso de construcción de la ciudad mediante la disposición de grandes espacios abiertos, muy cuidados desde el punto de vista ambiental, así como desde las perspectivas visuales.

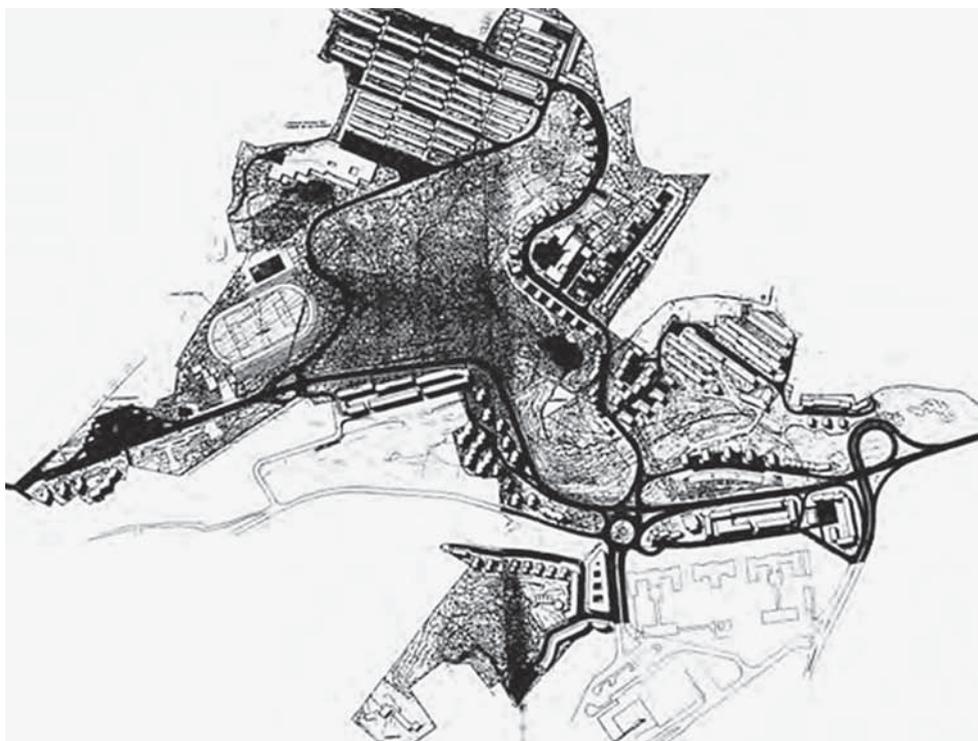


Fig. 51: Plan de Vite. Julio Cano Lasso (1968). Fuente: Archivo Municipal

Se pone de manifiesto el carácter preponderante de las infraestructuras a la hora de estructurar y definir la forma de la ciudad.

La carga derivada de la aplicación del Plan de 1965 se entiende como un pesado lastre sobre la trama urbana, en tanto que se ha ejecutado de un modo poco apropiado, debido a la poca cualificación de las piezas de borde, lo que repercutirá sobre el Plan de 1974 redactado por el arquitecto Francisco Fernández Longoria.



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

Este documento representa el modelo del pensamiento de desarrollo económico de la época, basado en un enfoque claramente desarrollista, que trata de estructurar su crecimiento en base a la Ley del suelo de 1956, manteniendo los criterios heredados del anterior planeamiento y las instrucciones de Bellas Artes. La incapacidad del Plan derivó en la realización de su revisión, mediante la que se permitió la continuidad de los procesos especulativos generados a lo largo de la década de 1960, ocasionando la concentración de tejidos extremadamente densos, con grandes carencias de infraestructuras, equipamientos y sin un mínimo de calidad ambiental.

La estación de Santiago de Compostela a partir de este momento, y durante los próximos años, además de ser uno de los factores que dinamicen sus capacidades, será el elemento urbano que ponga “límite” al crecimiento de la ciudad hacia el sureste.

Para terminar el apartado de este capítulo se hace alusión al aeropuerto de Lavacolla que, aunque muy distanciado de la ciudad, ya desde su creación, en 1935, fue denominado “aeropuerto central de Galicia”. Al principio de la década de los 60 tendrá un volumen de pasajeros bastante discreto, que irá incrementando progresivamente, gracias al Plan de de-

sarrollo aeroportuario correspondiente al trienio 1964-67 y las mejoras en las instalaciones que se llevan a cabo: dotación de torre de control, una terminal "adecuada a los tiempos" y la pista de aterrizaje más larga del norte de España, con 2,5 km de longitud, que tendrá un papel importante tanto en los procesos de emigración como de transporte de tripulaciones de pesqueros.

3.3.2 A Coruña

La ciudad de A Coruña será testigo de unos importantes procesos de renovación y reestructuración urbana perfectamente identificables: la demolición de áreas con usos obsoletos, la transformación de las infraestructuras y la implantación de nuevas industrias. En 1950 ve la luz el Plan de Modernización de las Carreteras Españolas, consistente en una serie de medidas que aseguraran el buen funcionamiento de las mismas, como la construcción de variantes, la eliminación de tramos peligrosos y reasfaltado de firmes.

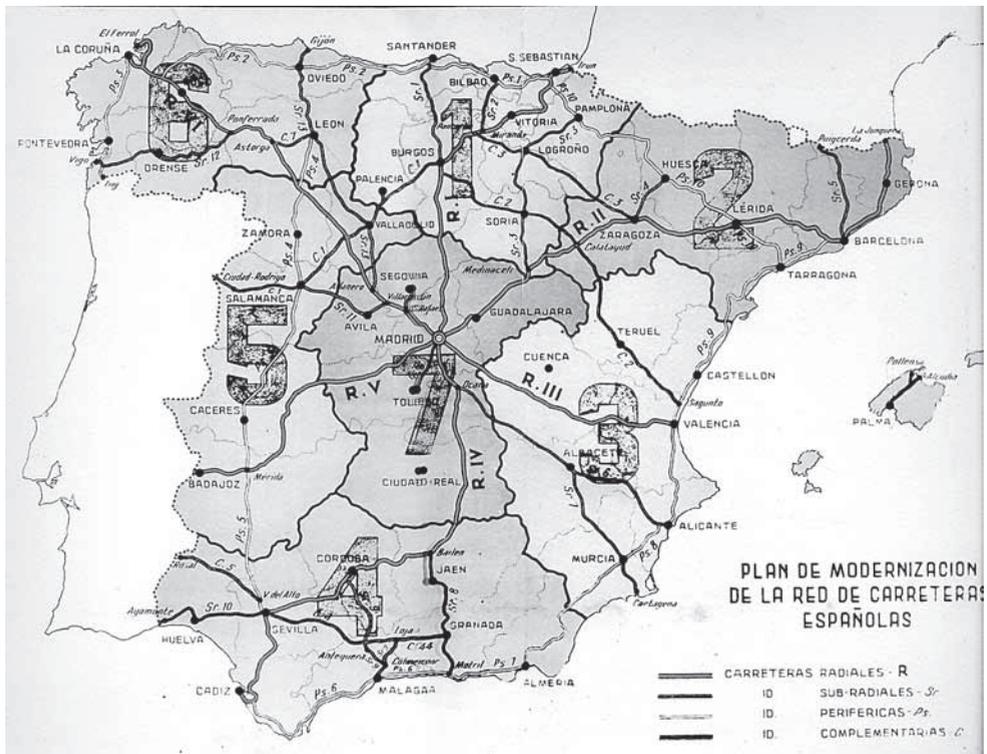


Fig. 53: Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas.1951. Fuente: MOPU

Este plan constituye el precursor de los proyectos de nuevos accesos a las ciudades del Estado, donde Madrid resulta el punto central de salida de todas las carreteras elaborando nuevos caminos de accesos. En A Coruña el reflejo de esta nueva política de renovación se materializara en las mejoras de los accesos por la costa de la N-VI y en la construcción de la variante de la carretera de Santiago, la Avenida de Lavedra.



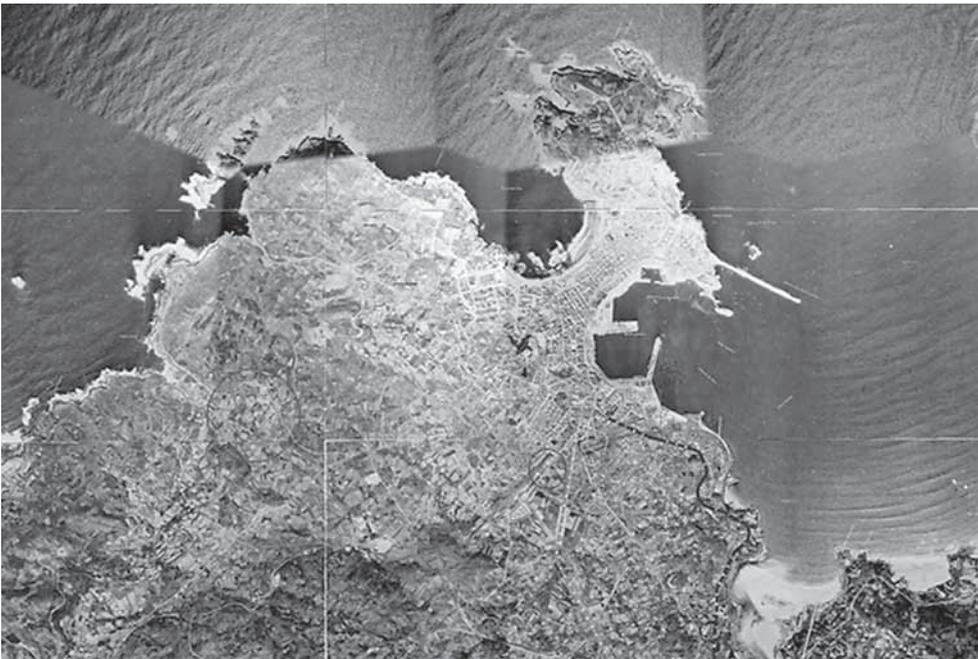
Figuras 54 y 55: Avenida del Paisaje y avenida de Lavedra. Fuente: archivo La Voz de Galicia

Los nuevos ejes de acceso a la ciudad constituirán los ejes principales de expansión de la misma en las próximas décadas, bien por el emplazamiento de importantes equipamientos o bien por el desarrollo de polígonos de vivienda o áreas industriales. Los trazados de acceso confluyen prácticamente en el mismo punto de la ciudad, las proximidades de las zonas portuarias y de las estaciones de ferrocarril del Norte (marrón claro), todavía en uso, con una vinculación más directa al transporte de mercancías, mientras que la estación de San Cristóbal (marrón oscuro), una vez inaugurado el nuevo trazado a Santiago en 1943, tendrá una vocación más orientada hacia el transporte de pasajeros. El emplazamiento de la refinería será periférico (verde).

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS



Figuras 56 y 57: Avenida del Pasaje y avenida de Lavedra.1957.

Fuente: Elaboración propia. Ortofoto 56 IET

Los planteamientos recogidos en las nuevas estrategias del Estado respecto a la captación de inversión exterior dan sus frutos en lo que se refiere a la ciudad a través de la implantación de una refinería, que será inaugurada en 1964, y que supondrá la incorporación de una nueva fuente de energía y de riqueza, circunstancia que reforzará la posición del puerto, que continuará con su crecimiento, y que ya en esas fechas estaba consolidado entre los primeros en movimiento de carbón.



Figuras 58 y 59: Avenida del Paisaje y avenida de Lavedra. Fuente: archivo La Voz de Galicia

El emplazamiento de la refinería cumple con los planteamientos expuestos con anterioridad respecto a los tipos de suelo, zonas “vacantes” en áreas rurales, y que en este caso van de la mano de cuestiones de carácter sanitario. La disposición de la refinería en la zona de Bens polarizará paulatinamente hacia esa área los futuros desarrollos de carácter industrial, ocasionando una demanda de mano de obra y por lo tanto la captación de población. La ciudad experimenta un considerable crecimiento en todos los aspectos, incrementando progresivamente la población hasta alcanzar más de 130.000 habitantes.



Fig. 60: Crecimientos desde 1755 hasta 1947. Fuente: Precedo Ledo

La demanda de vivienda es una evidencia y es por ese motivo por el que surgen nuevos barrios en la ciudad como el de los Mallos, el Agra del Orzán, Labañou o el polígono del Barrio de las Flores, en el que nos centraremos brevemente. La Obra Sindical del Hogar encarga a José Antonio Corrales que piense un nuevo asentamiento para una población que incrementaba su número gracias a la presencia de industrias como la refinería. Arquitectos de reconocido prestigio como Andrés Fernández-Albalat, Ignacio Bescansa, Jacobo Losada o José Luque Sobrini dieron forma a un proyecto que levantó 2.000 viviendas sobre una superficie de 17 hectáreas en la entrada de la ciudad de A Coruña.



Figuras 61 y 62: Avenida de Lavedra y Barrio de las Flores. Fuente: archivo La Voz de Galicia

La disposición del Plan Parcial sector B (marrón), conocido como el Barrio de las Flores, en relación a la ciudad respondía a los mismos planteamientos que los desarrollados en materia de ubicación de industrias, es decir, la implantación estratégica de polos “especializados” hacia los que focalizar el crecimiento urbano, pero sobre unas nuevas infraestructuras capaces de darles soporte.



Fig. 63: Avenida del Pasaje y avenida de Lavedra.1957 con el Barrio de Las Flores. Fuente: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

En lo que a crecimiento se refiere, la ciudad realizará un proceso importante de reestructuración de espacios vacantes interiores, como por ejemplo el vacío dejado por la desaparición de la primera estación de ferrocarril de la compañía Norte, producto de un incendio.



Figuras 64 y 65: El incendio de la estación de Norte (1964) y demolición de los restos de la estación. Fuente: archivo La Voz de Galicia

Estos espacios vacantes se convertirán en espacios de oportunidad y reestructuración de la ciudad, bien permitiendo la apertura de nuevos viales que descongestionen las zonas centrales, o bien mediante la formalización de espacios cualificados por equipamientos, zonas de uso público o la implantación de actividades capaces de dinamizar económicamente el ámbito en cuestión. La oportunidad surgida de las cenizas de la antigua estación de norte permitió la apertura de la comunicación rodada, mediante un túnel que pasa bajo la avenida de Alfonso Molina, constituyendo la avenida de Salgado Torres, la salida en dirección suroeste de la ciudad.



Fig. 66: Desmantelamiento de vías de la estación de Norte y túneles de Avda. Salgado Torres. Fuente: archivo La Voz de Galicia

En esta zona, años después, será en donde se implanten la estación de autobuses, el centro comercial de Cuatro Caminos y El Corte Inglés. El puerto verá resueltas sus necesidades de dar salida por ferrocarril a sus mercancías gracias a la derivación de la línea que finalizaba en la estación de Norte hasta una nueva estación, la de San Diego, que a finales de la década se convertirá en la terminal de carga portuaria.



Fig. 67: Estación de San Diego. Fuente: archivo La Voz de Galicia

El aeropuerto de A Coruña, Alvedro, se abrió al tráfico aéreo en 1963 con un vuelo de Avia-co a Madrid. Con una pista de tan solo 1.700 metros, se considera un aeropuerto menor dentro de la red de aeropuertos españoles, centrándose la práctica totalidad de los vuelos en Santiago.

3.3.3 Vigo

El desarrollo de Vigo se produjo principalmente a partir de los impulsos de la industria, en primer lugar, la industrialización de los productos del mar y el comercio marítimo, tal y como se expuso en el punto 2 del trabajo, y el segundo, en la década de 1960, con la llegada de la factoría de la Citroën y una nueva etapa de la industria naval.

En los años posteriores a la guerra civil, la ciudad experimentará un refuerzo de su situación. Los principales motivos de esta circunstancia serán la modernización de la industria pesquera y la existencia de un potente sector conservero que, progresivamente, fomentarían que la ciudad se fuera convirtiendo en un polo industrial portuario cada vez más importante. Los avances en materia conservera exigieron la renovación de la flota, lo que impulsó tanto la actividad naval, como el desarrollo de los astilleros, lo que ayudó a la consolidación del puerto como centro de comercio marítimo y motor urbano hasta 1940, fecha en la que se veía la llegada del ocaso de la industria conservera.

En materia de reestructuración de la ciudad nos centraremos en el trazado y ejecución de la calle Gran Vía, inaugurada por Franco en agosto de 1945, siendo su trazado originario de 1910, fecha en la que se inició la planificación de la misma. En las imágenes se puede observar cómo era la sección de la vía, de 36 metros de ancho, y con un desarrollo lineal de aproximadamente 3600 metros.



Figuras 68 y 69: Fotografías de la Gran Vía. 1945. Fuente: archivo Faro de Vigo

Los objetivos de este trazado serían la reestructuración de un primer tramo, bordeando la ciudad hacia As Travesas, y apertura de Vigo hacia “las bellísimas zonas rurales” periféricas que, con posterioridad, se verá cómo sucesivamente se irían transformando para dar respuesta a las dinámicas necesidades urbanas. En este sentido, la ciudad vio cambiar su suerte con la creación, en 1947, del Consorcio de la Zona Franca de Vigo lo que revitalizó de nuevo la actividad industrial y acto seguido a ofrecer suelos industriales amparados en beneficios fiscales que harían de la ciudad una localización atractiva para iniciativas industriales de cierto calado.

Es en este momento cuando se entiende con más claridad la asociación de suelos rurales y nuevas infraestructuras.

Tal y como se indicaba, el trazado de la Gran Vía, además de reestructurar los crecimientos a media ladera, serviría para dar salida a Vigo hacia nuevas zonas susceptibles de ser desarrolladas como áreas industriales o residenciales en dirección sur-suroeste.

En el primero de los casos se puede apreciar la inmediatez al emplazamiento de la estación de ferrocarril, mientras que en el segundo, la gran oportunidad para la implantación de nuevas industrias expresada en forma de hectáreas de suelo rústico.



Fig. 70: Plano de Otero Pedrayo con trazo de Gran vía y Estación FFCC. 1945
Fuente: elaboración propia y Librería MIMO

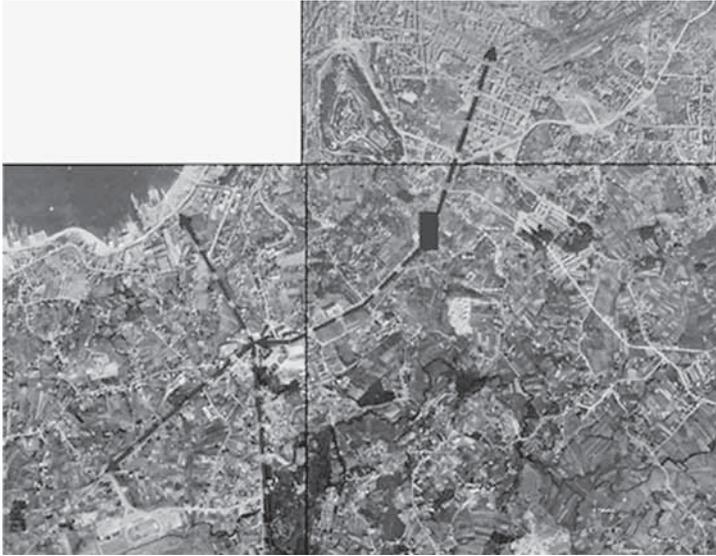


Fig. 71: Ortofoto con los ejes de crecimiento.1956. Fuente: elaboración propia. Ortofoto 56 IET

En la década de 1950 Vigo contaba con los índices de población más dinámicos de Galicia, e incluso que muchas de las principales ciudades del país y, para demostrarlo, basta contrastar los datos de población de mediados del siglo XIX, con 35.210 habitantes, con los de 1950, fecha en la que se superarían ampliamente los 130.000 efectivos. En este contexto hizo su aparición la industria automovilística de la mano de Citroën con la intención de abrir una gran planta en Balaídos cuyo proyecto exigía la ocupación de la mayor parte de los terrenos ubicados en la zona sur. La Zona Franca adquirió su verdadero papel como dinamizador industrial de Vigo y Citroën Hispania no sólo ocupó físicamente buena parte de los terrenos, sino que pasó a ser en muy poco tiempo el principal centro de creación de empleo y facturación de Galicia.



Fig. 72: Ortofoto de la Zona Franca.1956. Fuente: Ortofoto 56 IET

La puesta en práctica de los principios contenidos en la reforma administrativa del Estado estimuló, tal y como se puede comprobar, la llegada de inversiones externas que permitiesen el inicio de nuevas actividades productivas auxiliares, lo que supuso un fuerte impulso demográfico y, en consecuencia, cambios importantes en el entramado urbanístico y en las dotaciones infraestructurales. A medida que se desarrollaba el proyecto de implantación de la factoría, se iban generando fuertes expectativas de empleo entre la población rural. Una vez iniciada la actividad, la planta se convirtió definitivamente en un elemento dinamizador de primer orden para la ciudad y toda su periferia.

El inicio de la década de 1960 es cuando se producirá el auténtico despegue demográfico, si bien este período tan optimista desde el punto de vista poblacional y económico coincide con los años más negativos para el planeamiento urbano y la construcción de Vigo. Los Planes de desarrollo, en los que no sólo se planteaba la implantación de industrias, también preveían la oferta de parque inmobiliario promovido por el Ministerio de la Vivienda que, en el caso de Vigo, se verán formalizados en el polígono de Coia, surgido a partir de lo previsto en el polo de desarrollo Vigo-Porriño, uno de los siete que se pusieron en marcha, y en base a lo establecido en el Plan Parcial redactado por J. Gallego Fernández, aprobado el 23 de junio de 1963, con una extensión aproximada de 75,03 Ha y una previsión de 8883 viviendas.



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

En todos estos procesos de expansión de la trama urbana y sus estructuras poco ha tenido que ver la estación del ferrocarril de Urzáiz, cuyo edificio e implantación continúan siendo los mismos en estas fechas. En este sentido, únicamente se realizan cambios susceptibles en materia de trazados, construyéndose en la década de 1960 la terminal de carga de Guixar, en el puerto, lo que ocasionó el cese de la actividad de la precaria conexión ferroviaria entre la estación de Urzáiz y los puntos de carga de pescado con destino Madrid.



Figuras 64 y 65: El incendio de la estación de Norte (1964) y demolición de los restos de la estación
Fuente: archivo La Voz de Galicia

En el caso de Vigo es relevante indicar que la estación de Urzáiz será desmontada y almacenada en dependencias de Redondela a finales de los 90. En el año 1987 se construye un nuevo edificio que sustituye a la estación original y que, en la actualidad, también ha sido derribado para dar paso a la estación de alta velocidad.

Al igual que en los casos anteriores se finalizará con una reflexión sobre las instalaciones aeroportuarias indicando que el aeropuerto de Vigo entró en servicio en 1954 con la finalidad de comunicar el principal polo industrial de Galicia con Madrid y no verá incrementadas sus capacidades hasta la década de los 80 gracias a la ampliación de su pista.

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

4 Conclusiones primeras. Las estaciones de tercera generación

A lo largo de todo el trabajo se ha tratado de hacer una reflexión coordinada de aquellas circunstancias que se consideran relevantes a la hora de configurar el panorama territorial y urbano. Una vez alcanzado este punto llega el momento de incorporar en el discurso el trazado de la autopista del Atlántico que como bien es sabido ha sido la dinamizadora de la concentración de masa operativa urbana a lo largo de su trazado entre las ciudades de Vigo y A Coruña. Los efectos de esta vía de comunicación terrestre son los que son debido a la interacción, necesaria, en aquellos puntos habilitados a tal efecto con las vías de orden jerárquico menor y así sucesivamente, siendo la gran virtud de esta malla la “permeabilidad” ofrecida a los usuarios.

La alta velocidad ferroviaria está pensada de forma similar a las autopistas, en el sentido de que se trata de vías con unas especificidades concretas, pero en el caso ferroviario con unos condicionantes exclusivos como son las paradas acotadas, de lo contrario se contravendría el principio de la alta velocidad: lograr el mayor desplazamiento en el menor tiempo (posible).

Otro de los aspectos importantes a tratar desde la óptica del ferrocarril es lo relacionado con los transportes de mercancías, claramente distanciado en términos porcentuales de los movimientos que se realizan en países con una red ferroviaria comparable a la española.

En la actualidad se nos presenta una situación con un excedente de infraestructura, bien sea porque no es operativa en los nuevos términos, o porque no interesa. Lo que se quiere

exponer es que, con poco, se pueden alcanzar los objetivos y anhelos que desde el principio se planteaban: la racionalidad aplicada a la movilidad. A continuación, y a modo de sentar un punto de partida para un análisis futuro, se plantearán una serie de cuestiones.

4.1 Los eslabones sueltos o la unión hace la fuerza: ¿potenciales nodos de actividad?

La pregunta que se debe plantear al respecto de los excedentes de la infraestructura (apeaderos o trazados) es si ya han dejado de resultar operativos o eficaces. En este sentido se entiende que podrían integrarse gran parte de ellos en una red de cercanías complementaria a la red primaria, de modo que reforzase la comunicación entre las poblaciones menores y se coordinase con el resto de transportes públicos, configurando intercambiadores de carácter menor.

4.2 Redes capilares: eficacia y racionalidad

A lo largo de la historia se ha venido constatando la efectividad de las redes menores cuando no funcionan las primarias. La posibilidad de llevar a cabo una planificación integral de lo que ya se tiene, simplemente con la coordinación de los distintos modos de movilidad, es una oportunidad que, cuando menos, no se debería desechar a la primera de cambio. La transversalidad a las vías de altas prestaciones, o de carácter primario, sólo se puede aportar desde las de rango menor, en caso contrario, se saturaría el sistema por falta de permeabilidad.

La racionalidad y eficacia de los planteamientos parte de una reflexión respecto al orden jerárquico en términos de conectividad y distribución.

4.3 Interconexión del sistema: la estación como condensador urbano

Los resultados más claros en lo que a la interconexión de los sistemas de movilidad se refiere se pueden encontrar en los planteamientos de las estaciones con carácter terminal o principal.

En las principales poblaciones el éxito de este tipo de actuaciones depende en gran medida del grado en el que se estimula a la ciudad para su reconversión, es decir, un espacio de estas características, recordemos que la gran mayoría se producen en el corazón de la ciudad o en un emplazamiento prácticamente inmediato, ha de ser capaz de dinamizar, en primer lugar a su entorno inmediato y, en segundo, convertirse en un polo que atraiga actividad.

La reordenación de los espacios primarios pertenecientes a las estaciones han de ser leídos en clave de ciudad y en clave de ciudad han de ser resueltos. En este sentido, si atendemos a los proyectos ganadores en cada uno de los ejemplos que se han ido estudiando a lo largo del trabajo, se puede comprobar la vocación de cada propuesta de convertirse, desde distintos enfoques, en un condensador urbano que aporte centralidad y reestructure los espacios adyacentes, bien desde la propia presencia de lo nuevo, o directamente con actuaciones sobre lo preexistente.

En algunos de los tres casos existen incertidumbres respecto a la formalización definitiva.

Estación intermodal de Vigo. Thom Mayne



Fig. 76: Vista panorámica de la nueva estación de Vigo. Fuente: archivo Faro de Vigo

La renovación de las ciudades se ha de hacer desde dentro y, para ello, la reordenación de los espacios y los flujos ha de ir de la mano. La desocupación se ha de realizar con una finalidad, hacer las cosas mejor de lo que estaban, resolver problemas y no crearlos, dar nuevas oportunidades o potenciar las existentes.

En el caso de Vigo, con una ubicación compleja, se requiere de unas acciones técnicas importantes. Al igual que en las estaciones anteriores, el problema a resolver será la relación transversal y la permeabilidad de los espacios periféricos.

Estación intermodal de A Coruña. César Portela–IDOM/ACXT



Fig. 77: Vista panorámica de la nueva estación de A Coruña. Fuente: César Portela + IDOM / ACXT

Regap



ESTUDIOS Y NOTAS

Se puede confirmar también que se puede hacer con menos más, aplicando el sentido común y la coherencia de planteamientos, entendiendo la escala de actuación y las aspiraciones de la propuesta, a corto y a largo plazo, sin dejar de lado la consideración de las lógicas de los distintos tipos de movilidad. La sobriedad no está reñida con lo formal, y lo formal no contraviene a lo funcional.

El entendimiento del lugar, es fundamental, su memoria, su realidad, sus condicionantes.

La forma en la que se emplaza cada propuesta evidencia una actitud. La respuesta a los espacios intersticiales, la forma en la que se resuelve la sección y se remata el frente denota criterios urbanos.

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

La escala en esta propuesta es un aspecto importante. Se puede entender como el reflejo de una postura arquitectónica decidida y sintética. La rotundidad geométrica del conjunto significa más de lo que simplemente aparenta ser, manifestando una gran determinación por resolver uno de los problemas pendientes de la implantación de la estación: la sección y su “salto hacia el otro lado”.

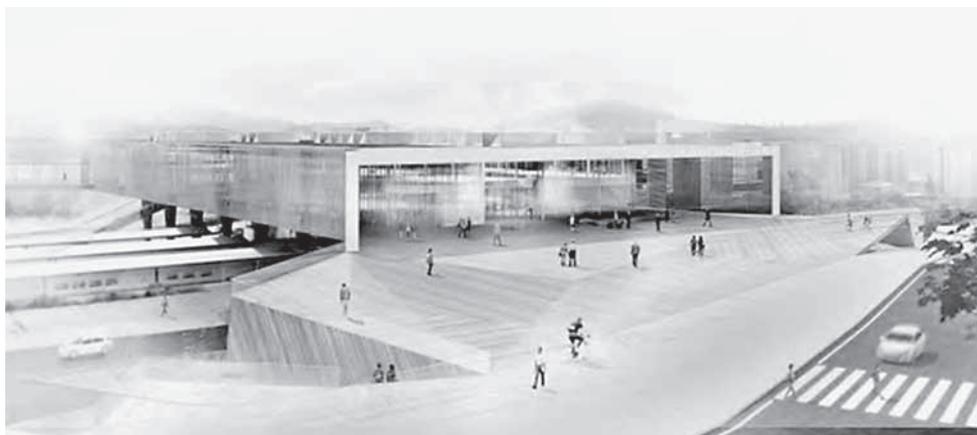


Fig. 78: Vista panorámica de la nueva estación de A Coruña. Fuente: Herreros arquitectos + RAS

Las nuevas estaciones tendrán la obligación de asumir la condición inherente a su función: ofrecer la oportunidad de conectar a la ciudad en un punto en el que la existencia del ferrocarril ha dejado un territorio ocupado de manera desigual e inconexa, deberán ejercer su papel de puerta, salón e imagen primera y última de la ciudad para una cantidad notable de visitantes que accederán y saldrán por ferrocarril, y por último, deberán tener capacidad de adaptación una vez que la alta velocidad y la intermodalidad rematen su puesta en servicio.

Estas cuestiones sólo el tiempo determinará en qué medida han sido resueltas y de qué modo se habrán integrado los nuevos espacios que las infraestructuras habrán ocupado en el día a día de la ciudad y si se habrán podido compatibilizar estos nodos con puertos y aeropuertos.

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.
- BELLETT, 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. y 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**. Tesis Doctoral. Dep. de Geografía i Sociologia. 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): "Las carreteras y la urbanización del 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 del Museo de Pontevedra, XXXII, pp. 1-19.
- EIRAS ROEL, A. (2008): "El comercio de Galicia y con Galicia en la economía mundial del siglo XVIII. Para un estado de la cuestión. Obradoiro de historia moderna, nº 17, pp. 155-178.
- FARIÑA, J., LAMIQUIZ, F. y POZUETA, J. (2000): "Efectos territoriales de la implantación de infraestructuras de accesos controlados". Cuadernos de Investigación Urbanística, nº 29, Instituto Juan de Herrera, Madrid.
- GALLEGO JORRETO, M. (1986): "El Burgo de las Naciones. Santiago de Compostela", A Coruña.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1995): **La red viaria interior de Galicia en el siglo 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): **La ciudad a través de su plano: La Coruña**. Tesis Doctoral. Universitat Politècnica de Catalunya. Publicada por el Excmo. Ayuntamiento de A Coruña.
- (1994): "Transformación viaria en las ciudades gallegas", UIMP.
- HERCE, M. y MAGRINYA, F. (2002): **La ingeniería en la evolución de la urbanística**. Ed. UPC, Barcelona.

regap



ESTUDIOS Y NOTAS

- HERCE, M. y MIRÓ, J. (2002): **El soporte infraestructural de la ciudad**. Ed. UPC, Barcelona.
- HERRERO, A. y 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): **Descripción económica del Reyno de Galicia por la Junta de Gobierno del Real Consulado de La 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): **El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red 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**. Tesis doctoral, 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 en la publicación González, J. y 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 postales de A Coruña 1900-1940**. Arquivo do Reino de Galicia, Xunta de Galicia, A Coruña.