

# LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO

## REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE.  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal.



Francisco José Armas Quintá  
Angel Miramontes Carballada  
Dominic Royé  
(Coords.)

# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

© Portada: Dominic Royé  
© Los autores  
© Imprime: Unidixital  
© Edita: Meubook  
D.L.: C 1441-2012  
ISBN: 978-84-940299-9-8

## COMITÉ ORGANIZADOR

José Antonio Aldrey Vázquez  
*Universidade de Santiago de Compostela*

Jesús Manuel González Pérez  
*Universitat de les Illes Balears*

Ángel Miramontes Carballada  
*Universidade de Santiago de Compostela.*

Miguel Pazos Otón  
*Universidade de Santiago de Compostela*

María José Piñeira Mantiñán  
*Universidade de Santiago de Compostela*

Isabel Rodríguez Chumillas  
*Universidad Autónoma de Madrid*

Dominic Royé  
*Universidade de Santiago de Compostela*

Jose Ignacio Vila Vázquez  
*Universidade de Santiago de Compostela.*

José Somoza Medina  
*Universidad de León*

Francisco Rodríguez Lestegas  
*Universidad de Santiago de Compostela*

## **COMITÉ CIENTÍFICO**

**Dolores Brandis García**  
Universidad Complutense de Madrid

**Antonio Campesino Fernández**  
Universidad de Extremadura

**Mario Fernandes**  
Universidade de Porto

**Joseba Juaristi Linacero**  
Universidad del País Vasco (UPV/EHU)

**Rubén Camilo Lois González**  
Universidade de Santiago de Compostela

**Carmen Ocaña Ocaña**  
Universidad de Málaga

**Elsa Pacheco**  
Universidade de Porto

**Andrés José Precedo Ledo**  
Universidade de Santiago de Compostela

**Jose Alberto Rio Fernandes**  
Universidade de Porto

**Celine Rozemblat**  
Universite de Lausanne

**Onofre Rullan Salamanca**  
Universitat de les Illes Balears

**Teresa Sa Marques**  
Universidade do Porto

# LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO

---

## REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### ÍNDICE

Prólogo .....	7
Capítulo 1. Ferrol.....	9
Capítulo 2. Lugo.....	29
Capítulo 3. Ourense.....	45
Capítulo 4. Pontevedra.....	69
Capítulo 5. Vigo .....	81
Capítulo 6. Viana do Castelo .....	101
Capítulo 7. Oporto.....	123



## PRÓLOGO

Esta publicación surge a raíz de la celebración del XI Congreso del Grupo de Urbana de la Asociación de Geógrafos Españoles, “Las ciudades y el sistema urbano: una reflexión en tiempos de crisis” celebrado en las ciudades gallegas de Ferrol, Lugo, Ourense, Pontevedra, Vigo, y en las portuguesas de Viana do Castelo y Oporto entre los días 9 y 14 de julio de 2012. La decisión de celebrar este decimoprimer congreso del Grupo de Urbana de la AGE en estos siete destinos, radica en el interés de conocer buena parte de la red urbana de Galicia y del Norte de Portugal, tanto a través del desarrollo de las sesiones científicas como de las salidas programadas a lo largo del simposio.

Bajo el título *Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE. Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal* se pretende exponer de una forma sintética los aspectos históricos, sociales, económicos y culturales de las ciudades que van a ser sede del congreso. Con esta publicación, los participantes podrán consultar a lo largo de las conferencias información diversa de las cinco ciudades gallegas y las dos portuguesas en las que tendrán lugar las sesiones científicas y las vistas guiadas.

Los contenidos están estructurados en siete capítulos que se corresponden con las siete ciudades de Galicia y el Norte de Portugal. En el primer capítulo se presenta la ciudad de Ferrol, localidad donde se inaugura el congreso. Esta localidad destaca por la relación que ha tenido siempre con el mar, tanto con las actividades relacionadas con la pesca como por la construcción naval civil y militar, sector hoy día en decadencia. El segundo capítulo se centra en la ciudad de Lugo, ciudad bimilenaria de origen romano, se trata del asentamiento urbano más antiguo de Galicia. Es capital de provincia y ejerce su función administrativa, comercial y de servicios a lo largo de su demarcación política. En el tercer capítulo se aborda la ciudad de Ourense. Esta ciudad que nació como la “ciudad del oro”, estuvo habitada desde tiempos prerromanos como lo atestiguan los restos de útiles paleolíticos, megalíticos, de la Edad de Bronce y Cultura Castreña, pero que no fue hasta los primeros siglos de nuestra era, cuando se conformó como núcleo urbano destacado.

El cuarto capítulo está dedicado a la ciudad de Pontevedra, la menor de los núcleos urbanos de la comunidad y capital de provincia. Esta ciudad está emplazada en un lugar estratégico al ser cruce de caminos y ser el núcleo que abre el interior de su provincia al mar. A



principios de la Edad Moderna, fue la ciudad preferida por la nobleza gallega para residir, y buena prueba de ello es que en la actualidad conserva buena muestra de pazos urbanos. Se desarrolló fundamentalmente gracias a la pesca, sobre todo con el salado y comercialización de la sardina. El capítulo quinto presenta Vigo, la ciudad más poblada de Galicia. Su existencia como ciudad es reciente y hasta bien entrado el siglo XIX no era más que uno de los muchos puertos de mar que se emplazaban en las rías. El paso del tiempo confirió a esta ciudad la importancia que hoy posee. Un hecho trascendental fue la llegada de empresarios catalanes a mediados del siglo XIX de que se dedicaban al salado de la sardina. Se inició desde este instante, el desarrollo de la economía urbana y la formación de un notable capitalismo mercantil.

En los dos últimos capítulos se describen las ciudades portuguesas de Viana do Castelo y Oporto. Viana do Castelo es el núcleo urbano atlántico situado más al norte del país, es el más destacado de la región Minho Lima y se sitúa en el centro de un triángulo que tiene como vértices las ciudades de Vigo, Oporto y Braga a menos de 70 kilómetros de media de las tres. Esta ciudad está muy ligada al mar dado que parte de la actividad económica está vinculada a los astilleros, así como al turismo, el comercio y los servicios. Goza de un gran atractivo para el visitante dada su especial combinación del mar, río y montaña y está considerada como una ciudad con gran importancia monumental. Por último, la ciudad de Oporto que tuvo en el año 1996 el reconocimiento internacional de Patrimonio Mundial por parte de la UNESCO. Alberga un vasto patrimonio monumental así como urbanístico y residencial. La capitalidad europea de la cultura en el año 2001 le sirvió para dotarse de un gran número de equipamientos culturales que van más allá de la función de espectáculo, teniendo lugar variadas actividades de formación y actos culturales.

Llegado a este punto, es obligado agradecer la desinteresada colaboración de todos los autores; los profesores José Antonio Aldrey Vázquez, Jesús González Pérez, José Somoza Medina, Alejandro López González, Andrés Precado Ledo, Rubén Camilo Lois González, María José Piñeira Mantiñán y José Antonio Rio Fernandes. Los editores deseamos que la publicación de este libro pueda servir tanto a los participantes del congreso como a los demás lectores, de guía de presentación de buena parte del sistema urbano gallego y del Norte de Portugal.

**Los coordinadores, Julio de 2012**

GGU

Grupo de Geografía Urbana



# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 1

# **FERROL**

# Ferrol

## INTRODUCCION

Ferrol es una ciudad de pesca, naval y militar. El mar es el alma de la ciudad que vive en simbiosis con ella. Nacido como un pueblo de pescadores, el paso del tiempo la convirtió en una ciudad con un gran potencial naval y militar. Todo gracias a su puerto natural, uno de los más protegidos del mundo y hermoso, el lugar ideal para refugiarse de las aguas turbulentas de este tramo del Golfo Ártabro. El nombre de la ciudad se deriva del antropónimo Ferrolus, el santo de los méritos desconocidos, ya que se tienen creencias de que aquí fue martirizado con San Julián, patrón de la ciudad. La cultura celta fue la más representativa de la ciudad, en el centro de la urbe actual, precisamente en los contornos de la calle el Castro, el barrio de Ferrol Viejo. En 1210 la ciudad se convirtió en Reguengo, condición que mantuvo hasta 1371, cuando Enrique II concedió el señorío jurisdiccional sobre la ciudad a la familia Andrade. Durante el s. XVI fue importante base naval para las reparaciones de la flota y abrigos, una circunstancia que favoreció la aparición de los primeros edificios de la fortaleza y castillos defensivos, tales como San Felipe.

La fecha grande para el desarrollo urbano de Ferrol es 1726, cuando Felipe V estableció aquí la sede del Departamento Marítimo del Noroeste y el Arsenal. Más tarde, en 1749 Fernando VI ordenó la instalación de los astilleros de Esteiro, a partir de ahí comienza una etapa de gran prosperidad y expansión urbana, lo que llevó a la construcción del distrito de Magdalena. Esto se vio incrementado por el impulso económico a la libertad de comercio otorgado por Carlos III en 1778. La historia de Ferrol, a partir de entonces, continuó a merced de la economía nacional y la política, vivió una serie de crisis y renacimientos, incorporándose de nuevo a las inversiones de la corona, la situación geopolítica y los tratados internacionales sobre la flota, de los cuales no pudieron escapar hasta el presente, con las reconversiones navales vividas después de unirse a la Unión Europea.

## POBLACION

Para el estudio urbano de un área o ciudad, los aspectos poblacionales son clave, ya que tanto la población actual como su evolución histórica influye directamente en el estado de la ciudad. El efectivo humano puede transformar la propia urbe. El recorrido seguido por el efectivo demográfico a lo largo de los siglos en el caso de Ferrol, como en todas las ciudades, es un aspecto importante a destacar; por eso en el primer apartado de este capítulo nos

centramos en esta evolución desde finales del siglo XVIII hasta 1991, para luego tratar sobre el estado actual de la población, analizando el movimiento natural, es decir la natalidad y mortalidad. Posteriormente nos acercaremos al crecimiento vegetativo, migraciones y crecimiento real, para terminar con el estudio de la estructura de la población por edad y sexo y su nivel de instrucción actual.

*Evolución histórica: Desde finales del siglo XVIII hasta la actualidad.*

Ferrol es la tercera ciudad en tamaño demográfico de la provincia tras A Coruña y Santiago de Compostela. Sin embargo el caso de esta ciudad es peculiar, al ser la única de las siete grandes gallegas que pierde población en los últimos años. Para entender mejor esta situación daremos una breve evolución histórica desde finales del siglo XVIII. En un primer momento, desde que se consolida como ciudad a finales del S. XVIII, su crecimiento será vertiginoso. En una segunda etapa, ya en el siglo XIX, se adentra en una crisis demográfica provocada por su excesiva dependencia del exterior, que es uno de sus rasgos más característicos a lo largo de los años. Así en la primera mitad del siglo XIX (1804-1857) su incremento tendrá un ritmo desigual pero con tendencia al estancamiento o incluso a la reducción, sólo ligeramente frenada tras 1854, coincidiendo con momentos de mayor esplendor económico que conlleva una fuerte inmigración campesina del área rural circundante.

Será en el S. XX cuando el aumento cuantitativo se acelera haciéndose más regular y progresivo, afectando también a los municipios próximos, sobre todo a partir del 1910 por la aprobación de la nueva Ley de Creación de la Escuadra y el arriendo por parte del Estado de los arsenales y astilleros ferrolanos a la Sociedad Española de Construcción Naval. Desde 1909 la ciudad estará muy vinculada los avatares que sufre dicha empresa naval. En la siguiente década continuará el aumento moderado gracias a la programación y realización de los programas navales impulsados por la dictadura de Primo de Rivera. A partir de la década de 1930 se consolidan fuertes altibajos. En el 1930-40 el crecimiento es enorme, superándose por vez primera los cincuenta mil habitantes, sobre todo debido a la anexión administrativa del municipio de Serantes a principios de los cuarenta. En los siguientes diez años volverá a crecer poco, a pesar de la creación en el 1941 de la primera industria de construcción naval con capital privado (Astano) y en el 1947 de la Empresa Nacional Bazán. Desde ahora la evolución de la sociedad ferrolana, éxitos o fracasos, va a estar totalmente influida por el desarrollo y situación de estas dos empresas. Del 1950 a 1960 de nuevo volverá a perder población (2.231

habitantes) a pesar del previsible dinamismo productivo de las nuevas empresas. Esto nos habla de que el crecimiento del empleo industrial del núcleo no pudo contrarrestar la emigración hacia el exterior, generada fundamentalmente en las parroquias rurales del ayuntamiento.

A pesar de que volverá a crecer del 1960 al 1970 gracias al reclutamiento de grandes contingentes de trabajadores industriales, los efectos de la crisis energética se dejará sentir muy temprano, y por lo tanto se desacelera el ritmo de 1970 al 1975 por su gran incidencia sobre la industria naval. De este último año a 1981 se incrementará algo la población por su "crecimiento espacial periurbano" (91.764 habitantes). Por lo tanto, Ferrol desde sus orígenes como ciudad es un centro industrial especializado en la construcción naval, pero englobada dentro de una comarca empobrecida, y basada en una clara bipolaridad funcional (militar y naval) que determina todo su desarrollo, tanto urbano como demográfico, social etc. Todo esto repercutirá en el débil avance de la población en el siglo XX: de ocupar el tercer lugar de las ciudades gallegas por su número de habitantes en 1900, pasa al quinto en 1981. Esto todavía se observa mejor en la actualidad (finales de la década de 1980-1990) donde a causa de la fuerte reconversión y crisis industrial-naval, en 1991 cuenta con 85.132 habitantes de hecho, y decir mil menos que cinco años antes y un 7,2 % menos que en 1981.

#### *Los efectos de la crisis en la ciudad de Ferrol.*

A partir del año ochenta se iniciará un periodo de crisis industrial, la cual llega su momento culminante con la reconversión naval de 1983, que tiene como principal víctima a la industria naval, principal subsector industrial de la ciudad. Esta crisis económica se traduce en una crisis demográfica muy importante, haciendo que Ferrol sea la única ciudad gallega que pierde población en términos absolutos. Esta crisis se traduce en los siguientes aspectos: Intensos movimientos emigratorios, esto provoca un saldo migratorio de carácter negativo. Natalidad en franco descenso, acompañada de un ligero ascenso de la tasa de mortalidad, que lleva a que el crecimiento natural sea negativo en la segunda mitad de la década de los ochenta.

En este contexto de crisis es conveniente referirse a cada uno de los elementos que participan en el desarrollo de una población; la natalidad, mortalidad y movimientos de la población en el espacio, el saldo migratorio. La Natalidad es un factor de gran importancia, ya que supone el elemento determinante del incremento del crecimiento natural de una población. La natalidad es por tanto el proceso natural que determina un aumento de la

población. Este proceso usualmente viene expresado por la tasa de natalidad, que expresa el número de nacimientos en un periodo de tiempo determinado por cada mil habitantes. En la década de los ochenta podemos constatar que la tasa de natalidad descendió considerablemente, pasando del 11,5% al 7,7%.

Estas magnitudes nos muestran el impacto de la crisis en la natalidad influyen las coyunturas económicas, esto hace que cuando se produzca un periodo de depresión económica se vea acompañada de un descenso de la natalidad distinguiendo una primera mitad de la década, con una natalidad baja, de la otra, donde los valores de la natalidad son extremadamente bajos. Estamos, pues, delante de una profunda crisis demográfica, que sitúa a Ferrol como la ciudad de Galicia con la tasa de natalidad más baja. La mortalidad supone el elemento negativo en el cómputo del crecimiento vegetativo, ya que hace alusión a las defunciones dentro de una población. Esta viene representada por la tasa de mortalidad, que indica el número de defunciones por cada mil habitantes en un determinado espacio de tiempo. Durante esta década los valores conseguidos por la mortalidad son el 8,8% en el período 1981-86 y el 9,6% en el período 1986-91. Vemos por tanto un ligerísimo incremento de los valores de la mortalidad en relación con un progresivo envejecimiento de la población, fenómeno en que bien puede dejar su huella los procesos emigratorios que suelen afectar preferentemente a contingentes de población adulta jóvenes con edades comprendidas entre los veinte y cuarenta años lo que da lugar a que Ferrol sea la ciudad más envejecida de Galicia.

El Crecimiento vegetativo en el caso específico de Ferrol, aunque en el cómputo global de la década no tuvo un saldo vegetativo negativo, nos encontramos en que es la única ciudad gallega que consiguió un saldo vegetativo negativo durante el quinquenio 1986-91. Esto es resultado de la profunda crisis demográfica que vive Ferrol. Siendo el principal agente la quebradura de la natalidad, ya que la mortalidad que tuvo un ligero ascenso, no fue por si misma capaz de dar lugar a este decrecimiento de la población. El descenso de la natalidad fue lo suficientemente intenso como para que Ferrol pasara de tener un crecimiento demográfico con un 0,3 % a un crecimiento demográfico negativo del 0,2 %

Ferrol se caracterizó por ser una ciudad castigada por la emigración, de las siete grandes ciudades gallegas era la única con saldos migratorios negativos. Esta emigración, como casi todos fenómenos emigratorios, obedece a causas económicas. En el caso de Ferrol tiene su explicación en la crisis de la construcción naval iniciada a principios de los ochenta, y que consigue su punto álgido en las medidas de reconversión productiva de dicho sector tomadas por el gobierno central. Esto dio lugar a regulaciones de empleo masivas en los astilleros, y al



cierre de muchas de las empresas auxiliares de estos. El resultado fue la existencia de muchos parados, muchos de los cuales optan por que emigren a otros lugares para buscar mejores condiciones de vida.

Durante la década el saldo migratorio supuso un total de siete mil personas en pérdidas, casi un diez por ciento de su total de población. Tenemos que diferenciar el quinquenio inicial de la década del último, ya que el grueso de la emigración centrara en este quinquenio coincidente con el periodo de crisis más intenso, y también con las medidas de reconversión más drásticas. El segundo quinquenio asiste a una ralentización de los movimientos migratorios y podemos ver cómo empiezan a vislumbrarse atisbos de mejoría en la economía local.

El crecimiento real es el resultado de combinar el crecimiento vegetativo y el saldo migratorio. Ferrol, en este aspecto, caracteriza por la pérdida de población en termos absolutos, siendo en el contexto de las principales ciudades gallegas la única en decrecer. El principal responsable de este decrecimiento es la emigración, único agente regresivo durante el primer quinquenio; a partir de 1986 se le une el crecimiento natural tornándose negativo. Durante los ochenta Ferrol perdió a 6.600 habitantes aproximadamente en términos relativos lo que supone el 7,2 % de la población de 1981.

Como conclusión tenemos que afirmar que. Ferrol está viviendo una crisis demográfica con la raíz en la crisis del sector naval, la cual origina un intenso flujo emigratorio que repercute en una reducción de las tasas de natalidad. Esta crisis demográfica se traduce en un decrecimiento vegetativo y en un mayor envejecimiento de su población, es la ciudad de Galicia con un mayor índice de envejecimiento. La pérdida de población en términos reales hace que la importancia de Ferrol en el contexto urbano gallego sea menor.

## **ECONOMÍA**

Desde la consolidación como ciudad en el siglo XVIII, Ferrol va a especializarse en dos actividades; función industrial (los astilleros) y función militar (como cabecera del Departamento Marítimo del Cantábrico). Esta especialización económica, viene determinada por una imposición administrativa exterior, con unas finalidades de interés estatal muy concretas, y lo va a marcar toda la historia. Las funciones urbanas atrajeron la gran cantidad de población de los alrededores, lo que estimuló el desarrollo del sector servicios, pasando a convertirse en un importante centro comarcal. Sin embargo la supeditación de Ferrol a los

incentivos industrialistas del estado provocó una serie de crisis periódicas. La instalación de industrias que no estimularon el conjunto de la estructura productiva provocó una nula diversificación económica, lo que llevará a que la emigración y la paralización productiva fuese el habitual. Las crisis cíclicas a las que se vio sometido Ferrol hicieron necesaria la reconversión del sector naval, que golpea duramente a la ciudad y elevaron enormemente las cifras de paro. Esta situación desembocó en el cierre de industrias subsidiarias y afectó también a la actividad terciaria ferrolana en la que es predominante el comercio minorista de pequeño tamaño.

#### *Bazán y Astano: Pilares de la industria naval*

La reciente historia de Ferrol está muy vinculada a las dos principales empresas industriales: Bazán y Astano. Su implantación y posterior crisis van a condicionar de manera clara la vida económica de la ciudad. Bazán se constituyó en Madrid el 2 de Octubre de 1947. Su capital social pertenece íntegramente al Instituto Nacional de Industria. Cuenta con tres factorías navales (Ferrol, Cartagena y San Fernando) que integran otros tantos astilleros y talleres complementarios y de fabricación. Su principal misión consiste en la construcción de navíos y barcos de guerra para cubrir la demanda de la Armada Española, y también la reparación y modernización de las unidades ya existentes. La factoría de Bazán en Ferrol, está situada en la propia ría. El astillero tiene tres gradas, la primera reservada para las necesidades de la Marina de Guerra y, las dos restantes, siempre que no habían sido requeridas por la armada, estaban destinadas la construcción de buques mercantes del todo tipo. Cuenta con zonas de almacenamiento, naves de prefabricación, mesas de prefabricación para grandes bloques al aire libre, etc. Cuenta también con una gran dársena y diques de notable capacidad. En la factoría de Bazán tiene una importante fábrica de turbinas, en la que se construían la mayoría de las destinadas a centrales eléctricas nucleares españolas, con licencias de origen estadounidense (Westinghouse) y japonés (kawasaki). Emplean maquinaria de alta precisión para la mecanización de rotores y engranajes, destacando las grabadoras y laminadoras.

Para acceder a la tecnología punta Bazán continúa dependiendo de las licencias de General Electric, Westinghouse y otras multinacionales. Para Bazán es imprescindible establecer acuerdos de colaboración con las grandes empresas europeas de bienes de equipo, que además de que abarate las investigaciones le permite acceder a ese tipo de tecnología. Dentro del programa naval de la Armada Española, le correspondió a Bazán la construcción de una serie de fragatas lanza misiles según el prototipo norteamericano DEG 7 al 11. Para poder llevar a cabo este programa, Bazán tuvo que enviar a EE.UU. a personal técnico para que

aprendieran los procedimientos de fabricación de los nuevos navíos y dotar a la factoría de nuevas maquinarias. Este programa supuso por lo tanto un gran avance tecnológico, no sólo para Bazán, sino también para las industrias suministradoras. Posteriormente también se construyeron en la factoría ferrolana, la aeronave "Príncipe de Asturias" y el petrolero de la flota "Mar del Norte", estando todavía en grada las últimas fragatas del tipo FFG. A partir del año 1980 se puso en marcha el Plan de Viabilidad con el que se quiso impedir que en Bazán se produjera una reconversión semejante a la de Astano o la de "Altos Hornos de Sagunto", como era la intención del gobierno, el INI y la dirección de la empresa. Este plan llevó una pérdida de empleo muy importante, el que se aprecia fundamentalmente a partir de 1982. Los resultados conseguidos con este Plan de Viabilidad fueron negativos, perdiéndose la oportunidad de hacer de Bazán una empresa moderna y competitiva que intentara mantener el máximo empleo posible. Por el contrario gran parte de los 54.000 millones de pesetas aportados por el INI fueron invertidos en bajas incentivadas, incapacidades etc. La situación de Bazán continuó agravándose, hasta el punto de que en la actualidad, su principal cliente es el Ministerio de Defensa,

Astano, "Astilleros y talleres del Noroeste S.A.", se fundaron en 1941 y están situados en la ría de Ferrol, pero pertenecen al ayuntamiento de Fene. La expansión de Astano se basó fundamentalmente en el apoyo que le prestó el grupo financiero Banco Pastor. La especialización de estos astilleros en la construcción de grandes petroleros, dada la favorable coyuntura de los años 60 y 70, provocó la necesidad de grandes cantidades de capital, y la entrada del Instituto Nacional de Industria en la empresa. Las construcciones realizadas en Astano fueron variando a lo largo del tiempo, así durante los tres primeros años se realizan buques pesqueros y pequeños costeros. A partir de 1944, Astano sigue una política de expansión y se amplían las instalaciones y aumenta el tamaño de los buques construidos. Durante algunos años realizó trabajos para los astilleros ferrolanos, y también construyó buques conjuntamente con Bazán. Pero será en 1963 cuando se produce el moderno desarrollo de Astano, ahora se va a dedicar casi exclusivamente a la construcción de petroleros de gran tonelaje, por el que tuvo que ampliar las gradas y diques. A inicios de los 70, la factoría llegó a superar los 6.000 empleados de plantilla directa.

Aunque Astano tuvo hasta 1976 un importante número de pedidos, en estos años de finales de los 70 ya se dejaba sentir el inicio de la caída de la demanda, efectuándose también un importante programa de reestructuración de empleo que reclutó a menos de 2000 trabajadores del astillero. Los trabajadores excedentes, con sus protestas, consiguieron buenas

condiciones de jubilación anticipada para algunos y la entrada en el Fondo de Promoción de Empleo para otros. La situación de Astano se hizo insostenible, siendo totalmente inútiles los intentos del INI para buscar una salida dentro de las actividades navales. Durante las administraciones de la transición el problema estuvo congelado, y será con el gobierno socialista cuando se lleve a cabo la reconversión del sector que desemboca en una reducción definitiva en la capacidad de producción del astillero. La prohibición impuesta a Astano para acceder a la construcción de buques mercantes, hizo que se especializase en actividades offshore. Para llevar a cabo estos proyectos Astano tuvo que recurrir a inversiones de la "División de Construcción Naval" del INI, dentro de las Actuaciones de Choque, lo que le permitieron adaptar las gradas. La actividad destinada a la construcción de nuevos artefactos offshore no está en el mejor momento y a pesar de la vejez de la flota actual, no parece que vaya a aumentar la demanda hasta mediados de la década.

En la Europa Comunitaria el sobre dimensionamiento de los astilleros obligó también a la reestructuración por el cual, el Consejo de Ministros promulgó la VI y VII Directivas Comunitarias sobre ayudas a la construcción naval (la primera estuvo en vigencia desde 1987 hasta finales del 90, y la segunda se extenderá hasta finales de 1993). Según lo especificado en la VII Directiva respecto a las ayudas el cierre, la situación de Astano es la siguiente. Hasta el 31 de marzo de 1992, Astano debería permanecer cerrado a las nuevas construcciones de buques y a las grandes transformaciones. Desde la fecha anterior y hasta el 31 de marzo de 1997, puede solicitar la reapertura a la Comisión Europea, y ésta tendrá en cuenta para concedérsela o, no el equilibrio mundial que exista en ese momento, entre la oferta y la demanda. Pasado el 31 de marzo de 1997, Astano podrá dedicarse a la construcción de nuevos buques y grandes transformaciones, sin necesitar la autorización comunitaria. Sin embargo, Astano continúa con la especialización en actividades offshore, y no parece que las cosas vayan a cambiar mucho.

#### *Los intentos reindustrializadores de la Administración Central*

Ante la grave situación en la que se encontraba la comarca de Ferrol Terra, la fuerte reconversión industrial, el gobierno la declaró (junto con Vigo) Zona de Urgente Reindustrialización (ZUR), siguiendo el artículo 24 de la Ley de Reconversión y Reindustrialización. Esto se producía en el año 1985 hasta 1988. Con la ZUR se pretendía reubicar a aquellos trabajadores que estuvieran en edad laboral y también reorientar los sistemas productivos hacia actividades rentables y con futuro, potenciando de forma simultánea, un desarrollo integral de sus posibilidades de desarrollo endógeno, mediante un

aprovechamiento racional de los recursos disponibles. Los logros conseguidos por la ZUR fueron mínimos por el que la Administración Central, siguiendo el nuevo sistema de incentivación regional, declaró a Ferrol (junto con los ayuntamientos de Narón, Majadera, Valdoviño, San Sadurniño, Fene, Mugaridos, Ares, Cabañas y Pontedeume) como Zona Industrializada en Declive (ZID) por un período de 18 meses, prorrogables a otros 18, según se recoge en el Real Decreto 21/1988 del 21 de enero de ese año. En Ferrol los incentivos de la ZID a un determinado proyecto no podía superar el porcentaje máximo del 75% sobre la inversión aprobada; esa cifra variaba según las zonas, así en Extremadura es también de un 75%, mientras que en Asturias, Cantabria y País Vasco el porcentaje máximo subvencionable es de un 45%. Por ahora, en Ferrol, estos incentivos no consiguieron corregir los desequilibrios estructurales de la comarca.

Los trabajadores que ingresaron en los FPE, procedentes del sector naval, fueron reubicados la mayoría en Astano y otros en empresas como Bazán. También se tenía en proyecto la creación de 400 puestos de empleo indirecto en la SIV (Sociedad Italiana del Vidrio) que se iba a situar en Fene, pero aunque ya se habían hecho algunas negociaciones, la crisis que afectó al EFIM (Ente para la Financiación de las Industrias Manufactureras) que era el grupo italiano encargado de la instalación del SIV, impidió que el proyecto se había llevado a cabo.

Otras medidas adoptadas por la Administración Central para impulsar el desarrollo en la comarca de Ferrol, son las realizadas por el INI a través de SODIGA (de la que tiene más del 51% de capital social), participando en alguna de las empresas instaladas en la comarca. Las actuaciones de SODIGA (Sociedad para el Desarrollo Industrial de Galicia) se centran en la inversión financiera, la prestación de servicios, el asesoramiento y la elaboración de estudios. Algunas de las empresas que se vieron beneficiadas por el sistema de incentivos, están situadas en el Polígono de la Gándara; creado por un Decreto del Ministerio de Industria de 1973. Este polígono ocupa tierras que pertenecen a los ayuntamientos de Ferrol y Narón y en principio estaba reservado para usos industriales, pero este año el Ayuntamiento de Ferrol amplió su calificación para usos comerciales, para los cuales de hecho ya se utilizaba, por la instalación de alguna superficie comercial.

Factores responsables de la actual depresión económica de la ciudad

La polarización productiva ferrolana, la especialización militar y monocultivo industrial (la construcción naval) así como la dependencia económica exterior, provoca crisis periódicas.

Estas crisis cíclicas tienen su origen en las características que tuvo la implantación de las funciones primordiales a las que se va a dedicar Ferrol, ya que se debió a causas externas a la propia ciudad, consecuencia de una serie de decisiones políticas que querían aprovechar las buenas condiciones del emplazamiento ferrolano. Por lo tanto las repetidas crisis que afectan a la industria ferrolana no son de carácter coyuntural, sino que son consecuencia de su mismo proceso de industrialización.

La falta de autonomía en el proceso industrializador va a provocar que las funciones que impulsan la ciudad de Ferrol, estén supeditadas a los cambios de una coyuntura exterior con intereses ajenos a la propia ciudad. Y por lo tanto indispensable la diversificación de producción, con la creación de nuevas industrias que tengan perspectivas de futuro. Otro factor es su situación periférica tanto en lo que respecta a los asentamientos urbanos más importantes de Galicia, como en relación a los núcleos principales del crecimiento industrial español. Además la presencia de las instalaciones militares y navales que utilizan las mejores condiciones portuarias de la ría, junto con la mala calidad de los accesos al puerto, impiden una mayor actividad en el tráfico de mercancías. El aislamiento de Ferrol acentuada por las insuficientes infraestructuras de sus accesos terrestres, reivindicará la construcción de las autovías de conexión de Galicia con la Meseta, la potenciación del ferrocarril de vía estrecha, FEVE (de Ferrol a San Sebastián), la construcción del corredor del Cantábrico que completaría la Ruta Esmeralda, enlazando Francia y Galicia, y llegando a través de la autopista del Atlántico hasta Oporto. Se aguarda también que el corredor Ferrol-As Pontes potencie la actividad del puerto por la llegada de mercancías con destino a la Central Térmica de As Pontes.

Otro problema al que tiene que hacer frente la comarca de Ferrol es que no posee suelo industrial a precios bajos que habrían podido atraer el establecimiento de instalaciones comerciales e industriales, ya que el polígono de la Gándara tiene un coste bastante elevado. La construcción del polígono del Pozo, en Narón, puede que ayude a solventar este problema.

## **ESTRUCTURA URBANA**

Ferrol hasta la llegada de los Borbones, nombradamente Felipe V, era un pequeño núcleo de población donde tenían importancia la pesca y la agricultura. Todo cambiará a comienzos del siglo XVIII cuando una nueva política militar y de organización portuaria desarrollada en este momento, (la creación de los Departamentos Navales en diferentes puntos de la Península) cambiará la trayectoria de este enclave que no dejará de crecer desde entonces con la aparición de nuevos barrios; el de Estuario y el de la Magdalena, que junto con

el Ferrol Vello conforman la ciudad departamental en este siglo.

Con la llegada de Felipe V al poder y las decisiones del Tratado de Utrech (1713) se hace necesaria una nueva estructuración de la Armada española. Esto condicionará la futura evolución urbana de Ferrol. Sin olvidarse de factores fundamentales, como pueden ser un clima óptimo, cercanía de materias primas (por ejemplo madera), o factores económicos; el más importante en este sentido es el de origen militar y defensivo, que da lugar al nombramiento de Ferrol como capital del departamento marítimo del norte de España en el, año 1726.

Como resultado de esta decisión se produce la llegada de un numeroso contingente de inmigrantes, tanto de los alrededores como del resto de Galicia para trabajar en las obras del arsenal. Será la necesidad urgente de alojamiento de estos trabajadores el que provoque el auge constructivo de Ferrol, teniendo en cuenta que el primitivo núcleo medieval era incapaz de acoger la tanta población.

El crecimiento espacial de Ferrol está motivado por aspectos históricos y socio-económicos que convierten este núcleo a finales del siglo XVIII en una auténtica ciudad. En este desarrollo podemos distinguir unas etapas cronológicas que dan lugar a tres unidades intraurbanas claramente diferenciadas en el entramado ciudadano. Estas unidades son, por orden cronológico, Ferrol Vello, Estuario y el barrio de la Magdalena.

#### *Ferrol Viejo.*

Situado en la parte más occidental del plano y volcado en el puerto constituye la unidad de más antiguo poblamiento. Núcleo medieval, del que apenas quedan edificaciones debido al gran incendio de 1568, sin embargo esta catástrofe no impide la conservación de las primitivas calles y plazas, calles de poca anchura sin ninguna .Un Ferrol Vello concentrado que de manera desordenada va adaptándose al relieve del cabo de forma triangular sobre el cual se asienta. Reflejo de su espíritu medieval fue la existencia de una muralla, que el norte, siguiendo la forma semicircular del núcleo defendía a sus pobladores de posibles ataques terrestres. La estructura urbana del Ferrol Vello, se caracteriza por la irregularidad de sus manzanas edificativas y por el trazado de sus calles que siguen una disposición general este-oeste, cortadas solamente por algunos callejones de dirección norte-sur. En dirección oriental se prolonga el eje más importante de comunicación y de expansión de Ferrol Vello con el exterior, constituido por la calle de San Francisco cubierta de soportales, confirmando este elemento arquitectónico como característico de las villas marineras. Las edificaciones eran de

poca altura, generalmente de dos o menos plantas, relacionadas con la poca población existente y que al mismo tiempo mistifica la escasa existencia de los servicios más elementales.

#### *Estuario.*

La construcción del astillero a mediados del siglo XVIII en la zona más oriental del municipio de Ferrol (en el extremo opuesto del barrio de Ferrol Vello) va a suponer una creciente demanda de mano de obra que trae consigo toda una serie de necesidades, entre ellas el alojamiento, ya que Ferrol Vello es incapaz de acoger a todos estos inmigrantes. Por otra banda no se puede olvidar la ventaja que supone que los trabajadores residan próximos al lugar de trabajo, el astillero en este caso. Todos estos motivos dan lugar a que en el monte del Estuario vaya surgiendo un poblado fundamentalmente de autoconstrucción (espontáneo y con un carácter provisional tan solo aparente, pues será su continuado crecimiento el que impida su demolición y consagrará la permanencia desde barrio durante más de dos siglos.ç

La provisionalidad de Estuario la encontramos reflejada en las características de su construcción; endeblez de los materiales, falta de planificación, etc. Por otra banda la permanencia viene justificada por dos motivos fundamentales; el crecimiento continuado y masivo de su población, y su carácter militarizado que se materializa en lo trazado de las calles rectas y paralelas con un claro sentido práctico y funcional, controlar los desórdenes. En cuanto a la morfología, el Estuario presenta básicamente seis largas calles rectas y paralelas cuya aparente coherencia quedó rota por un ancho diferente entre ellas y travesías que no guardan correspondencia entre sí. Manzanas de diferentes dimensiones y carentes de patios interiores, con alturas entre una y tres plantas. La elevada densidad de población y la necesidad continuada de espacio constructivo hace que el nuevo barrio carezca de espacios públicos. El paso del tiempo supuso la progresiva sustitución de los materiales débiles por otros más duraderos, que evidenciaría de nuevo su larga permanencia

Próximo al barrio del Estuario, el coetáneo de este surge el "Cuadro de Esteiro. Plaza regular con marcado carácter militar lo que le confiere unas características propias, sencillez, coherencia morfológica y carencia de espontaneidad, que hace que no guarde relación alguna con el que hasta este momento se conoce, de Ferrol.

#### *La Madalena.*

La construcción del arsenal de la Marina en Hierro en el año 1750 (Real Orden de Fernando VI) dio origen a la llegada de una numerosa mano de obra desbordando las



posibilidades de habitación de los dos barrios existentes hasta ahora (Ferrol Vello y Estuario). Como consecuencia de estas necesidades, en 1761 Carlos III aprueba los planos de la nueva población de la Magdalena. Este nuevo barrio se localizó paralelo al arsenal, en un terreno totalmente despoblado y favorable por sus buenas características topográficas. Su centralidad, y Estuario le confiere a la ciudad una nueva morfología urbana, continua de oeste a este. Un espíritu militar alumbró el nacimiento de la Magdalena de manera semejante al Estuario, pero su ejecución se desarrollará de modo muy diferente. Así los ingenieros militares son los que desde un principio llevan a cabo su construcción. A estos le son encargados sucesivamente varios proyectos hasta la aprobación definitiva en 1762. El primer proyecto importante es el de Joseph de la Croixen 1751, que siguiendo principios como la disposición longitudinal del trazado, plano en cuadrícula, manzanas rectangulares de mejor adaptación las características topográficas y la separación del casco antiguo, van a ser recogidos en los proyectos posteriores de los ingenieros Miguel Marin (1755), Francisco Llobret (1761) y el definitivo de Jorge Juan.

La morfología del nuevo barrio se caracterizaba sobre todo por un plano eminentemente racional, basado en unas formas geométricas que nos hablan de sencillez, funcionalidad, sentido unitario y búsqueda de perspectivas, en consonancia con los ideales barrocos triunfantes en esta época; manifestados incluso en otras ciudades de nueva planta tanto europeas como españolas (Edimburgo, 1767; Villacarlos, 1771). La estructura interna del barrio la establecen seis largas calles paralelas, cortadas en ángulo recto por nueve calles transversales, también paralelas, que encierran entre sí mazas rectangulares perfectamente definidas, donde se construyen edificios de alturas no superiores a tres plantas con materiales duraderos como la piedra. Un último elemento que resalta la armonía es la presencia de dos plazas regulares que de manera simétrica, situadas a ambos extremos, reafirma la lógica racional e innovadora del conjunto. Estos espacios públicos son el resultado de la supresión de manzanas. Posteriormente en 1765 Sánchez Bort hace una pequeña remodelación con el fin de que le den una ubicación idónea a la nueva iglesia parroquial. Con este fin le añade dos manzanas por la parte sur, que reafirma la coherencia geométrica. Coetáneo a la construcción del barrio de la Magdalena levantara una nueva muralla bajo la dirección de Llobret y Aguilera (1769-1774) que encierra el núcleo urbano y los espacios rurales próximos. Con el barrio de la Magdalena y la muralla quedó configurada la estructura urbana básica de Ferrol que perdurará hasta bien entrado el siglo XX.

### *Estancamiento en el siglo XIX*

A finales del siglo XVIII comenzó a manifestarse una crisis económica que se agravará en el siglo XIX como consecuencia de una nueva situación, la guerra con Francia. Esto motivó que las arcas reales se habían debilitado considerablemente, bajando el ritmo de producción de los astilleros. Esta crisis económica tuvo un amplio impacto en el urbanismo ferrolano, de la que no se recuperó hasta mediados del siglo XX. El impacto va a variar de unos barrios a otros. En Ferrol Vello se produce una degradación continuada, que lleva la demolición y posterior reedificación de numerosos edificios que se encontraban en un estado precario. Esta nueva situación, es aprovechada por el gobierno local para hacer desaparecer de Ferrol uno de los elementos representativos del urbanismo anterior, los soportales.

En cuanto a Magdalena la característica más destacada es el cambio de fisonomía urbana, representada por un elemento modernista, las galerías. Combinando de una manera simple la madera pintada de blanco y cristal se convierte en un elemento estético la vez que funcional, permitiendo una abundante iluminación en el interior del hogar. Ambas características hacen que las galerías se extiendan rápidamente por toda la ciudad, confiriendo a Ferrol, una nueva imagen.

Estuario va a sufrir las peores consecuencias, que derivarán en un progresivo y total declive del barrio. Esto vendría motivado por el cambio del trazado de la Carretera de Castilla, que obliga a la apertura de una nueva puerta en la Magdalena (la Puerta Nueva) quedando marginado de manera indirecta Estuario. Así incluso esta carretera va a orientar hacia el este el posterior crecimiento urbano de Ferrol.

El Ferrol actual empieza a desarrollarse urbanísticamente tras el fin de la Guerra Civil, ligado a un auge industrial y demográfico. Esto motiva una transformación morfológica en el entramado urbano. Se construyen nuevos ensanches que traen consigo el derribo paulatino de la muralla y la invasión de los espacios rurales tanto interiores como exteriores a ella. El primer ensanche, entre los años 1940-1950, tendrá lugar el desarrollo de este nuevo foco edificativo, situado el este del barrio de la Magdalena y que a partir de la Puerta Nueva va a seguir el eje de la Carretera de Castilla, superándose por primera vez el límite que suponía la presencia de la muralla. Se hace necesaria una distinción dentro del ensanche motivada por una diferencia cronológica y por unas distintas características constructivas además de la separación que ejerce el eje viario de la Carretera de Castilla.

En los años cuarenta en el sur de la Carretera de Castilla surge el grupo de las "Casas Baratas" a través de una exclusiva iniciativa pública que pretende solucionar una demanda continua de viviendas por parte de la clase obrera. Esto le confiere una uniformidad morfológica a este nuevo barrio-dormitorio formado por larguísimos bloques paralelos que encierran en su interior pequeñas calles más convertidas en auténticos patios interiores, que en verdaderos viales que conectaran estos diferentes bloques entre ellos y con el exterior. Estas viviendas sociales muestran una visible modestia y uniformidad en la construcción, de pequeño tamaño, escasa altura que raramente supera los dos o tres pisos y unos materiales endebles y de mala calidad que le provocarán un deterioro acelerado.

El desarrollo constructivo del ensanche va a distinguirse en un segundo momento, a partir de los años 1950 y 1960 cuando se prolonga hacia el este y a ambos lados de la Carretera de Castilla, el crecimiento urbano del plano ferrolano. Extendiéndose sobre un terreno básicamente rural, excepcionalmente ocupado por las florecientes segundas residencias, esta nueva invasión periférica es consecuencia de una renovada demanda de alojamiento reflejo de la expansión económica habida en la anterior década. La construcción de las nuevas residencias supone un cambio que contrasta con las características de los primeros momentos del ensanche, edificaciones de mayor altura, sobrepasando el límite de los tres pisos, una mayor calidad en los materiales y fachadas diversas que olvidan la anterior uniformidad. Toda una serie de transformaciones acentuará el encarecimiento de cualquier tipo de funcionalidad, muestra reiterada del carácter marginal, nuevamente afirmado por la presencia del cementerio. A finales del siglo XVIII se intentará despuntar la estructura urbana del barrio de Canido a través de la creación de una serie de viales que comuniquen y permitan el acceso desde la Magdalena

El urbanismo en este barrio dará un nuevo paso a finales del siglo XIX y mediados del XX mediatizado por una iniciativa privada, sobre todo cooperativas, y algunos sectores empresariales que pretenden solucionar la demanda de vivencia de sus empleados. Canido presenta una precaria morfología urbana caracterizada fundamentalmente por graves carencias tanto de infraestructuras públicas, una carente y mala pavimentación o una escasa accesibilidad, como privadas, caracterizadas estas últimas por una heterogénea calidad reflejada a través de diferentes alturas y tipologías en las construcciones. Aun así el proceso constructivo sigue vigente en la actualidad.

Una cronología similar y unos intereses comunes ligan el derribo de Estuario y la construcción de Caranza. La evolución del plano de Ferrol en el siglo último y el inicio de la construcción del barrio de Caranza va a situar estratégicamente el barrio de Estuario. Esta centralidad ahora adquirida va a revalorizar un terreno anteriormente marginal; una especulación, representada por las clases dominantes, que busca lucrarse hace su aparición dejándose sentir en el total deterioro y continuo abandono del barrio trayendo consigo un cambio cualitativo. Este cambio no traerá otra consecuencia que no sea su derribo en la década de los años setenta para una posterior reedificación atendiendo los intereses que provocaron su destrucción.

Debido a la falta de vivencias, agravada por el proceso que en este momento se vive en el barrio de Estuario, Caranza aparece como solución. Un nuevo marco legal, nuevos planes de ordenación, una cooperación más estrecha y planificada de la iniciativa pública, privada y cooperativas auguran en su inicio una aminoración en las infraestructuras y en el tipo edificativo. En un momento posterior la aparente solución no es suficiente. Caranza presenta infinidad de problemas, una administración lenta e incompetente trae consigo la irregularidad de las obras y por último la paralización, uniéndose a esto un Estuario recientemente derribado, van a provocarse los ánimos de una población insatisfecha que careciendo de vivencias se lanzará a una ocupación ilegal del hasta ahora construido en Caranza y a una política de solución momentánea, la instalación de los albergues prefabricados.

Este nuevo barrio-dormitorio, Caranza, situado al este del barrio de Estuario parece tener una situación privilegiada una nueva carretera, el Puente de las Pías, viene a favorecer la comunicación hasta ahora monopolizada por la Carretera de Castilla. Una estructura morfológica inicial que proporcionaba una óptima planificación y ejecución de Caranza no se verá plasmada en la realidad. Convertido en un barrio-dormitorio sus dotaciones son mínimas

Tras esta evolución de las décadas de los cuarenta y cincuenta, la morfología urbana del ensanche se traduce en un completo descontrol urbanístico y arquitectónico donde la heterogeneidad prima a todos los niveles, no sólo constructivos sino también sociales, quedando roto el carácter unitario que hasta este momento poseía la urbe ferrolana. El barrio de Canido surge como núcleo rural al noroeste de Ferrol Vello en la parte alta de la ciudad. Acotado por la primitiva muralla, se desarrolla en su interior a lo largo de los siglos XVIII y XIX como un área básicamente agraria, configurada con un hábitat disperso alternado entre explotaciones agrícolas que constituyen la base económica de la población establecida.

Alejado de lo que podría llamarse "centro urbano".

Convertido en un barrio-dormitorio sus dotaciones son mínimas careciendo de servicios comunes. A pesar de un ordenado trazado en su inicio, como amplios viales y numerosos jardines combinados con una innovadora construcción vertical que afirma la idea de claridad espacial, también se evidencia una ausencia general de dotaciones sociales, una mala comunicación inicial con el resto del casco urbano, lo que motiva una falta de abastecimiento y una mala calidad de los materiales constructivos que provocará un nivel de bienestar bajo y un alto grado de desintegración urbanística. La década de los ochenta supondrá la introducción de una serie de mejoras, una mayor oferta comercial o la racionalización de las zonas verdes, espacios vacíos y aparcamientos, medidas, que mejoran la calidad de vida de la población establecida en Caranza pero que parecen todavía insuficientes.

Los nuevos espacios constructivos consecuencia de la evolución urbanística del plano de Ferrol van a localizarse en unas zonas concretas del núcleo urbano ya que en el barrio de la Magdalena cualquier tipo de intento es abortado legalmente por las ordenanzas municipales conduciendo a promotores y constructores a una edificación intensiva de viviendas de la gran calidad material en los bordes de la cuadrícula, destinando a las clases sociales con mayores recursos que exigen una serie de comodidades como las ofertadas, mayor cantidad de espacio habitable o unos equipamientos interiores más completos.

No siendo suficiente esta ocupación central del barrio histórico el afán constructivo llevará hasta la zona más occidental del plano, la Ciudad Jardín, que a pesar de su situación periférica va a atraer la demanda de unas clases acomodadas que buscan, ausencia de tráfico, un ambiente más tranquilo y abundancia de zonas verdes. La morfología constructiva ofrecida en este caso es diferente del todo el anterior (chalets), introduciendo un nuevo concepto edificativo; unidades unifamiliares ajardinadas.

En los últimos años (1980-1990), pretender mostrar y analizar la realidad existente en Ferrol en la última década parece presentarse como una tarea difícil, casi un reto. Claramente mostrara una primera etapa abarcando unos años marcados por el inicio de una fuerte crisis económica que golpea esta comarca, una crisis generalizada provocada por una decisión política (la Reconversión Naval), agravada por la dependencia exclusiva del Estado, gerente de la actividad, y una localización geográfica de aislamiento. En este marco poco optimista encuadrara un crecimiento urbano que se verá en consecuencia limitado.

Nos encontramos con unos barrios como Caranza o Estuario donde el primero está habitado de forma práctica y el segundo está ocupándose. En la Magdalena apenas hay cambios y los existentes se limitan a rehabilitaciones o ampliaciones de infraestructuras. Canido y Ferrol Vello aparecen ajenos a cualquier tipo de modificación o nueva construcción- El Ensanche en los últimos años, sobre todo a partir de 1986 y acentuadamente en el año 1987, parece despuntar como foco de nueva edificación aún así la ausencia de residencias, que se encuentran el tiempo en un estado precario, irregularidades y lentitud en la ejecución de los planes, hacen evidente la carencia de alojamiento.

En este contexto va a producirse un fenómeno que nos parece curioso, incluso paradójico, el tiempo que marca el inicio de una segunda etapa. A partir del año 1988 el crecimiento urbano va a dispararse, nuevas construcciones aparecen en diferentes puntos, la explicación se encuentra en una crisis que toca hondo con una recuperación ficticia acompañada de un nuevo comportamiento de la población, que tal vez pueda ser explicado como consecuencia de una situación inestable, de este modo una decisión se hace unánime; invertir en bienes duraderos, bienes inmuebles, que parecen concederles mayor seguridad. De esta manera a partir del año 1988 la construcción tendrá un nuevo despegue. De un lado esta renovada demanda, de otro un crecimiento económico en España donde este sector participa. Este fenómeno "eufórico" probablemente en la actualidad ya este en un proceso de remisión.

Analizando más profundamente a lo que ocurre en ambas etapas prestamos atención, atendiendo de modo más específico, a las características de cualquier tipo de obra realizada y que afecta de alguna manera la configuración arquitectónica y urbanística de la villa. Esta información tiene la intención de ratificar nuestra anterior clasificación añadiéndole un matiz cualitativo. Es necesario no olvidar un fenómeno importante que si se desarrolla en paralelo al proceso del núcleo urbano a lo largo de las dos etapas anteriores 1983-1992, la construcción en el sector rural próximo al casco urbano. Este alto número de construcciones, reformas o ampliaciones puede responder a un auge de las segundas residencias pero esta causa la consideramos insuficiente como justificación dada las altas cifras con que nos manejamos. Teniendo en cuenta que el proceso disminuye a partir de los años En 1986-1987 y en este momento se iguala a lo del núcleo urbano, parece más pensar que las cifras de los años anteriores no era más que la respuesta a la carencia de viviendas en el enclave urbano, una solución de urgencia que lleva la población a ocupar las viviendas

de los núcleos próximos. A partir del año 1988 el crecimiento del ensanche equilibrará la situación.

## **BIBLIOGRAFÍA**

CLEMENTE CUBILLAS, E. (1984) *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Publicacións do COAG. Santiago. MONTERO AROSTEGUI, J. (1859) *Historia y descripción de la ciudad y departamento naval de Ferrol*. Madrid VARIOS. (1980) *El Barrio de la Magdalena de Ferrol*. Publicacións do COAG. Santiago.

VARIOS. (1986) *Geografía de Galicia*. Xuntanza Editorial.

VIGO TRASANCOS, A. (1985) *Arquitectura y urbanismo en Ferrol del siglo XVIII*. Publicacións do COAG. VIGO TRASANCOS, A. *Voz Ferrol*. Gran Enciclopedia Galega. Tomo XI

ARIAS VEIRA, P. *Las 313 Galicias. Guía socioeconómica de los 313 municipios gallegos*. Ed: Equipo de analistas socioeconómicos. A Coruña, 1990.

*Características de la población española deducidas del padrón municipal de habitantes 31/XII/1975. Galicia y Asturias*. Tomo I, vol.P. Madrid, 1977.

CLEMENTE CUBILLAS, E. *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Santiago de Compostela, 1984. ESPINOSA MANGANA, E. Fernández Pulpeiro, A. *La situación industrial de la comarca ferrolana. Alternativas viables*. Ferrol, octubre 1983.

IDEGA. *A Economía Galega. Informe 1990-1991*. Universidade de Santiago de Compostela. Santiago, 1992. LLORCA FREIRE, G. *Gran Enciclopedia Gallega. Voz FERROL*. Historia y Economía. Santiago de Compostela, 1974.

LLORCA FREIRE, G. PÉREZ ALBERTI, A. ROMERO MASIA, A.. *Camiños de Ferrolterra*. Mancomunidade de Ferrol, 1982.

Memoria de SODIGA, 1991.

TORRES LUNA, M.D, CHANTADA AGOSTA, J.R. LÓPEZ ANDIÓN, J.M. *Geografía de Galicia*. A Coruña, 1985-1986.

# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina



---

Capítulo 2

# LUGO

# Lugo

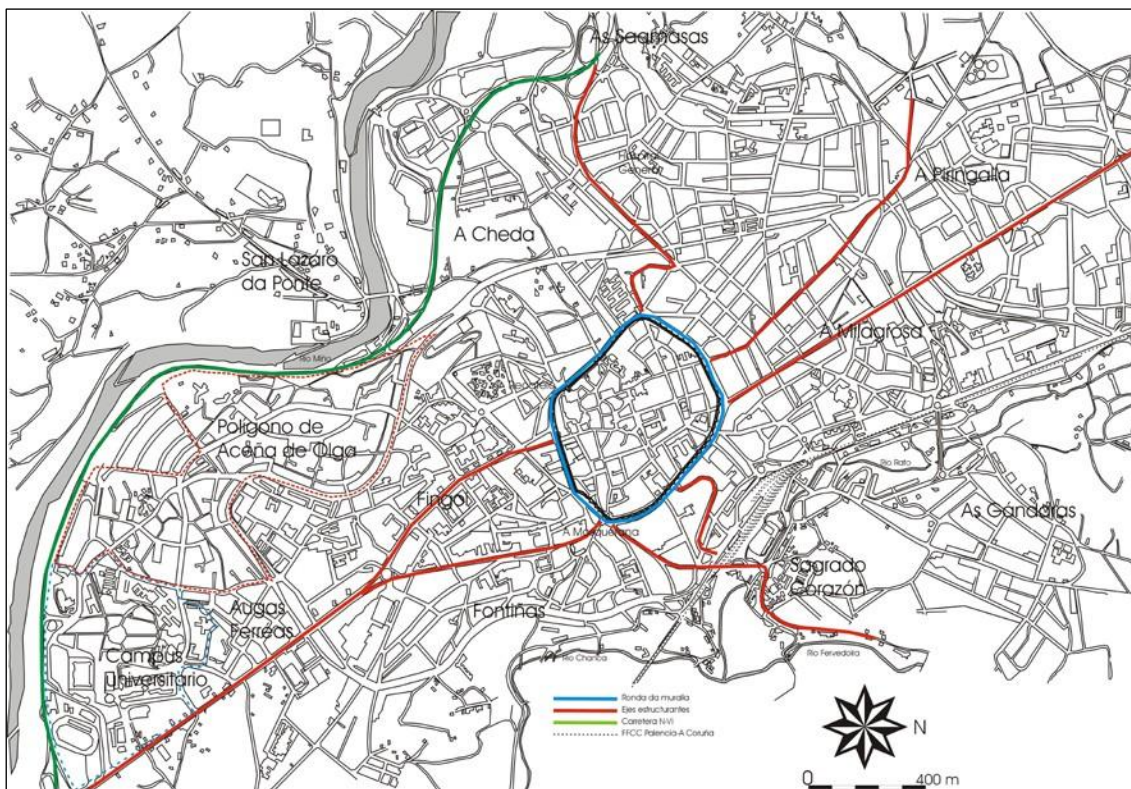
## INTRODUCCIÓN Y BREVE RESEÑA HISTÓRICA

La herencia romana de esta ciudad se hace patente desde cualquier perspectiva. La presencia de su muralla, la única romana completa que se conserva, marcó la evolución histórica de la ciudad y continúa siendo el eje sobre el que gira la vida en Lugo. Es una ciudad bimilenaria, fue fundada como campamento romano en el año 14 a. C. Se trata del asentamiento urbano más antiguo de Galicia, pues actuaba en la época del Imperio como cabeza de un convento jurídico romano, uno de los tres (junto con Braga e Astorga) que conformaban la provincia de Gallaecia. Posteriormente, durante los siglos V y VI fue un importante centro religioso durante la dominación sueva, celebrándose en ella un concilio en 569 que la convirtió en Iglesia metropolitana, con una amplia jurisdicción sobre la actual provincia de Lugo y las tierras del Deza. Fue ocupada por los musulmanes entre el 713 y 740, cuando fue reconquistada por Afonso I. En el siglo X fue objeto de varios ataques normandos y sufrió las razias de Almanzor. Su desarrollo urbano más notable se produce a mediados del siglo XII gracias a su situación como lugar de paso del Camino de Santiago y a su condición de sede episcopal. La vida de Lugo durante la Edad Media estuvo marcada por las luchas y enfrentamientos de los burgueses apoyados por los nobles contra la autoridad del obispo. En 1528 fue nombrada capital del Reino de Galicia por Carlos I, pero paradójicamente inició una etapa de largo declive que se prolongó a lo largo de los siglos XVI y XVII al mismo tiempo que Santiago de Compostela tomaba el protagonismo. En el siglo XVIII conoció una etapa de recuperación económica y cultural gracias a las intervenciones de los ministros de Carlos III con la construcción del Camino Real de Madrid a Coruña (1773). La guerra de la Independencia de comienzos del XIX tuvo algunas sonadas escaramuzas en la ciudad, que se vio afectada por los enfrentamientos de las tropas del general británico Moore y las tropas francesas dirigidas por Soult en enero de 1809. A lo largo del siglo XIX, tras su proclamación como capital provincial en 1833, Lugo se fue dotando de una serie de instituciones y servicios que la fueron modernizando y convirtiendo en un pujante centro urbano: construcción del balneario (1839), Instituto de Enseñanza Secundaria (1842), Teatro Municipal (1845), Círculo de las Artes (1855), llegada del telégrafo (1860), hospital provincial (1874), ferrocarril (1875), etc.

Así, en la actualidad Lugo es ante todo una capital de provincia que ejerce su influencia tanto administrativa como comercial y de servicios, por buena parte de su demarcación

política. Cuenta además con una significativa industria agroalimentaria y un campus universitario pujante con una marcada oferta de estudios agrarios y forestales.

**Figura 1: Plano general de Lugo**



## EL PROCESO DE URBANIZACIÓN

Las primeras huellas del proceso de urbanización en Galicia tienen en Lugo a una de sus más destacadas manifestaciones. Desde su fundación, en torno al año 25-26 d.c. tras el definitivo sometimiento del noroeste peninsular por los romanos, se convirtió en el principal núcleo urbano de Galicia durante el alto y el bajo Imperio y la alta Edad Media. Las incursiones islámicas inauguraron una fase de lento declinar urbano en la que el principal foco de poder permaneció en manos de la sede episcopal. Esta decadencia fue ahondándose progresivamente a lo largo de la plena y baja Edad Media, al quedar Lugo eclipsada por el extraordinario desarrollo de Santiago de Compostela como destino de las peregrinaciones jacobeanas. La Edad Moderna y los primeros siglos de la Contemporánea la mantuvieron en segundo plano, quedando su casco urbano restringido a una pequeña porción del recinto intramuros, donde la combinación entre abundantes bolsas de suelo no edificadas y la escasa demanda de vivienda permitieron la conservación del recinto amurallado en claro contraste

con otras ciudades españolas que, a lo largo del siglo XIX, vivieron la sistemática demolición, total o parcial, de sus recintos murados.

La organización provincial de Javier de Burgos, en 1833, significó la revalorización del papel de Lugo. Su designación como capital provincial sentó las bases de su crecimiento futuro, aunque habrá que esperar a bien entrado el siglo XX para que la expansión de la urbe traspase decididamente la vieja muralla, monumento que se mantiene hoy en día como principal patrimonio de la capital lucense. En la actualidad las funciones administrativas de alcance provincial (sede de la Diputación Provincial, a la que se une el albergar delegaciones provinciales de las Administraciones autonómica y central) siguen caracterizando a una ciudad de tamaño modesto.

En estas páginas abordaremos tres aspectos: tamaño, función y morfología urbana. El primer aspecto hace hincapié en la evolución demográfica más reciente de la ciudad; el segundo en las funciones más destacadas de la ciudad, tributarias de su papel de principal centro terciario del nordeste gallego; el último aspecto nos remite a la estructura intraurbana lucense actual, marcada por la contraposición entre el recinto amurallado y las expansiones extramuros.

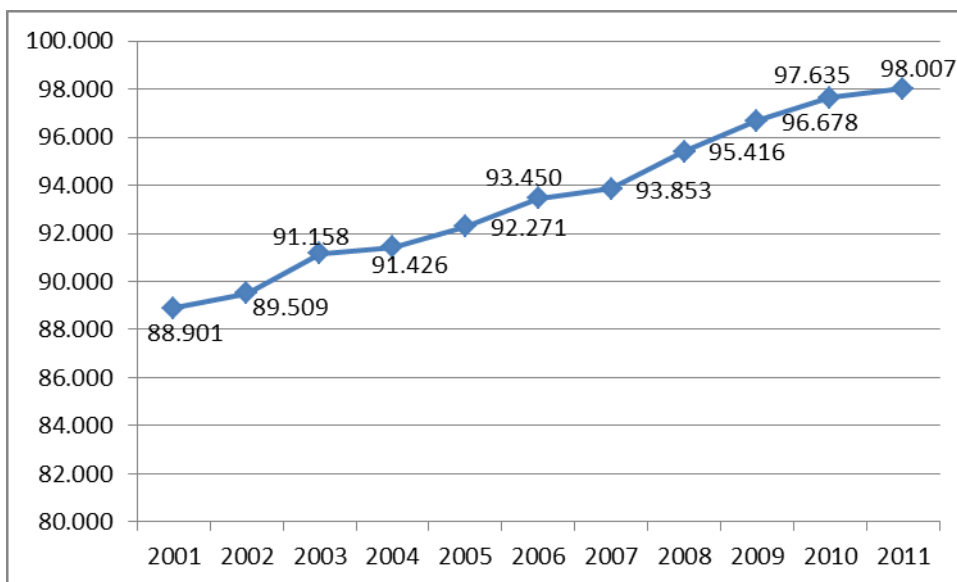
## **UN ESPACIO URBANO EN CRECIMIENTO EN UN CONTEXTO DEMOGRÁFICAMENTE REGRESIVO**

Lugo es, junto a Ourense, el centro rector de la mitad oriental de la Comunidad Autónoma de Galicia, espacio que se caracteriza desde el punto de vista de la población por constantes pérdidas de población y un acusado envejecimiento (vid. Rodríguez González et alía, 1999; Santos Solla, 2004). En abierto contraste con el entorno espacial sobre el que ejerce su influencia, la capital de las murallas creció constantemente a lo largo del siglo XX.

Lugo se beneficia de su papel de centro rector de la provincia, ciudad eminentemente terciaria que ofrece posibilidades de empleo a parte del excedente demográfico de las áreas rurales que la rodean; el resultado más palpable es que su población se ha triplicado sobradamente, pasando de los poco más de 25.000 habitantes de 1900 hasta los 98.007 de la actualidad (IGE, 2012). La evolución de su población ha pasado por tres etapas contrastadas: una primera, entre 1900 y 1930, irregular y marcada por el estancamiento; una segunda de expansión, entre 1930 y 1991, destacando los años 1960 y 1970, décadas de fuerte crecimiento de las principales ciudades gallegas (Méndez Martínez et alía, 1999, pp. 73 y sig.). La tercera, desde 1991 hasta la actualidad, aún sin dejar de incrementar su censo asiste a una ralentización que, al contrario de las ciudades del eje atlántico, no se acompaña de un

crecimiento de los municipios de su orla periurbana; bien al contrario, la ciudad se contagia hasta cierto punto del envejecimiento de la población de su provincia, alimentándose de un menguante caudal inmigratorio que compensa a duras penas una dinámica vegetativa negativa.

**Figura 2: Evolución del número de habitantes en el municipio de Lugo (2001-2011)**



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IGE (2012)

## **UNA CIUDAD ESPECIALIZADA EN LOS SERVICIOS Y LA ADMINISTRACIÓN**

Lugo, por su situación geográfica y por su trayectoria más reciente, es una ciudad que combina varias funciones, aunque unidas por un común denominador: ser centro de relación para un amplio territorio de la Galicia interior. Esta condición lleva aparejada una fuerte terciarización, lógica por otra parte en una ciudad que asistió a una modesta industrialización y que organiza una provincia con un fuerte peso de las actividades agrarias.

En pleno centro de la denominada meseta lucense es, desde hace siglos, el principal centro de referencia para el sector nororiental gallego. A lo largo del siglo XIX y primera mitad del XX, en un contexto agrario arcaico y dominado por las economías de subsistencia, era sede de importantes ferias y mercados periódicos. Los cambios sufridos por la agricultura gallega, que conllevan una mayor especialización productiva y una mercantilización de las relaciones económicas en el campo, inciden en un sensible cambio del papel de la ciudad: se convierte en un centro eminentemente comercial y, de manera más modesta, en un polo industrial basado en la riqueza agropecuaria de la provincia. Finalmente, los cambios político-administrativos más recientes (implantación del Estado del bienestar, consolidación del Estado de las

autonomías), terminaron de perfilar una ciudad firmemente asentada en el comercio y la prestación de servicios.

Es una ciudad comercial que, amparada en el crecimiento del poder adquisitivo de los habitantes del su área de influencia, ha generado un destacado tejido mercantil, a los que se une el robustecimiento de servicios cada vez más especializados. Paralelamente ha visto la llegada de nuevas formas comerciales, reflejadas en las franquicias y las medias y grandes superficies. Como principales manifestaciones de este cambio se inscriben el centro comercial Pazo de la Maza (intramuros, aprovechando el interior de un antiguo palacio), el hipermercado Carrefour en As Saamasas (en el recinto delimitado por el río Miño, la N-VI y la carretera nueva de Santiago), y el recientemente inaugurado Centro Comercial As Ternas, en el sector más septentrional del casco urbano.

La función administrativa se consolida la obtención en 1833 de la condición de capital provincial, lo que convirtió a Lugo en la sede de las instituciones y delegaciones que componen el entramado administrativo provincial; asociado a esta condición, gracias al robustecimiento del Estado del bienestar, los servicios hospitalarios, asistenciales y educativos más importantes de la provincia tienen su sede en la ciudad. En lo que atañe al primer aspecto, el plano institucional y administrativo, radican en Lugo la sede de la Diputación provincial y con delegaciones de las Administraciones central y, sobre todo, autonómica, que centraliza en la ciudad el grueso de sus actividades en la provincia. El reforzamiento del Estado del bienestar en las últimas décadas ha dejado su huella en la implantación de importantes servicios: en lo que atañe a los servicios sanitarios alberga los centros hospitalarios de referencia a escala provincial; mientras en el campo de la educación el primitivo Colegio Universitario se ha reforzado desde principios de los 1990, consolidándose como un campus dependiente de la Universidad de Santiago de Compostela con una matrícula que se acerca a los 10.000 estudiantes y con una patente especialización agroforestal.

La llegada al ferrocarril a la ciudad, en el segundo tercio del siglo XIX, no incidió en el arranque de una auténtica industrialización, limitando su efecto a servir de plataforma para la comercialización de ganado en vivo. Hay que esperar a la finalización de la guerra civil para asistir a una tímida expansión del sector secundario, vinculado a la transformación de los recursos de su área de influencia. Esta modesta industria es, fundamentalmente, de carácter agropecuario, y si bien durante mucho tiempo se primó la industria cárnica, desde los años 1960 se inició un titubeante proceso de diversificación aprovechando la mercantilización de las relaciones de producción en el campo. La ampliación de la base industrial se asentó en tres

direcciones diferentes: dos de ellas seguían vinculadas al complejo agroalimentario (desarrollo de industrias lácteas, creación de plantas de elaboración de piensos y demás productos de nutrición animal), la última se dirigió a un mejor aprovechamiento de los recursos forestales del interior gallego (plantas de contrachapados que, poco a poco, desplazan a los artesanales aserraderos que componían el grueso de la industria forestal lucense). En definitiva, una actividad fabril centrada en sectores productivos maduros y caracterizada por un escaso potencial innovador.

### **LA ESTRUCTURA INTRAURBANA**

El lento crecimiento de la ciudad, comprensible ante la ausencia de un verdadero proceso de industrialización y su carácter de centro eminentemente administrativo, se trasluce en una ciudad con una estructura relativamente sencilla. En esencia se reduce al casco urbano consolidado, rodeado de una estrecha franja periurbana dominada por la yuxtaposición de núcleos rurales y una gran heterogeneidad de usos en los espacios intercalares. Únicamente siguiendo el trazado de la carretera N-VI, hacia A Coruña, hasta la localidad de Rábade, podemos hablar de un modelo de crecimiento periurbano diferente: sucesión de superficies industriales y logísticas, aprovechando las facilidades derivadas de la accesibilidad, el bajo coste del suelo y la abundancia de terreno llano.

**Figura 3: Vista de la Muralla Romana de Lugo**



Fuente: <http://www.lugo.es>

La estructura urbana de Lugo se ve condicionada por su emplazamiento, en un espolón que separa el valle del río Miño del de los ríos Chanca y Rato, lo que incide en que la ciudad se vea rodeada en sus márgenes este y oeste por acusadas pendientes que obstaculizaron su crecimiento y forzaron una disposición marcadamente longitudinal siguiendo un eje noroeste-sudeste; finalmente, el trazado de dos importantes vías de comunicación, el ferrocarril Palencia-A Coruña al este y la variante de la carretera N-VI al oeste, reforzaron las limitaciones impuestas por la topografía. El resultado es que los barrios que crecieron más allá de estas barreras (San Lázaro y A Ponte en la margen opuesta del río Miño, Polígono del Sagrado Corazón y As Gándaras al otro lado del río Rato) tuviesen una expansión limitada, con fuerte presencia de usos ajenos a los residenciales. Hacia el norte, la construcción del polígono industrial del Ceao cerró la expansión de la ciudad en esa dirección, quedando de tal modo constreñida a una franja de 4,3 kilómetros de longitud por kilómetros por 2,3 de anchura promedio.

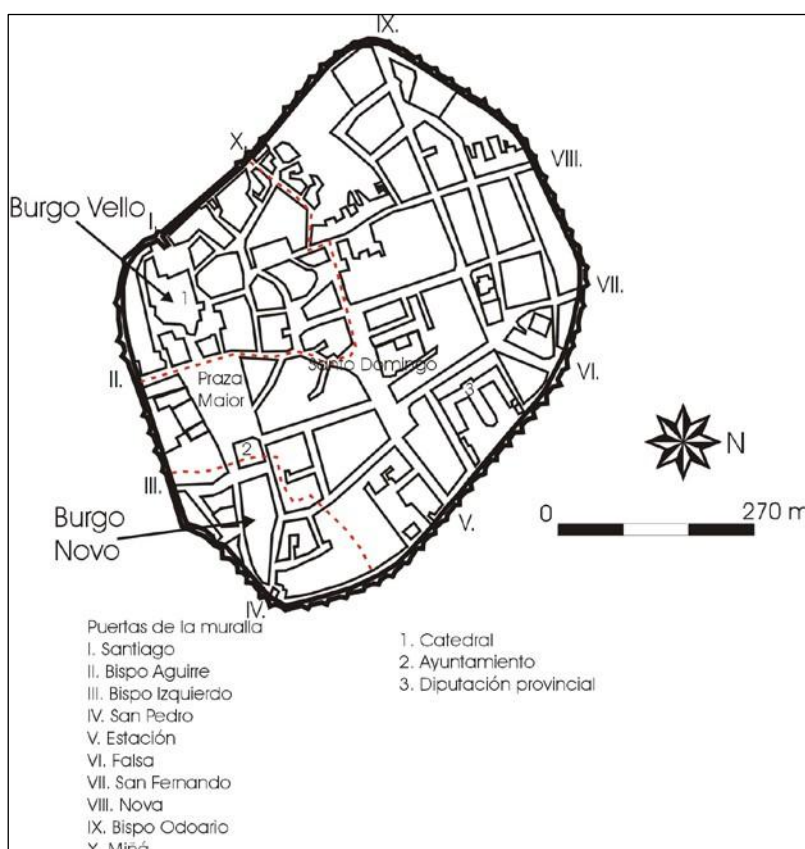
Morfológicamente la principal diferenciación viene dada de la contraposición entre el recinto amurallado, en cuyo interior radica lo esencial del Lugo histórico, y las expansiones extramuros, prácticamente en su totalidad desarrolladas desde principios del siglo XX.

El principal referente de Lugo es el recinto intramuros y, más concretamente, la muralla. Esta edificación rodea un recinto con una superficie de 34,4 has., posee un perímetro de 2.117 metros y 10 puertas, de las que cinco son originarias del recinto murado, aunque con profundas modificaciones en centurias sucesivas. Este monumento, cuya construcción se inició en el siglo III y se prolongó a lo largo de dos siglos, es el principal conjunto patrimonial de una ciudad que conserva intramuros un legado romano aún desconocido en su integridad. Esta muralla, declarada monumento nacional en 1921 y Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el 2000, ha sufrido a lo largo del tiempo numerosas modificaciones, entre las que destacan por su trascendencia la apertura desde el siglo XIX de cinco puertas (motivadas por las nuevas necesidades de conectividad intramuros con nuevos polos de actividad extramuros - la estación del ferrocarril, la carretera de A Coruña, el Hospital de Santa María, el seminario diocesano y la cárcel nueva), la construcción del baluarte conocido como Reducto Cristina (sustituye parte de la muralla en su parte sur, edificado durante los 1830) y otras modificaciones resultantes de la restauración a la que se ver sometida a lo largo de los años 1960 y 1970. Pero, a pesar de estas intervenciones el perímetro murado ha permanecido íntegro, siendo, con Ávila, la única capital española totalmente amurallada.



Morfológicamente, el espacio intramuros se caracteriza por el contraste entre dos sectores claramente diferenciados. Su límite lo establece el eje Tinería-Antón Fraguas-Plaza de Santo Domingo-Teatro, y permite separar la parte sur, de trazado predominantemente irregular y que recoge el Lugo medieval y de los siglos XVI a XIX, de la norte, con trama regular y edificado desde finales del siglo XIX. En el sector sur se encuentra el casco viejo, partido a su vez por las calles Conde Pallares y Bispo Aguirre, que nos permite distinguir al suroeste el núcleo originario de la ciudad en torno a la Catedral y con un fuerte peso de la función religiosa –o Burgo Vello-; y al sureste, en torno a la calle San Pedro, el sector más comercial y de fecha posterior al anterior –O Burgo Novo-. Al norte, extendiéndose por terrenos durante mucho tiempo libres de edificación, queda el Lugo decimonónico y de primera mitad de la centuria pasada, en gran medida gracias a los efectos del proceso desamortizador del segundo tercio del siglo XIX; es en este sector septentrional, sobre todo en su porción nororiental, donde la demolición de antiguos monasterios permitió nuevos usos (Diputación, Delegación de Defensa, Ambulatorio).

**Figura 4: Plano detalle del casco intramuros de Lugo**



El proceso de desamortización no sólo permitió el aprovechamiento de espacios libres. También propició las principales actuaciones de reforma urbana intramuros, que se plasmo en un interesante conjunto de espacios libres y viales (Plaza Mayor, Plaza de Santo Domingo, rúa da Raiña) donde antes existían edificios religiosos (convento de las Agustinas, capilla del Rosario), ocupando el espacio que separa el Burgo Vello del Burgo Novo. Actuaciones acometidas a lo largo del segundo tercio del siglo XIX y que, con el tiempo, dieron lugar al corazón funcional de la capital de las murallas.

Extramuros la estructura de la ciudad se ve condicionada por los principales ejes de crecimiento del espacio urbano que, grosso modo, se identifican con las travesías de las carreteras que la conectan con el exterior. Este papel se corresponde con la nueva carretera que la comunica con la capital gallega (Chantada-Fonte dos Ranchos-avenida das Américas), con A Coruña (avenida de A Coruña), Asturias (Montero Rios) y Madrid (San Roque-avenida de Madrid); a las que se une la calle que enlaza intramuros con la estación de RENFE (Castelao). Todas estas calles confluyen en la muralla y, más específicamente, en la calle que la circunda (Ronda de la Muralla), a la sazón primer anillo edificado más allá del recinto fortificado.

Morfológicamente encontramos una neta contraposición entre el norte y el sur del recinto extramuros, complementados por sendas franjas de transición a oeste y este de la muralla. La parte norte, articulada en torno a la avenida de A Coruña y la calle Camiño Real, fue el sector que polarizó la expansión urbana a lo largo de las décadas centrales del siglo pasado, predomina la edificación cerrada, destacando por su gran extensión el barrio de A Milagrosa en torno a la ejes viarios antes mencionados. Es el Lugo de la autarquía y de primeros años del desarrollismo, donde la planitud del terreno facilitó su rápida edificación. En la actualidad este sector está prácticamente colmatado, siendo limitada la actividad inmobiliaria, únicamente en los terrenos liberados por la antigua industria cárnica Frigsa y en su extremo más septentrional se acometieron instalaciones de envergadura (parque de A Milagrosa en el primero; Centro Comercial As Termas en el segundo, en las inmediaciones del Polígono Industrial do Ceao).

Separando el sector norte del sur, a poniente y naciente de las murallas, se extiende una zona de transición condicionada por la cercanía de los valles que flanquean la ciudad y el trazado de la carretera N-VI y del ferrocarril. Hacia el oeste, predominan las superficies ajardinadas (parque Rosalía de Castro, Fonte dos Ranchos) y destinadas a equipamientos (Hospital Xeral, recinto ferial, áreas deportivas y comerciales), que conviven con modestos desarrollos residenciales. Hacia el este la localización de la estación de RENFE animó la

construcción en el tránsito entre los siglos XIX y XX, los espacios libres son escasos, actuando el trazado ferroviario como barrera que separa el centro urbano de los barrios que fueron naciendo a levante del río Rato (polígono residencial del Sagrado Corazón y As Gándaras), habitados tradicionalmente por población de escasos recursos.

La porción sur extramuros es, en la actualidad, la más dinámica de la capital, estando articulada por el tridente constituido por la avenida de Madrid-San Roque-Ramón Ferreiro; y a grandes rasgos lo podemos dividir en tres partes como resultado de su gran heterogeneidad desde el punto de vista morfológico. La primera, en torno a la calle San Roque, se desarrolla a partir de manzanas cerradas, viviendo desde fines del siglo XX una fuerte expansión en sus márgenes exteriores (As Fontiñas). El segundo, tomando como eje Bispo Aguirre y Ramón Ferreiro, es un sector donde predomina la edificación abierta, yuxtaponiéndose un sector próximo a la muralla con fuerte presencia de edificios destinados a servicios públicos, y otro más alejado, el polígono residencial de Fingoi, fruto de la iniciativa pública y edificado en su mayor parte a lo largo de los 1970. La tercera arranca en la confluencia de Ramón Ferreiro y San Roque, articulándose en torno a la avenida de Madrid. Esta área vivió una intensa actividad edificatoria a lo largo de los 1990 gracias a la construcción del campus universitario, situado en el extremo meridional de la ciudad. Entre el campus y el arranque de la avenida de Madrid, más concretamente hacia el oeste de ésta, la Sociedade Galega da Vivenda e Solo, dependiente de la Xunta de Galicia, acometió un vasto programa de urbanización, delimitando dos sectores: Augas Ferreas y Aceña de Olga, espacios rápidamente colmatados a partir de edificación abierta, visualmente muy heterogénea ya que, al contrario de Fingoi, cada bloque fue promovido por distintas sociedades inmobiliarias. El motor de esta iniciativa fue la demanda de pisos para alquiler entre los estudiantes universitarios, pero finalmente fueron las necesidades de vivienda en una ciudad escasa en bolsas de suelo edificable lo que permitió colmatar estos nuevos barrios en poco más de un lustro.

## **INFORMACIÓN Y LUGARES DE INTERÉS**

### ***Lugares de interés***

-TERMAS ROMANAS: construidas entre el siglo I y II. Se conservan diferentes partes como el Apoditerium y el Caldarium.

-MURALLA ROMANA: construida entre el 260 y el 310. Tiene 2.140 m. de perímetro y 71 cubos, destacando el de A Mosqueira, único que conserva los huecos originales. Cuenta con 10 puertas de acceso y 6 accesos interiores para subir a ella.

-PONTE ROMANA: levantado en el siglo I, reconstruido en el siglo XII y reedificado en el siglo XIV con arcos apuntados. En el siglo XVIII fue objeto de profundas reformas que dan la perspectiva actual.

-CATEDRAL: comenzada a construir en el siglo XII, de factura románica, pero con intervenciones sucesivas en los estilos gótico, barroco y neoclásico. Destaca el tímpano románico de la puerta norte con un cristo majestad del siglo XIII presidiendo. En el interior destaca la Capilla de la Virgen de los Ojos Grandes y el Coro, ambos de muy buena factura barroca, así como a girola del siglo XIV.

-PAZO EPISCOPAL: obra de Gil Taboada de 1738. Aire sobrio y portada barroca clásica.

-IGLESIA Y CONVENTO DE LOS PADRES FRANCISCANOS: La Iglesia es de estilo gótico, en la actualidad bajo la advocación de San Pedro. El convento alberga el museo provincial. Comenzó a construirse en el siglo XIII. Conserva un excepcional claustro de transición románico-gótico, la cocina y el refectorio del convento.

-CASA CONSISTORIAL: es una de las obras más representativas del barroco civil gallego, erigida en el segundo cuarto del siglo XVIII por Lucas Ferro Caaveiro, aunque la torre del reloj es un añadido del siglo XIX.

-IGLESIA DE SANTA MARÍA A NOVA: fue iglesia del Convento de Santiago, fundado en el siglo XIII. Se reconstruyó en el siglo XVIII y fue espoliada durante la invasión napoleónica.

-PAZO DE SAN MARCOS: obra de finales del siglo XIX, inicialmente destinado a hospital y hoy sede de la Diputación Provincial.

-IGLESIA DE SAN FROILÁN: perteneció al antiguo hospital de San Xoán de Deus.

-IGLESIA CONVENTUAL DE SAN DOMINGOS: edificado en el siglo XIII, planta ojival de tradición románica, de la construcción gótica sólo están visibles en el exterior las tres ábsidas poligonales de la cabecera. En el interior destacan los sepulcros de personajes de la nobleza medieval.

-CAPELA DA SOEDADE: erigida a lo largo del lateral sur de la Iglesia de San Pedro (antigua conventual de San Francisco).

-CAPELA DE SAN ROQUE: sigue los cánones del barroco compostelano, obra de Lucas Ferro Caaveiro.

-CAPELA DO CARME: Estilo barroco compostelano del siglo XVIII.

-PLAZA DEL CAMPO: es muy probable que fuese el lugar donde se erguía el foro romano. Hoy es el centro del Lugo antiguo, lugar de fuerte tipismo y muy agradable para el paseo, con la

fuente de San Vicente de traza barroca en el centro, combinándose en armonía algunos pazos con soportales con construcciones más modernas.

### ***Para ir de compras***

Lugo es una ciudad con mucha actividad comercial pues funciona como centro de servicios y comercio de su provincia. Las calles con mejor oferta comercial son en el interior de la muralla, la Plaza Mayor y las calles aledañas y la Plaza de Campo Castillo. Extramuros destaca la calle Ramón Ferreiro, sobre todo el tramo más próximo a la puerta Bispo Aguirre.

### ***Para comer***

La plaza del Campo y las calles que en ella desembocan son una afamada zona de vinos no sólo en el núcleo sino en toda Galicia. En Lugo es muy agradable recorrer los bares en las horas previas a la comida y a la cena por la variedad de tapas que acompañan a la consumición, incluidas en el precio de la misma, y la buena calidad de los vinos. En estas mismas calles se encuentran algunos de los más afamados restaurantes de la ciudad. Pero no es este el único sector de vinos y restaurantes de la ciudad, pues en los barrios de Recatelo (en las proximidades del parque Rosalía de Castro), Milagrosa (en la parte norte de la Ciudad) y Campo Castillo (detrás de la Casa Consistorial) también existen buenas opciones. A la hora de comer se ofrecen las mejores materias primas del país, pues las carnes llegadas de los entornos inmediatos son muy buenas y la oferta de pescado no desmerece nada por la proximidad de los enclaves pesqueros del norte de la provincia y el gran puerto de A Coruña.

### ***Para salir de noche***

La vida nocturna de Lugo es muy animada y con ambientes bastante variados como corresponde a una ciudad con una proporción bastante notable de universitarios entre sus habitantes. Las zonas más concurridas son las de Clérigos, Marina Española y San Pedro, con prolongación en alguna de las rondas de la muralla.

### ***Fiestas***

-FIESTAS DE SAN FROILÁN. Una de las fiestas más importantes de Galicia (mes de septiembre u octubre).

-ARDE LUCUS: fiesta romana que coincide con el solsticio de verano.

-OFRENDA DO REINO DE GALICIA Ó SANTÍSIMO: Corpus.

-SEMANA DE TEATRO CLÁSICO: finales de enero-comienzos de febrero.

-SEMANA DO CORPUS. FESTIVAL DE MÚSICA CIUDAD DE LUGO (durante los meses de abril, mayo y junio).

## **UNA RUTA POR LUGO. LUGO ROMANO Y BARROCO**

Iniciamos la ruta visitando los vestigios de la antigua Lucus Augusti. Comenzamos en los restos de las termas romanas, pegadas al río, de las que buena parte aun están por escavar. Los elementos conservados se encuentran en el interior del edificio del actual balneario. Una de las estancias, prácticamente intacta, se piensa que servía como vestuario al contar con unos arcos de medio punto que serían el lugar para dejar la ropa. La otra sala conservada era para los baños fríos y posteriormente fue convertida en capilla cristiana. Tras la visita seguimos el paseo a lo largo del río hasta encontrarnos con la Puente Romana, originaria del siglo I pero muy modificada por reformas en los siglos XII, XIV y XVIII. Formaba parte de la Vía XIX que unía la ciudad con Bracara Augusta y Asturica Augusta. A continuación nos encaminamos hacia el hito romano más importante la muralla del siglo III. Como tenemos que salvar un acusado desnivel desde el lecho del río hasta el emplazamiento de la ciudad subimos por las Costas del Parque hasta el Parque Rosalía de Castro. El camino nos ofrece muy buenas perspectivas de los sectores sur y oeste de la ciudad, así como de su entorno rural, con abundantes huertas y pastos para el ganado. Siguiendo la calle General Tella y Viveiro llegamos a la Puerta de Santiago (una de las menos reformadas), que una vez traspasada ofrece la posibilidad de subir a la muralla por unas escaleras situadas frente a la fachada de la Catedral, que luego visitaremos. Es interesante recorrer todo el adarve, muy amplio y de buena base. Será un paseo de algo más de 2 Km., que nos llevará unos 30 minutos. El recorrido se hace en sentido inverso a las agujas del reloj. Desde el alto de la muralla es posible contemplar el paisaje urbano actual de la ciudad, con edificios no muy altos en el centro y varios espacios libres de ciertas dimensiones en el sector intramuros (plazas, jardines, patios interiores, ...) que explican porqué se conservó la muralla, pues no fue necesaria una expansión fuera de su contorno hasta fechas muy recientes. También se puede disfrutar del único torreón que se conserva en parte el de A Mosqueira, que en el pasado le daban dos o tres alturas más a todos los cubos del monumento. Aunque desde arriba son difíciles de contemplar bien, la muralla cuenta con 10 puertas, la mayoría de las cuales fueron ampliadas o abiertas de nuevo desde 1830. Sólo la de Miñá, la Falsa y la de San Pedro se conservan desde la época romana con pequeñas modificaciones. Una vez completado el recorrido bajamos por el mismo lugar por donde subiríamos y podemos contemplar la Catedral, estamos delante de su fachada neoclásica que se hizo a finales del siglo XVIII para substituir la originaria románica. En su interior lo más destacado son las tres naves románico-góticas y el triforio, así como la Capilla e Imagen de la Virgen de los Ojos Grandes, así llamada por la expresividad de su rostro, el coro barroco de

madera y el deambulatorio gótico. Podemos salir por la puerta norte, de hermosa factura románica con un tímpano en el que se levanta un Cristo Majestad del siglo XIII. Llegamos así a la Plaza de Santa María donde se levanta el imponente Pazo Episcopal, barroco. Muy cerca está la Plaza del Campo, auténtico corazón de la ciudad, lugar donde seguramente se ubicaba el foro romano y donde se celebraron mercados durante muchos siglos. En el centro tiene una fuente de traza barroca y en sus contornos algunas casas blasonadas y con soportales. Esta plaza y sus alrededores son la principal zona de vinos y tapeo, contando también con una buena oferta de restaurantes. En uno de sus extremos se abre la Rúa Nova, o cardus máximo o principal arteria de la urbe romana.

A poca distancia aparece la Plaza de la Soledad, con la antigua iglesia gótica de San Francisco, hoy de San Pedro, a la que está adosado el edificio que alberga el Museo Provincial, donde se puede completar la visión sobre el legado romano pues conserva muchos elementos encontrados al hacer obras en la ciudad, como el excepcional mosaico que recoge la mitología de Dédalo y Persifae, único en el mundo romano. Son notables también las colecciones de ourivería prerromana y de elementos paleocristianos. Continuamos camino y desembocamos en la Plaza de Santo Domingo, otra de las más concurridas de la ciudad, donde aparece el Convento de las Madres Agustinas, con elementos góticos. Entre Santo Domingo y la Plaza Mayor, hacia donde nos encaminamos ahora por la calle de la Raíña, está el auténtico centro funcional de la ciudad, con vocación comercial y hostelería. En la Plaza Mayor destaca la Alameda que ocupa el espacio central, la Casa Consistorial Barroca y el edificio del Círculo de las Artes, de estilo ecléctico de finales del siglo XIX. Salimos del espacio intramuros por la puerta del Obispo Aguirre (abierta en 1894) y siguiendo la calle Ramón Ferreiro llegamos a un sector ocupado por una serie de servicios públicos y una amplia zona verde que enlaza con el Parque Rosalía de Castro que atravesamos al comienzo de la ruta, aquí están los edificios de los dos institutos tradicionales, las escuelas de Magisterio y Estudios Empresariales y dependencias administrativas. Es una área de esparcimiento con un magnífico mirador sobre el Miño en el que se termina la ruta.

## **BIBLIOGRAFÍA**

ARMAS DIÉGUEZ, P. (1990), *La organización del espacio lucense*. 2 vol. Diputación de Lugo, Lugo.

LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (1999), "Detallismo e espacio na cidade de Lugo. Unha aproximación á localización no espacio do comercio minorista". En *Boletín do Museo Provincial de Lugo*, nº IX, pp. 101-121.

MÉNDEZ MARTÍNEZ, G. y otros (1999), "Xeografía urbana (I)". En *Xeografía de Galicia*, tomo 2. Álvarez Conde, A Coruña.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. et alia (1999), *A despoblación en Galicia: preocupación ou lóxica territorial*. Tórculo Edicións, Santiago de Compostela.

RODRÍGUEZ LESTEGÁS, F. (1989), *Valor y usos del suelo urbano en Lugo*. Universidade de Santiago de Compostela, Santiago de Compostela.

SANTOS SOLLA, X. M. (2004), "Demografía galega. Un devalo imparable?". En *Grial*, nº 162, pp. 18-25.

SOUTO GONZÁLEZ, X. M. (1988), *Xeografía humana*. Galaxia, Vigo.



# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 3

# **OURENSE**

# Ourense

## INTRODUCCIÓN

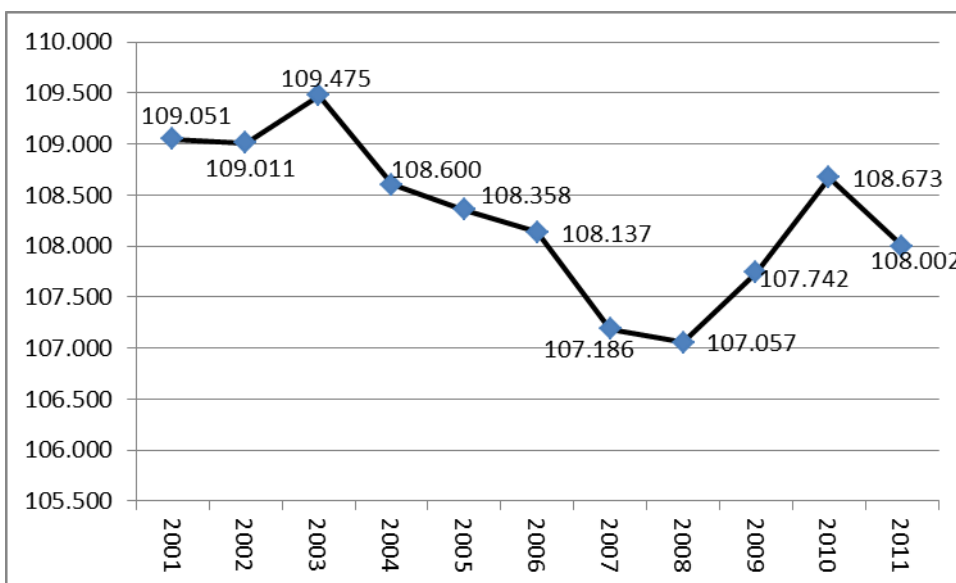
Ourense es una ciudad media situada en un nodo natural de comunicaciones en la Galicia meridional, que ejerce una función jerárquica sobre un vasto territorio. La provincia de Ourense no presenta una estructura urbana equilibrada. Las villas más pobladas (Verín, O Barco, Carballiño, A Rúa, Ribadavia, o Xinzo) apenas superan los 10.000 habitantes, por lo que no llegan a conformar un verdadero sistema intermedio entre la capital y los núcleos rurales. Esta primacía de la ciudad sobre el territorio provincial condiciona su desarrollo en los últimos años. La oferta comercial, de servicios avanzados, de posibilidades de empleo, e incluso de ocio, no deja de incrementarse en Ourense frente a un territorio provincial en crisis. Si la población de la capital se ha duplicado en los últimos cincuenta años, en ese mismo período la provincia ha perdido 150.000 habitantes (500.000 habitantes de derecho a 350.000), un descenso muy pronunciado que según las previsiones continuará en los próximos años, debido fundamentalmente a la caída de las tasas de natalidad y al envejecimiento de la población rural. La urbanización de la sociedad ourensana favorece la concentración de la población en la capital, al no existir verdaderas alternativas en la provincia.

Esta situación genera una macrocefalia urbana que se aprecia claramente en el hecho de que uno de cada tres ourensanos viva en la ciudad y su periferia. Las nuevas infraestructuras viarias posiblemente agraven esta situación al primar la localización de los grandes centros urbanos frente a los espacios rurales, con lo cual dentro de veinte o treinta años más de la mitad de los habitantes de la provincia se concentrarán en el 5% del territorio (capital, periferia urbana y villas principales). Las consecuencias demográficas, económicas, sociales, y políticas de este fenómeno han de ser estudiadas y tratadas con rigor por parte de las autoridades político-administrativas, con el objetivo de configurar nuevas estrategias de ordenación y planificación territorial que permitan una mejora sustancial en la calidad de vida de la población, el desarrollo sostenible de los recursos económicos y la conservación del medio ambiente.

Según los datos del IGE (Instituto Galego de Estatística) a 01 de enero de 2012, la población del municipio de Ourense era de 108.002 habitantes, cifra con la que se situaba en el tercer puesto dentro de Galicia, a continuación de los núcleos rectores del eje de desarrollo litoral, A Coruña y Vigo. La ciudad de As Burgas siempre se ha caracterizado por su excelente situación en un nodo natural de comunicaciones, favorecida además por las buenas cualidades

del subsuelo, lo que le ha permitido crecer de forma cuantitativa y cualitativa a lo largo de los siglos, hasta ocupar la posición privilegiada que ostenta en la actualidad. Desde los inciertos orígenes en época romana, pasando por las repoblaciones asturianas, el desarrollo medieval y las crisis de la Edad Moderna, hasta la constitución como capital provincial en 1833 y el crecimiento urbano del siglo XX, la situación y el emplazamiento de Ourense han ejercido una positiva influencia en la historia de la ciudad.

**Figura 1: Evolución del número de habitantes en el municipio de Ourense (2001-2011)**



Fuente: elaboración propia a partir de datos del IGE (2012).

## BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Ourense nació como la ciudad del oro. Así la llamaron los romanos, fundadores del primitivo asentamiento al que cualificaron como *Auriense*, del que deriva el topónimo actual. El lugar estuvo habitado desde tiempos muy anteriores, como lo atestiguan los restos de útiles paleolíticos, megalíticos, de la Edad del Bronce y de la Cultura Castreña. Pero no fue hasta los primeros siglos de nuestra era cuando se conformó como un núcleo destacado. La fundación romana fue consecuencia de la construcción del majestuoso *Ponte Vella*, como lugar estratégico para controlar el paso del río, y de la explotación de las aguas termales de *As Burgas* y otras fuentes próximas. Durante el período de dominación sueva, en los siglos V y VI es cuando aparecen las primeras noticias documentales de la diócesis *auriense*, consiguiendo un momento de gran esplendor al ser sede del reino con los monarcas Teodomiro y Mirón, quién promovió la construcción de la primitiva catedral.

Durante los siglos posteriores y hasta la repoblación ordenada por Sancho II en 1071, Ourense vivió una importante crisis urbana marcada por las incursiones y pillajes musulmanes y normandas. En el siglo XIII comienza un nuevo renacer impulsado por el obispado. En este momento se restauró el puente, se levantó la catedral que actuará como núcleo de desarrollo del casco antiguo. Este renacer estuvo vinculado a la fuerte demanda de vino, de hecho la comercialización y exportación de vinos do Ribeiro se centralizó en la ciudad de Ourense. Los derechos sobre el vino y su precio de venta fueron fuente de litigios muy tumultuosos entre los obispos y los comerciantes que luchaban por obtener una posición ventajosa en el mercado. El punto culminante de estos desacuerdos fue, a finales de la Edad Media, el ajustamiento de un obispo que fue arrojado al río Barbaña.

Un hecho transcendental en el desarrollo de la ciudad fue su declaración como capital provincial en el siglo XIX, con lo que comienza un nuevo período de esplendor que se ve reforzado con la llegada del ferrocarril, el desarrollo industrial y comercial, que hicieron de ella a lo largo del siglo XX y hasta llegar a la actualidad, un floreciente núcleo que cuenta en la actualidad con más de 100.000 habitantes.

## **SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO**

La ciudad de Ourense está situada en la parte sur de Galicia, en el cruce de tres grandes ejes de comunicación naturales que la conectan con el resto del territorio gallego, la Meseta y el norte de Portugal. Uno de estos ejes recorre el valle del río Sil hasta su confluencia en Os Peares con el Miño, y enlaza los Páramos Leoneses, la Maragatería, el Bierzo y la Tierra de Lemos con el valle ourensano. Otro desciende desde Lugo por el valle del Miño y comunica a la ciudad con este sector y con las Rías Bajas gallegas y la comarca del Baixo Minho portuguesa. La última gran diagonal llega de la Meseta castellana desde la Sanabria y a través de las depresiones terciarias de Monterrey y A Limia, y el valle del Barbaña alcanza, la Hoya de Ourense, para continuar por los "Chaos" de Amoeiro y Cea hasta las Tierras del Deza y Santiago. Estas vías de comunicación naturales serían aprovechadas antes de la romanización para comunicar territorios complementarios desde el punto de vista agrícola, y tras la llegada del Imperio para establecer la red de caminos que permitieran a la metrópoli controlar militar y económicamente el espacio conquistado.

La situación de la ciudad en un nodo natural de comunicaciones actúa, por tanto, como un factor de localización esencial en el origen primigenio del núcleo. Una importancia que se puede advertir contemplando el Puente Mayor, representación física y simbólica de esta característica. El desarrollo de las comunicaciones a partir de estos ejes naturales

caracteriza las actuales infraestructuras viarias de la provincia; la autovía, las principales carreteras y las líneas de ferrocarril tienen en estos corredores naturales la base de su trazado.

**Figura 2: Vista de la ciudad de Ourense**



Fuente: [www.turismodeourense.com](http://www.turismodeourense.com)

A la buena situación del valle ourensano se unen unas condiciones particulares del emplazamiento para configurar un sector muy propicio al primer asentamiento humano. Por un lado las características climáticas y edáficas de este lugar favorecen el desarrollo de la agricultura, los cursos fluviales aseguran la provisión de agua, las faldas del Montealegre facilitan el desarrollo de elementos defensivos, y por último el sustrato geológico genera en este espacio una serie de manantiales termales entre los que destacan los de As Burgas. La ciudad actual está emplazada entre las faldas del Montealegre y las terrazas del Miño en su confluencia con los valles del Loña y el Barbaña, pero el núcleo primigenio estaba limitado al interfluvio de este último río, próximo a las fuentes termales citadas. Posiblemente este fuera el corazón de la ciudad, pues antes de la romanización el carácter mágico de unos manantiales de agua caliente (aproximadamente 60°C.) convertirían al lugar en centro de peregrinación y asentamiento.

## **LA CIUDAD DURANTE EL SIGLO XX**

*Los primeros años. 1900-1939.*

La ciudad de comienzos de siglo XX extiende su desarrollo siguiendo las vías de comunicación y trazando nuevas calles que unen estas carreteras entre sí. La planificación se

deja en manos de las Ordenanzas Municipales (modificadas en 1934) y de distintas Comisiones de Policía Urbana y de Ensanche que con la supervisión del arquitecto municipal elaboran proyectos de urbanización y fijan las nuevas alineaciones. Las parcelas de viña situadas en los valles del Miño y Barbaña se convierten lentamente en solares urbanos donde se edifican las nuevas viviendas.

La estructura económica es comercial con una amplia base agrícola. La burguesía mercantil domina la escena política enfrentándose al movimiento obrero que comienza a demandar mejoras sociales. En este período se produce además un importante movimiento cultural que tiene como base a la llamada generación “Nos”.

Durante estos cuarenta años la población de Ourense multiplica por dos sus efectivos, pudiendo distinguirse dos etapas. La primera, de 1900 a 1920, caracterizada por un saldo migratorio prácticamente nulo y un balance natural escaso, pero positivo, que condicionan un débil crecimiento (2.387 habitantes entre las dos fechas). Y la segunda, entre 1921 y 1939, con un importante movimiento migratorio, frenado por la guerra civil, y un crecimiento vegetativo similar al de la etapa anterior, que dan como resultado un fuerte incremento de la población (10.816 habitantes).

Económicamente Ourense continúa siendo como a finales del siglo XIX un centro de producción y distribución de bienes y servicios para la población rural, reafirmando su importancia mercantil con la apertura de nuevos establecimientos comerciales. En 1916 de un total de 570 matrículas de contribución industrial, las once de mayor cupo comprendían cinco comercios de tejidos, dos ferreterías, dos almacenes de alimentación y dos droguerías, estando ocho de ellas localizadas en el Progreso. Los titulares de los grandes establecimientos eran normalmente de origen foráneo, o bien descendientes de los empresarios castellanos y asturianos que habían llegado a la ciudad desde mediados del XIX. Canedo era un centro especializado en el transporte y almacenaje de mercancías gracias a la ubicación de la estación de ferrocarril. Su economía dependía de la ciudad y causaba perjuicios a los comerciantes ourensanos que se quejaban ante las instituciones de la competencia desleal que ejercían los industriales del barrio del Puente. Para solucionar este problema se planteó la incorporación de este sector al municipio de Ourense ya desde finales del siglo anterior, y en este período, concretamente el 16 de junio de 1926, se acordó por el ayuntamiento de Canedo la anexión definitiva, que sin embargo no se verificaría legalmente hasta 1943 debido a la presión de los particulares. La importancia de la economía mercantil y del conflicto de intereses entre los distintos comerciantes, se pone de manifiesto en el traslado de la feria que se realizaba en el

Campo de San Lázaro, provocado por el avance de la urbanización en este sector desde principios de siglo. Las distintas alternativas para ubicar el nuevo recinto ferial enfrentaban a aquellos que pretendían localizarlo en la parte sur de la ciudad, entre el Posío y Mariñamansa, o en el Polvorín, y los que preferían ubicarla al norte, en Las Lagunas, o en el Campo de Los Remedios. El poder de ambos bandos impedía que se llevaran a cabo resoluciones tomadas en el Pleno Municipal, prorrogándose el traslado cuando el Campo de San Lázaro era ya un sector plenamente urbanizado. Finalmente la feria se ubicó en el Campo de Los Remedios en 1923.

Una de las máximas aspiraciones del pueblo ourensano en estos años era la ejecución por parte del Estado de las obras del ferrocarril de Zamora a Coruña, cuyo proyecto inicial databa de 1927, pero que no se terminaría hasta 1958. Las funciones derivadas de la capitalidad provincial se tradujeron en la construcción de nuevos edificios públicos y en la llegada de personal administrativo que amplió el carácter urbano de la sociedad. La clase más desfavorecida también se incrementó en estos años, llegando a contabilizarse en 1915 más de 1.400 familias pobres. Para paliar esta situación se crearon nuevas instituciones benéficas como la cocina económica, o la “gota de leche”, y desde el ayuntamiento se trató de promover grandes obras públicas que permitiesen dar empleo a este segmento de la población. Sin embargo, las dificultades económicas del concejo dejaban en meras palabras cuantos proyectos y empréstitos municipales se presentaban con este fin, habiendo de limitarse a aquellos subvencionados por la Diputación, el Gobierno Civil, o algunos particulares. El 3 de septiembre de 1927 el ayuntamiento adquirió un préstamo del Banco de Crédito Local de España (4 millones de pesetas) para llevar a cabo diversas mejoras urbanas, como la terminación de las obras de abastecimiento de aguas y de alcantarillado, y la construcción de la plaza de abastos y el matadero. Un hecho importante en la economía de la ciudad y en su posterior desarrollo urbano es la creación, a iniciativa del obispo, de la Caja de Ahorros Provincial de Ourense en 1934.

El caserío se renueva con la construcción de nuevas viviendas en las carreteras transformadas en calles en el interior del espacio urbano (Av. Buenos Aires, Capitán Eloy, Ervedelo, Cardenal Quevedo) y con la adición de nuevas plantas en los edificios ya construidos. La ausencia de un plan general provoca que ante la demora que suponía la concesión de una licencia, por los estudios de alineación individuales, los particulares inicien primero la construcción de sus viviendas y después realicen el trámite administrativo, provocando numerosos pleitos y un desarrollo irregular de la trama viaria, con aceras retranqueadas y calles de distintos niveles y direcciones. El Puente Nuevo, construido entre 1911 y 1918,



produce un nuevo desarrollo hacia el norte de la población y su definitiva aproximación al cauce del río Miño. En estos años se proyecta la carretera de circunvalación, que une la carretera de Vigo a Villacastín, en las proximidades del Puente Mayor, con el Puente Nuevo, carretera a Ponferrada y Camino vecinal a Santa Mariña, a través de las actuales calles de Sáenz Díez, Celso Emilio Ferreiro, Xoán de Novoa y Emilia Pardo Bazán. Las infraestructuras urbanas se mejoran con la red de saneamiento, el proyecto de canalización del Barbaña, la nueva red de fluido eléctrico, el abastecimiento de aguas y la llegada del teléfono, al tiempo que se construyen nuevos edificios públicos, como el Hospital Provincial, el Banco de España, la delegación de Hacienda, el grupo escolar Curros Enríquez, la Plaza de Abastos, el Instituto Provincial de Higiene, o la Casa del Pueblo. Los espacios verdes también experimentan obras de acondicionamiento, como sucede en el Posío, la Alameda, las Mercedes, la Alameda del Cruceiro, y San Lázaro, trasladándose a este último la iglesia de San Francisco entre 1927 y 1939. En el Cementerio del ex-convento se producen sucesivas ampliaciones del camposanto para dar cabida a nuevos enterramientos, que siguen produciéndose en el interior del casco urbano a pesar de estar prohibidos por ley desde el siglo XIX. Las plazas se regularizan (San Marcial, Obispo Cesáreo, Mayor, Magdalena), se realizan proyectos de alineación en las nuevas calles (Habana, Cardenal Quevedo, Crucero, Circunvalación), y se presenta el proyecto de Antonio Palacios para abrir una nueva plaza que permita contemplar la fachada occidental de la Catedral (plaza San Martiño). Las viviendas se producen normalmente por iniciativa particular. Son construcciones en piedra de dos y tres plantas, susceptibles de posteriores ampliaciones (cuando la familia crece se añaden nuevas plantas a los edificios), siendo las de multipropiedad escasas en este período. En la construcción de viviendas destaca el empresario particular Francisco Álvarez Rodríguez, natural de Tiedra (Valladolid), quien entre 1920 y 1940 construye y vende más de treinta viviendas en el barrio del Couto, concretamente en los terrenos denominados "Patio Bartolo" y "Finca Matos", entre las actuales calles de Jesús Soria, Goya y Enseñanza. En la zona norte de la ciudad sobresale la figura de Ubaldo Álvarez Ruiz, gran propietario de tierras y persona de gran influencia a la hora de trazar las nuevas calles y alineaciones en este sector. En 1930 existían en la ciudad 2.428 inmuebles destinados a viviendas y un total de 3.193 edificios y albergues.

#### *La expansión del crecimiento urbano. 1940-1978.*

Ourense, al igual que el resto de las ciudades españolas, experimenta en este período el mayor crecimiento de toda su historia. Como consecuencia de un aumento considerable de las tasas de natalidad y de un fuerte éxodo rural que se dirige a la capital provincial, la

población triplica su número de 1940 a 1981. El municipio, además, se amplía físicamente con la anexión del término de Canedo en 1943. Crece la población, crece la superficie, y crece, sobre todo, el espacio edificado. El desarrollo en la construcción de viviendas es de tal magnitud que no puede ser frenado por ordenanzas, planes de urbanización, o disposiciones derogatorias ministeriales. El cemento, el incremento de volúmenes y alturas, las calles-zanja, los conjuntos residenciales en espacios sin urbanizar, se apropian del paisaje urbano. En este contexto Vicente Risco escribe en La Región durante 1960 una serie de artículos sobre “El Ourense Perdido”, describiendo de manera personal los rincones más bellos de la ciudad. Estos pensamientos se transforman en una obra con prólogo de Otero Pedrayo, dibujos de Conde Corbal y anotaciones históricas de Ferro Couselo, que titula “El Ourense Perdurable”, movido tal vez por cierta “esperanza urbana”.

**Figura 3: La Plaza Mayor de Ourense**



Fuente: [www.turismodeourense.com](http://www.turismodeourense.com)

En 1940 la población de Ourense era de 28.397 habitantes, en 1981 de 96.085. Este incremento demográfico presenta a lo largo del período tres etapas bien diferenciadas. En la posguerra y hasta 1950 se produce una fuerte oleada de inmigrantes que proceden del medio rural de la provincia, y se verifica además la anexión de Canedo. En las dos décadas siguientes el éxodo rural disminuye notablemente, pero los comportamientos natalistas de la población recién llegada hacen aumentar de forma considerable el crecimiento vegetativo, con lo que la tendencia alcista se mantiene. En la última etapa, de 1971 a 1981, el saldo natural se incrementa ligeramente y se asiste a una nueva oleada inmigratoria, procedente esta vez tanto

del interior de la provincia como del extranjero, debido al retorno de los emigrantes, quienes a su llegada a Ourense se asientan en la capital en vez de en sus aldeas de origen.

El incremento poblacional y las remesas provenientes del exterior condicionan el desarrollo económico de este período. Por un lado al crecer la población se amplía el mercado interno y también la oferta de mano de obra, lo que permite la creación de pequeños talleres que abastecen de bienes de consumo a los habitantes de la ciudad. Estas fábricas se localizan principalmente en el Veintiuno, Couto y Mariñamansa, hasta que en 1974 y patrocinado por la Caja de Ahorros Provincial de Ourense se crea el Polígono Industrial de San Ciprián das Viñas, hecho de gran importancia en el desarrollo del tejido industrial local, tras no haberse conseguido a principios de la década de 1960 la creación de un Polo de Desarrollo. El comercio también se ve desarrollado como consecuencia del aumento de la población y del capital circulante, contabilizándose en 1977 2.253 licencias comerciales, 921 de ellas en el ramo de la alimentación y 309 en el textil. Las remesas procedentes de la emigración posibilitan el desarrollo del sector más importante en la economía de este período, la construcción. Los emigrantes, retornados o no, canalizan sus ahorros hacia el mercado inmobiliario siguiendo tres caminos diferentes, convirtiéndose en constructores particulares, adquiriendo viviendas como forma de inversión, o bien indirectamente, a través de la promoción inmobiliaria realizada con sus capitales por la Caja de Ahorros Provincial de Ourense. Esta unión del mercado financiero y el inmobiliario absorbe la mayor parte del capital ourensano y produce un sobredimensionamiento en la oferta de viviendas de tal magnitud, que llega a superar al ritmo anual de crecimiento demográfico. En el período 1961-1970 la población se incrementa cada año un 1'3% y las viviendas un 3'1%, mientras en la década siguiente el crecimiento demográfico alcanza el 3% anual, y el del parque de viviendas el 5'2%. Esta dinámica genera la expansión de la construcción como actividad económica, y así en 1971 de las 57 empresas privadas que contaban en la ciudad con más de 50 empleados, 29 pertenecían a este sector. El especial desarrollo de la función comercial y de la construcción de viviendas entre las calles del Paseo, Juan XXIII, Bedoya y Habana genera un nuevo desplazamiento del centro urbano, que se localiza desde los años 1970 en torno al parque de San Lázaro.

El crecimiento de Ourense en este período se caracteriza por la construcción abusiva de nuevos edificios desarrollados en altura, que sustituyen a viejos inmuebles en el espacio consolidado rompiendo continuamente la línea de fachada, y por la aparición de grupos de viviendas en urbanizaciones situadas en espacios periféricos, que generan una estructura anárquica del plano. En los años 1940 la masiva afluencia de población genera problemas de

infravivienda en gran número de ciudades. Esta situación se intenta frenar desde el urbanismo franquista con la Ley de Viviendas Protegidas de 1939, a partir de la cual nacerán los grupos de “casas baratas”, claramente identificables en todas las urbes españolas. En Ourense la primera actuación en este sentido se traduce en la edificación del grupo de viviendas General Mola (Couto), destinado en principio a heridos y mutilados de guerra. Estas urbanizaciones se localizan en sectores periféricos al espacio consolidado para buscar un menor precio del suelo, y se convierten desde su construcción en los años 1940 y 1950 en el germen de numerosos barrios, como el Couto, Veintiuno, Polvorín, Virgen de Covadonga, Ribeiriño, Mariñamansa, o A Carballeira. Empleando el mismo modelo también edifican viviendas protegidas la empresa estatal RENFE, frente a la Estación Empalme, y el Ministerio del Ejército, en la carretera de Ourense a Puebla de Brollón.

En los primeros años de la posguerra el ayuntamiento intenta formalizar la urbanización en la zona norte y este de la ciudad, pero la Dirección General de Administración Local deniega la aprobación del Proyecto de Urbanización, Ensanche y Saneamiento Interior presentado. Por ello y ante la necesidad creciente de regular el desarrollo urbano, el 22 de abril de 1944 se encarga al arquitecto municipal Mariano Rodríguez Sanz y al ingeniero encargado del proyecto de urbanización en el barrio del Puente, José Luis Tovar Bisbal, la confección de un plano de población y de urbanización general de Ourense. Seis meses más tarde, el 20 de octubre, los técnicos entregan el nuevo plano de población y el 5 de abril de 1946 presentan el Anteproyecto de Ordenación General de Ourense para su exposición pública, siendo aprobado el 5 de diciembre de 1947. Entre 1949 y 1950 redactan el Plan de Urbanización General que se expone a las alegaciones públicas en 1953 y es definitivamente aprobado por la Dirección General de Urbanismo el 11 de marzo de 1955. Este Plan que necesitó doce años para tramitarse estuvo muy poco tiempo en vigor, pues en 1956 se sancionó la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana que obligaba a revisar todo el planeamiento en uso. El documento aprobado en 1955 extendía a casi todo el espacio urbano el tipo de edificación en manzana cerrada, prolongando las alineaciones existentes y abriendo nuevas calles ortogonales. También se proyectaba una variante a la carretera de Vigo a Villacastín, con la construcción de un nuevo paso sobre el Miño aguas abajo del Puente Mayor, quedando al oeste de este vial un “bulevar” de edificación aislada que conectaría los barrios de A Carballeira y O Couto. Las riberas del Miño y Barbaña, junto con un sector al este de Mariñamansa, se dejaban libres de edificación con tratamiento de zona verde. Durante el prolongado período de tramitación de esta normativa la construcción de viviendas continuó

desarrollándose de forma anárquica, como se denunciaba desde la propia Casa Consistorial, dando como resultado un manifiesto desfase entre el espacio planeado y el edificado.

En septiembre de 1952 se inauguraron las dos estaciones de ferrocarril, denominadas entonces Norte y Posío. Los terrenos de la antigua estación del Puente estaban destinados en principio a la construcción de la Estación de Autobuses de Ourense, pero la presión ejercida por ciertos sectores logró que ésta no se llevara a cabo. Los comerciantes de la ciudad proponían localizar este edificio más cerca del centro urbano, sugiriendo como lugar más apropiado la carretera de circunvalación (Sáenz Díez), y llegando incluso a proponer en 1958 el traslado de la ermita de los Remedios para ubicar en su lugar la nueva estación. Los terrenos del Puente fueron finalmente cedidos en 1954 al Ministerio de Educación para que estableciera allí la denominada "ciudad escolar", que comprendía la Escuela de Magisterio, la de Comercio y campos de deporte. Otras delegaciones del poder central también levantaron nuevos edificios públicos entre 1940 y 1960, como el Gobierno Civil, Correos y Telégrafos, o el Palacio de Justicia. En los tres casos los solares fueron previamente cedidos por el ayuntamiento, que solo disponía en el interior de la ciudad de los parques municipales. Por este motivo las ya de por sí escasas zonas verdes vieron reducida su extensión, afectando el recorte a la Alameda, Parque de San Lázaro, Alameda del Cruceiro, y Campo de los Remedios, tras la construcción en 1968 del Pabellón de los Deportes. En estos años se abrieron nuevas calles de gran importancia en la estructura urbana, como la Diagonal (Juan XXIII), Avenida de Portugal, Habana (uniendo sus dos trozos), Doctor Fleming, Avenida de Marín, Rúa Nova, o Valle Inclán. Junto a éstas, trazadas por el ayuntamiento y la jefatura de obras públicas, los grandes propietarios de suelo urbano abrieron otras, al realizar numerosas reparcelaciones que multiplicaban los solares existentes en sus fincas, sin tener en cuenta la ordenación planteada por los poderes públicos. La población que se asentaba en los nuevos espacios periféricos demandaba continuamente mejoras en la urbanización de sus barrios, que el débil presupuesto municipal no podía afrontar. El método empleado para sufragar este tipo de obras era el de las contribuciones especiales, válido para las calles del centro por la posición económica de sus habitantes, pero inútil para las barriadas más populares que se resistían a autofinanciar los costes de urbanización. La segunda fase de las obras de canalización del Barbaña fueron aprobadas por el Consejo de Ministros en 1959, luego de desestimar diferentes proyectos, como el que en 1956 pretendía la cubrición de este río con el propósito de crear una nueva vía de tráfico entre el centro y el barrio del Couto, posibilitar el ensanche de la ciudad hacia el oeste, y servir de colector en la red de saneamiento. En 1958 se aprobó el

proyecto de urbanización del denominado tercer sector de San Francisco, diseñado por el ingeniero José Luis Tovar Bisbal, mediante el cual se creaba una gran oferta de suelo urbano, siendo las obras financiadas por el obispo, el propietario Esteban Rionegro y el constructor Francisco Cachafeiro.

En 1959 el Ministerio de Obras Públicas comenzó los estudios para llevar a cabo la desviación de las carreteras de Vigo a Villacastín y de Ponferrada a Ourense, a su paso por esta ciudad. La Dirección General de Urbanismo designó entonces a tres jóvenes arquitectos para que elaboraran el planeamiento de las zonas afectadas por estas variantes y la necesaria revisión del Plan General. Miguel Duran Loriga, Francisco Navarro Roncal y Francisco Pérez Arbués firmaron el 11 de mayo de 1959 un contrato con el ayuntamiento para realizar el Plan Parcial de Las Lagunas, el Plan Parcial del Barbaña, la Revisión del Plan General y el Plan Parcial de Ordenación. El Proyecto de Ampliación y Revisión del Plan General de Ordenación de Ourense fue aprobado por el ayuntamiento el 3 de febrero de 1961, y por el Ministerio de la Vivienda el 25 de agosto de ese año. El tipo de planificación establecida por este documento seguía los modelos extendidos entre los urbanistas de aquella época, determinando una zonificación orgánica de todos los sectores de la ciudad. En el Plan se clasificaba el espacio urbano en distintas zonas; residencial, comercial, industrial, ferroviaria, escolar, verde y deportiva, designando pequeños retazos en el contorno del territorio definido, como áreas de reserva urbana, especial y deportiva. Las zonas verdes se localizaban en los márgenes de la ciudad, destinando un amplio espacio en Vilar de Astrés para un gran parque (actual vertedero municipal). El espacio central en manzana cerrada quedaba rodeado por un anillo con rango de viario principal, dentro del cual se inscribía un eje en proyecto entre el Barbaña y la desviación de la carretera a Vigo. Las zonas industriales se localizaban siguiendo esta variante, en el Pino y Fonsillón, y en el Veintiuno. El resto del espacio se definía como zona residencial en bloque y en viviendas aisladas, dejando unos espacios puntuales como equipamiento. No era, por tanto, una ampliación o revisión del planeamiento existente, sino un plan totalmente nuevo, imposible de llevar a cabo pues partía de una situación irreal que no consideraba el espacio ya construido. Por ello la ciudad siguió creciendo al margen de la ordenación vigente, fijándose desde el ayuntamiento líneas y alturas por equidad con los edificios ya legalizados, y creándose un padrón de edificaciones abusivas, donde se dejaba constancia de los excesos cometidos por el desarrollo de la construcción. Para intentar revertir esta situación los técnicos del ayuntamiento presentaron el 30 de abril de 1962 un informe en el que se pedía a los arquitectos firmantes del Plan que modificaran el proyecto de Plan Parcial presentado, de tal

manera que se realizara un verdadero entronque con el planeamiento aprobado en 1955, pues la estructura parcelaria de los solares urbanos y las edificaciones ya construidas hacían imposible desarrollar el Plan General de 1961. Ante esta circunstancia el director general de urbanismo, Pedro Bidagor Lasarte, dispuso que José Ramón Laussen, subdirector general de ordenación urbana, y Manuel Muñoz Monasterio, jefe técnico de planeamiento, se desplazaran a la ciudad para conocer la situación real sobre el terreno. Tras esta visita la Dirección General de Urbanismo diseñó un nuevo Plan Parcial de Ordenación, cuyo anteproyecto fue presentado a la corporación municipal el 20 de octubre de 1962, y definitivamente aprobado por el Ministro de la Vivienda el 3 de diciembre de 1964. Este plan abarcaba casi toda la ciudad, tenía en cuenta la edificación existente y entroncaba con el Plan de 1955, respetando los volúmenes señalados en el de 1961. La situación en la que se presentaba este documento era caótica. Desde el consistorio se primaba la “flexibilidad, transigencia y tolerancia” en el cumplimiento del planeamiento, permitiendo de hecho a constructores y propietarios todo tipo de infracciones; cambios de usos, incremento de volúmenes, construcciones en suelo no urbano, incumplimiento de cesiones obligatorias, desafecciones de zonas verdes. La permisividad municipal aceleró la construcción de viviendas durante estos años, alcanzando ritmos espectaculares. Las consecuencias del crecimiento incontrolado se reflejaban en la situación de las calles, sin pavimento, aceras, luz, agua, o red de saneamiento, y en la grave carencia de equipamientos públicos. La Torre de San Martín, proyectada por Antonio Ales Reinlein en 1961, simboliza perfectamente estos años de “desarrollismo”.

A principios de los años 1970 se llevaron a cabo las obras de Accesos a Galicia, con la construcción del puente del Ribeiriño y el trazado de viales de tráfico pesado en la margen izquierda del Miño. En este período la Caja de Ahorros Provincial fue uno de los principales agentes implicados en la construcción, promoviendo de forma directa grupos de viviendas en Mariñamansa, Lagunas, Couto, Avenida de Zamora, Barrocanes, Pino y Avenida de Portugal, además de conceder créditos a los promotores privados. Siguiendo los preceptos de la Ley del Suelo de 1956, el ayuntamiento contrató a la empresa Eyser para la redacción de un nuevo plan de ordenación, cuyo avance fue presentado el 30 de octubre de 1974. Sin embargo la legislación urbanística de 1975-1976 dejó sin efecto esta normativa, habiendo de reiniciarse los trabajos de redacción años más tarde por otra empresa. En estos años el único sector que se desarrolló de acuerdo a los procedimientos normales que regulaba el planeamiento fue el polígono residencial de Las Lagunas. El resto de los barrios periféricos surgieron mediante

proyectos de ordenación a partir del Plan Parcial de 1964, o a través de normas complementarias y subsidiarias al plan general de 1961.

*Dinámica urbana posterior a 1978.*

En las últimas dos décadas el ritmo de crecimiento de la ciudad ha sido notablemente inferior al registrado en la etapa precedente. Tanto la población como la construcción de viviendas han mostrado en estos años una evolución mucho más moderada. El crecimiento demográfico ha llegado en el último período intercensal (1991-2000) a registrar un balance negativo, influyendo claramente en la crisis atravesada por el subsector de la construcción. La economía de Ourense ha reforzada la terciarización de su estructura productiva, desarrollando el comercio y los servicios, lo que a su vez ha provocado la multiplicación de edificios y equipamientos públicos.

El Padrón de 1996 daba la cifra de 107.060 habitantes para Ourense, 1.322 menos que los registrados en el Censo de 1991. Esta evolución negativa se produce como consecuencia del fuerte descenso experimentado en el crecimiento vegetativo desde los años 1980 (caída de las tasas de natalidad y ligero aumento de las de mortalidad), que se ve complementado con una disminución del saldo migratorio en los años 1990. De este modo, la curva ascendente del crecimiento demográfico característica de la etapa anterior, cambia de sentido en los últimos años.

La economía urbana experimenta desde 1978 un claro proceso de terciarización, que se ve reflejado en la importancia creciente de este sector en la estructura profesional de la ciudad. En 1991 un total de 23.478 trabajadores aparecían encuadrados en el terciario, registrándose un incremento porcentual del 31'7% en relación a los datos de 1981 (17.823 empleos). Este desarrollo de los servicios se debe principalmente al crecimiento del número de funcionarios públicos (administración, educación y sanidad) que aglutinaban en 1991 a casi el 40% del total de empleados del sector. El comercio también experimenta una evolución positiva en estos años. En 1979 se contabilizaban un total de 2.939 licencias comerciales, frente a las 4.372 de 1996 (pasando el número de oficinas bancarias de 50 a 122). En este sector destaca la importancia del comercio minorista altamente especializado, con un área de mercado que se extiende por toda la provincia. En cuanto a la actividad industrial, luego de los procesos de cierre y reconversión de algunas empresas en los años 1980, se asiste a cierto desarrollo en los años 1990, gracias al éxito de algunas iniciativas empresariales, como las llevadas a cabo por el Grupo Coren, y a la política industrial de la Xunta de Galicia, que estableció en 1992 el Parque Tecnológico de Galicia en el municipio de San Ciprián das Viñas,



al lado del Polígono Industrial. En 1994 las aproximadamente 600 empresas industriales localizadas en el municipio ourensano daban empleo a más de 4.000 personas.

La evolución urbana en estas dos décadas se caracteriza por el incremento de los edificios públicos y de los equipamientos, más que por el crecimiento del número de viviendas, aun cuando éstas llegan a las 47.704 en 1991. Se han construido o rehabilitado en estos años numerosos edificios dotacionales, como la Comisaría de Policía, el Conservatorio, el Teatro Principal, el Campus Universitario, El Museo Municipal, el Hospital Provincial, las Delegaciones de la Xunta, el Pabellón Polideportivo, etc., paliando en gran medida el acusado déficit infraestructural que padecía la ciudad tras la etapa “desarrollista”.

El primer alcalde democrático, José Luis López Iglesias, proclamó en 1979 la urgente necesidad de elaborar un nuevo instrumento de planificación, y para ello se formalizó un contrato el 2 de febrero de 1980 con la empresa Ingeniería del Atlántico S.A. (IDASA), encargando al grupo dirigido por el arquitecto Pina la reforma y adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Ourense. La aprobación inicial del Ayuntamiento al nuevo documento urbanístico se produjo el 9 de abril de 1981, y tras numerosas modificaciones fue aprobado definitivamente por la Consellería de Obras Públicas el 18 de enero de 1984. Sin embargo, ante este decreto se presentaron varios recursos de reposición, que tras el silencio administrativo de la COTOP, fueron elevados a la Audiencia Territorial de A Coruña. Ésta, a la vista de las reclamaciones, decretó en 1985 la suspensión cautelar de todos los trámites. La Consellería procedió entonces a anular el acto de aprobación definitiva de 1984, devolviendo el expediente a la fase inicial. Este primer paso se llevó a cabo en el Ayuntamiento el 21 de abril de 1996 y la Consellería aprobó el plan, ahora sí definitivamente, el 11 de noviembre de 1996. El documento ratificado establecía un techo de población muy alto, a tenor de los ritmos de crecimiento demográfico, y por ello la oposición criticó la excesiva calificación de suelo urbano y urbanizable. Además se concedía un mayor volumen de edificabilidad en numerosos sectores, y no se creaban suficientes equipamientos para el número de habitantes previsto. Por último, la deficiente dotación de zonas verdes se trataba de paliar cartografiando con esta denominación cuanta superficie libre se encontrara en el espacio urbano consolidado.

En 1987 se adjudicó la realización del Plan Especial de Reforma Interior del Casco Histórico a un grupo de arquitectos bajo la dirección de José Luis Pereiro Alonso. Este PERI superó la fase de exposición pública, pero debido a la inestabilidad política que caracterizaba al ayuntamiento en estos años no llegó a aprobarse definitivamente. Se encargó entonces a una nueva empresa, Arquipo, dirigida por los arquitectos Carlos Andrés Vallejo y Luis Cepeda

Vicente, la redacción del plan especial, que fue sancionado por la Consellería el 14 de septiembre de 1996.

El otro plan especial de la ciudad es el de protección de las riberas de los ríos Miño, Loña y Barbaña a su paso por la ciudad, encargado a un grupo de arquitectos dirigidos por los técnicos catalanes Domenech, Martorell y Bohigas. Este plan, en proceso de realización como el anterior del casco histórico, fue aprobado en 1993.

## **INFORMACIÓN Y LUGARES DE INTERÉS**

### *Lugares de interés*

-Alameda: imprescindible visita para los amantes del modernismo. El arquitecto Vázquez Gulás transformó en el siglo XIX la medieval huerta del Ayuntamiento en un parque en el que existe toda una serie de construcciones modernistas: Gran Hotel (hoy con aprovechamiento comercial), Casa Junquera (Aula Cultural Caixa Nova), Hotel Barcelona (cerrado) y Casa Román.

-As Burgas: conjunto de tres fuentes de aguas termales y mineromedicinales que manan a 67°C (Burga de Abaixo, neoclásica del siglo XIX; Burga de Arriba, construcción popular del siglo XVII; y, Burga do Medio, construcción moderna). En sus inmediaciones están las réplicas de cuatro aras romanas encontradas en las proximidades, una de ellas dedicada a las ninfas de estas aguas.

-Capela da Nosa Señora dos Remedios: comienzos del siglo XVI. La puerta de medio punto y de finales de esa centuria. Fundada para proteger a los viajeros de ataques de los ladrones.

-Capela de San Cosme e San Damián: pequeña capilla y hospital anexo, estilo plateresco. En Navidad se expone el Belén de Arturo Baltar.

-Catedral de San Martiño: templo románico tardío con elementos góticos y aspecto de fortaleza. En su interior destacan:

- Capela Maior: retablo mayor obra de Cornelis de Holanda (1520), con laterales barrocos de comienzos del siglo XVIII. En la parte inferior sillería de coro renacentista. Cimborrio y rejas, ambos del siglo XVI completan el conjunto.
- Capela do Santo Cristo: alberga un cristo gótico de gran realismo. Capilla del siglo XVI decorada en el barroco.
- Pórtico do Paraíso: siglo XIII influencia del Pórtico da Gloria (Catedral de Santiago de Compostela). Conserva a policromía original.
- *Claustra Nova*: claustro gótico nunca terminado, finales del siglo XIII-comienzos del XIV, alberga el Museo Catedralicio.

- Cristo románico situado en el Deambulatorio.
- Convento de San Francisco: destaca el claustro de transición románico-gótico, de columnas gemelas con capiteles decorados con elementos vegetales, animales mitológicos y fantásticos y figuras humanas.
  - Iglesia de los Franciscanos: siglo XIV, construida en el alto de la ciudad, donde permanece el claustro, y trasladada al parque de San Lázaro en 1923. Interesante fachada con rosetón y portada de triple arquivolta.
  - Iglesia de Santa Eufemia: antigua iglesia de los jesuitas. Estilo barroco gallego. siglo XVII-XVIII. Vistosa fachada cóncava.
  - Iglesia de Santa María Nai: originariamente románica aunque reconstruida en el siglo XVIII en estilo barroco. Conserva en la portada cuatro columnas de mármol del siglo VI.
  - Iglesia de Santo Domingo: de estilo renacentista. Interesantes retábulos barrocos en el interior.
  - Iglesia da Trindade: construida entre finales del siglo XII y comienzos del XIII, aunque con reformas de los siglos XV y XVI. Exterior decorado por una crestería gótica. Posee dos torreones que le dan aire de fortaleza. Cruceiro plateresco en el atrio (siglo XV).
  - Museo Arqueológico: románico siglo XII, uno de los pocos edificios civiles de este período existentes en España.
  - Pazo Oca-Valladares: actual sede del Liceo de Ourense. Es uno de los mejores ejemplos de arquitectura pacega renacentista existentes en Galicia, siglo XVI. Posee un hermoso patio de columnas centrado por una fuente de mármol.
  - Praza do Ferro: antiguo mercado de útiles de labranza. Centrada por una fuente barroca. Conjunto muy armonioso. En un lateral la Casa dos Boán (siglo XVII).
  - Praza da Magdalena: del siglo XV al XIX fue utilizada como cementerio, conservando algunas lápidas en un lateral. Más tarde funcionó como mercado. Centrada por un esbelto cruceiro barroco.
  - Praza Maior: forma irregular, casas con galerías y balcones de los siglos XVIII y XIX.
  - Praza do Trigo: antiguo mercado donde se vendía el cereal. En un lateral la casa dos Temes (siglo XVIII).
  - Ponte do Milenio: inaugurado en 2001. Combina hormigón y acero en una original forma curva. Pasarela peatonal que llega a elevarse 22 m., convirtiéndose en un excepcional mirador.
  - Ponte Vella o Maior: de origen romana, de la que sólo quedan algunos sillares almohadillados en la base. Reconstruido en el siglo XIII, pero la traza actual es del siglo XVIII.

-Xardíns do Posío: antigo jardín botánico en el que el paseo es muy agradable.

#### *Museos*

-CENTRO DE EXPOSICIÓNS CAIXA NOVA: Praza Maior, s/n. Exposiciones temporales en las que tienen cabida todo tipo de manifestaciones artísticas, con especial presencia de las artes plásticas.

-MUSEO ARQUEOLÓXICO PROVINCIAL, Praza Maior, s/n. Guarda piezas castreñas, romanas, prerrománicas, románicas y góticas, además de pintura y escultura posterior. El edificio que lo alberga es una joya en si misma, se trata de un excepcional pazo civil románico del siglo XII, aunque con reformas posteriores, en un solar ocupado con anterioridad por el pretorio romano y por el pazo de los reyes suevos.

-MUSEO DO TREN, Centro Cultural Deputación, Rúa Progreso, 30. Posee una de las mejores colecciones europeas de trenes en miniatura a escala HO, conocida como Colección de Trenes Fernández Pacheco Outeiriño (COFEPO).

-MUSEO MUNICIPAL, Rúa Lepanto, nº 8. Situado en un singular edificio de finales del siglo XVI. Cuenta con importantes fondos de artistas plásticos y escultores gallegos. Tiene una sala permanente dedicada al grabador Julio Prieto Nespereira. Además pueden visitarse exposiciones temporales que dan cabida a una amplia variedad temática y/o ideológica.

-MUSEO CATEDRALICIO, Praza do Trigo, s/n. Arte sacro. Situado en el claustro gótico inconcluso de la Catedral conocido como Claustro Nova. Destacan las placas de esmaltes de Limoges de la arqueta relicario de San Martín del siglo XIII, una serie de cruces procesionales, cálices, o tesoros de San Rosendo o el incunable misal auriense.

-MUSEO DA CORNAMUSA, Campus Universitario das Lagoas, s/n. Exposición de gaitas y cornamusas procedentes de todo el mundo, además de prestar atención a todo lo relacionado con este instrumento musical.

#### *Para ir de compras.*

Las principales calles comerciales de la ciudad son Paseo, Santo Domingo, Capitán Eloy, Progreso y las calles que bordean el parque de San Lázaro. Es la confluencia del casco antiguo con el ensanche, zona muy concurrida y con una muy variada oferta para comprar casi de todo. Otra buena opción para las compras es la calle dos Artesáns (callea Colón e alrededores), pues cuenta con muchas tiendas de artesanía y productos típicos de la provincia. Los sábados se realiza un mercadillo para la venta de estos productos en la plaza da Imprenta, en el centro de la calle Colón. Además, el primer domingo de cada mes se instala un mercadillo de antigüedades en la Praza Maior.

### *Para comer*

A la hora de comer Ourense representa a la cocina del interior de Galicia, destacando fundamentalmente las carnes y los pescados de río. Es afamada la *carne ó caldeiro*, ternera cocida acompañada de patatas, ajo, pimentón y aceite. Del cerdo destacan la oreja y la cabeza (cacheira ou cachucha). Por lo que respecta a la bebida, Ourense están en el límite oriental de la comarca do Ribeiro, y su excepcional vino es lo que preside las mesas. Para la sobremesa debemos probar cualquier especialidad de las que se realizan con castañas, así como el licor café.

La ciudad cuenta con muchos lugares para degustar estos mangares, pero la zona que cuenta con una mayor concentración de restaurantes es la que está en el área de transición entre el casco viejo y el ensanche (calles Progreso, Paseo, Quiroga Palacios, Capitán Eloy, Buenos Aires, Parque San Lázaro, etc.).

### *Para salir de noche*

Ourense cuenta con una animada vida nocturna con una concurrida zona de vinos (plazas y calles de los alrededores de la catedral: Flores, Lepanto, Viriato, Fornos, etc.), especialmente activa durante las primeras horas de la noche. Ya más tarde, en el mismo sector y sus alrededores, abren los numerosos pubs y discotecas, de variado ambiente, que permiten que la oferta lúdica se dilate hasta horas avanzadas de la madrugada. En la zona nueva las calles más concurridas son Valle Inclán, Ramón Cabanillas y Doctor Fleming.

### *Ocio.*

AULA DA NATUREZA. Oira. Centro de interpretación de la riqueza natural, cultural e histórica del río Miño a través de maquetas y paneles, sobre todo de su tramo medio a su paso por la ciudad de Ourense.

AUDITORIO MUNICIPAL. Rúa da Canle, 2

EXPOURENSE. Finca Sevilla, s/n. (Palacio de Congresos y Exposiciones de Ourense).

RUTA DA ESMORGA, sigue la trama de la novela de Eduardo Blanco Amor, en la que unos amigos van de *esmorga* por la ciudad de Ourense.

TEATRO PRINCIPAL. Rúa da Paz, 10

TREN TURÍSTICO E TREN TERMAL. Salida y llegada Praza Maior.

### *Fiestas.*

FESTA DE "OS MAIOS": se celebra el 03 de mayo. Fiesta ancestral de raíces prerromanas de bienvenida de la primavera, declarada de interés turístico. Se realizan unos conos con

estructura de madeira recubiertos de musgo y decorados con flores, guirnaldas, naranjas, huevos, etc. La gente se agrupa alrededor para cantar coplas que satirizan tanto los costumbres como acontecimientos sucedidos durante el año.

**FESTAS DE OURENSE:** Durante el mes de junio, se originan en el Corpus, fecha muy celebrada. Multitud de actos como el descenso del Miño en canoa, batalla de flores, conciertos, pasacalles, etc.

**RALLY DE OURENSE:** se desarrolla cada año a mediados de junio, es uno de los puntuables para el campeonato de España. Congrega a multitud de aficionados pues acuden los principales pilotos de España.

**FESTIVAL INTERNACIONAL DE CINE:** se celebra en el mes de noviembre. Festival de cine independiente muy consolidado. Único que se celebra en Galicia y nombrado certamen oficial de las ciudades del Eixo Atlántico.

**FESTA DOS MAGOSTOS:** el 11 de noviembre, en la festividad de San Martiño, se celebra el tradicional magosto, con raíces ancestrales, en el que las castañas asadas son el punto de referencia. Celebración muy concurrida en la Alameda del Ayuntamiento.

### **UNA RUTA POR OURENSE. OURENSE TERMAL, MEDIEVAL E FLUVIAL.**

Se inicia el recorrido por la ciudad de Ourense desde su señal de identidad por antonomasia, As Burgas, fuente de aguas termales que manan a 67°C, que favorecieron los primeros asentamientos humanos en el lugar. En sus inmediaciones se encuentra la Oficina Municipal de Turismo. Se continúa el camino por la calle Barreira (en el medio de la Pescadería) y se llega a la Praza Maior, centro de la ciudad antigua, donde se encuentra la Casa do Concello (Ayuntamiento) y el Museo Arqueológico (también conocido como Pazo do Bispo). Si se sube por una escalinata situada en uno de sus bordos se llega a la Igrexa de Santa María Nai, que en su portada conserva columnas del siglo VI, vestigios de la primitiva catedral sueva de los tiempos en los que Ourense fue la capital del reino germánico. Se cruza la plaza de la Magdalena que tiene un hermoso cruceiro, dirección a la plaza do Trigo, en la que se comerciaba en tiempos pretéritos con este cereal, rodeada por soportales y casas hidalgas y con la denominada Fonte Nova en el centro.

Así se llega a la Catedral, templo románico de transición al gótico con aires de fortaleza. Merece una parada y realizar un visita en detalle (Capela Maior con su magnífico retábulo renacentista obra de Cornelis de Holanda, la Capela do Santo Cristo, el Cimborrio, el Pórtico do Paraíso, de clara influencia de la escuela compostelana do Mestre Mateo, y el Claustro (conocido como *Claustra Nova*), en el que se ubica el museo catedralicio.

Rodeando la Catedral y continuando por la calle Juan de Austria y Coronel Ceano se llega a la Igrexa de Santa Eufemia, con una lograda fachada cóncava en estilo barroco compostelano. Es el momento de tomar un pequeño descanso y para eso estamos en el lugar ideal, la zona de vinos más tradicional de la ciudad, contando también con varios cafés culturales. Al retomar la ruta se hace por la calle Lamas Carvajal, pasando por delante del Pazo Oca-Valladares, renacentista del siglo XVI, sede del Liceo ourensano. Se trata de una institución privada, pero tras previo permiso se puede visitar su patio columnado centrado con una hermosa fuente. Una vez rebasado el edificio se gira a la derecha por la Avenida de Pontevedra y se llega a la Alameda, con magníficos ejemplos de edificios modernistas (Gran Hotel, hoy almacenes Alfredo Romero, Casa Junquera, Hotel Barcelona o la Casa Román). Pegada a la Alameda está el tradicional Mercado de Abastos, que se puede visitar. A continuación se toma camino del Río Miño, siguiendo la calle Progreso, que permitirá contemplar la transición del casco histórico hacia el primer ensanche de la ciudad. Se podrá realizar una parada en el Centro Cultural Diputación y visitar el Museo do Tren y seguir camino por la misma calle hasta la Capela da Nosa Señora dos Remedios, renacentista aunque con intervenciones posteriores, ya muy cerca del curso fluvial. Una vez en este punto se puede bajar hasta la ribera del río y seguir camino por los senderos recientemente acondicionados para el paseo hacia el Ponte do Milenio, al que se sube pues tiene unas pasarelas peatonales que permiten tener una fantástica panorámica sobre el río y la ciudad. Se cruza el río por el puente y pegadas al antiguo campo de la feria (ahora transformado) están las Pozas da Chavasqueira, conjunto de fuentes termales también conocidas como Baños do Bispo, acondicionadas a modo de piscinas al aire libre de uso gratuito en un entorno ajardinado muy aplacible.

**Figura 4: Poza da Chavasqueira**



Fuente: <http://www.turis.modeourense.com>

Tras la visita se regresa por la margen derecha del río por la zona de Ribeiriño hasta encontrarse con la Ponte Vella ou Maior, de origen romana pero muy reformada en los siglos XIII y XVIII, al cruzar el puente, los Jardines de San Juan Bosco y la calle Concejo se llega al Parque de San Lázaro, corazón verde de la parte nueva de la ciudad, en sus proximidades se puede visitar la iglesia gótica de San Francisco, trasladada aquí piedra a piedra desde su ubicación original en la parte alta de la ciudad. Se continúa el paseo por la calle de Santo Domingo y se visita la Iglesia homónima, en la que destacan sus retablos barrocos y pinturas de muy buena factura. Se llega a la Praza do Ferro, que constituye una de las más típicas estampas de la ciudad a pesar de su pequeño tamaño. Al adentrarse de nuevo en el casco viejo, por lo que se camina por las calles Viriato, Pizarro, y Corregidor, para luego subir una serie de escaleras por la Estrella hasta el Convento de San Francisco, lugar de ubicación de la primitiva iglesia que se visitó antes en San Lázaro. Conserva un excepcional claustro gótico y un cementerio de aires románticos, declarado Bien de Interés Cultural en el 2000.

Nos dirigimos ya a la parte final del recorrido, siguiendo las calles Monte Pena Trevinca, Monte Seixo, y Cabeza de Manzaneda hasta llegar a la plaza de San Cosme y San Damián donde se levanta la ermita y el antiguo hospital anexo, ambos platerescos. Se sigue por la calle Julio Prieto Nespereira hasta llegar a los Jardines del Posío, de gran tradición. Luego en la calle Padre Feijoo, en la que se abre la Iglesia da Santísima Trinidad, de transición románico-gótica, con torres que le dan un marcado aire de fortaleza. Se termina aquí la ruta, en las proximidades de donde se comenzó: las fuentes de As Burgas.



# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 4

# PONTEVEDRA

# Pontevedra

## La ciudad y su historia

Pontevedra es la ciudad que abre el interior de su provincia al mar. Es cruce de caminos en un lugar privilegiado y estratégico, en el último meandro del río Lérez antes de abrirse a la ría. Este emplazamiento dio lugar a su origen romana al pie de un puente (la actual de O Burgo) que cruzaba una calzada que comunicaba Braga, Lugo y Pontevedra. La tradición mítica, en cambio, nos dice que fue fundada por el héroe griego Teucro, participante en la guerra de Troya. De la historia de la ciudad se sabe muy poco hasta que en 1169 Fernando II concede foros al burgo Ponte Veteri, que poco después fue donado a la iglesia compostelana. Durante los siglos XIV, XV y XVI fue el primer puerto de Galicia, con un importante gremio mariner, lo de los mareantes, que le dio a Pontevedra un talante burgués y comercial. La importancia de su economía en los períodos tardomedieval y en los comienzos de la Edad Moderna hicieron de ella la ciudad preferida por la nobleza gallega para residir, suerte que hoy conserva una buena muestra de pazos urbanos. La ciudad se desarrolló fundamentalmente gracias a la pesca, sobre todo con el salado y comercialización de la sardina. La riqueza de la ciudad y la facilidad de acceso por mar y tierra la hizo preciado objeto de deseo de numerosos pueblos que practicaron el pillaje: razzias musulmanas y sucesivos ataques de normandos, daneses, franceses, portugueses y piratas turcos y berberiscos, además de las madres sanguinarias incursiones inglesas de los siglos XVI (comandadas por el corsario Drake) y XVIII (general Homobod). Los s. XVII y XVIII supusieron un período de crisis en la ciudad, propiciada por la reducción de los bancos de sardina, el progresivo colmatación de la ría con la consiguiente pérdida de importancia del puerto y con la marcha de muchas familias nobles. Tan sólo con la consecución de la capitalidad municipal en 1833 logra frenarse el declive, con un nuevo período de esplendor cultural y político que llegó de la mano de sus nuevas funciones administrativas, que desde entonces son las que marcan sus ritmos vitales.

## Los orígenes medieval y burgués

El casco histórico de la ciudad destaca, más allá del indudable interés de sus monumentos, por su armonioso conjunto pétreo, plagado de casas nobles brasonadas, soportales y plazas que mantienen una fuerte vitalidad urbana. La Iglesia de Santa María, situada en un de los puntos más altos de la ciudad, fue erigida en el siglo XVI, costeada por el gremio de los mareantes y cuyo barrio de la Moureira se asentaba al pie de la fachada sur del

templo. Buscando el carácter hidalgo de la ciudad, la calle Isabel II conduce hacia la Plaza del Teucro, nombre del mítico fundador griego de la ciudad, donde se emplazan varios pazos barrocos (Gago, Montenegro, lo del conde de Sano Roman y Pita). Siguiendo camino y visitando las plazas de Curros Enríquez y Méndez Núñez se aprecian las huellas de la hidalguía en numerosas moradas que hicieron de esta ciudad al lado del río Lérez el lugar de Galicia preferido como residencia para la pequeña nobleza rural. El paseo por estas laberínticas pero evocadoras calles se abren continuamente en acogedoras plazas que en varios casos mantienen el nombre de su vocación mercantil tradicional, como la de la Verdura, donde aún continúa su venta, o la de la Leña, muy típica y de carácter popular, con casas buena cantería granítica, soportales, galerías y un crucero en el centro que conforman una de las postales más conocidas de la urbe. En este lugar se encuentra el Museo de Pontevedra, que hace falta visitar por la importancia y variedad de sus colecciones. Una vez rematada la visita continuamos camino en la búsqueda de la Plaza de la Ferrería, organizada en torno a una muy bella fuente del s. XVI, donde encontramos un amplio espacio abierto que incluye la Plaza de la Estrella y los Jardines de Casto San Pedro. Es este el corazón de la ciudad, lugar de paso, ocio y celebraciones variadas, en el que destaca la presencia del convento de San Francisco y de la Iglesia de la Peregrina. El antiguo convento de San Francisco, conserva la iglesia gótica de más de cien metros de longitud, destacando de ella la fachada con un gran rosetón y numerosos sepulcros y tumbas de pontevedreses ilustres. Por su parte, La Peregrina, situada al pie del camino portugués a Compostela, fue erigida con forma de vieira y fachada corva a finales del siglo XVIII. Desde aquí en la calle Cobián Roffignac, se ubican las nuevas instalaciones de ampliación del Museo de Pontevedra, y hacia el río al atravesar el puente de Santiago se puede visitar el atractivo parque Rosalía de Castro. Siguiendo camino por el Paseo del Ingeniero Rafael Areses aparece la Isla de las Esculturas, que acoge obras de gran formato de variados artistas de gran renombre en un espacio de 70.000 m<sup>2</sup> en el que la naturaleza también está muy presente. En las cercanías aparecen una interesante obra de arquitectura contemporánea que es de obligada visita, el Pazo de Congresos y Exposiciones y el campus universitario.

De vuelta a la ciudad por el Puente del Burgo de origen romano, sustituido en el s. XII por otro con once arcos de medio punto, transcurre el camino jacobeo portugués en el que se sitúa la hermosa capilla del Santiaguíño. Desde ella se puede visitar el Mercado de Abastos, restaurado por César Portela en 2003, además de la plaza de la Cantera, donde se yergue el pazo barroco de Mugartegui, la sede del Consejo Regulador de la Denominación de Origen Rías Baixas, y en una de sus esquinas una antigua casa que conforma un arco por lo que nos indica

la salida de la plaza. El Parador Nacional de Turismo, instalado en el imponente pazo de Maceda o del Barón de Casa Goda, erigido entre el s. XVI y el XVIII es otro lugar de vista, igual que las calles de vinos y tapeo, la Plaza de las Cinco Calles y la de Paio Gómez. En la calle Tetuán está el Teatro Principal, de mediados del s. XIX y la Casa de las Campanas, edificio del Rectorado universitario. Muy cerca aparece la Plaza de España, en la que se sitúan la Casa del Ayuntamiento, las ruinas góticas de Santo Domingo, de evocador aire romántico, y una serie de espacios verdes que son los restos de las antiguas huertas de los dominicos: la Alameda arquitecto Sesmeros, los Jardines de Colón y los de Vincenti. Desde aquí, se puede visitar la Plaza de San José o de la Música, espacio para la cultura, ya que se puede pasar por el Café Moderno (Centro Cultural Caixa Galicia).

En las cercanías de la Avda. de la Reina Victoria Eugenia y San Roque hacia Plaza de Toros, se pueden aún visitar los únicos restos que quedan de las casas marineras del barrio de la Moureira, muy simples, encaladas y la doble vertiente. Desde la Alameda hasta la Plaza de Alonso de Fonseca, se atraviesa la Avenida de Santa María en la que aparecen las casas de los Fonseca y Méndez Núñez, aunque perdió las impresionantes Torres Arzobispais que la completaban.

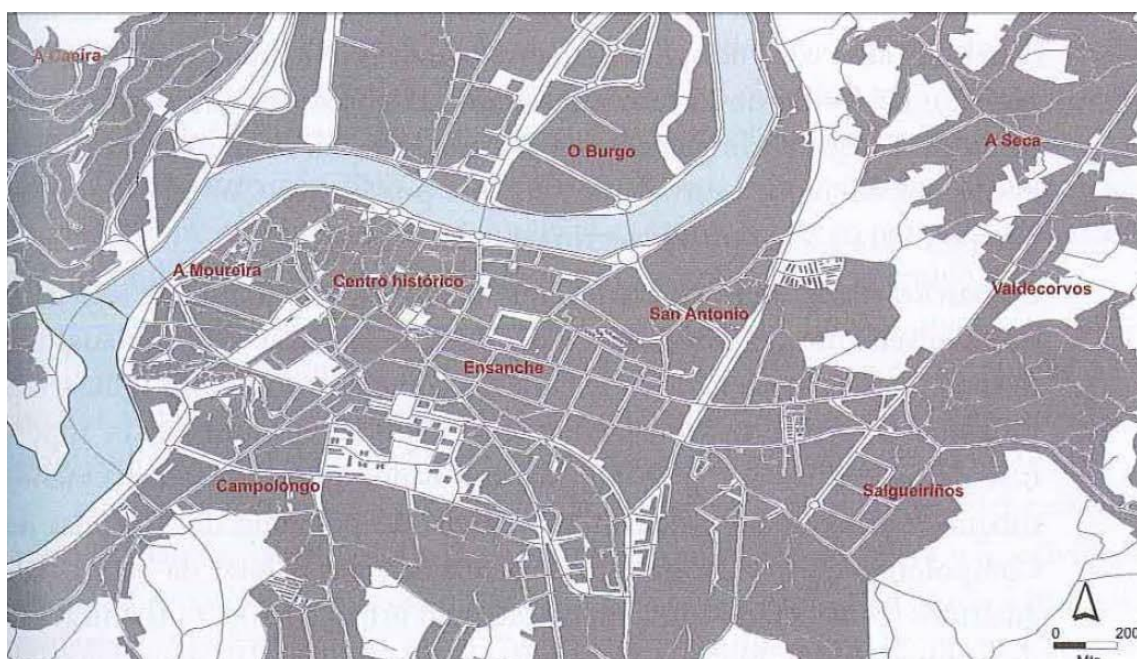
### **La estructura urbana**

Pontevedra es una ciudad peculiar por encontrarse inmersa en un espacio complejo y muy densificado, en un contorno donde están próximas otras ciudades y villas extendidas por amplias áreas del territorio. Hasta mediados del siglo XIX la ciudad del río Lérez tuvo un lento despertar urbano, de tal modo que el núcleo consolidado quedaba restringido al burgo amurallado alrededor del cual existía un arrabalde de pescadores conocido con el nombre de la Moureira. En 1852, con el derrumbamiento de las murallas, ambos sectores pasaron a convertirse en una única unidad que conformaría el conjunto de la ciudad junto con el burgo localizado al otro lado del río. Este último quedaría como un sector marginal en relación al crecimiento que en décadas posteriores experimentó la ciudad, pues los ejes de expansión seguirían otras direcciones.

Dentro de la estructura urbana de Pontevedra podemos distinguir un casco viejo caracterizado por un trazado irregular que responde a una urbanización en la que se buscaba aprovechar el máximo de espacio disponible, diferenciado a su vez en dos sectores. La plaza de las Cinco Calles, convertido en el casco urbano y con trazado semicircular, y la plaza de la Ferrería y calle Sarmiento, conjunto histórico artístico protegido que abarca las calles Arzobispo Malvar, Cobián Rofignac, plaza de la Ferrería y Michelena. Con el derrumbamiento

de las murallas, el casco histórico se amplió desde la plaza de la Ferrería y Peregrina hacia las calles Michelena y Oliva, zona que hoy en día conforma el casco urbano y que, en forma de semicírculo, se expande a las calles Oliva, plaza Calvo Sotelo, González Besada, Andrés Mellado y parte de Sagasta, a lo largo de las que se desarrolla grande actividad comercial.

**Figura 1: Plano urbano de la ciudad de Pontevedra.**



Fuente: Lois González y Piñeira Mantiñán, 2011

Otra área de la ciudad es el ensanche. Es fruto del crecimiento urbano experimentado en la década de 1950, favorecido por la instalación de las industrias vinculadas al sector maderero (Tafisa y Celulosa), y cuya proyección vino definida por una disposición en forma de estrella, con unos ejes vertebradores que partiendo de la plaza de la Peregrina se dirigían hacia la carretera de Marín por las calles Oliva y Salvador Moreno, la carretera de Ourense por Benito Corbal y Loureiro Crespo y hacia Vigo por la Peregrina y avenida de Vigo. Por último están los barrios residenciales. Con el Plan General del año 1970 se pretendió seguir con el desarrollo de Pontevedra y de este modo legalizar determinadas actuaciones sociales a la margen del ordenamiento como las instalaciones industriales próximas al casco urbano mediante la calificación de una gran superficie de suelo. Pero este plan no fue aprobado y el crecimiento urbano quedó restringido al ordenamiento parcial del polígono de Viviendas de Campolongo y San Antoniño, los barrios de casas baratas de la Sequía y Salgueiriños (considerado como un bueno ejemplo urbanístico) y la urbanización de Monteporreiro. No

obstante, la falta de un auténtico plan de ordenación determinó que la iniciativa personal había actuado a la margen de las reglas urbanísticas, dando como resultado un crecimiento edificativo anárquico que se iría expandiendo hacia el norte.

En el año 1989 fue aprobado un nuevo Plan de Ordenación Urbana, pero sobre todo, sería a partir de 1999 cuando Pontevedra asistió a un intenso proceso de reforma urbana. El objetivo era conseguir una rehabilitación integral del casco histórico, proceso que se inició con una progresiva peatonalización de la urbe y que continuó con intervenciones diversas dirigidas a ganar espacio público, favorecer la cohesión social, dinamizar la economía, respetar el medio ambiente y favorecer la accesibilidad. Estas actuaciones tuvieron su reconocimiento a través del Premio CERMI, Premio Ciudad de una piedra, Premio de la Fundación Amigos de Galicia y Premio Nacional de la Cultura Gallega 2008.

Actualmente, Pontevedra con una población de 82.400 habitantes (2011) consigue mantener la mayor parte de su crecimiento dentro de los límites físicos de la ciudad, ya que aún posee espacio libre por donde crecer. En este contexto, se están urbanizando nuevas áreas como las de Malvar, Filgueira Valverde, Loureiro Crespo o el anillo alrededor de la Eiriña. A Estribela (sector urbano que me la fuere un continuo con Marín) fue considerada como área de reforma integral (ARI), dirigida a la rehabilitación de edificios y viviendas, así como a la mejora de las condiciones de salubridad y accesibilidad. Los márgenes del río Lérez también están siendo recuperados de modo que se están sustituyendo paulatinamente edificaciones tradicionales por inmuebles de varias plantas, especialmente en el sector exterior del barrio de la Moureira, (Pazo y Santos, 1997), a modo de frente litoral que esconde el paisaje urbano derivado del período de mayor desarrollo.

Entre las acciones que están previstas a medio plazo destacan la construcción del polígono de Valdecorvos al este de la ciudad, la reforma de las viviendas de los militares de Campolongo, la implementación de nuevas áreas residenciales en el entorno de la Parda, José Malvar, Eduardo Pondal y Joaquín Costa, la creación de un nuevo espacio urbano en los terrenos de Tafisa que acogerá la Escuela de Bellas Artes y la Escuela de Restauración, la transformación de las Corbaceiras en una estación marítima, la construcción del puente de las Correntes, que mejorará las comunicaciones con el norte de la comarca, y de una ronda urbana y de circunvalación y la remodelación del antiguo puerto.

Los ejes de crecimiento hacia el exterior estarán definidos por las vías de comunicación, especialmente las carreteras de Ourense y Vigo, al tiempo que se producirán fenómenos de sobre densificación en varias de las parroquias no urbanas y sobre todo en

áreas del ayuntamiento de Poio, en especial en el polígono de la Caeira. Finalmente, hace falta señalar las sinergias existentes entre Pontevedra y los ayuntamientos de Marín, con un marcado carácter industrial unido al puerto y a la actividad pesquera, y el de Poio, que desempeña un papel más turístico y ligado a la primera residencia. Las vinculaciones entre Pontevedra y Marín, la raíz del puerto y las actividades económicas enlazadas a él, muestran claramente la interrelación existente entre ambos espacios y la estructura urbana que se fue formando alrededor de este. Indudablemente, el puerto es un elemento clave en el nuevo proceso de articulación territorial de Pontevedra. Con todo, no puede reducirse al nivel estrictamente económico el intercambio existente, ya que el desplazamiento diario de personas y la interrelación de recursos es propiamente interacción urbana. Poio, por su parte, se caracteriza por su vinculación ligada a la especialización residencial dada su creciente oferta inmobiliaria. No obstante, no por eso debe olvidarse la red establecida alrededor de los intercambios cotidianos de bienes y servicios y el propio mercado laboral (Fernández Lores, 2004).

### **PARA COMPRAR**

La zona comercial de la ciudad por antonomasia son las calles Michelena, Peregrina y Oliva, así como sus entornos inmediatos, con numerosas pequeñas tiendas en las que se puede encontrar casi de todo. Además, Pontevedra cuenta con un mercado muy concurrido todos los sábados en el parque Rosalía de Castro.

### **PARA COMER**

Las numerosas terrazas de la Ferrería y la plaza de la Estrella, así como en las calles próximas de San Sebastián o la Plaza de la Verdura, cuentan con numerosas tascas y restaurantes para degustar variadas raciones de productos de la tierra y de la ría. La ciudad es reflejo gastronómico de su contorno, de hecho cuenta con buenas carnes de cerdo y ternera llegadas del interior de la provincia, pescados y mariscos del mar que se abre delante de la urbe y los deliciosos caldos albariños.

### **NO PERDERSE**

#### **CARNAVAL**

Empieza el sábado anterior al miércoles de ceniza con un gran desfile. El martes de Carnaval se celebra por la noche la muestra de la parodia por las calles de la ciudad, y remata el viernes con el entierro del loro Ravachol, figura muy importante dentro del Carnaval pontevedrés.



### FIESTA DOS MAIOS

Se celebra en la Plaza de la Ferrería el primero de mayo. Fiesta de origen pagano relacionada con los ritos a la fertilidad. Una serie de grupos ataviados para ocasión danzan al ritmo de coplas satíricas alrededor de monumentos cónicos realizados con helechos, mimbres y flores, adornados con productos del campo.

### FESTIVAL INTERNACIONAL DE JAZZ

Durante o mes de julio. Festival nocturno que es referencia importante en el circuito nacional de jazz.

### FIESTAS DE LA PEREGRINA

Comienza el segundo domingo de agosto y se prolonga toda la semana siguiente. Ofrenda a la virgen, corridas de toros, conciertos y fuegos artificiales son elementos consustanciales a ellas.

### FERIA FRANCA

Primer fin de semana de septiembre. Se rememoran en el casco histórico las Ferias Francas del s. XV. Ambiente medieval.

## **BIBLIOGRAFÍA**

FERNÁNDEZ LORES, M. A. "Presente e futuro da cidade de Pontevedra". En *Boletín Socioeconómico, Pontevedra siglo XXI*, serie IV, Historia Moderna, tomo 7. Madrid: UNED, 2004.

LOIS GONZÁLEZ, Rubén Camilo; PIÑEIRA MANTIÑÁN, María José. "A rede urbana e a rápida urbanización do territorio". En PIÑEIRA MANTIÑÁN, María José; SANTOS SOLLA, Xosé Manuel (Coords.). *Xeografía de Galicia*. Vigo: Edicións Xerais de Galicia, 2011.

PAZO LABRADOR, A.; SANTOS SOLLA, X. M. *Pontevedra, Xeografía social dun espacio urbano*. Pontevedra: Deputación Provincial de Pontevedra, 1997.

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Román (coord.). *Complementariedade para competir. Eixo Atlántico: unha estratexia polo territorio*. Vigo: Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, 2010.

# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 5

# VIGO

# VIGO

## INTRODUCCIÓN Y BREVE RESEÑA HISTÓRICA

Vigo es una ciudad vinculada al mar. El mar marcó su historia y su economía. Es una urbe cosmopolita como pocas, de espíritu emprendedor, con una gran vida social, en la que surgen a menudo nuevas tendencias de renovación cultural y social que se extienden luego a toda Galicia. Es la ciudad más habitada de Galicia con 297.241 habitantes, aunque su extensa área metropolitana hace que diariamente sea el centro de trabajo, estudio, compras y ocio de más de 500.000 personas.

Aunque en las laderas de las áreas más montañosas se encuentran monumentos megalíticos funerarios (mámoas y dólmenes), la existencia de Vigo como ciudad es reciente. Hasta bien entrado el siglo XIX era uno más de los muchos puertos marineros que se asentaban en las rías. Desde esa época, las sucesivas civilizaciones y culturas fueron dejando su pegada en la ciudad. Destacan los restos de la cultura castrexa (siglos VII a. C – II d. C.) en el Monte do Castro, situado en el mismo centro de la ciudad. De época romana también llegaron al presente notables vestigios, como el del propio topónimo, derivado de la voz latina *vicus*, que significa aldea. Posteriormente, durante la Edad Media Vigo siguió siendo una pequeña población. A lo largo de la Edad Media y hasta el siglo XVII Vigo fue saqueada en varias ocasiones por vikingos, normandos, piratas berberiscos o, ya en tiempos más recientes, por los ingleses: duque de Láncaster (siglo XIV) y Francis Drake (siglo XVI). De todas formas, el episodio naval más significativo sucedió en el siglo XVIII, cuando la Flota de Indias, compuesta por 42 galeones españoles y franceses, fue atacada y hundida en 1702 por una flota anglo-holandesa en la ensenada de Rande, en la bahía de Vigo.

Con el tiempo, el puerto fue ganando importancia, convirtiéndose en el principal motor elemento dinamizador de la ciudad. En este sentido, sobresale el asentamiento de empresarios catalanes que se dedicaban al salado de la sardina a mediados del siglo XIX. Se inició de este modo el desarrollo de la economía urbana y la formación de un fuerte capitalismo mercantil, vinculado a empresarios catalanes, emprendedores locales y comerciantes y emigrantes enriquecidos retornados de América. Todos ellos favorecieron el desarrollo urbano contratando a los mejores arquitectos de la época para crear toda una serie de edificios en los estilos de moda en el período de tránsito del siglo XIX al XX: modernismo, regionalismo o eclecticismo. El polo económico continuó con altibajos a lo largo de todo el siglo XX, llegando a convertirse en la más poblada y dinámica de Galicia, junto con A Coruña.

Figura 1. Plano del puerto de Vigo. Dimensiones y estructura funcional



Fuente: Autoridad Portuaria de Vigo  
(<http://www.apvigo.com/ficheros/imagenes/623.max.1puerto.vigo.10.jpg>)

Aunque el normal proceso de terciarización económica ha reducido el papel de la industria, Vigo es el principal núcleo industrial de Galicia y todavía confía su base económica a un potente sector industrial centrado en la factoría de Citroën y en las actividades propias de uno de los puertos pesqueros y comerciales más importantes de Europa. En Vigo se ubica la segunda factoría del grupo PSA Peugeot Citroën en Europa, produciendo cerca de medio millón de vehículos anuales, de los cuales alrededor del 90% son exportados fuera de España (Alonso Logroño et al., 1999). El empleo directo generado por esta factoría se aproxima a los 10.000 trabajadores. Además, Vigo ocupa el primer puesto en el mercado pesquero de Europa y, su puerto, es el primero del mundo en productos del mar para el consumo humano y el tercero como puerto granitero. Vigo ha sido elegida como sede de la Agencia Europea de Pesca.

### INTERPRETACIÓN URBANA DE UNA CIUDAD COMPLEJA

La ciudad de Vigo es la principal urbe gallega por número de habitantes y es, junto a Coruña, el núcleo rector del sistema urbano de Galicia (Souto, 1988; Lois, 1992). A su tradicional dinamismo económico, se añade el reciente peso adquirido por una ciudad estratégicamente situada en un espacio transfronterizo emergente, hasta el punto de convertirla en una ciudad clave tanto para impulsar el desarrollo económico regional como para integrar los múltiples intereses gallego-portugueses.

La interpretación urbana de Vigo es compleja. Su historia urbana reciente está cargada de múltiples fracasos y su estructura urbana actual es de difícil lectura. Esto deriva en la construcción de una ciudad inacabada, compuesta por tramas urbanas poco o nada planificadas, urbanizada a saltos y poco atractiva para un visitante que busque encontrar orden e historia con relativa facilidad. Su pequeña pero interesante ciudad histórica está degradada, su magnífico puerto se desarrolla al margen de la ciudad, su atractiva pero movida topografía urbana no es del agrado de los peatones, su suelo rústico está escasamente protegido del proceso urbanizador (González Pérez, 2006). Sin duda, no es una “ciudad turística” al uso. Como espacio urbano no tiene un hito o postal que la identifique. Aquellos que recientemente se han intentado construir (por ejemplo el Museo del Mar, de César Portela y Aldo Rossi) no han tenido una integración adecuada en la ciudad y tampoco han servido para reforzar la identidad de los ciudadanos con su territorio. Parece que sólo su paisaje natural (ría de Vigo e islas Cíes) salva a la ciudad de un hipotético olvido en el mapa turístico de España.

**Figura 2. Vista del puente de Rande en la ría de Vigo**

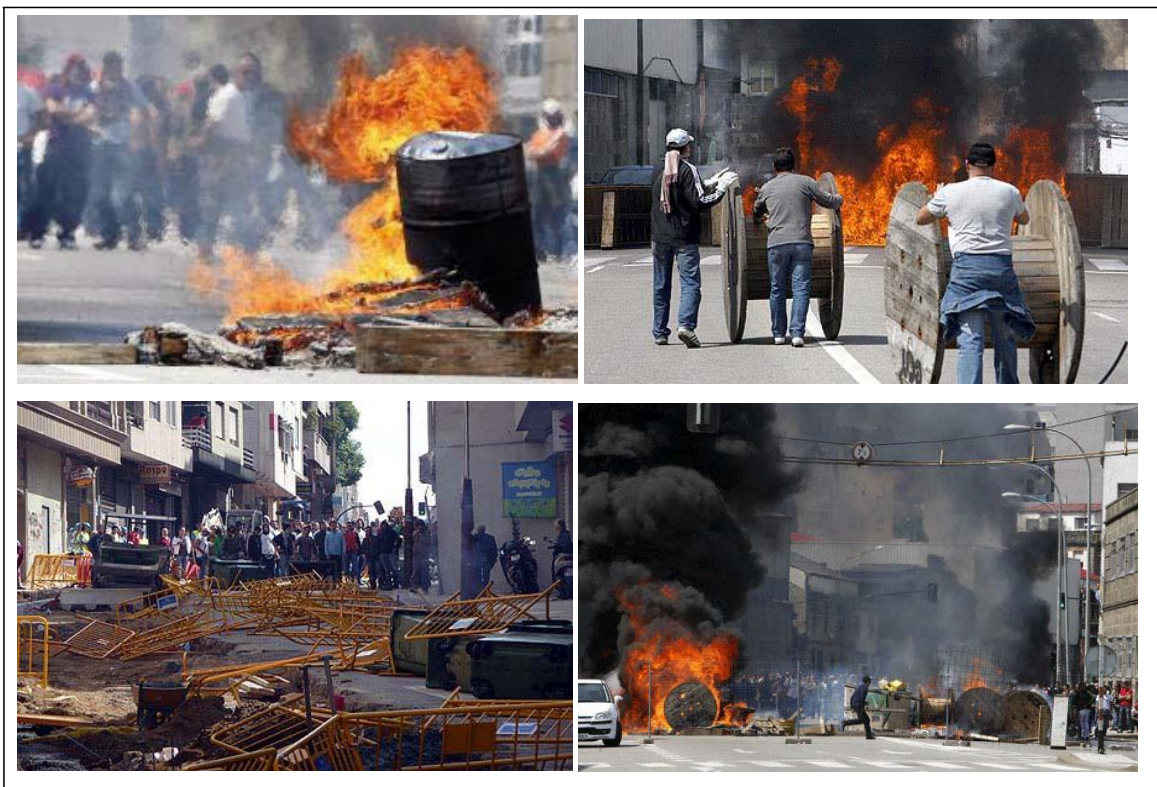


Fuente: <http://www.turismodevigo.es>

Sin embargo, no podemos definir a Vigo como una ciudad en crisis (urbana, económica, cultural...) o degradada, ya que sus múltiples expresiones de vitalidad (desde las fallidas propuestas urbanísticas de contenidos utópicos, hasta una sociedad tradicionalmente activa o el éxito del movimiento cultural y artístico de tipo más o menos alternativo) la hacen especialmente atractiva para cualquier estudioso de los fenómenos urbanos y, por supuesto,

también para el capital, que la elige por ser el principal centro industrial y económico de la Comunidad Autónoma.

**Figura 3. Una *ciudad viva*: huelgas y manifestaciones recientes en el sector naval**



Fuente: El Correo Gallego

## LA CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO

Durante las edades Media y Moderna Vigo era un pequeño núcleo dependiente de otras ciudades gallegas más influyentes, como Santiago de Compostela o la villa real de Baiona. El desarrollo urbanístico y el crecimiento demográfico de Vigo se produjeron a partir de dos importantes impulsos industrializadores. El primero en el siglo XIX (Revolución Industrial: industrialización de productos del mar y comercio marítimo) y el segundo en la década de 1960 (*desarrollismo* español: factoría Citroën e industria naval). En la actualidad, la Geografía Urbana de Vigo debemos hacerla en clave metropolitana. Como le corresponde a una ciudad de este nivel, Vigo es un centro terciario importante. Sin embargo, la industria sigue ocupando un lugar fundamental en la economía, el paisaje y la propia cultura de la ciudad.

### *Ciudad e industrialización*

La vida urbana en Vigo como tal tiene un origen muy tardío. El desarrollo urbano se sitúa a mediados del siglo XIX. A partir de este momento, el despegue demográfico y urbanístico transformó una pequeña aldea en un importante núcleo ciudadano hasta el punto de convertirse en la ciudad más poblada de Galicia en 1910. Como ciudad de origen industrial, la primera fase de expansión urbana de Vigo está ligada al proceso industrializador de finales del siglo XIX especializada en la función portuaria (comercio marítimo y construcción naval) y la transformación de los productos del mar (primero salazón de sardina y más adelante conservas de pescado).

La llegada de inmigrantes catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII fue clave para entender el despegue económico y demográfico de la ciudad. Las técnicas e iniciativas empresariales traídas por la burguesía catalana contribuyeron decisivamente en el relanzamiento de la industria salazonera de la sardina que, junto con la pujanza del comercio marítimo, fraguaron una etapa de gran dinamismo económico. Esto, a su vez, derivó en la necesidad de proyectar importantes transformaciones urbanas. Así, el mar y el puerto son elementos claves para entender no sólo el funcionamiento sino también la forma de la ciudad. Desde un principio, a diferencia de otras ciudades españolas y muchas europeas, las necesidades de nuevos espacios residenciales se proyectaron como expansión urbana, no a través de intervenciones más o menos puntuales en el interior de la ciudad intramuros.

De acuerdo con la legislación española de ensanches de población, Vigo aprobó hasta seis proyectos de ensanche durante el siglo XIX. Factor que muestra el dinamismo económico, social y urbanístico que conoció esta ciudad durante este siglo. Sin embargo, el interés de una buena parte de estos planes no se corresponde con un similar desarrollo de los mismos. El único ejecutado de manera más o menos importante es el conocido como ensanche de García Olloqui denominado de “Nueva Población” (Nueva Barriada de Vigo), obra del ingeniero Julio Valdés. Este plan conllevó la urbanización y edificación de nueve manzanas de trama reticular y un parque urbano y zona verde central de gran significado para los vigueses, A Alameda. Este ensanche fue el arranque para otros rellenos realizados al mar, como es el caso de O Areal. Este último contribuyó a estructurar el frente costero y sirvió de soporte para la configuración del puerto y el frente marítimo.



Figura 4. Barriada de Nueva Población (1870) de J. Valdés



Fuente: <http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-gal/18062-vigo-pontevedra-historia-grafica-arquitectura-y-urbanismo.html>

La vitalidad demográfica, económica y constructiva de Vigo a principios de 1900 no derivó en la aprobación de planes urbanísticos de calidad. Ante los múltiples intereses que dificultaron un urbanismo consciente para Vigo, entre los que destaca la presión ejercida por la burguesía alóctona (catalana), la ciudad optó por centrar sus esfuerzos en la transformación de su principal motor económico: el puerto. La industria transformó la ciudad pero es el puerto el que dirigió el crecimiento urbano. Los años de tránsito entre los dos siglos son claves para el desarrollo del puerto de Vigo. En 1855 se estableció la línea regular Vigo-Liverpool-La Habana y en 1880 es reconocido como puerto de primera categoría. Desde entonces, sirvió de puerto de embarque para miles de emigrantes que se dirigían a América (Souto, 1990). Además, a la industria conservera y de salazón de pescado se añade la especializada en la construcción naval (principalmente pesqueros). En 1914, en Vigo existían siete fábricas de vapores.

El dinamismo socioeconómico de Vigo durante el período 1880-1925 y sus transformaciones en el plano urbano tuvieron su expresión artística más importante en el estilo ecléctico del modernismo. La cantidad y calidad de las múltiples obras ejecutadas modelaron la escena y morfología urbana de la ciudad al gusto de la burguesía industrial. El ensanche de población, lugar de residencia de este grupo social, concentra la mayoría de la arquitectura modernista viguesa. En la actualidad, Vigo está considerada la ciudad gallega con más y mejores ejemplos de este tipo de arquitectura.

### *La ciudad que pudo ser*

Entre este primer período planificador y la del desorden urbanístico provocado por el *desarrollismo salvaje* de la década de 1960, Vigo elaboró interesantes planes urbanísticos. El primero afectó únicamente al espacio portuario. El otro se aprobó durante el gobierno de la Segunda República e incluía la ordenación de toda la región urbana viguesa.

Mientras la lucha de intereses no logró articular un plan urbano de calidad, la autoridad portuaria, como una especie de gobierno municipal paralelo de enorme influencia política y económica, proyectó cómo había de ser el amplio territorio que estaba bajo su tutela y gestión. El ambicioso *Proyecto del Puerto de Vigo*, aprobado en 1913 y obra del ingeniero Manuel Eduardo Cabello, se desarrollaba a lo largo de unos diez kilómetros y multiplicaba casi por veinte la extensión del puerto existente. En el caso de llevarse a cabo en su totalidad, el espacio portuario sería mayor que el de la ciudad compacta existente en la época. Las obras realizadas comenzaron en 1924 y finalizaron en 1959, cuando se terminó de dotar el actual muelle de trasatlánticos (González Pérez, 2005).

Por otra parte, frente al anterior proceso de concentración (ensanches), entre 1925 y finales de la década de 1940 se asiste a un crecimiento de la periferia. La imagen actual de Vigo debe mucho a esta expansión incontrolada, alejada de todo tipo de planificación. Pero, al mismo tiempo, fue durante este período (y en plena crisis económica) cuando se redactó el más ambicioso plan de ordenación de toda su historia, lo que permitió situar a esta ciudad en la cabecera de la planificación territorial española. Nos referimos al *Plan de Extensión y Reforma Interior* (1934), obra del arquitecto Antonio Palacios. Sin duda, Vigo, como ciudad marítima abierta al Atlántico, fue capaz de leer perfectamente las nuevas posibilidades que se abrieron durante el gobierno progresista de la Segunda República. Palacios demostró un amplio conocimiento de la teoría urbana europea contemporánea. Como ejemplo sirve la ambiciosa propuesta de ordenación regional y metropolitana para Vigo que, influida por los

principios del Regional Planning, es contemporánea del conocido *Plá de distribució en zones del territori catalá* (1932) de Nicolau M<sup>re</sup> Rubió i Tuduri. Sin embargo, probablemente la característica más representativa del proyecto de Palacios es la carga utópica que cubre todo el plan, que lo hace todavía más atrevido e ilusionante. Sus propuestas más interesantes las resumimos en tres principales (González Pérez, 2005, 2006):

1) La propia concepción del plan, que no debía ceñirse exclusivamente al municipio vigués sino que también debía englobar el *hinterland* de la ciudad. Palacios estimó la necesidad de ampliar el área de ordenación no sólo porque Vigo era una de las ciudades con mayor crecimiento del momento, sino también porque (según sus propias palabras), a pesar de que su población no sobrepase los 70.000 habitantes, en ella trabajan unas 200.000 personas y ejerce un área de influencia sobre un amplio territorio donde residen unos 500.000 efectivos. El estudio comarcal concebía a Vigo y su área de influencia sobre veinte ciudades satélites dependientes de la urbe principal.

2) Aunque predominan las ideas funcionalistas, Palacios introdujo, en perfecta comunión, diferentes concepciones de la teoría urbana del siglo XX: funcionalismo, culturalismo y el movimiento de las ciudades jardín.

3) Proyectó una interesante propuesta de reforma interior al modo de radicales propuestas de cirugía urbana, que tendría su plasmación en la apertura de una Gran Vía, la denominada Rúa de Galicia. En los alrededores de esta calle principal se localizarían los edificios administrativos y representativos de la ciudad. La concepción de la zona administrativa recuerda los proyectos futuristas del arquitecto italiano Sant'Elia de 1913. La obsesión de los arquitectos europeos de la época de construir en las ciudades un sector urbano especialmente dispuesto para paseo de invierno (París, Londres, Berlín, Nápoles o el más conocido de Vittorio Emmanuele en Milán), lo reflejó Palacios en su idea de lo que él denominó Pasaje Invernía, con similares características a estos otros más conocidos. A su opinión, la climatología del país y la desorganización del entramado comercial así lo demandaban.

La mencionada crisis económica, que afectaba también al urbanismo y, una vez más, los desafortunados dirigentes que gobernaron esta ciudad no permitieron la ejecución del plan. Lamentablemente, las ideas del Plan Palacios quedaron pronto en el olvido. La Guerra Civil y la posguerra supusieron la ruptura de España con la corriente cultural europea.

### *La potencialidad urbana y económica de Vigo desde 1960*

La industria está presente en la historia local de la ciudad durante toda su época contemporánea. De ser un pequeño núcleo portuario a mediados del siglo XIX (35.210 habitantes en 1857) superó ampliamente los 130.000 efectivos en 1950. Pero es a partir de 1960 cuando se inició el auténtico despegue demográfico de Vigo. Esta etapa está capitalizada por la instalación (1957) y ulterior dinámica seguida por la factoría de Citroën y sus industrias auxiliares. El crecimiento demográfico de la ciudad entre 1950 y 1981 alcanzó el 50,41%, un índice superior al alcanzado por las ciudades rectoras del sistema urbano español (Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia o Bilbao). Pero 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 la ciudad. La débil administración municipal abandonó nuevamente la ciudad a los intereses especulativos de una poderosa clase industrial. La respuesta del urbanismo al crecimiento demográfico y al desarrollo industrial fue muy pobre. Así, después de lograr articular un crecimiento más o menos ordenado hasta 1960, Vigo se abandonó a los excesos desarrollistas. La degradación de muchos espacios urbanos, la destrucción del patrimonio arquitectónico y la segregación son algunas de las consecuencias más negativas del dinamismo económico de los años 1960 y 1970.

### *LA CRISIS URBANA DE LA DÉCADA DE 1980 Y LA TEMPRANA METROPOLITANIZACIÓN*

La crisis económica de los años 1970-1980 fue especialmente traumática y el tránsito del industrialismo al postfordismo fue complicado para una ciudad con tanto peso del sector industrial. La reconversión industrial acometida contribuyó, igualmente, a la agudización de una crisis urbana sin precedentes. Elevadas tasas elevadas de desempleo, cierre y privatización de factorías de construcción naval, conflictividad laboral y sindical, empobrecimiento urbano generalizado (O Calvario, polígonos de viviendas como Coia, y Casco Vello, fundamentalmente), graves problemas de drogadicción y delincuencia son sólo algunas de las manifestaciones de esta crisis en los ámbitos laboral y social. Como contrapunto, el carácter convulso de esta ciudad y su propia vitalidad favorecieron una emergencia cultural, sobre todo en lo artístico y lo musical, de enorme repercusión. Como nos recuerdan algunos “por la mañana había manifestaciones y por la noche, conciertos”.

Figura 5. Grupo de música Siniestro Total bajo el polémico “scalextric” (hoy derribado) en la calle Pizarro de Vigo



Fuente: <http://blog.xerais.es/2011/a-cronica-fotografica-dun-vigo-convulso-creatividade-movida-e-reconversion-naval-vigo-a-explasion-dos-80-de-victor-de-las-heras/>

Figura 6. Vigo como expresión de la crisis social y urbana de los años 1980: *Los Lunes al Sol*, rodada en Vigo



Fuente: Warner Sogefilms

En lo espacial, esta crisis urbana es también una muestra de la crisis de la ciudad compacta. En la década de 1980, el estancamiento demográfico de la ciudad se contrapone con un relanzamiento de las periferias (tanto de las parroquias de su extenso municipio como de los *concellos* limítrofes), constándose un proceso de metropolitanización muy avanzado para una ciudad de estas dimensiones.

En la actualidad, Vigo tiene una población municipal próxima a los 300.000 habitantes, y está considerada una ciudad media en el sistema urbano español. La vitalidad demográfica de la ciudad más poblada de Galicia durante los últimos cien años es una expresión de su potencialidad industrial, como generadora de riqueza y demandante de mano de obra joven de dentro y fuera de sus límites municipales (González Pérez y López González, 2003). Este proceso industrializador ejerce también una intensa influencia sobre el dinamismo de un territorio circundante caracterizado por el aumento casi constante en el número de efectivos y la obtención de indicadores demográficos más positivos que la media de Galicia y otros espacios urbanos. Por ejemplo, casi todo el crecimiento demográfico de Galicia entre 1960 y 1981 (etapa de máxima industrialización) se concentró en la región urbana viguesa. Algunas dinámicas metropolitanas (dispersión de la población y de las actividades por el territorio metropolitano) y la aparición de procesos de suburbanización y periurbanización comenzaron a adquirir protagonismo en la década de 1980.

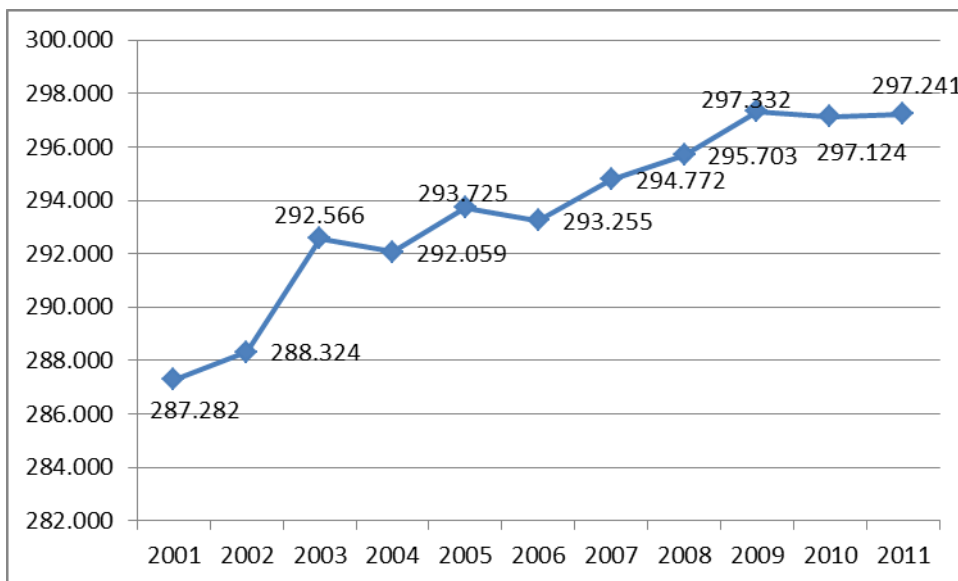
El área metropolitana de Vigo (*Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo*, MAIV) está compuesta por doce municipios que suman un total de 425.456 habitantes en 2011 (más del 16% de la población gallega). Una cifra que superaría el medio millón de habitantes si se incluyesen algunos municipios del sur provincial (Baixo Miño) y otros que, situados al otro lado de la ría (Cangas y Moaña), están también directamente vinculados (funcional y culturalmente) a esta ciudad. Sea como fuere, estamos ante una región urbana en pleno proceso de expansión fundamentalmente en dirección sur (Región Norte de Portugal), donde entra en contacto (o competencia) con la potencialidad funcional y demográfica emanada desde Porto. Así, entendida como una ciudad clave para el desarrollo y la consolidación del denominado Eixo Atlántico (Lois, 2004), Vigo aumenta su influencia gracias a la construcción de un espacio regional más amplio como es la euro-región Galicia-Norte de Portugal.

El escaso desarrollo del planeamiento territorial supramunicipal, en buena parte motivado por la falta de voluntad política y por las escasas competencias administrativas del ente metropolitano, no favorece el proceso urbanizador sostenible. Una buena muestra de esta situación es el sobredimensionamiento del suelo urbanizable y la expansión

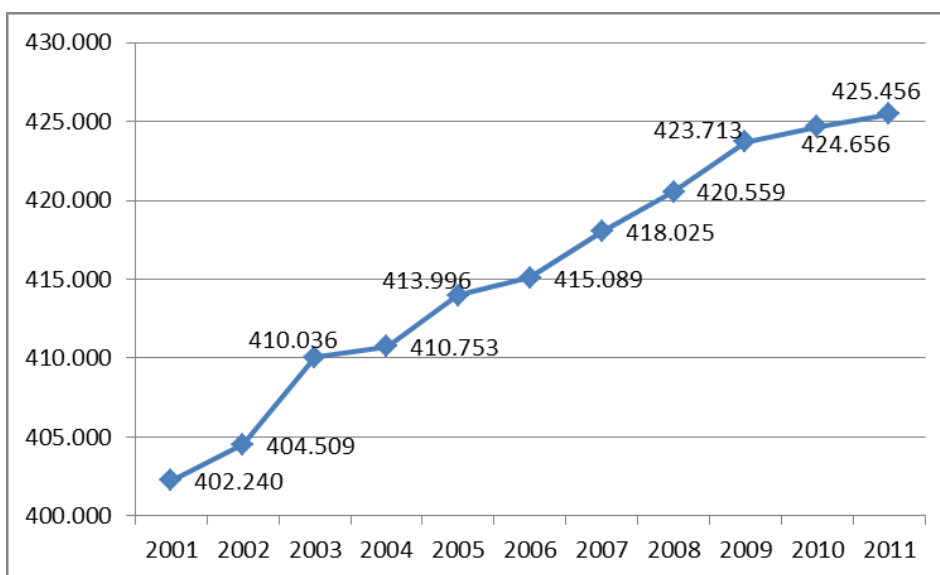
descontrolada de la edificación por el suelo no urbanizable en los planes generales municipales de la región metropolitana. La especulación urbanística desempeña un papel fundamental en la urbanización del territorio metropolitano de Vigo, especialmente en todo el litoral turístico y de segunda residencia (por ejemplo en O Morrazo y Val Miñor).

**Figura 6. Evolución del número de habitantes en Vigo y en la MAIV (2001-2011)**

*Municipio de Vigo*



*Mancomunidad da Área Intermunicipal de Vigo*



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Instituto Galego de Estatística (IGE)



## LA FORMA URBANA DE UNA CIUDAD INACABADA

Cuando se observa la ciudad de Vigo desde cualquiera de las elevaciones topográficas que la rodean, la percepción dominante es la desorganización del espacio urbano. Los límites morfológicos se diluyen. La interpenetración entre el campo (rururbano) y la ciudad dibuja un paisaje caracterizado por la existencia de amplios sectores de crecimiento edificativo difuso probablemente debido a sus graves problemas urbanísticos. Estamos ante una trama urbana desarticulada como resultado de la superposición de trazados urbanos históricos y usos del suelo de diferente génesis y morfología. La expansión poco planificada de Vigo facilitó el asentamiento de nueva población que edificaba, en muchos casos, sin atenerse a normas urbanísticas. A partir de 1960, el urbanismo no puso trabas al crecimiento demográfico y la expansión residencial. Una de las consecuencias fue la ausencia de una auténtica ordenación consciente del territorio y, en definitiva, la desestructuración urbana de Vigo. Como en otras ciudades españolas, es a partir del primer gobierno democrático municipal (1979) cuando se iniciaron las políticas urbanas encaminadas a ordenar la ciudad existente y planificar el crecimiento futuro bajo criterios más democráticos y sostenibles.

Aunque menos importante que otros procesos urbanísticos y socioeconómicos, el emplazamiento tiene una importancia relevante en la explicación de la organización espacial y la trama urbana de Vigo. La influencia de las pendientes es una constante en la construcción de la ciudad. En este sentido, el monte de O Castro, asentamiento originario de la ciudad e importante parque urbano en la actualidad, ocupa un lugar central en el plano. Aunque normalmente se identifique el centro urbano con la praza de España, en realidad Vigo cuenta con “muchos centros”, consecuencia de su accidentado proceso urbanizador y de su especial topografía. Desde el punto de vista del desarrollo urbano, el municipio de Vigo tiene una elevada ocupación: el 70% de la superficie está urbanizada con diferentes grados de consolidación, y de ésta, un 50% se caracteriza por el desarrollo continuo.

La morfología urbana de Vigo se estructura a partir de una serie de elementos urbanos principales. La pequeña ciudad histórica no tiene una relevancia destacada, primero por su reducida extensión superficial, segundo por la ausencia de patrimonio y elementos arquitectónicos singulares (sobre todo de carácter religioso) susceptibles de explotación turística y, por último, por su avanzado nivel de degradación. A pesar de las potencialidades de este barrio, sólo en los últimos años el planeamiento especial ha logrado resultados parciales. El pequeño, pero interesante, ensanche de población del siglo XIX es el espacio más revalorizado en la actualidad. En él se concentra la arquitectura de mayor calidad y el terciario



más especializado (oficinas, comercio, etc.). No obstante, la mayor parte del plano urbano es reciente (siglo XX) y con una proyección prioritaria hacia el sur, a través de la Gran Vía y de la avenida das Camelias (las dos están situadas en las laderas este y oeste de O Castro, respectivamente). La importante actividad industrial produjo, además, importantes barriadas obreras, destacando el polígono de Coia (Plan Parcial aprobado en 1963). Una parte de esta barriada estaba destinada a dar alojamiento a los trabajadores de la factoría de Citroën. Por último, favorecido por la extensión superficial del municipio (109,1 km<sup>2</sup>), sobresale un espacio rururbano en forma de crecimiento periférico diseminado, poco planificado y con presencia dominante de viviendas unifamiliares. Hasta finales de la década de 1990, este suelo, inicialmente clasificado como no urbanizable, tuvo una valoración residual. La protección del mismo no sólo fue escasa, sino que durante el desarrollismo el Ayuntamiento articuló los mecanismos necesarios para facilitar el mayor número de edificaciones y el máximo aprovechamiento. Ante la escasez de vivienda, este suelo sirvió durante años para el asentamiento de población inmigrante del resto de Galicia que venía a trabajar al sector industrial. A pesar de los avances conocidos en los últimos años, su ordenación e incorporación plena a la ciudad no son los adecuados.

**Figura 7. Praza da Constitución en el Casco Vello (izquierda) y el antiguo puerto de O Berbés (derecha)**



Fuente: [www.vigoenfotos.com](http://www.vigoenfotos.com) (J. Albertos) y Faro de Vigo

En definitiva, la proyección de la ciudad a través de crecimientos parciales durante tantas décadas produjo la aparición de múltiples “centros” y muchas “periferias”, lo que derivó en una forma y un plano difícilmente legibles. Las dificultades para aprobar la revisión del último plan general de ordenación urbana es un ejemplo de la realidad viguesa y de lo que Vigo quiere (o no) ser. No obstante, la ciudad es mucho más interesante de lo que a primera

vista parece proyectar. El proyecto *Abrir Vigo al Mar* es la principal propuesta urbana destinada a integrar definitivamente el puerto y la ciudad. Algunos dudamos desde un inicio de sus éxitos y resultados. Lamentablemente, este proyecto no contribuye a valorar todo el excelente patrimonio que encierra el espacio portuario y a transformar la imagen de una ciudad que debe tener en el puerto su principal hito de referencia urbano.

## **UNA RUTA POR VIGO. CASCO VELLO Y O CASTRO**

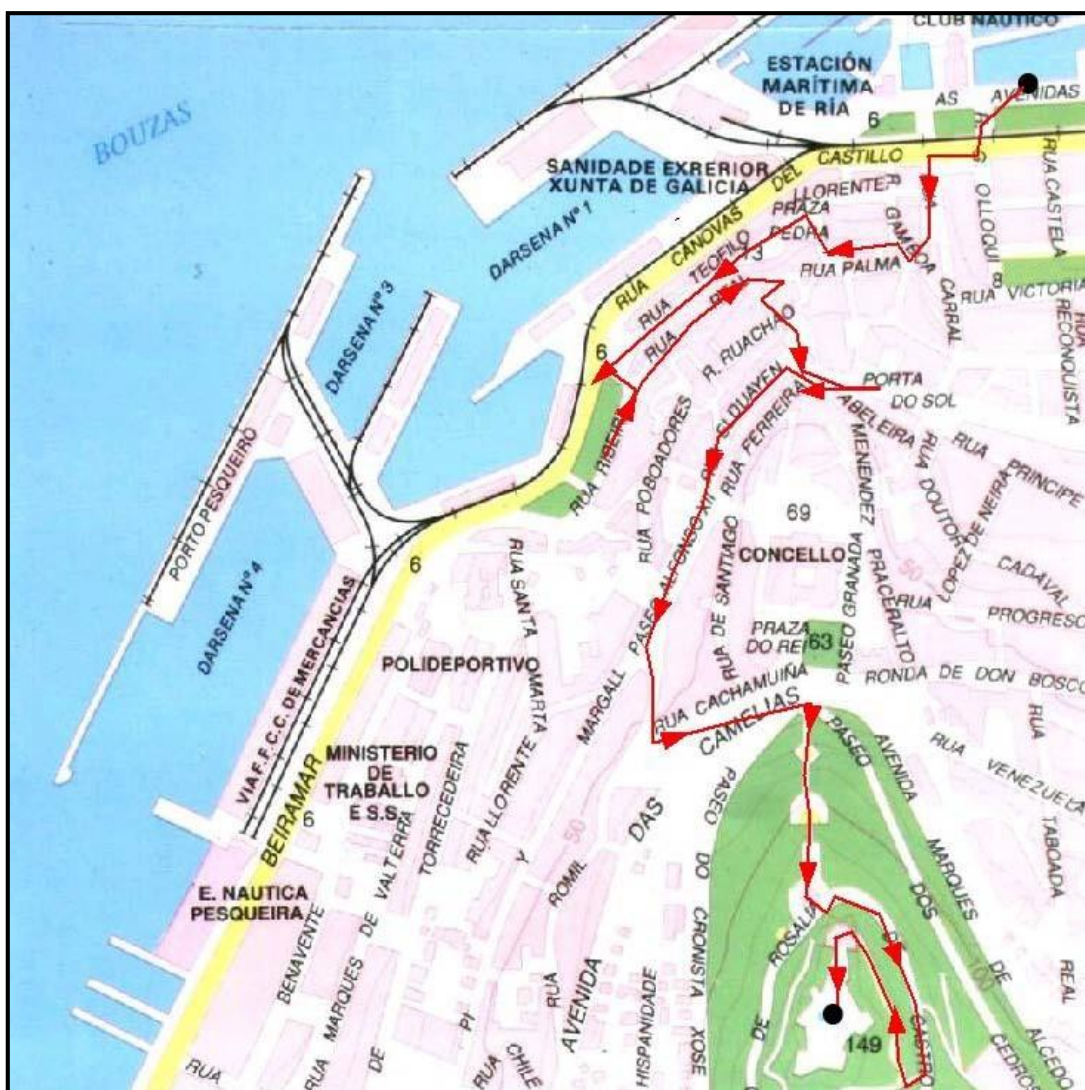
Este recorrido discurre por la pequeña ciudad preindustrial viguesa y el mirador de O Castro, donde se sitúa el origen de la ciudad y se encuentra el más importante de los yacimientos arqueológicos vigueses. Conjuga la visita al área urbana más antigua con la posibilidad de obtener buenas panorámicas del conjunto de la ciudad y de su ría desde O Castro. En medio día es fácilmente realizable.

Partimos de las calles Montero Ríos y As Avenidas. Inmediatamente nos encontramos con el Club Náutico y la Estación Marítima de la Ría, espacios a donde llegan en sus veleros muchos turistas y salen muchos otros a realizar excursiones por la ría, ya sea a las illas Cíes o a las villas vecinas de Cangas y Moaña. En este sector podemos visitar también el muelle de los trasatlánticos.

Desde aquí tomamos la calle Carral, lugar de tapeo, y entramos en el Casco Vello por la calle Gamboa, donde se levantaba una de las antiguas puertas de la muralla. En sus proximidades está la Concatedral de Santa María, principal templo de la ciudad, en el que se custodia el Santo Cristo da Victoria. Desde aquí retrocedemos hacia la Praza da Pedra, con su singular mercado y la típica estampa de las ostreiras ofreciendo estos moluscos y otros mariscos. Una vez abandonamos el lugar nos encaminamos por la calle Teófilo Llorente a la calle da Ribeira, donde se situaba el antiguo puerto del Berbés, hoy trasladado unos cientos de metros en los terrenos ganados al mar. Esta calle conserva los soportales marineros de antaño. Retornamos a continuación por la calle Real, que desemboca en la calle de los Cesteiros, que aún mantiene su función gremial originaria, al igual que acontece en la de los Sombriereiros, situada también en esta zona. El paseo por el Vigo más tradicional desemboca en la Praza da Constitución. Desde esta plaza llegamos a la Porta do Sol, capitalizada por la escultura del artista gallego Francisco Leiro, denominada O Sireno. Continuamos por la rúa Elduayen hasta Alfonso XII, calle pequeña pero esencial en la visita: tanto por sus panorámicas a la ría y el puerto como por contar con los árboles que simbolizan la ciudad, as oliveiras (los olivos). A través de la calle de Cachamuíña y la avenida das Camelias accedemos al Monte do Castro,

atalaya perfecta sobre la ciudad que nos permite su contemplación a vista de pájaro. Aunque de superficie reducida, en O Castro está el parque central más importante de la ciudad, los restos arqueológicos del poblado castreño, así como los vestigios de la desaparecida fortaleza de San Sebastián, en pie hasta los años 1970. La ascensión a su parte más alta se resuelve en una serie de miradores en terraza desde los que se pueden ir apreciando diferentes panorámicas de la ciudad y de la ría. Además, en este parque podemos contemplar el monumento a las Áncoras, que rememora el hundimiento de la Flota de Indias en Rande a comienzos del siglo XVIII, el monumento con fuente dedicada al trovador medieval Martín Códax o el monumento homenaje a uno de los padres del *rexurdimento* de las letras gallegas en el siglo XIX, Curros Enríquez.

Figura 8. Recorrido de la ruta urbana propuesta



## BIBLIOGRAFÍA

- AA.VV. (1998): *Arquitecto Antonio Palacios, 1874-1945*. Santiago, Xunta de Galicia.
- ALONSO LOGROÑO, M.P. ET ALT. (1999): *Impacto de Citroën: estudio socio-económico de Vigo y su área de influencia*. Inédito.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (2005): "Planificación y construcción de ciudades medias en el sistema urbano industrial: los casos de Palma de Mallorca y Vigo". *Boletín de la AGE*, nº 40, pp. 449-471.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (2006): "The Urban Geography of Vigo. Originally and Industrial Port, Now a City in the Process of Becoming a Metropolis". En R.C. Lois y J. Somoza (eds.) *An Introduction to the Urban Geography of NW Iberian Peninsula*. Universidad de León e International Geographical Union (IGU). León, pp. 171-184.
- GONZÁLEZ PÉREZ J.M. y LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (2003): "La dinámica demográfica y el planeamiento urbano en Vigo desde 1960. Impacto del proceso de industrialización desarrollista". *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 23, págs. 163-185.
- GONZÁLEZ-CEBRIAN, J. (1999): "Los ensanches en Galicia". *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXXI (119-120), págs. 335-350
- LEBOREIRO, M.A. (2000): *Vigo puerto y destino. Atlas Urbanístico de Vigo*. Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia (COAG), Fundación Provigo, Vigo.
- PALACIOS, A. (2002): *Plan de extensión e reforma interior da cidade de Vigo* (reedición del original de 1932). Concello de Vigo, Vigo.
- LOIS, R.C. (1992): "La ciudad de Vigo en el centro de los análisis de Geografía Urbana de Galicia". *Investigaciones Geográficas*, nº 10, págs. 135-142.
- LOIS, R.C. (2004): "A model of Spanish-Portuguese Urban Growth: The Atlantic Axis". *Dela* 21, págs. 281-294.
- PEREIRO, J. (1981): *Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo*. COAG, Vigo.
- SOUTO, X.M. (1988): *Xeografía Humana*. Galaxia, Vigo.

# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 6

# VIANA DO CASTELO

# Viana do Castelo

## Características generales de la ciudad y su entorno

El núcleo urbano de la ciudad cuenta, según los datos del Instituto Nacional de Estadística de Portugal con 36.148 habitantes (INE, 2001) y representa algo más de la tercera parte del volumen total municipal. Viana do Castelo tiene un emplazamiento privilegiado tanto desde el punto de vista ambiental como paisajístico. Se sitúa en el margen derecho del río Lima a una altitud media de cinco metros a nivel del mar. El municipio cuenta con un área de 319 Km<sup>2</sup> y 91.389 habitantes (INE, 2010) que se reparten a lo largo de sus cuarenta freguesías (ver figura 1), resultando una densidad de población para el conjunto del municipio de 286 hab/Km<sup>2</sup>. Su territorio está atravesado por el río Lima y está delimitado por dos pequeñas cuencas de dos ríos secundarios, el Âncora y el Neiva, al norte y sur respectivamente. Limita al norte con el municipio de Caminha, al sur con los de Barcelos y Esposende, al este con Ponte de Lima, y al oeste con el Océano Atlántico.

Figura 1: Freguesías del municipio de Viana do Castelo.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística de Portugal.

Viana do Castelo se integra en el distrito que lleva su mismo nombre y en la NUTS III<sup>1</sup> Minho Lima. Se trata del núcleo urbano atlántico más al norte del país, es el más destacado de la región Minho Lima y se sitúa en el centro de un triángulo que tiene como vértices las ciudades de Vigo, Oporto y Braga a menos de 70 kilómetros de media de las tres. Este emplazamiento le permite hacer uso de los aeropuertos de Vigo en el norte y de Oporto en el sur. A su vez, esta región también posee características marcadamente rurales. La región Minho Lima presentó, a lo largo de décadas, particularidades típicas de un espacio rural periférico, con ciertas debilidades derivadas de la escasa accesibilidad que tuvo que soportar hasta mediados de la década de los años noventa del pasado siglo. La construcción de nuevas vías de comunicación, especialmente la autopista A3 que une Valença y Oporto, así como la IC1 que une Porto y Viana do Castelo y la prolongación de la IP9 que comunica Viana do Castelo y Ponte de Lima, le confirieron a esta región un nuevo posicionamiento regional. Hoy día, Viana do Castelo es la puerta de entrada al país desde el norte y a su vez punto de unión entre Portugal, España y Galicia.

### **Breves notas de su historia**

La ciudad de Viana do Castelo está poblada desde el Paleolítico y tiene un amplio patrimonio histórico. Aquí se han encontrado numerosos vestigios de que, desde la Edad de Hierro, se establecieron distintas culturas atraídas por su situación y la riqueza de su terreno. Son diversos los descubrimientos que atestiguan la presencia en este espacio de la cultura castreña en especial en la Ciudad Vieja de Santa Luzia. Diversos estudios demuestran que, el territorio que hoy ocupa la ciudad de Viana do Castelo, era un castro emplazado en el monte de Santa Luzia. En el período romano, su población se vería obligada a abandonar este lugar y ocupar espacios periféricos inmediatos. Estas poblaciones, en sus nuevos emplazamientos, crearon pequeñas comunidades agrícolas que se fueron extendiendo por el resto de la región dando origen a un tipo de poblamiento disperso, característico de este espacio.

En el siglo XI y X surgen pequeñas poblaciones entorno al castro primitivo y con una fuerte vinculación a las actividades marítimas y comerciales, además de ejercer funciones administrativas y religiosas. En el siglo XIII D. Alfonso III adoptó una política de creación de nuevos poblados y de estructuración de una red urbana nacional, y crea a mediados de este siglo un nuevo asentamiento a las orillas del río Lima al que dio el nombre de Viana. Este

---

<sup>1</sup> NUTS: La clasificación NUTS (siglas del francés Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques) es un sistema jerarquizado para dividir el territorio de la Unión Europea. Fueron creadas por la Oficina Europea de Estadística (Eurostat) para uniformizar las estadísticas regionales de la Unión Europea.



nuevo asentamiento pasó a albergar a buena parte de los habitantes de los poblados próximos. Los motivos de la elección de este emplazamiento estaban relacionados con su localización geográfica estratégica, junto al mar y en la desembocadura de un río navegable que le atribuiría un papel importante como núcleo marítimo y mercantil. Su puerto fue muy importante durante la era de los descubrimientos y de aquí salieron muchas embarcaciones que regresaron repletas de tesoros que enriquecieron a su población. La riqueza acumulada durante el siglo XVI, provocó que Viana se ataviase de exuberantes construcciones que, aún hoy día, muestran el legado de la época gloriosa de su historia.

En el siglo XVI Viana conocerá una gran fase de expansión como consecuencia de la prosperidad económica de la burguesía mercantil residente, alcanzado por esta época los cinco mil habitantes. Este crecimiento demográfico hizo que el espacio intramuros fuese insuficiente y las nuevas edificaciones se vieron obligadas a asentarse más allá de las murallas. De forma paralela, el puerto cobra cada vez más importancia y empieza a asumir un papel relevante en la economía local. Se convierte en un espacio estratégico con una fuerte necesidad de ser defendido contra la piratería dada su importancia económica, y por ello se construyó un baluarte fortificado, la Torre de la Roqueta, que fue objeto de numerosas ampliaciones. Este crecimiento urbano se va consolidando alrededor de la muralla, expandiéndose por todos los terrenos libres con las únicas barreras que, en el siglo XIX, impuso el ferrocarril (ver figura 2). El ferrocarril constituye un elemento que marcaría el diseño de la ciudad al definir un nuevo perímetro urbano. Este funcionó a modo de barrera de contención de la expansión urbana y tardaría medio siglo en ser franqueada. El proceso de estructuración urbana continuó con la apertura de nuevas calles, entre las que destacan dos nuevos ejes; uno paralelo al río que comunicaba el núcleo urbano con los asentamientos ribereños, y otro perpendicular al río. El trazado de estos nuevos ejes permitió conectar el núcleo urbano con los asentamientos suburbanos en proceso de crecimiento.

A mediados del siglo XIX el asentamiento pasó a llamarse Viana do Castelo cuando se le otorgó el título de ciudad. En la actualidad, esta ciudad sigue muy ligada al mar, dado que parte de la actividad económica está vinculada a los astilleros, así como al turismo, el comercio y los servicios. Esta ciudad goza de un gran atractivo para el visitante dada su especial combinación del mar, río y montaña. Está considerada como una ciudad con gran importancia monumental, donde destaca su centro histórico.

Figura 2: Viana do Castelo, siglo XVIII



Fuente: Silva Barreto, 2003.

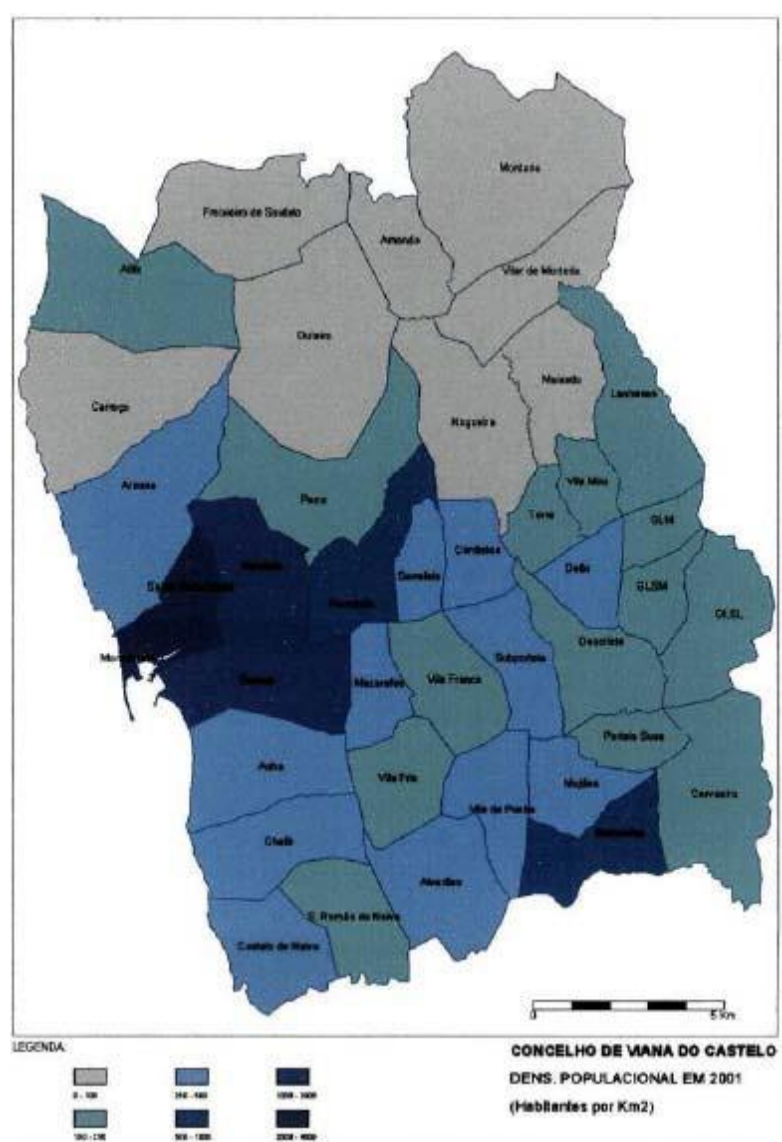
### Caracterización demográfica

La evolución demográfica del municipio de Viana do Castelo se caracterizó en la década de los años noventa del siglo XX por un crecimiento poblacional significativo, que continuó en la década siguiente pero de una forma más moderada. Entre 1991 y el 2001 la población del municipio creció en torno al 6,5% lo que supuso el doble del crecimiento registrado en la década siguiente. En valores absolutos, el incremento demográfico en los años noventa fue de casi 5.300 habitantes, pero este no tuvo lugar de forma homogénea en todo el territorio. Existen grandes diferencias entre el área urbana de Viana do Castelo y el resto del espacio, dado que mientras el núcleo urbano absorbía tres cuartas partes del crecimiento, el resto del término municipal se repartía el veinticinco por ciento restante. Son las freguesías urbanas las que crecen con mayor intensidad seguidas de las periurbanas con un crecimiento más moderado, mientras que las rurales tienen una tendencia demográfica regresiva.

Desde una perspectiva más general puede afirmarse que las freguesías situadas al sur del río Lima presentan, en general, un crecimiento demográfico superior al registrado en las

freguesías del norte. Ello no deja de ser significativo dado que la ciudad se distribuye predominantemente a lo largo de la margen derecha del río. Este hecho se puede explicar por la construcción de la autopista A28 que une Viana do Castelo y Oporto, lo que extiende el crecimiento de las densidades demográficas y mayor dinamismo económico en las freguesías y municipios emplazados al sur de Viana do Castelo. Por otro lado, en los últimos años las freguesías de la margen derecha del río Lima, experimentaron cierto crecimiento o frenaron su declive debido a la prolongación del eje viario IP9 entre Viana do Castelo y Ponte de Lima.

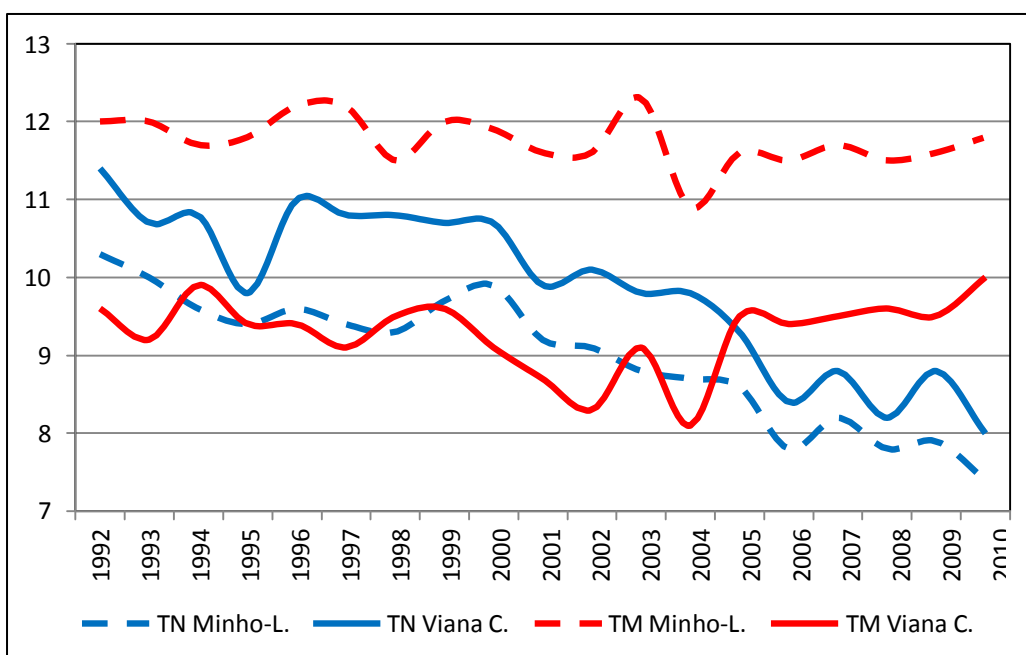
**Figura 3: Municipio de Viana do Castelo, densidad de población (2001).**



Fuente: Silva Barreto, 2003

Otro aspecto a tener en cuenta en el análisis demográfico de este espacio son las tasas de natalidad, mortalidad y el índice de envejecimiento. A principios de la década de los años noventa del pasado siglo, el municipio de Viana do Castelo tenía una población relativamente joven en comparación con la región Minho Lima, dado que el número de personas de 65 años y más no llegaba al setenta por ciento del número de personas con catorce o menos años. Pero a comienzos del siglo XXI la situación cambió de forma considerable al incrementar de forma notable la población de mayor edad hasta igualar a la proporción de catorce y menos años. Esta tendencia se agravó con el paso de los años, acentuándose cada vez más la tasa de envejecimiento hasta llegar en el año 2010 al valor ciento treinta personas de sesenta y cinco años o más por cada 100 de catorce años o menos. Esta tendencia de envejecimiento de la población es común para el conjunto de la región Minho Lima, en donde este fenómeno se agrava aún más, alcanzado la tasa de envejecimiento para el año 2010 el valor de ciento sesenta y cuatro mayores por cada cien niños (ver figuras 4 y 5).

**Figura 4: Tasas de natalidad y mortalidad de Viana do Castelo y Minho-Lima (NUTSIII)**

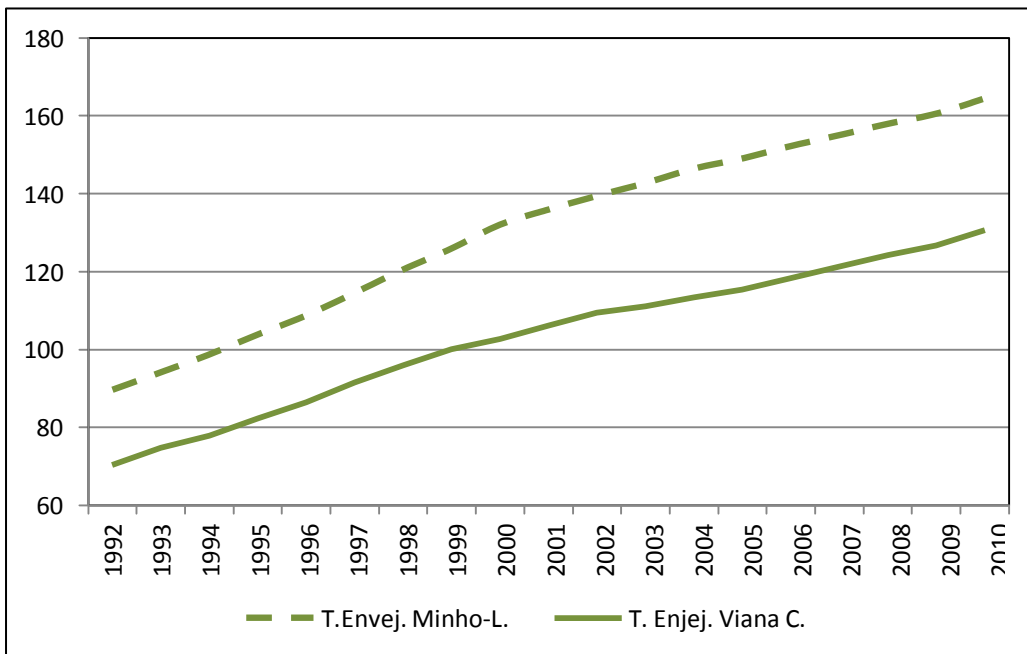


Fuente: Elaboración propia a partir de INE de Portugal, varios años

Este hecho se explica por la constante caída de las tasas de natalidad e incremento de las de mortalidad. Desde el año 2000 hasta el 2010, la tasa de natalidad de Viana do Castelo cayó en casi tres puntos, pasando del 10,7% al 8%. Pese a ello, este municipio está por encima de la media que en conjunto de la región de Minho Lima, que muestra síntomas de un

mayor envejecimiento demográfico. En lo referente a la evolución de la tasa de mortalidad, esta aumentó en la primera década del siglo XXI en cerca de un punto, situándose en el 2010 en el 10‰, casi dos puntos menos que la media para la región Minho Lima.

**Figura 5: Índice de envejecimiento de Viana do Castelo y Minho-Lima (NUTSIII)**



Fuente: Elaboración propia a partir de INE de Portugal, varios años

La estructura demográfica de Viana do Castelo sigue el mismo patrón del mundo industrializado, con un progresivo envejecimiento de su población derivado de un descenso de las tasas de natalidad y continuo incremento de las de mortalidad. Al mismo tiempo, se verifica que este municipio tiene un grado de envejecimiento menor que el conjunto de la región a la que pertenece. Esta tendencia al número de personas mayores implica se deban tenerse en cuenta en incremento del número de servicios que van a ser necesarios, tanto desde el punto de vista del ocio, como del sanitario, cultural, etc.

### Estructura económica

Tal y como se ha señalado en líneas precedentes, el puerto de Viana do Castelo jugó un papel destacado en su dinámica económica a lo largo de los años. El puerto sirvió de vía de expansión de negocios y exportaciones de productos municipales y regionales, dado que su localización estratégica le permitía establecer relaciones comerciales fructíferas como las que

mantuvo con el puerto de Cork en Irlanda. De Viana se exportaba maíz, vino y otros bienes de producción regional que se salían para Brasil a través del puerto de A Coruña, que era uno de los más importantes de la fachada atlántica. Tras la independencia de Brasil, se mantuvo la vinculación comercial con el puerto de A Coruña con el fin de exportar su producción a través de este hacia diversos países europeos, destacando entre ellos Irlanda, Bélgica y los Países Bajos. Se debe destacar, entre los productos comercializados, el peso que tuvo el vino do Porto sobre todo hacia Irlanda

En la actualidad, el sector predominante en Viana do Castelo es el terciario, seguido del sector secundario, siendo el sector primario el que menos población activa engloba este municipio. En la primera década del siglo XXI esta tendencia se acentuó de forma progresiva, acaparando el sector servicios la mayor parte de su población. El sector secundario sufrió un cierto descenso en esta década en parte, debido a la crisis del sector inmobiliario que estalló hacia finales de esta década. En lo que respecta a las actividades predominantes por sectores de actividad, destacar la importancia de la industria transformadora entre los que están el sector textil, fabricación de material de transporte y la industria de la madera. En el sector terciario destaca el comercio y el empleo en la administración pública (educación y servicios de apoyo a la ciudadanía). El peso de la hostelería y la restauración también tienen cierto peso en la economía local debido al atractivo turístico de la región y en particular de la ciudad de Viana do Castelo. Su estado de conservación, su patrimonio ambiental, su riqueza de fauna y flora y su diversidad geográfica, son sus fortalezas de cara a afirmarse como destino del turismo rural, de montaña, ribereño, náutico y termal.

En las siguientes páginas se presentará el patrimonio cultural de la ciudad, así como los lugares de interés más destacados, museos, hoteles, restaurantes, locales de ocio, etc.

## **RECURSOS CULTURALES**

### Chafariz da Praça da República

Esta fuente es uno de los lugares más emblemáticos del casco histórico de Viana. Se encuentra en la Plaza de la República, frente a la Casa de Misericordia y el antiguo Ayuntamiento. Es una fuente ornamental renacentista realizada en granito en el siglo XVIII y tenía la función de abastecer de agua potable a la población en aquella época. Está catalogada como Monumento Nacional.

### Antigos Paços do Concelho

Situado en el corazón del casco histórico, en plena Plaza de la República frente a la Fuente y la Casa de Misericordia, este palacete del siglo XVI está declarado Monumento Nacional. Tiene aspecto de castillo o de torre almenada, la planta baja está formada por arcos ojivales, y en la planta superior ventanas con balcones volados y barandas de hierro. En la parte central se encuentra el escudo de la ciudad.

### Edifício da Misericórdia e Igreja

Está situado frente a la Fuente y el antiguo Ayuntamiento. Consta de un palacete construido en el siglo XVI para Casa de la Misericordia y tiene anexionada una iglesia, levantada en el XVIII. El conjunto está declarado Monumento Nacional. El palacio recibe el nombre de Casa das Varandas, aunque es popularmente conocido como Misericordia. Está considerado uno de los mejores ejemplos de arquitectura civil de la época, levantado en estilo barroco y manierista, con influencias italianas y flamencas.

### Hospital Velho (Séc. XV/XVII)

Este edificio se encuentra en el centro del casco histórico en las inmediaciones de la Plaza de la República. Fue construido en el siglo XV para acoger un hospital de peregrinos del Camino de Santiago. La fachada actual es fruto de la reconstrucción que se hizo en el XVI, en la que destaca la imagen de un Cristo resucitado en una hornacina y un escudo heráldico sobre la puerta de entrada.

### Igreja Matriz

La Catedral de Viana se encuentra en pleno casco histórico. Fue construida en el siglo XV con fachada en piedra en estilo románico de transición, con influencias góticas y de otros templos religiosos gallegos. La fachada principal está flanqueada por dos grandes torres almenadas y la portada está formada por un arco ojival con tres arquivoltas muy decoradas y soportadas por seis esculturas representativas de los Apóstoles.

### Estátua de Viana

Esta estatua se encuentra frente al puerto deportivo en los jardines comprendidos entre las calles Av. Marginal y Largo Joao da Costa. Data del siglo XVIII y fue esculpida toda ella en piedra. Sobre una escalinata en la que están representados con unos bustos los cuatro continentes, se erige un pedestal sobre el que se alza una mujer coronada por un castillo que lleva en su mano izquierda una carabela como símbolo de la vocación marinera de la ciudad.

### Capela das Almas

Esta capilla tiene la particularidad de que fue la primera iglesia de la ciudad. Fue construida en el siglo XIII y se le conoce también como *Matriz Velha*. La estructura actual es del siglo XVIII y fue reconstruida por orden del canónigo Domingos de Campos Soares en esa época. En el exterior se conserva un sarcosolio del siglo XIV.

### Ponte Eiffel

Este puente fue construido en el año 1878 por la Casa Eiffel para sustituir un antiguo puente de madera, permitiendo así unir la ciudad de Viana con la parroquia de Darque. Con sus casi 600 metros de longitud sobre el río Lima, está considerado una auténtica obra de ingeniería en hierro. Tiene dos alturas, una para el tráfico rodado y otra para la línea de ferrocarril.

### Capela das Malheiras

Esta capilla se encuentra en el casco histórico muy cerca de la Catedral de Viana. Recibe su nombre porque está adosada a la Casa de Malheiro Reimão, obispo de Río de Janeiro, que la mandó construir. Está considerada uno de los mejores ejemplos de la arquitectura barroca portuguesa. La fachada está decorada con granito labrado con motivos vegetales. Fue construida en el siglo XVIII y está dedicada a San Francisco de Paúl.

### Igreja de São Domingos

La iglesia de Santo Domingo es uno de los principales edificios religiosos de Viana do Castelo y se encuentra muy cerca del Museo Municipal. Era la iglesia del ya desaparecido Convento de Santa Cruz, fundado por el fraile dominico Bartolomé de los Mártires cuyos restos descansan en el interior del templo, y a quien se le hizo un llamativo Monumento enfrente de esta iglesia. Fue construida en el siglo XVI según proyecto de fray Julián Romero. Su fachada es de estilo manierista en la que destacan las múltiples y monumentales esculturas talladas en granito.

### Igreja da Senhora da Agonia

Esta iglesia se encuentra en la entrada de la ciudad en una gran explanada a los pies del Monte de Santa Luzía. Fue construida en el siglo XVIII sobre los restos de una capilla existente con anterioridad aunque la torre se le añadió en el XIX. Tiene la fachada de cal blanca con adornos en piedra y sobre la portada de encuentra la Virgen titular esculpida también en piedra.



### Basílica de Santa Luzia

Es uno de los principales atractivos turísticos de la ciudad y uno de los emblemas del país que se emplaza a las afueras de la ciudad en el Monte de Santa Lucía. Se puede acceder mediante un Funicular y es visible prácticamente desde cualquier punto de la ciudad. Fue construida a principios del siglo XX siguiendo el modelo francés de la Sacre Coeur, combinando elementos neo-románicos, neo-bizantinos y neo-góticos. Fue consagrada por el arzobispo de Braga en 1959. La basílica es un templo muy querido y concurrido por sus habitantes y es un lugar de gran devoción popular.

### **BIBLIOGRAFÍA**

ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DE VIANA DO CASTELO. Breve História da AEVC. A inovar desde 1852. Viana do Castelo: Associação Empresarial de Viana do Castelo, ?

CALDAS, João Vieira ; GOMES, Paulo Varela. *Viana do Castelo*. Lisboa: Editorial Presença, 1990

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO. Plano estratégico de Viana do Castelo 2009-2015. Viana do Castelo: Câmara municipal de Viana do Castelo, 2010. Disponible en Internet: <http://www.cm-viana-castelo.pt>

CARVALHO, António de. *Viana do Castelo: Século XX*. Viana do Castelo: CMVC, 2001. ISBN 972 588-122-2.

COUTINHO, Artur. *A Cidade de Viana do Castelo no Presente e no Passado: da Bandeira à Abelheira*. 2a ed. Viana do Castelo: Paróq. Na S.a de Fátima, 1998. ISBN 972-95306-5-3.

PORTER, Darwin; PRINCE, Danforth. *The Minho região & Tras-os -Montes*. Jhon Wiley & Sons, 2012.

REIS, António M. *Viana: A Cidade Através do Tempo*. En Cadernos Vianenses, vol. XVI, 1993

SILVA BARRETO, Rogério Ramiro da. *Viana do Castelo. Pensar/fazer cidade. O processo urbanístico na segunda metade do século XX*. Porto, Universidade do Porto, 2003.

VIEIRA, Paulo A. M. *Processo de Formação das Malhas Periféricas: estudo da zona nascente da cidade de Viana do Castelo*. Porto: FAUP/FEUP, 1999.

## FUENTES

Instituto Nacional de Estatística de Portugal. Sitio web: <http://www.ine.pt>

Câmara Municipal de Viana do Castelo. Sitio Web: <http://www.cm-viana-castelo.pt>

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte (CCDR-N). Sitio web: <http://www.ccdr-n.pt>

# **LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO**

---

## **REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS**

*Excursión científica del XI Congreso de Geografía Urbana de la AGE  
Breve reseña del sistema urbano de Galicia y Norte de Portugal*

### **COORDINADORES**

Francisco José Armas Quintá  
Ángel Miramontes Carballada  
Dominic Royé

### **AUTORES**

José Antonio Aldrey Vázquez  
Jesús González Pérez  
Rubén Camilo Lois González  
Alejandro López González  
María José Piñeira Mantiñán  
Andrés Precedo Ledo  
José Antonio Rio Fernandes  
José Somoza Medina

---

Capítulo 7

# **OPORTO**

# Oporto

## La ciudad y su historia

Es muy significativo a lo largo del siglo XVIII el fortalecimiento del papel de la ciudad de Oporto en la organización de los intercambios de sus regiones con el exterior, lo que puede en buena medida, asociarse al vino de Oporto que es el principal producto comercializado. En ello tuvo especial importancia el Tratado de Methuen (1703) celebrado entre Portugal e Inglaterra. Otros productos también tuvieron cierta importancia en las exportaciones como el aceite, la cera, el vinagre y la miel. Se importa sobre todo cereales, pescado, lácteos y paños de diverso tipo, en un comercio establecido esencialmente con la Inglaterra, Rusia y Brasil.

El incremento del comercio permite el ascenso de la burguesía, aunque en paralelo con la reafirmación de la importancia de la iglesia, expuesta en el Pazo Episcopal, en la Iglesia y Torre de los Clérigos, y en los nuevos conventos y monasterios de las Carmelitas, de Santo António de la Ciudad y de los Agostinhos. La ciudad se hace barroca con Nazoni, al concebir iglesias o bien sus fachadas, palacios y casas de campo de una gran riqueza decorativa, mientras que el interior de muchas de ellas es enriquecido, a veces de forma deslumbrante, con talla de madera brasileña dorada con el oro proveniente de la colonia suramericana.

Fruto del incremento de sus efectivos demográficos y su influencia sobre el entorno regional, aumentan a su vez en número y especialización las tiendas, ferias y comerciantes. Estos surgen como una categoría social y económica importante, del mismo modo que los negociantes, constituyendo parte de una burguesía en ascenso. En contrapartida, la industria es poco importante. Las mayores fábricas son la de cordones (que llega a emplear más de 300 personas) y la de tabaco (que aprovisiona todo el Norte de Portugal), ambas situadas en el exterior del perímetro amurallado en los lugares hoy conocidos como Cordoaria y Calle de la Fábrica. Tiene aún cierta importancia los astilleros navales en plena actividad en Miragaia, Massarelos y Oro. Desde el punto de vista urbanístico la segunda mitad del siglo XVIII está marcada por una intensa actividad derivada de Marquês de Pombal. En Oporto, será su primo João de Almada quien dirija las operaciones.

El crecimiento económico de la ciudad se traduce en una evidente expansión urbanística, lo que es facilitado por la pérdida de la importancia militar de las murallas como resultado del desarrollo de la artillería. Por este motivo, dejan de constituir la función de protección y se derrumban en su mayor parte. La piedra que la formaban será aprovechada

para la construcción de edificios o bien para servir de pared de apoyo a nuevos inmuebles. Urbanísticamente el siglo XVIII es muy rico. En Oporto, bajo el impulso de los Almadás, se abren nuevas calles y se reestructuran o se crean nuevas plazas en el tejido urbano más antiguo, se acondiciona la parte terminal del insalubre Río da Vila y se desahoga la densa malla urbana permitiendo facilitar la relación entre la Ribera y la parte alta de la ciudad. Se abren o se mejoran otras calles, creando un importante eje este-oeste en el exterior inmediato de la muralla; se procede a la urbanización de áreas rurales, sobre todo al norte y al oeste, en los Laranjais y en el poniente de Cedofeita, en consonancia con planos de base ortogonal. Se realizan intervenciones significativas en las calles que conectan la ciudad con el exterior, y se construyen también diversos equipamientos públicos y balcones-jardín sobre el río Duero, al oeste y al este en las Virtudes y en las Fontainhas.

El inicio del siglo XIX se caracteriza por una regresión demográfica y económica, dada la turbulencia política y militar. Para entonces, las fricciones y batallas asociadas a la llamada Guerra Peninsular así como las disputas entre liberales y absolutistas, van a ocupar buena parte de las décadas de los años veinte y treinta del siglo XIX, teniendo como uno de los principales episodios el Cerco de Oporto (1832 y 1833), donde las tropas liberales lideradas por D. Pedro (IV de Portugal, I del Brasil) estuvieron sometidas.

El triunfo liberal tendrá notables efectos en la sociedad y en la organización urbana y marca con claridad el fin del Antiguo Régimen. Se prohíben los enterramientos en las iglesias (en respuesta a las exigencias de higiene que se venían reclamando años atrás) y la creación de cementerios civiles, con la inauguración del Cementerio del Prado del Reposo en 1838, del lado oriental en la antigua Casa de campo del Obispo, y el de Agramonte en 1855 del lado opuesto de la ciudad.

La extinción de las órdenes religiosas decretada en 1834, es buena prueba de la intensidad de las mutaciones que acontecen en esta época. Se favorecerá el ascenso del capitalismo en el cual participan activamente diversos emigrantes retornados del Brasil conocidos por “brasileños”, algunos de los cuales, enriquecidos, adquieren propiedades y edifican casas señoriales donde utilizan con abundancia el azulejo, el hierro fundido y las tejas pintadas. Muchos de ellos son activos comerciantes, en particular de la banca y otras compañías (de seguros, transportes, iluminación y mineras) así como empresas industriales.

Algunos propietarios de casas de campo, que el crecimiento de la ciudad lleva a que dejen de ser distantes, incorporan el ideal liberal que promueve la libre iniciativa y este espacio se va urbanizando en el todo o en buena parte, ayudando a establecer un mercado de suelos que se consolidará con el transcurrir del siglo. Algunos comerciantes invierten en la industria emergente y los abundantes capitales nacionales y extranjeros (provenientes en particular de la emigración de Brasil y del comercio del vino) fomentan la creación de nuevos y modernos establecimientos industriales y comerciales.

Los malos años agrícolas y el elevado crecimiento natural se alían al fuerte desarrollo económico de la ciudad y al aumento de la movilidad, en especial con el ferrocarril, con lo que favorece el éxodo rural y el consecuente crecimiento demográfico de la ciudad. La población pasa de 90.527 habitantes en 1864 a 192.000 en 1910. La ciudad, a su vez, sirve de plataforma privilegiada de las relaciones con Brasil, que funcionaba a modo de oficina de exportación de población. Brasil era por aquel entonces, el principal destino de la emigración portuguesa e incluso casi el único para todos los que partían desde el Norte de Portugal hasta mediados del siglo XX, cuando este destino deja de ser predominantemente transoceánico y pasa a dirigirse mayoritariamente hacia otros países europeos).

Se puede explicar este crecimiento explosivo de la población debido a dos factores. En un primer momento, la salida de residentes del área más antigua de la ciudad hacia espacios más periféricos, permitió la ocupación de los inmuebles por las familias que llegaban de fuera de la ciudad, ocasionando una notable intensificación de la ocupación. En un segundo momento, el destino principal de los habitantes con menos recursos, provenientes del interior rural, se emplazan en el interior de la ciudad, donde los propietarios rentabilizan sus inversiones al prescindir de los patios traseros de sus casas para habilitar como viviendas. El resultado fueron minúsculas casas de un solo frente para el alquiler, dispuestas en fila continua perpendicular a la calle, con cuartos de baño colectivos, constituyendo conjuntos llamados "islas".

En contrapartida, la comunidad inglesa hace multiplicar las casas con jardín y florecer un área residencial de vivienda unifamiliar a oeste. Esta marca de prestigio y calidad que los ingleses prestan, va a favorecer la revalorización de los suelos, actuando así como un elemento céntrico en la construcción de una segregación residencial que tiende a fijar el camino del mar como los socialmente más "distintos" y que económicamente se podían costear los elevados precios de los terrenos, viviendas y pisos.

A lo largo del siglo XX el crecimiento se mantiene aunque a menor ritmo. Desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico, los principios de la Ciudad Jardín y de la Carta de Atenas marcaron de forma particularmente fuerte la ciudad y muy especialmente el esfuerzo asociado a la producción de habitación social. A finales de siglo, la ciudad adopta una forma particular de “construir periferia”, sea por su intensidad, sea por la intensa articulación con los municipios que la rodean en una relación hecha de encuentros y desencuentros de urbanidad y suburbanidad, dependencia y centralidad, mucho más complejos de lo que lo es la simple lógica de relación centro-periferia.

El inicio del siglo XX es un periodo de intensa actividad urbanística, con la apertura y regularización de arterias en el área céntrica para dar a la esta ciudad una nueva imagen arquitectónica, acoger a nuevos flujos de personas y mercancías albergar los establecimientos de comercio y servicios que por esta altura aumentaban y respondían a una mayor exigencia de una población más conocedora de las novedades, bien sea de los artículos de la moda “recién llegada de París”. En una época marcada por grandes obras, se construyen puentes y también se conquista territorio al agua. Entre todas, la obra más emblemática es la apertura, en consonancia con proyecto de Barry Parker, de la Avenida de los Aliados en 1916, un acto que contó con presencia del Presidente de la República y donde se construiría en la punta norte el nuevo edificio de los Pazos Municipales.

En relación a las actividades económicas, la multiplicación y especialización de los establecimientos llevó a un refuerzo y ampliación del modelo territorial establecido en el siglo XIX, que hacía del área céntrica de Oporto el centro regional indisputado, expandiéndose y especializándose sobre todo en el sector financiero y en el comercio al por menor no alimentario, “expulsando” el sector residencial, la pequeña industria y el comercio al por menor alimentario. Las áreas industriales se consolidan en torno a la malla urbana principal, aumentando la importancia de los núcleos más alejados. Las áreas residenciales, sin embargo, consolidan dos tipos fundamentales de diferenciación. Entre el centro antiguo, desvalorizado, y una periferia donde el modelo residencial prevaleciente es la casa aislada hasta meados del siglo, se encuentran el lado occidental más urbano e “inglés” y el oriental más rural y “brasileño”.

La ciudad del siglo XX asiste igualmente al crecimiento en altura en un proceso de “verticalización” que conoce en Oporto su esplendor en los rascacielos de una decena de pisos que se edifican en la plaza D. João I a finales de los años 50. Esta plaza, con la Calle de Ceuta y



el cierre de Sá de la Bandera, constituyen la última reserva de renovación del centro de la ciudad, a partir del que se asiste solo a la sustitución de algunos edificios o a la creación de espacios públicos. Mientras el cierre de la Avenida de los Aliados y la inauguración de los Pazos del Municipio en 1956, vienen a prestar prestigio y a reforzar la centralidad de la Baja. Estas obras permitirían la edificación de notables edificios, algunos de los cuales modernistas, todos dotados con los más modernos ascensores y que van a ser sede de servicios del Estado, gran número de oficinas, bancos y establecimientos comerciales entre otros usos. A esta altura también Oporto se dota en su centro de un conjunto notable de edificios destinados a acoger espectáculos variados, destacando el cine, abriendo al público el Rivoli, el Coliseu y Batalha, que se suman a la S. João que fuera reabierto en 1918 y rehecho de las cenizas del incendio de diez años antes.

### **La ciudad del presente**

La ciudad de Oporto ha apostado por la renovación de sus fronteras naturales, la fluvial y la marítima. Los proyectos de renovación urbana y valorización de los frentes marítimo y ribereño, permitieron resolver algunas deficiencias urbano-ambientales de lo que son ejemplos de lo que existía entre la Rotonda del Castillo del Queso y la Plaza Ciudad Salvador, así como en el Cais Novo en Massarelos, y crear un paseo continuo entre el mar y la Ribera, una de las zonas más típicas e históricas de la ciudad.

En el frente de río se apostó por la nobleza de los materiales, se mejoraron las condiciones de circulación viaria, y se creó un pasillo para el tranvía. Junto al río fue creado un paseo con piso adecuado para la circulación de bicicletas, así como algunos espacios de terraza y jardín, en uno de los cuales se emplazan varios restaurantes. En el frente de mar se respetó el trazado del Jardín de los Ingleses y se creó una plataforma próxima del arenal que refuerza esta área como espacio de ocio. Reconociendo la pequeña vocación balnearia de estas playas, muy sujetas a la erosión y con pequeños arenales, se apostó en la apertura urbana del frente de mar, con la aparición de bares y restaurantes que la convierten en un polo importante de convivencia. Hacia el norte de esta intervención, se promovió la conexión entre el mar y el Parque de la Ciudad. El parque es un gran espacio de ocio urbano, donde concurren semanalmente miles de portuenses dado que es un área que contiene diversos espacios informales para la práctica de deporte al aire libre.

La ciudad tuvo en el año 1996 el reconocimiento internacional de Patrimonio Mundial por parte de la UNESCO. Su patrimonio no se reduce sólo al patrimonio monumental, a pesar

de la presencia de incontables monumentos, sino que se trata también de un patrimonio urbanístico y residencial. En los últimos años creció de forma impresionante el número de equipamientos culturales en la ciudad, lo que ayudó el proyecto “Oporto Capital Europea de la Cultura 2001”. Se dotó de equipamientos que van más allá de la función de espectáculo y divulgación y tienen lugar importantes actividades de formación y actos culturales. El Museo de Arte Contemporáneo de Serralves es, posiblemente, el más notable de estos ejemplos así como la Casa de la Música, que congrega las condiciones de proyección internacional y de promoción cultural de la ciudad y que reforzarán el papel de Oporto como destino cultural a nivel europeo.

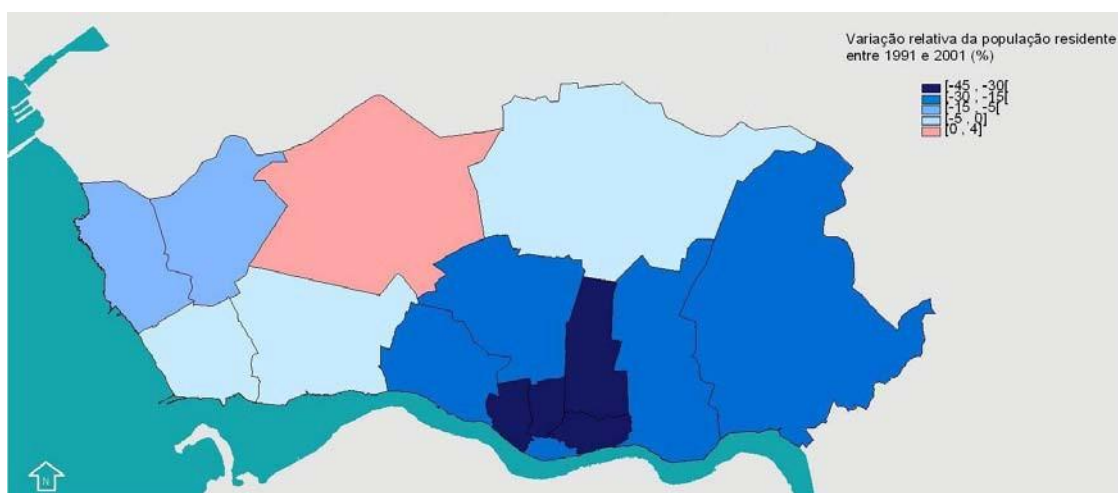
Oporto es por excelencia, el principal centro de servicios personales y empresariales de la Región Norte. Abandona la vocación industrial de la ciudad motivada por las nuevas formas de valorización del espacio y por las crecientes exigencias ambientales, que hacían imposible la convivencia entre industria y uso residencial. Al nivel de la promoción de la investigación, de los servicios de consultoría avanzada y de los servicios financieros, Oporto ha reforzado su papel a escala regional. Se constata al nivel de nuevos patrones de localización empresarial que encuentran en esta ciudad un espacio privilegiado para las sedes de grandes empresas, y a su vez, espacios estructurados para la localización de naves industriales. La fuerte relación establecida entre los medios universitarios e industriales corresponde a una importante ventaja competitiva del tejido regional.

Desde el punto de vista de los servicios públicos, en la ciudad de Oporto se concentran las principales estructuras existentes de toda la región. Los grandes equipamientos existentes (con excepción del Centro de Congresos de la Aduana que se localiza junto al Duero en pleno centro histórico) no se localizan exactamente en la Ciudad de Oporto, pero se benefician del contexto metropolitano en que se insertan y de las buenas conexiones con la ciudad. Son ejemplos los espacios de ferias y congresos de la Exponor y del Europarque, al norte y al sur de la ciudad respectivamente, ambos promovidos y gestionados por la Asociación Empresarial de Portugal asentada en Oporto. Estos equipamientos albergan un gran número de Congresos y Ferias Internacionales, las últimas como escaparate de las más representativas producciones del país y de la región.

## Apuntes demográficos

La principal característica de la evolución demográfica de la ciudad de Oporto en los últimos veinte años es el marcado envejecimiento de su población y la fuerte descentralización de la población residencial en favor de los municipios limítrofes. Esta tendencia regresiva tuvo sus orígenes en la década de los años ochenta del pasado siglo y se ha visto acentuada en la siguiente década al perder más del 10 % de su población. Pero la pérdida de población no tuvo lugar de forma homogénea por toda la ciudad, sino que fueron los barrios y freguesías de la zona centro y este de la ciudad las que más la padecieron. Por la contra, las áreas localizadas en la desembocadura del río Duero, constituyeron las excepciones a este fenómeno de pérdida demográfica (ver figura 1).

**Figura 1: Oporto, evolución demográfica 1991-2001.**

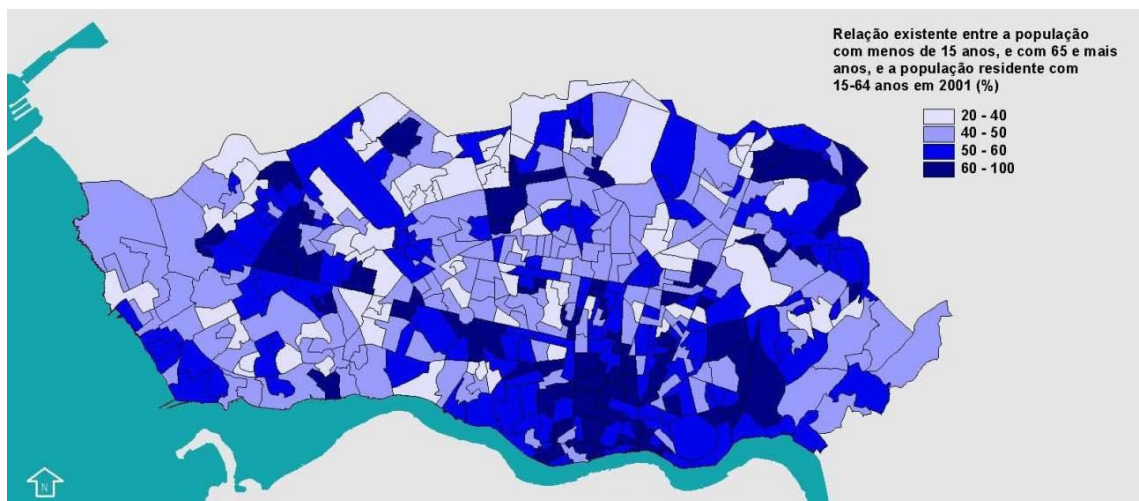


Fuente: Instituto Nacional de Estatística de Portugal, censos 1991 y 2001.

En lo que respecta a la densidad de población también se encontraron diferencias significativas entre en centro de la ciudad y los barrios periféricos. En el centro, más de dos terceras partes de las secciones censales tienen densidades de población superiores a la media de la ciudad, llegando en algunos casos a superar valores de 20.000 habitantes por quilómetro cuadrado. Por la contra, los barrios situados en las zonas limítrofes del municipio son los que registran los valores más moderados de concentración poblacional, junto a otras áreas dispersas de la ciudad en las cuales se concentran importantes equipamientos públicos o bien infraestructuras de comunicaciones, como son los casos del polo universitario de Asprela, el parque de la ciudad, o el área empresarial de Oporto (Ramalde).

El envejecimiento de la población es uno de los problemas demográficos más graves a los que debe enfrentarse un determinado territorio. Ello radica a que el constante incremento de población de avanzada edad incrementa la carga en los sistemas nacionales de seguridad social, por lo que los gobiernos deben tener en cuenta este factor con aras de mantener su sostenibilidad. Para el caso de la ciudad de Oporto, el número de nacimientos ha sufrido un constante declive desde comienzos de la década de los noventa del pasado siglo, registrando un crecimiento natural negativo. En el año 1991 la población con menos de 15 años de edad representaba cerca del 17% de la población residente, valor que cayó alrededor de cuatro puntos porcentuales diez años más tarde. La otra cara de la moneda está en la población que tiene 65 o más años, que pasó del 15% a cerca del 20% en el mismo período. Ello implica que el índice de envejecimiento en Oporto se incrementase de forma substancial en la última década del siglo XX, pasado de 87 a 147 ancianos por cada 100 jóvenes. Este hecho se ratifica en el escaso peso de la población joven (menos de 15 años) en la población total residente, ya que en seis de cada diez secciones estadísticas presentan valores inferiores a la media de la ciudad. El envejecimiento de la población es más acusado en el centro histórico mientras que en los barrios periféricos de reciente creación se registra una mayor proporción de población joven (ver figura 2).

**Figura 2: Índice de dependencia, Oporto 2001.**



Fuente: Câmara Municipal de Oporto, 2001.

Uno de los factores que contribuyó al envejecimiento demográfico de la ciudad de Oporto y al descenso en las últimas décadas de su población, es el balance negativo en los movimientos migratorios. Esta pérdida de población, debido a la salida de población de este espacio, no es un fenómeno reciente ya que viene ocurriendo ya desde la década de los años ochenta del pasado siglo, cuando la población comenzó a optar por fijar su residencia en los municipios limítrofes y no en el de Oporto. Ya en los años ochenta unos 34.000 habitantes decidieron marchar de este municipio para otros vecinos y en la de los noventa, esta cifra aún fue superior acercándose a los 40.000 habitantes. Esta población se asentó en los municipios vecinos en busca de un incremento en la calidad de vida y la posibilidad de adquirir vivienda a un menor coste. Los municipios que acogieron un mayor volumen demográfico, fruto de esa expulsión de población de Oporto, fueron Vila Nova de Gaia, Maia y Gondomar.

A modo de síntesis y en relación al análisis de la situación demográfica de la ciudad y municipio de Oporto cabe señalar varias apreciaciones. Una de ellas está relacionada con la pérdida de importancia de la función residencial en favor de los municipios limítrofes debido a un complejo proceso de reestructuración territorial del área del área metropolitana que va de la mano del constante incremento del flujo de bienes y personas en este espacio. De otro lado, la ciudad de Oporto desempeña un papel decisivo como espacio de concentración de servicios administrativos, de actividades económicas, educativas, culturales, de centros de investigación y de empleo cualificado que atraen a una población fluctuante que hace que cada día se muevan por la ciudad cerca de medio millón de personas.

### **Breve análisis económico**

El municipio de Oporto, desde el punto de vista de la estructura económica, tiene una elevada diversificación en las actividades que en él se desarrollan, situándose como uno de los municipios del país a la cabeza al respecto. Dentro de este contexto cabe decir que el sector del comercio, restauración y hostelería es el de mayor peso en el conjunto de actividades económicas de la ciudad y su municipio, dado en el año 2005 englobaba a casi la mitad de las empresas y más del treinta por ciento del empleo registrado.

El turismo, a nivel nacional, es un importante sector económico que representaba, a mediados de la primera década del siglo XXI el 11% del PIB. Pese a ello se trata de un sector que está muy concentrado en las regiones de Algarve, Lisboa y Madeira y es fuertemente dependiente de cuatro emisores principales; Reino Unido, España, Alemania y Francia. Para el caso de la región norte, se aprecia un mayor peso en el turismo nacional que en resto del país,

aunque para Oporto, el comportamiento es diferente dado que el turismo mayoritario es el extranjero y crece con el paso de los años.

En lo que respecta al sector servicios, en los últimos veinte años fue el que presentó una evolución más positiva en el municipio en su conjunto. Son los subsectores educativo y de la salud los que mayor peso tienen en el sector servicios de este territorio. La ciudad de Oporto se configura como un polo emergente, en el contexto del área metropolitana, como un “centro de formación”. El análisis de la evolución del número de alumnos que cursan estudios superiores, junto con ciertas variables demográficas, revelan la importancia de este sector en la dinámica económica de la ciudad. De otro lado, Oporto también se configura como el centro de prestación de servicios relacionados con la salud de su área metropolitana al acumular la mayor parte de las infraestructuras y de los recursos humanos, tanto públicos como privados del sector.

La ciudad de Oporto constituye el principal centro de empleo del área metropolitana. En relación con los demás municipios del área metropolitana, Oporto es el que más población emplea en todos los sectores de actividad, salvo en las industrias transformadoras, la construcción y el comercio al por menor de productos de alimentación, además de la agricultura e industrias extractivas. Se evidencia una clara especialización en el sector servicios; actividades financieras y servicios a empresas y servicios sociales y personales. Pese a que se trata de una ciudad que pierde habitantes, muchos de ellos siguen vinculados a la misma a través de su actividad laboral y el consumo de servicios diversos. En síntesis, Oporto es un polo de servicios especializados que se apoya fundamentalmente en la cualificación de sus recursos humanos y en la capacidad de formación que posee.

## **RECURSOS CULTURALES**

### Iglesia Monumento de S. Francisco de Assis

Principal templo gótico en la ciudad, cuya construcción comenzó en el siglo XIV. Es una de las obras más importantes del barroco, por su interior en talla dorada, de los siglos XVII y XVIII. Es Monumento Nacional desde 1910.

### Iglesia de Santo António dos Congregados

Iglesia del comienzo del siglo XVIII de fachada de estilo barroco. Está dedicada a San Antonio y se ve reflejada toda esta devoción, sea en la fachada, donde se destaca una hornacina con una

estatua de San Antonio, sea en los azulejos exteriores y pinturas murales interiores, que representan escenas de su vida.

#### Iglesia de Nossa Senhora da Vitória

Construida en 1539 fue reconstruida en el siglo XVIII tras un violento incendio. Posee excelentes trabajos en talla. En uno de los altares esta una imagen de Nossa Senhora da Vitória (Virgen de la Victoria) de la autoría de Soares dos Reis.

#### Iglesia del Convento de S. João Novo

Iglesia del siglo XVII, cuya fachada tiene grandes similitudes con la Iglesia de São Lourenço. Cabe destacar el retablo, una bella pieza rococó, los azulejos representando la vida de Santa Rita de Cassia, ya la imagen de Nuestra Señora de Guia.

#### Iglesia Privada de Santa Casa da Misericórdia

La iglesia empezó a construirse en 1550 al estilo Renacentista. En la capilla-mayor, que cuenta actualmente con un retablo neoclásico, se utilizó la misma solución utilizada en el Monasterio de los Jerónimos, pero con dimensión más reducida. En 1740 la iglesia estaba a punto de colapsar, habiendo sido los diseños Nasoni elegidos para la nueva fachada del edificio, entre los de varios expertos. La fachada se caracteriza por el virtuosismo de su decoración.

#### Iglesia de S. Lourenço

Comenzada la construcción en el siglo XVI, esta iglesia cuenta con una fachada monumental del estilo manierista barroco-jesuita que la caracteriza. En la fachada se puede ver el blasón de los Távoras y uno de sus fundadores está enterrado en el interior. El altar de Nuestra Señora de la Purificación es una hermosa pieza barroca al estilo de D. João V.

#### Iglesia de S. Francisco

La iglesia fue construida en el inicio del siglo XIV. Destacan en la fachada de estilo gótico la rosácea y el portal. El interior es totalmente revestido la talla dorada barroca y rococó. Resaltan en el templo las capillas circundantes a la nave.

#### Iglesia de Santo Ildefonso

Edificada a partir de 1709 por encontrarse en ruinas la primera iglesia. La nave es de tipo poligonal en estilo proto-barroco. Por encima del entablamento se levanta el nicho del padroeiro.

### Iglesia da Lapa

La Hermandad de Nuestra Señora de la Lapa fue instituida en 1755 por Papa Benedito XIV. El año siguiente se asiste a la fundación de la Iglesia actual, cuya primera piedra fue lanzada en 17 de Julio, edificio que vendría a sustituir una capilla que se hubo revelado incapaz para acoger los devotos que allí se reunían.

### Iglesia de Cedofeita

Es una iglesia particular en la arquitectura románica portuguesa por ser el único edificio con una sola nave cubierta por bóveda de piedra, explicando la presencia de densos contrafuertes exteriores en las paredes laterales.

### Iglesia de Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo

Esta Iglesia de fachada barroca fue construida, entre 1756 y 1768, por la Orden Tercera del Carmen. Su fachada lateral fue cubierta en 1912 con un panel de azulejos, diseñados por Silvestre Silvestri. Son composiciones figurativas alusivas al culto de la Virgen.

### Torre dos Clérigos

Obra de Nicolau Nasoni, construida durante el s. XVIII en estilo barroco. Se destaca el interior de la iglesia decorada con talla barroca-rococó, el retablo policromado de Manuel Puerto y la majestuosa torre de 75,60 m.

### Catedral de Oporto

Edificio de estructura románica de los s. XII y XIII que sufrió importantes remodelaciones en el periodo barroco. En el exterior, conserva aún el aspecto de una iglesia fortaleza. De la Sé forman parte las imágenes de nuestra Señora de la Vandoma (s. XIV), el "altar de plata", importante claustro gótico, el "claustro viejo", la capilla de S. Vicente, una escalera noble que da acceso al patio superior del claustro gótico, "casa del cabido", donde están expuestas notables esculturas religiosas (s. XIV y XVIII).

## **BIBLIOGRAFÍA**

COSTA, A. R. Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto. Porto, Oficina de António Alvarez Ribeiro, 2001

FERNANDES, José A. Rio. "Porto: a trip around the city". LOIS GONZÁLEZ, Rubén Camilo; SOMOZA MEDINA, José. *Urban Changes in different scales: systems and structures. An*



*introduction to the Urban Geography of NW Iberian Peninsula*. León: Universidad de León, 2006.

FERNANDES, José A. Rio. *Porto: cidade e comercio*. Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1997.

MARQUES, H.; FERNANDES, José A. Rio; MARTINS, L. P. *Porto: percursos nos espaços e nas memórias*. Porto, Afrontamento, 1990.

OLIVEIRA, J. M. *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra, Instituto de Alta Cultura, 1973.

RAMOS, Antonio Oliveira (org.). *Historia da cidade de Porto*. Porto: Porto Editora, 1994

VAREJÃO, José; SANTOS, Luís Delfim; González, Pilar. *A base económica do porto e o emprego*. Porto: Câmara Municipal do Porto, Faculdade de Economia do Porto, 2008

## **FUENTES**

Instituto Nacional de Estatística de Portugal, sitio web: <http://www.ine.pt>

Câmara Municipal do Porto, sitio web: <http://www.cm-porto.pt/>

Câmara Municipal do Porto, Turismo. Sitio web: <http://www.visitporto.travel>