

INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑESES

EL AGUA (DE TIERRA Y DE MAR) EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DE A CORUÑA

Discurso lido por

D. CARLOS NÁRDIZ ORTIZ

ao ser recibido como Membro de Número deste Instituto durante a sesión pública que se celebrou solemnemente o día 18 de outubro de 2017 na Sala Capitular do Pazo Municipal da Coruña, e a contestación a cargo do Membro de Número SR. D. JOSÉ RAMÓN SORALUCE BLOND



A CORUÑA, 2017



Instituto de Estudios Coruñeses

José Cornide

INSTITUTO JOSÉ CORNIDE DE ESTUDIOS CORUÑESES

EL AGUA (DE TIERRA Y DE MAR) EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIUDAD DE A CORUÑA

Discurso lido por

D. CARLOS NÁRDIZ ORTIZ

ao ser recibido como Membro de Número deste Instituto durante a sesión pública que se celebrou solemnemente o día 18 de outubro de 2017 na Sala Capitular do Pazo Municipal da Coruña, e a contestación a cargo do Membro de Número SR. D. JOSÉ RAMÓN SORALUCE BLOND

GRÁFICA
Imago Mundi Deseño

IMPRIME
Alva Gráfica

DEPÓSITO LEGAL
C 1290-2017

A CORUÑA, 2017

1. INTRODUCCIÓN

Quiero agradecer a los miembros del Instituto Cornide, y en especial a su anterior director Andrés Fernández-Albalat, mi nombramiento como miembro numerario de este Instituto. Cuando Andrés me habló de esta posibilidad, mis recuerdos me llevaron inicialmente a la figura de Joseph Cornide, que aparte de sus *“Investigaciones sobre la fundación y fábrica de la Torre llamada de Hércules, situada a la entrada del Puerto de La Coruña”* (1792), había realizado un *“Informe de los Caminos de Galicia”* (1789), que le obligó a recorrer “más de 300 leguas confrontando, arreglando y enmendando los poco correctos mapas que hasta ahora se han impreso en el Reyno”¹. Las otras referencias que tuve fueron el discurso de Andrés Fernández-Albalat sobre la *“Ciudad del las Rías”*, de 1968, que ha quedado en la memoria colectiva de la ciudad como un reto de futuro al que siempre se vuelve cuando se trata de ordenar la región metropolitana o urbana de A Coruña-Ferrol, y el discurso de mi compañero de profesión José Luis López Páramo en torno a la figura del *“Ingeniero de Caminos Celedonio de Uribe, un adelantado del urbanismo coruñés”* (1995), que agradecí profundamente, porque el Instituto se acordaba de la labor en la ciudad de dos ingenieros portuarios, uno de mediados del siglo XIX (Uribe), y el otro a partir de los años 70 y 80 del siglo XX (López Páramo). Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos de Galicia conseguimos en el año 2012 que dos ingenieros portuarios: Celedonio de Uribe y Eduardo Vila, fundamentales para la formación del frente histórico en la ciudad, tuvieron una calle, pero la ciudad creo que también debería reconocer (y aprovecho esta ocasión para reclamarlo) a otros ingenieros de caminos portuarios, viarios, hidráulicos y sanitarios que han sido fundamentales en la construcción de la ciudad de A Coruña, y que hoy no forman parte de la memoria de la misma.

Buscando un título corto para este discurso, ante la imposibilidad de encontrar un título tan contundente y de una gran potencialidad conceptual como el de la “Ciudad de las Rías” de Fernández-Albalat, dudé entre el más poético de “A Coruña. Una ciudad que crece abrazada al mar”, y el que finalmente les propongo sobre *“El agua*

¹ Cornide, J. *“Informe de los Caminos de Galicia”* (1789), en los “Papeles de Cornide”. Archivo Histórico del Reino de Galicia Leg 188, Nº210. Este informe lo utilicé como apoyo al estudio de los caminos del siglo XVIII, que incluí en el libro *“El Territorio y los Caminos en Galicia. Planos Históricos de la Red Viaria”*. (Nárdiz Ortiz, Carlos, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y Xunta de Galicia, 1992).

en la construcción de la ciudad”, que tiene un carácter más funcional, de acuerdo con mi condición de ingeniero de caminos, canales y puertos, pero que además me permite destacar el papel del agua como recurso (pensando en los manantiales y en los ríos), y como borde (pensado también en las rías, y en el mar), como espacios geográficos estructuradores a los que ha ido abrazando su crecimiento no sólo la ciudad histórica, sino también la ciudad industrial y la ciudad metropolitana actual, a través de cinco momentos (aunque cada momento puede incluir décadas, e incluso siglos) que aquí se definen como:

1. *La Fuerza del Emplazamiento*, para referirme a la ciudad histórica hasta el siglo XVIII, en donde el borde de la ciudad delimitado por el mar, reforzado por la fortificaciones, y las limitaciones del abastecimiento de agua apoyado en manantiales, actuó de oportunidad y de condicionante, junto con otras limitaciones para su crecimiento.
2. *Los comienzos de la extensión de la ciudad*, para referirme a la ciudad a partir del siglo XIX, que derribó sus murallas adaptadas al emplazamiento, con dos tímidos ensanches (a otra escala de los ensanches de las grandes ciudades), tomando como ejes el borde litoral de la ciudad y las carreteras de acceso, que se complementaron con las transformaciones del frente portuario, con la llegada del ferrocarril, y con la prestación del nuevo servicio de aguas a la ciudad a partir de 1908, por el que se venía reclamando ya desde los años 70 del siglo XIX.
3. *La industria como motor*, para referirme a la ciudad a partir de los años 50 del siglo XX, que atraerá la construcción de nuevos barrios en la periferia y que centrará su desarrollo en los nuevos polígonos residenciales e industriales, apoyados en los nuevos accesos a la ciudad, y en la especialización de los espacios portuarios, con la necesidad de nuevas dotaciones de agua, e incluso de electricidad, generada en embalses situados a gran distancia, en una historia poco valorada, pero que será fundamental para la construcción de la ciudad actual.
4. *La cualificación del borde litoral de la ciudad*, para referirme a la ciudad a partir de los años 80, que encontrará en la necesidad de relacionarse de otra manera con el mar, su oportunidad para el espacio público, para integrar el borde marítimo (al que hasta entonces había dado la espalda), y para extenderse por la periferia, en una ciudad que ya no era pensable desde las limitaciones administrativas del siglo XIX.
5. *Proyectando para el futuro*, para referirme al momento actual de la ciudad, extendida al territorio de las rías (otra vez recordando a Albalat), en la que el agua sigue siendo borde y oportunidad para identificar nuevos espacios de centralidad, es-

tructuradores de una ciudad que no puede seguir solo creciendo de forma suburbana a partir de las iniciativas de las distintas Administraciones municipales, autonómicas y centrales, y que necesita urgentemente de un proyecto de ciudad, como un acto reflexivo coordinado y planificado, en el que las distintas administraciones se sientan identificadas, y que al igual que la historia de la ciudad, sea acepado por las distintas generaciones, y en donde los debates políticos (e incluso profesionales) no cieguen la posibilidad de inventar en cada momento un futuro cercano que corrija progresivamente la imagen actual de una ciudad paralizada en el tiempo.

2. LA FUERZA DEL EMPLAZAMIENTO

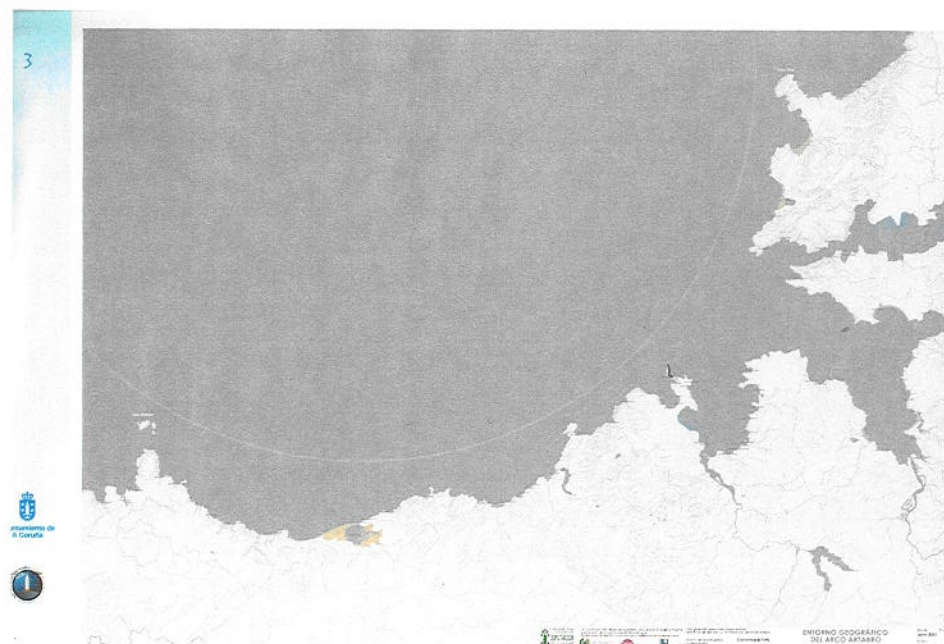
Es el emplazamiento el que dota de singularidad a la ciudad, como es la naturaleza la que dota de individualidad al hombre. La situación de A Coruña en un puerto natural del noroeste para la navegación atlántica de altura, determinó la construcción del faro de origen romano llamado la “Torre de Hércules”. La forma del tómbolo en el que se desarrolló la ciudad histórica hasta el siglo XVIII, con el extremo rocoso en el que se asentó la Ciudad Alta, separado por el istmo arenoso de la Pescadería, permitió defender el puerto natural de los vientos del noroeste.

Precisamente son estas características de puerto natural, las que determinaron las referencias de las fuentes escritas desde la antigüedad, desde su situación en el *Golfo Artabrorum*, a su asimilación a la ciudad de *Brigantium*, formando parte de la ruta marítima del estaño, que ponía en relación los finisterres atlánticos con las civilizaciones más avanzadas del Mediterráneo (fenicios, griegos) ya desde la primera mitad del primer milenio a. de C., y que los romanos, uniendo Gades (Cádiz) con Astúrica Augusta (Astorga) y Brigantium (A Coruña), consolidaron después en la Península con una ruta terrestre complementaria a la marítima.

Aunque la situación de Brigantium y del propio Golfo Artabrorum sigue siendo objeto de polémica desde la interpretación de las fuentes escritas, el giro de la costa en el cabo *Nerio*, según la cita de Estrabón (a comienzos del siglo I d. de C.), coincidente con Fisterra, y la identificación del poblamiento antiguo del noroeste que se recoge en la xeografía de Ptolomeo (s. II d. C.), junto con la evidencia del faro romano y los restos arqueológicos encontrados en torno al puerto natural, hacen que hoy la asimilación de Brigantium con A Coruña, sea una certeza, incluso por la referencia que la vía XX (según la denominación de Eduardo Saavedra) hace de esta mansión del Itinerario de Antonino².

La cartografía que elaboramos en el 2003 como apoyo a la declaración de *la Torre de Hércules* como Patrimonio de la Humanidad, del entorno geográfico entre As Sisargas y Cabo Prior, de las rías de A Coruña, Betanzos, Ares y Ferrol, formando parte

² Ver en este sentido Tranoy, A. “*La Galice romaine*”. París 1981, Naveira López, J. L. “*El comercio antiguo en el noroeste peninsular*”. “Museo arqueológico de A Coruña, Nº5, A Coruña 1991, Nárdiz Ortiz, C. Ob. Cit. 1992, y un resumen de las fuentes escritas y de los datos arqueológicos encontrados más recientemente en Pérez Losada, F. “*Entre a Cidade e a Aldea. Estudio arqueohistórico dos aglomerados secundarios romanos en Galicia*”. Brigantium, Vol. 13 (2002), pág. 109 a 140.



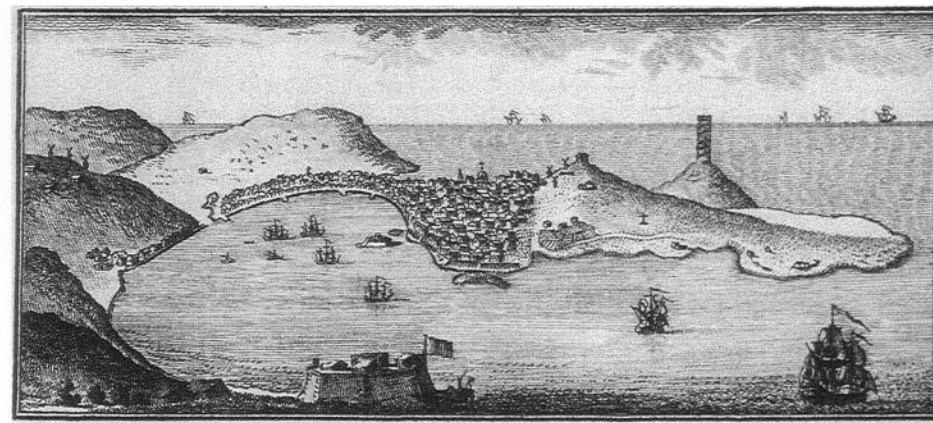
Entorno geográfico del Golfo Ártabro. Cartografía para la declaración de la Torre de Hércules Patrimonio de la Humanidad. Laboratorio de Estudios Territoriales. Ayuntamiento de A Coruña. 2003

del Golfo, muestra el borde del agua como definitorio del emplazamiento, al que se sumaron los núcleos surgidos en el medievo en el fondo de las rías, o el propio emplazamiento estratégico del arsenal de Ferrol a mediados del XVIII. El faro romano, por otra parte, que ha presidido la entrada al puerto natural, fue ya revestido desde el medievo de la mitología de los héroes populares grecolatinos, cuyas primeras referencias encontramos en la *Crónica General de España* de Alfonso X el Sabio, a mediados del siglo XII, en donde “el egipcio” encontró en el siglo XII un competidor en el mito celta de Breogán. Por eso decía Cornide que “No habrá acaso en España monumento de la antigüedad, que al mismo tiempo que ha dado extenso campo a las fábulas, interese más la curiosidad del público: una torre fabricada por Hércules, Hispalo o Brigo; reparada por César; adornada con un maravilloso espejo que descubría las naves enemigas, a más de cien leguas de distancia.... son sin duda circunstancias tan extraordinarias, que acaso no se hallarán reunidas en alguno de los más suntuosos edificios que admiraran los antiguos...”. El faro romano, que hoy se reconoce a través del núcleo interior conservado, restaurado en 1791 por el Consulado Marítimo de Galicia, según proyecto y dirección del ingeniero de la armada Eustaquio Gianini, es

hoy bien conocido a través de los estudios que se han hecho desde Cornide sobre la interpretación de su forma (con un muro exterior desaparecido que sustentaba la rampa) y que han permitido declararlo en el año 2009, por su valor universal excepcional, y reunir las condiciones de integridad y autenticidad, Patrimonio de la Humanidad, cerrando el ciclo histórico del puerto natural, en donde el emplazamiento señalizado en la antigüedad por la Torre, sigue dando prestigio a la ciudad³.

De la ciudad romana apenas quedan restos arqueológicos, que impiden cualquier interpretación de su forma, más allá de su adaptación al emplazamiento, con un pequeño asentamiento en torno al frente de la Pescadería, coincidente con el recinto portuario, siendo muy deficientes en la Ciudad Alta. Brigantium, más que una ciudad era un territorio, con funciones administrativas localizadas en torno al puerto natural, caracterizado por los asentamientos castreños romanizadas del entorno como los castros Nostian, Santa Cristina, y especialmente Elviña, situados lógicamente en las zonas altas asociadas a la agricultura y a la ganadería. *El castro de Elviña* como mostraba Felipe Senén López en su discurso como miembro de este Instituto en 1989, necesita una revisión, tanto de su papel en relación a las vías de comunicación, por su carácter estratégico, como de sus características, que implica su recuperación cultural y turística, frente a lo ocurrido en las últimas décadas, incluida la actual⁴.

De la *ciudad medieval*, desaparecida las construcciones romanas con la única excepción del faro después de la restructuración de la población que se produjo hacia el siglo IV, y que derivó en la desaparición de la vida urbana, sabemos de su refundación por parte de Alfonso IX a comienzos del siglo XII, después de que su población hubiera sido desplazada al Burgo del Faro, al fondo de la ría, por motivos de seguridad, y porque su situación era más favorable al tráfico marítimo de cabotaje procedente de Francia e Inglaterra⁵. La decisión de restituir el puerto a su primitivo emplazamiento, probablemente respondió a un plan regio (como en otras nuevas fundaciones medievales) de crear puertos que no necesitaran estar ubicados al fondo de las rías, buscando lugares de refugio naturales que permitiesen el anclaje de barcos de mayor



Dibujo de Pier María Baldi en 1669, de A Coruña, durante el viaje de Cosme II de Medicis. Biblioteca Medieval Laurenziana. Florencia

calado, de acuerdo con las exigencias del incremento de las relaciones comerciales⁶. Otra vez la línea del agua como constructora de la ciudad.

La estructura urbana de la ciudad medieval, se fue consolidando progresivamente, adaptándose al condicionante topográfico de la Ciudad Alta, con iglesias como Sta. María do Campo o la iglesia de Santiago, que la muralla consolidó después como un recinto defensivo atravesado por las puertas de acceso de los caminos procedentes del barrio de la Pescadería. También en ésta se fue desarrollando un burgo mariner, que fue consolidando una primera periferia que las nuevas iglesias y monasterios fueron dotando de identidad⁷.

El dibujo de Pier María Baldi, de 1669, realizado durante al viaje de Cosme II de Médicis, es la mejor imagen de la ciudad de A Coruña a finales del XVII, con toda la edificación desarrollada en torno a la Ciudad Alta y la Pescadería, y con el borde del agua y las formas topográficas del entorno condicionando su desarrollo. En un extremo, sobre un montículo, la Torre de Hércules destacando en altura (e incluso sobre la línea del horizonte), sobre el paisaje de la ciudad. La forma de representación es la misma que las de las ciudades recogidas en el *"Civitates Orbis Terrarum"*, publicado

³ En relación a la Torre de Hércules, aparte del estudio de Josep Cornide de 1792 (Reeditado en 1986, con el título *"Historia de la Torre de Hércules"*, hay que citar las de Tettamancy Gascon, F., de 1920 (Reedit. en 1991) los de Hutter, S. (1957) y Hauschild (1973) (reeditados en 1991), la publicación del Ayuntamiento de La Coruña sobre *"Ciudad y Torre. Roma y la Ilustración de La Coruña"*, 1991, y las investigaciones más recientes de Bello Diéguez, J. M. *"Excavación bajo el faro romano de la Torre de Hércules"* (1997), que confirmó la existencia de un muro exterior que sustentaba la rampa de ascenso junto con el núcleo interior.

⁴ Ver López Gómez, F. S. *"Cuestión arqueológica e museológica: Revisión desde o Museo arqueolóxico de A Coruña"*. Instituto Cornide (1991) y Pérez Losada, F. (ob. Cit.) (2002) pág. 119 a 131.

⁵ Ferreira Priegue, E. *"Galicia en el comercio marítimo medieval"* (1988) pág. 75.

⁶ Barreiro Somoza, J. *"El señorío de la Iglesia de Santiago de Compostela. Siglo IX-XIII"*, (1987) pág. 394.

⁷ Una interpretación del desarrollo de la estructura urbana de la ciudad medieval desde los siglos XI y XII al XV, la encontramos en Estrada Gallardo, Félix *"Datos para la confección de un Atlas Histórico de La Coruña"*. Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses. Nº 5 y 6 (1969-1970), pág. 37 a 61.

entre 1572 y 1618, en donde los bordes de los ríos y del mar, delimitaban el borde de la ciudad⁸.

Antes, el mapa de “*Gallaecia Regnum*”, de F. Fer Ojea en 1600, había singularizado la forma de la península del emplazamiento de A Coruña coronado por la Torre de Hércules, que el plano de *Pedro Texeira*, de 1634, había dibujado con la franja de una gran playa con forma de herradura que delimitaba el puerto natural, prolongándolo por el tómbolo arenoso que lo separaba del mar del Orzán, y que defendía, junto con la forma de la península, el puerto de los vientos del noroeste⁹.

En el dibujo de Pier María Baldi aparece sugerida una primera fortificación del barrio de la Pescadería, que completaba a la de la Ciudad Alta, incluso dibujado uno de los castillos, el de Oza, en el otro extremo de la ciudad, que como el castillo de San Antón (1589) y el de San Diego (1625), protegían el acceso al puerto de A Coruña.

La fortificación de la Pescadería (del frente de tierra), se había completado a finales del siglo XV para proteger un barrio que en aquellos momentos tenía novecientos vecinos y tres iglesias parroquiales. El resto de los vecinos se localizaban en la Ciudad Alta, que también había sido fortificada en esa época, aislada de La Pescadería, y en cuyo recinto se localizaban dos parroquias y hasta doscientos vecinos. En la muralla de la Pescadería existían dos puertas, la Torre de Arriba, en el extremo de la actual calle de San Andrés, y la Torre de Abajo, próxima al borde litoral del puerto, en torno a la actual plaza de Ourense. Su forma se adaptaba al del Istmo, con cuatro pequeños torreones centrales cerrando el frente entre ambos mares.

En la Ciudad Alta, la fortificación era una sucesión de cortinas y torreones (excepto en el frente de mar), adaptados al emplazamiento, y en ella se abrían cinco puertas, la Puerta de la Ciudad, o del Mercado (espacio entre la Ciudad Alta y la Pescadería), la de Ares, la de Santa Bárbara, la de San Francisco y la del Parrote. En un extremo (hoy coincidente con el Jardín de San Carlos) estaba la Fortaleza, quedando los conventos de San Francisco y Santo Domingo (en su primer emplazamiento) fuera de las murallas, y sirviendo el agua a la ciudad con una única fuente, la fuente del Mercado.

⁸ Este dibujo se conserva en la Biblioteca Medieval Laurenziana, en Florencia, pero de él se han hecho distintas reproducciones, como primera imagen de la ciudad. Del “*Civitas Orbis Terrarum*” existe una reedición con el nombre de “*Villas du Monde. Europa Amériques*”. Booking International, París (1990).

⁹ Ver las primeras imágenes del Reino de Galicia como el de “*Gallaecia Regnum* (que tuvo distintas reediciones en el siglo XVII), en Instituto Geográfico Nacional “*Cartografía de Galicia. 1522-1900*” (1988), correspondiente a la exposición realizada con motivo del Bicentenario de Domingo Fontán 1788-1988. Los planos de la costa de Galicia de Pedro Texeira, aparecen digitalizados por el Consello da Cultura Galega.

Las condiciones de esta muralla, a finales del XVI, de construcción, “vieja y mala”, determinó cuatro proyectos en 1589 por parte del ingeniero italiano Tiburcio Spanochi para fortificar la ciudad (Ciudad Alta y Pescadería), que condicionaron el futuro de las fortificaciones de la ciudad, y que lógicamente estaban condicionadas por el emplazamiento¹⁰. Las apuesta por la fortificación abaluartada (en sustitución de las fortificaciones medievales) de los ingenieros del Rey, con tratadistas como Cristobal de Rojas, a partir del siglo XVI, se modificará después en el siglo XVIII con los nuevos sistemas de fortificación franceses, a partir de los sistemas propuestos por Vauban, que se tradujeron después en proyectos de fortificación de la ciudad de A Coruña¹¹.

Los proyectos de Spanochi se habían desarrollado después del ataque inglés liderado por Drake a la ciudad, que se concentró en la Pescadería (cuya población se refugió en la Ciudad Alta) y que determinaron que ante la indecisión de acometer (especialmente por limitaciones presupuestarias, la defensa conjunta de la Ciudad Alta y la Pescadería) se proyectasen a finales del siglo XVI, por parte de ingenieros como Cristobal de Las Rojas, Leonardo Turriano y Gerónimo del Soto, las murallas del frente de mar (excepto La Pescadería) que completaban a las de la Ciudad Alta, y que con sus puertas del Parrote, del Clavo y San Miguel, transformaron después a finales del XVII la imagen anterior de las murallas, tanto en el frente del Parrote, como en el frente rocoso más próximo al Castillo de San Antón, ampliando las murallas de la ciudad medieval para albergar el Convento de San Francisco¹². La fortificación de la ciudad se complementaba además con la defensa del puerto, con los castillos de Santa Cruz, San Diego, y especialmente San Antón, cuya construcción data de finales del XVII, defendiendo el acceso a la ciudad¹³.

La historia de los proyectos de fortificación de la ciudad durante el siglo XVIII, es hoy perfectamente conocida a partir del estudio de José R. Soraluze Blond, y abarca proyectos no solamente para transformar el frente de tierra de la Pescadería, sino también para transformar la fortificación de origen medieval de la Ciudad Alta¹⁴.

¹⁰ A ellos se refiere también Estrada Gallardo, F. en la ob. cit. (1969-1970) y con más extensión Soraluze Blond, J. en el libro “*Castillos y fortificaciones de Galicia. La Arquitectura militar de los siglos XVI-XVIII*” (1985), pág. 35 a 38.

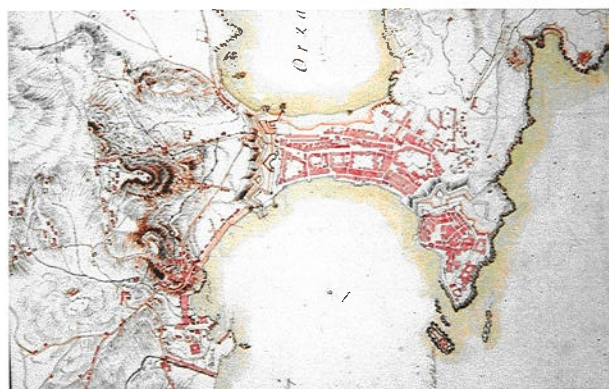
¹¹ Soraluze Blond, J. se refiere también desde el primer capítulo de la ob. cit. (1985) a este modelo de fortificación, que los españoles difundieron en América y Filipinas. Ver “*CEHOPU Puertos y Fortificaciones en América y Filipinas*” (1985) e incluso por el Mediterráneo: Ver Aguiló, M. y Romero, G. “*España en el Mediterráneo. La construcción del espacio*”. (2006).

¹² Elementos de estas murallas a finales del XVI y del XVIII, incluso la voladura de la Fortaleza de la Ciudad Alta, aparece perfectamente detallados en el libro de Soraluze Blond, J., sin que quepa añadir nada, bajo el título de “*Las obras de fortificación de la Capitanía General*” pág. 38 a 49.

¹³ Soraluze Blond, J. ob. cit. 1985, pág. 95 a 110.

¹⁴ Soraluze Blond, J. ob. cit. (1985), pág. 51 a 78.

Desde aquí nos interesa seguir profundizando en la fuerza que tuvo el emplazamiento (incluso a nivel topográfico) condicionando los proyectos de fortificación. Las técnicas, por otra parte, ya estaban perfectamente consensuadas a través de la labor de tratadistas como Belidor, que se extendían incluso a las obras que se construían en el agua, como los puentes, y a los edificios militares y civiles¹⁵.



Parte del plano topográfico de La Coruña y sus inmediaciones, por Pedro Martín Zermelo (1780), en el que se ven las fortificaciones de la ciudad. Servicio Geográfico del Ejército Cartoteca Histórica

Hasta el siglo XVIII la fortificación del frente de tierra de la Pescadería y de la Ciudad Alta, con la salvedad del cuarto proyecto de Spanochi, se habían planteado de forma independiente. El proyecto de Bernardo Renau de 1702, ya integraba ambos barrios de la ciudad, prolongando la fortificación del frente de mar de la Pescadería hacia una nueva fortificación que complementaba a la de la Ciudad Alta, ampliándola con el Campo de la Estrada (hasta la altura de la actual calle de Beiramar) y continuando por el barrio de Santo Tomás hacia el frente de mar del Orzán. Esta fortificación se complementaba con una nueva fortificación abaluartada que retranqueaba la fortificación del frente de tierra, demoliendo parte de las viviendas del barrio de la Pescadería, ante el temor de que las baterías se pudieran colocar en el monte de Santa Margarita¹⁶.

El proyecto de Renau fue retomado por Francisco de Montaigu, a partir del año 1723, con dos modificaciones fundamentales, la aplicación del tercer sistema de Vauban, para la fortificación del frente de tierra de la Pescadería, y la modificación del frente de mar, con un relleno que permitiría construir nuevas viviendas, de acuerdo con los proyectos de entonces de nueva población (y con una trama urbana, por tanto in-

¹⁵ El tratado de Belidor se publicó con el título "*La science des ingenieurs dans le conduite des travaux de fortification*" (6 volúmenes). París 1729. Este tratado junto con el otro libro de Belidor "*Architecture hydraulique*" (4 volúmenes) París 1750-1782, fue refundido en los distintos países, y a España nos llegó a partir de una traducción del inglés de Muller, por parte de Sánchez Taramas, Miguel, con el título "*Tratado de Fortificación o Arte de construir edificios militares y civiles*", escrito en inglés por Juan Muller. Barcelona (1769).

¹⁶ Sorluce Blond, J. ob. cit. (1985) pág. 51 a 55.

dependiente de la Pescadería) para ubicar también a los residentes derivados de la demolición de viviendas en el frente de tierra. Este proyecto de Montaigu, que se redujo en 1726 en el relleno de la Pescadería, servirá después de dirección de las obras de fortificación de la ciudad, iniciándose las mismas en 1728, limitadas al frente de tierra de la Pescadería y a la ampliación de la Ciudad Alta al

Campo de la Estrada, sin afectar la fortificación el frente de agua del Orzán y el frente de agua de la Pescadería, con proyectos intermedios como el de J. de la Ferriera, de 1736, para una nueva población lineal en el frente de la Pescadería¹⁷.

A finales del siglo XVIII la ciudad se entendía como algo más que la Ciudad Alta y la Pescadería, como muestra el magnífico "*Plano Topográfico de A Coruña y sus inmediaciones*" de 1780, de Martín Zermelo, con un amplio territorio alrededor de la ciudad, que llevaba la línea de mar hasta la ría del Burgo y Punta Langosteira. En él se mostraba la importancia del relieve desde el punto de vista defensivo, los núcleos rurales y la red de caminos. De este plano partieron otros a comienzos del XIX, con una imagen creciente de la representación del territorio no edificado, como ocurrirá con el plano de Felipe Guiano de 1819, en el que aparece el perímetro exterior de la Pescadería y de la Ciudad Alta protegido por las murallas, con espacios vacantes en los que se irán asentando las nuevas construcciones civiles y militares¹⁸.

Estas construcciones caracterizan todavía hoy la Ciudad Alta (ampliada en el Campo de la Estrada), con la *Real Audiencia y Sede de la Capitanía General de Galicia*, construida entre 1748 y 1752 demoliendo los edificios del frente para conformar la Plaza de Azcárraga, según proyecto del ingeniero militar Juan Vergel; con la cárcel de A Coruña (hoy desaparecida), en el extremo inferior de la Audiencia, junto a la Plaza del Parrote, o con la Casa de la Moneda, pegada a la iglesia de Santo Domingo, dentro del recinto de la Ciudad Alta. Sobre los espacios ganados con las nuevas fortificaciones, se construirá el edificio de La Maestranza (proyectado en 1774,



Edificio de la Real Audiencia de Galicia, hoy sede de la Capitanía General. Foto C. N.

¹⁷ Sorluce Blond, J. ob. cit. (1985) pág. 55 a 75.

¹⁸ Ver los comentarios de estos dos planos en González Cebrián, J. "*La ciudad a través de su plano. La Coruña*" (1984) pág. 56 a 62.

y hoy Sede del Rectorado de la Universidad), y el *Cuartel de Atocha* (sobre el espacio de la anterior ermita de Santo Tomás y el Convento de Santo Domingo), un edificio magnífico proyectado a finales del XVIII, pero que no se empezará a construir hasta el año 1803¹⁹.

En el barrio de la Pescadería la ciudad había empezado a girar hacia el mar. Los embarcaderos y rampas que se construyeron en el arenal, próximo a las edificaciones existentes, permitieron ordenar el frente de la Pescadería con nuevas edificaciones, como fue el caso de la *antigua Aduana* (hoy subdelegación del Gobierno), terminada en 1768, y las conocidas *Casas de Paredes* (construidas a finales del S. XVIII), dando frente a la actual Avenida de La Marina, en un momento en que con estas edificaciones A Coruña comenzó a orientar su principal fachada al mar, frente a la calle principal anterior, la Calle Real²⁰. A Coruña, además de plaza militar, se había abierto en el año 1764 a los correos marítimos con América. El Real Decreto del 10 de junio de 1761, para “hacer caminos rectos y sólidos que faciliten el comercio de una provincia a otra” había incluido el *Camino Real a Galicia*, con final en el puerto de A Coruña, como uno de los seis grandes Caminos Reales que partían de Madrid hasta los puertos de mar. El proyecto del Camino, realizado inicialmente por Carlos Lemaury (que había venido a España en 1750 para proyectar el Canal de Castilla), a partir de mediados de los años 60, sufrió cambios después con el encargo del mismo a partir de 1769 a Baltasar Ricaud, que también había intervenido en el proyecto de las fortificaciones de los edificios militares de A Coruña²¹.

El Camino entraba por la actual carretera de Eirís, hacia la Plaza del Espino, y se dirigía después hacia el Campo de Carballo (actual plaza de Pontevedra) por el Camino Nuevo (actual calle de Juan Flórez), entrando en la ciudad por la calle San Andrés, después de atravesar la muralla por la Puerta de Arriba. El tramo de entrada de la ciudad servía también al “*Camino Nuevo de La Coruña a Santiago*”, construido como camino transversal a finales del XVIII y que confluía con el Camino de Galicia en el Portazgo. Igualmente, en el Campo de Carballo, confluía también el “*Camino Transversal de La Coruña a Bergantiños*”, del cual solo se construyó en el XVIII el

¹⁹ Soraluze Blond, J. ob. cit. 1985, Pág. 78 a 89 y García-Alcañiz Yuste, Julia (1989) “*Arquitectura del Neoclásico en Galicia*”. Fundación Barrié de la Maza, pág. 61 a 70.

²⁰ Soraluze Blond, J. ob. cit. pág. 55 a 91 y Acinas, J. R. “*El Puerto es un Proyecto Permanente. Evolución del Puerto-Ciudad de La Coruña*” (1997) pág. 29 a 31, Nárdiz, C. y Acinas, J. R. “*El Puerto y la Ciudad de A Coruña*” (1998) pág. 109 a 111 y García-Alcañiz, J. ob. cit. 1989, pág. 32 a 34.

²¹ Los planos del Proyecto del Camino Real a La Coruña, y las Instrucciones y Reglamentos para su construcción los recojo en el libro “*El Territorio y los Caminos en Galicia. Planos Históricos de la Red Viaria*” (1992), Pág. 212 a 227 y pág. 364 a 377.

tramo entre A Coruña y la aldea de Foxo (después de Arteixo), coincidente con la actual Avenida de Finisterre, y que pasaba después por Mesoiro y Pastoriza²².

A finales del XVIII A Coruña no podía ya entenderse dentro de los límites del recinto fortificado condicionado por la forma del istmo, y aparte de los numerosos núcleos rurales de la periferia como Oza, Elviña, Bens, Visma, etc, existían las tres carreteras citadas (que complementaban a la anterior red de caminos rurales), que independientemente de las murallas del frente de tierra de La Pescadería, planteaban una relación con el territorio que superaba el ámbito militar, por localizarse en el territorio las actividades agrícolas, ganaderas e incluso pesqueras y comerciales. La ciudad, por otra parte, ya había tenido que acudir a ese territorio en el siglo XVI en busca de agua.

En el libro de “*El Abastecimiento de Agua a La Coruña. El Papel del Servicio de agua en la construcción de la ciudad*” (Nárdiz, Carlos y Valeiro, Carlos, 2011) estudiamos desde los primeros viajes de agua del siglo XVI y XVIII, hasta los aprovechamientos de agua del siglo XX, primero en el río Barcés, y después en el Mero. De A Coruña romana no se tiene ninguna referencia de un sistema de abastecimiento equivalente al construido en ciudades como Tarragona, Segovia, Mérida o Cádiz, por lo que debió estar apoyada en pozos individuales (a poca profundidad, debido a la presencia de agua salada) y en el agua de lluvia acumulada en aljibes, sistema identificado en el pozo aljibe del castro de Elviña. No sería tampoco descartable alguna pequeña traída de agua de algún manantial cercano. Vitruvio ya recomendaba ir a buscar el agua a los manantiales situados en las faldas septentrionales de los montes, por ser en ellas donde nacían las aguas con mejor sabor, las más saludables y las más abundantes. La ciudad medieval creció con este mismo condicionante de agua y no será hasta el siglo XV, cuando los manantiales captados en arcas (con los bellos ejemplos de El Escorial y Valladolid) se conducirán hasta las fuentes públicas, mediante los llamados “viajes de agua o ganats” (nombre de origen semítico, generalizado después con el mundo árabe). A las arcas de captación le seguían las de registro (para la inspección de las conducciones de traída que atravesaban los valles mediante acueductos o sifones), de acuerdo con los sistemas descritos en los “Veintiún libros de los Ingenios y las máquinas”, atribuidos a Juanelo Turriano, el mejor y primer tratadista hidráulico de la época²³.

A Coruña, a finales del siglo XVI, contaba con unos setecientos vecinos, y ya en 1564 se había autorizado la construcción de un viaje de agua desde los manantiales

²² Estos caminos transversales aparecen también estudiados en ob. cit. Nárdiz Ortiz, C. (1992), pág. 377 a 384.

²³ Una reedición de este Códice, fue publicado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos atribuyéndolo a Pseudo-Juanelo Turriano, por las dudas sobre su autor, con el título “*Los veintiún libros de los ingenios y de las máquinas*”. T. I y II. Madrid (1983).



Acueducto de Santa Margarita. Foto C. N.

siglo XVIII, determinó nuevos viajes de agua a las ciudades, teniendo Madrid, a mediados del XVIII, catorce viajes de agua desde arroyos y manantiales cercanos, algunos contruidos ya desde la época islámica, pensando en esos momentos en una nueva traída desde el Lozoya, que no se concretará hasta 1848 con el Canal de Isabel II.

A Coruña pasará de los cerca de mil vecinos, a finales del XVI, a los doce mil, a finales del siglo XVIII, soportando la mayor parte de este crecimiento el barrio de la Pescadería. La respuesta será el *Viaje de agua de San Pedro de Visma*. El primer proyecto de la traída aparece detallado en los años 20 del siglo XVIII, durante la década en que Francisco Montaigú realizó los proyectos de fortificación de la ciudad. Su proceso de construcción se trasladará sin embargo a las décadas siguientes. Con él nos podemos hoy relacionar, en primer término, a través de la arqueta principal de la que partía el viaje de agua: la *arqueta de "los Frailes"*, conocida también como "de los romanos". Esta arqueta, contruida con dovelas de sillería, hoy aparece abandonada, sin ningún tipo de señalización, en una margen del Camino de Visma a Granela, con un andamiaje de mantenimiento para sostener la bóveda, y sin ningún tipo de limpieza del interior, en desacuerdo con el papel que jugó en la construcción de la ciudad. De la traída se conservan restos del muro de mampostería en la calle Almirante Mourelle (próximos al Observatorio), y el conocido como "*Acueducto de Sta. Margarita*", que hoy atraviesa el Paseo de los Puentes, de acuerdo con el planteamiento de esta conducción, en gran parte de su trazado por encima del nivel del terreno, excepto en el cruce de los caminos, y en el paso de las fortificaciones de la ciudad, en donde el agua iba entubada en cañerías de barro vidriado, protegida y elevada sobre el suelo mediante un muro de mampostería.

²⁴ Ver la relación que hacíamos del viaje de agua de Vioño en el siglo XVI en la ob. cit. Nárdiz, C. y Valeiro, C. (2001), pág. 35 a 37.

de Nelle y Vioño, que terminaba en la fuente del Mercado, al pie de las fortificaciones de la ciudad Alta, y que derivaba en el paso por la Pescadería el agua hacia otras fuentes como las de San Andrés y San Jorge, cuya reconstrucción hoy solo podemos hacerla apoyándonos en fuentes documentales²⁴. El incremento de la población, especialmente a partir del

El acueducto, contruido en forma de muro de mampostería en tres niveles en los tramos de mayor altura, para soportar las piezas del canal de sillería, solo se abre en dos arcadas con dovelas de sillares para permitir el paso transversal. Las obras de urbanización del entorno hicieron desaparecer la arqueta final y las puertas que impedían el paso sobre el acueducto. El paso de la traída de la muralla de la Pescadería, se realizaba en sifón, lo que será fuente de problemas hidráulicos y sanitarios, por lo que Francisco Llover, a mediados del XVIII, realizó un proyecto de acueducto que superase la muralla, que no se llegó a ejecutar. Al agua de la nueva traída de San Pedro de Visma del siglo XVIII, se unía la de Vioño, del XVI, en el Campo de Carballo, recibiendo también otras aportaciones de manantiales en el lugar de "Las Brañas"²⁵.

La nueva traída permitió a la ciudad dotarse de nuevas fuentes públicas, como la *Fuente de Neptuno*, en la plaza de Santa Catalina, proyectada a finales del XVIII, a la que se unieron otras alimentadas dentro de la ciudad por manantiales, y cuyas aguas no procedían de los viajes de agua, teniendo que esperar al siglo XIX para la construcción de nuevas fuentes, como la del Deseo, en la plaza de Azcárraga²⁶.

El puerto de A Coruña, habilitado para el comercio con América a partir de los años 70, y potenciado con la construcción del Camino Real de Galicia, cuyo frente de arena de la Pescadería había sido transformado no solo con nuevas edificaciones como la de la Aduana o las Casas de Paredes, sino por los muelles y rampas de la Pescadería (dejando una plaza frente a la Aduana), contruidos ya desde los años 30 del siglo XVIII, buscó su ampliación a través de nuevas zonas de abrigo, más allá de la defensa natural que significaba la forma de península de la Torre, con el dique natural del Castillo de San Antón. El proyecto que realizó el ingeniero militar Eustaquio Gianini, autor también del proyecto de reparación de la Torre de Hércules en 1789, para aumentar la superficie de abrigo, a través de un pequeño contradique en la zona



Fuente de Neptuno, en la plaza de Santa Catalina. Foto C. N.

²⁵ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. 2001, pág. 39 a 41.

²⁶ Nárdiz, C. y Valeiro, C., ob. cit. 2001, pág. 46 a 49.

de Garás, servirá de precedente a los proyectos de transformación de este frente de agua que veremos a lo largo del siglo XIX. La gestión del puerto dependía entonces del *Real Consulado Marítimo y Terrestre*, creado en 1785, y que se alojó en la vivienda construida en 1779 por un comerciante coruñés, y proyectada por el ingeniero militar Pedro Martín Zermelo. En este edificio, situado en el centro superior de la Pescadería, con su fachada neoclásica, se alojaron desde comienzos del siglo XIX los fondos de la biblioteca del Consulado, y desde mediados del siglo XX el Museo de Bellas Artes, que se trasladó a finales de este siglo al edificio actual, anexo al edificio del Consulado²⁷.

La fuerza del emplazamiento determinó el nacimiento de la ciudad, la forma de crecimiento, las fortificaciones de la ciudad hasta el siglo XVIII, los viajes de agua para el abastecimiento y la forma de su frente portuario. A partir de este siglo la ciudad abrirá su frente de tierra hacia su entorno inmediato, acometerá la transformación de su frente portuario para aproximarse a las aguas bajas, y solo a finales del siglo XIX se enfrentará con el problema de una nueva traída de aguas que abastezca directamente a los edificios, sin depender de las fuentes públicas, aunque no se construirá hasta principios del siglo posterior.

3. LOS COMIENZOS DE LA EXTENSIÓN DE LA CIUDAD

La imagen de la ciudad a finales del siglo XVIII, a pesar de la apertura al comercio, y de su papel administrativo, era todavía la imagen de una plaza militar, con fortificaciones adaptada al emplazamiento de la ciudad medieval. Incluso en el último tercio del siglo XVIII se redactarán nuevos proyectos de fortificación, no solo de la ciudad, sino también de los castillos que protegían el acceso al puerto (San Antón, San Diego, Santa Cruz) o de baterías como la de Oza. Al mismo tiempo, el cambio de esta imagen se estaba produciendo con las nuevas edificaciones (Aduana, Casas de Paredes) que miraban ya al espacio portuario como oportunidad para la transformación de la ciudad. Más allá de los límites del frente de tierra de la Pescadería, y de los núcleos rurales de su entorno, el frente litoral de Garás (en el que se localizaba también una playa), ya mostraba desde los planos de comienzos del siglo XVIII la presencia de edificaciones, aunque fuesen pequeños alpendres y viviendas relacionadas con las actividades pesqueras. Fuera del recinto amurallado, aparecían también, desde los primeros planos del siglo XVIII, edificaciones en torno a la parroquia de Santo Tomás (más allá del Campo de la Estrada), de tal forma que la parte alta de la Pescadería se irá progresivamente proyectando hacia esta parroquia.

La presencia militar no se limitaba a finales del XVIII y primeras décadas del XIX a la ocupación física de las murallas y los edificios, si no que la seguridad y defensa de la plaza militar imponía servidumbres al entorno, de tal forma que cualquier licencia de construcción (al igual que ocurría en otros países), debía ser informada por el Gobernador Militar de la Plaza. Espacios como el Campo de la Estrada, la Plaza de Alesón (actual María Pita), el Campo de Marte, el Campo de Caramachón y el Campo de Carballo, estarían sometidos a esta servidumbre a partir de mediados del siglo XVIII²⁸.

El derribo progresivo de las murallas de la Pescadería y de la Ciudad Alta (en donde en el frente de la Pescadería no se habían ejecutado los proyectos del siglo XVIII que obligaban a la demolición de edificaciones, y en la Ciudad Alta se había reforzado la ciudad medieval con nuevos baluartes que se extendían incluso al frente del Parrote), abrió nuevas posibilidades al crecimiento de la ciudad. El ingeniero militar Joaquín Montenegro, que había proyectado también el Hospital Militar en el borde de la Ciudad Alta (en sustitución del Hospital del Rey), realizó en 1859 un primer proyecto

²⁷ Ver una primera imagen de este contradique en ob. González Cebrián, J., ob. cit. (1984), pág. 71. Sobre el edificio del Real Consulado, ver García-Alcañiz, J. ob. cit. 1989, pág. 78 a 79.

²⁸ González Cebrián, J., ob. cit. (1984), pág. 65.



Galerías de la Marina 1900-1909, sobre los muros y las rampas del puerto, antes de construirse la Dársena de La Marina

de plaza pública en el terreno de las murallas arruinadas que defendían la Ciudad Alta, para suturar el espacio entre la Pescadería y la Ciudad Alta.

Este proyecto, modificado por otros posteriores en los años 60 (de los arquitectos José María Noya y Faustino Domínguez), a partir de 1860, en que se dio la orden del derribo de-

finitivo de las murallas, será la base para la construcción de la nueva plaza pública para A Coruña, conocida en los planos del XIX como *Plaza de Aleson*, y hoy *Plaza de María Pita*, como una plaza cerrada de 100 x 112 m, delimitada por tres frentes edificados, de acuerdo con las mismas ordenanzas (tres plantas y un ático, con galerías en la tercera planta), y en la que en el cuarto frente se situaba el Ayuntamiento²⁹.

El proceso de construcción de la plaza de María Pita sobre los espacios del derribo de la muralla (con sus edificios anexos) entre 1859 y 1959, fue estudiado por Xosé Lois Martínez como una operación especulativa, pero que resolverá de forma modélica la transición entre la Ciudad Vieja (o Alta) y el barrio de la Pescadería. Igualmente debemos a Xosé Lois Martínez el estudio de las consecuencias que para la fachada de la ciudad, en contacto con La Marina, tuvo la transformación de la calle Luchana (hoy Riego de Agua), con *las galerías de La Marina* y su construcción entre 1869 y 1884³⁰.

Transformaciones, por tanto, de la ciudad histórica, junto con los cambios de alineación de otras calles de la Pescadería (en la Ciudad Alta ya habían desaparecido a partir del siglo XVI los soportales que caracterizaban la ciudad medieval) a partir de los años 60 del siglo XIX, que irán conformando la ciudad actual, antes que las ordenanzas del Plan General de 1967 permitiesen las fuertes transformaciones en altura de los edificios de la Pescadería, especialmente en torno a calles como San Andrés.

El plano que levantaron en 1874 de la ciudad y su término municipal, los ingenieros de caminos *Fernández Barón* y *Manuel Yáñez*, con la estructura parcelaria de la

ciudad, y los caminos del entorno de la península de la Torre, y del frente de tierras más allá de la Pescadería, es la mejor expresión de la realidad física y topográfica (por incluir también curvas de nivel) de la ciudad, que había modificado ya su frente portuario con los proyectos del malecón. El plano topográfico, a E 1/2.500, se completaba con planos a E 1/500 del área consolidada, y se convertirá como dice González Cebrián en insinuante de los posteriores proyectos de ensanche. El mismo plano (o planos) recogía igualmente una primera ordenación del frente de la Pescadería en los terrenos ocupados por el baluarte central de la muralla, con alineaciones que conformaban manzanas alrededor de una plaza que hoy sería la de Lugo.

Recogía así mismo, aparte de las edificaciones y el parcelario de la Ciudad Alta y la Pescadería, los nuevos desarrollos urbanos que se venían produciendo desde finales del XVIII en torno a la zona de las Atochas (con edificios de 1 ó 2 plantas), en torno al frente litoral de Garás, y en torno al núcleo de Santa Lucía (surgido en la confluencia de la calle Garás y el Camino Nuevo), con la Iglesia de Santa Lucía, y que se irá desarrollando a partir del siglo XVIII en torno a las actividades portuarias, con la implantación a mediados del siglo posterior de la Fábrica de Tabacos³¹.

La calle Garás, con las viviendas marineras en su frente, y el barrio de Santa Lucía siguiendo el borde litoral, actuará a partir de entonces de impulsora de las transformaciones del frente portuario y del propio ensanche de la ciudad. En el caso del puerto, cuyo frente de la Pescadería aparecía rematado a mediados del siglo XIX por el muelle y rampa de la plaza de la Aduana, que se prolongaba a lo largo del arenal, en los que solo podía atracar las embarcaciones en marea alta, en los años 50 recibirá propuestas para la *transformación del frente portuario de la Pescadería*, por parte de los arquitectos Noya y Domínguez en 1853, y Juan Bautista Aguirre en 1859, que proponían un gran relleno con una malecón entre el Parrote y la batería del Parque de Ingenieros (Plaza de Ourense), que recordaba el proyecto de Montaigú de los años 20 del siglo XVIII. Igualmente el ingeniero de caminos José Bellón, proponía en 1857 dos grandes dársenas para cerrar el frente del Garás desde el parque de ingenieros hasta el corralón de la Palloza, en un extremo del barrio de Santa Lucía, que en aquellos momentos eran inviables económicamente³².

De todos estos proyectos, y del estado entonces del puerto, nos da cuenta el ingeniero de caminos *Celedonio de Uribe* en un artículo de la Revista de Obras Públicas de 1866, diciendo que el que siempre se ha mirado con predilección de entre el Parrote al Parque de ingenieros militares, ha sido el del malecón, porque además de mejorar el puerto, se mejoraba también notablemente la población. El proyecto, por otra parte,

²⁹ González Cebrián, J., ob. cit. (1984), pág. 91 a 95.

³⁰ Martínez Suárez, X. L. "A Plaza de María Pita. A Coruña 1859-1959". COAG (1993) y "As Galerías de A Mariña. A Coruña 1869-1884". COAG (1987).

³¹ González Cebrián, J. ob. cit. (1984), pág. 96 a 110.

³² González Cebrián, J. ob. cit. (1984), pág. 72 a 74.



Cuadro de principios del Siglo XX, con el malecón y el muelle de hierro. Autoridad Portuaria de A Coruña

que para la salubridad presentaba el puerto en marea baja, y conformando un gran relleno en el que se pretendían ubicar inicialmente viviendas (de acuerdo con el proyecto del arquitecto municipal José María Noya) en once manzanas y parte de otra, con una calle central siguiendo la línea del malecón, según los anteriores aprovechamientos de los rellenos con nuevas poblaciones derivadas de obras portuarias que venían ya desde el siglo XVIII. Rechazado este proyecto por el Ayuntamiento, se firmó otro en 1863, en el que los terrenos de relleno se utilizaban en paseos, jardines y otros usos sin edificación, que fue finalmente aceptado, reservándose el puerto una zona de 30 m de ancho de servicio y dos grandes plazas, una frente al muelle embarcadero de la Aduana y otra frente a la calle Santa Catalina, de acceso al otro muelle proyectado, aunque este último nunca se construyó. Sí se construyó el muelle de hierro, terminado en 1869, proyectado también por Celedonio de Uribe, frente a la Aduana, que a partir de entonces formó parte de la imagen del puerto y de la ciudad³³.

Las obras del malecón se comenzarán entonces, empezando por los tramos de los que partían los embarcaderos, encargando a Uribe en 1865 el *proyecto de la Dársena*, que había quedado pendiente en el proyecto del anterior malecón. Para Uribe, la Dársena, además del abrigo que había de proporcionar en los temporales a los embarcaciones menores y de cabotaje, aún cuando quedase en seco en la bajamar: “ofrecía la ventaja de acelerar la edificación en el sitio del Derribo (actual plaza de María Pita), uniendo la parte antigua de la ciudad con la nueva, tanto por tierra como por mar, al desaparecer el temor de los propietarios a que delante pudiera edificarse”. Aunque el proyecto final de la Dársena lo realizó otro ingeniero de caminos, Eduardo Vila Al-

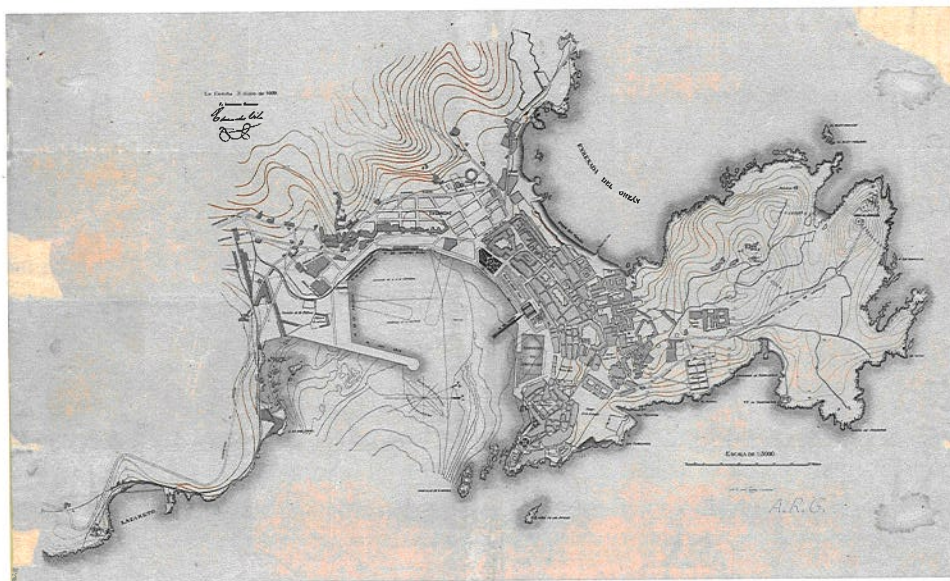
gorri, en 1906, la ubicación de la Dársena hay que atribuírsela también a Uribe (en contra de las propuestas a la ciudad que querían ubicarla frente a la plaza de Catalina) aprovechando las obras del malecón, por lo que la figura de Celedonio de Uribe adquiere unas dimensiones fundamentales en la formación del frente histórico de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX, y a él le dedicó en 1995 José Luis López Páramo su discurso de entrada en el Instituto Cornide, como un adelantado del urbanismo coruñés³⁴.

A Celedonio de Uribe, ingeniero de caminos, nacido en Oyarzum (Guipuzcoa), que fue Jefe de Obras Públicas de la Provincia de A Coruña entre 1859 y 1870, le dedicó en el año 2012 el Ayuntamiento de A Coruña una calle en la ciudad, junto a la Dársena de la Marina, por la trascendencia que tuvieron sus decisiones en la formación de fachada marítima de la ciudad³⁵. El otro ingeniero al que el Ayuntamiento dedicó una calle en el mismo acto (en la otra cara del monolito) fue a *Eduardo Vila y Algorri*, ingeniero de caminos, director del puerto desde 1882, no solo por el proyecto definitivo de la Dársena en 1906, sino por realizar el proyecto en 1891 de los muelles de Batería, Linares Rivas, Santa Lucía, Palloza y del Este, modificando anteproyectos anteriores de los años 80, que van a cambiar el frente portuario de A Coruña en las siguientes décadas (incluyendo toda la ensenada de Garás) y dirigiendo el crecimiento de la ciudad hacia el barrio de Santa Lucía. De las consecuencias de los anteproyectos y proyectos de Vila, que reflejó en la “*Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña*” (1909), podría hacerse una lectura positiva, al ver como el primer ensanche de A Coruña se apoyó en las alineaciones que marcaron los muelles de Batería y Linares Rivas, prolongación del malecón de Uribe, y una lectura negativa, al ver como sus propuestas (con muelles perpendiculares a los anteriores) que se seguirán en parte después, van a ir ocupando la ensenada natural, rompiendo ese límite continuo entre la tierra y el agua

³⁴ López Páramo, José Luis “*El Ingeniero de Caminos Celedonio de Uribe, un adelantado del urbanismo coruñés*”. Discurso en el Instituto Cornide, leído el 13 de marzo de 1995. López Páramo en este discurso hace referencia también de forma amplia al proyecto inicial de localización de viviendas en el relleno que formaba parte de la servidumbre de tierra, y respecto al cual era la ciudad la que debía decidir.

³⁵ El acto, impulsado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia, venía a hacer público el reconocimiento que desde el punto de vista profesional se venía haciendo en distintas publicaciones, en donde aparte de González Cebrián, J. y González Páramo, habían escrito sobre él Dalda Escudero, J. L. “*El ingeniero Uribe y el arranque de las obras públicas provinciales en La Coruña (1859-1870)*”. Boletín Académico E.T.S. de Arquitectura A Coruña 1985. Nardiz Ortiz, C. “*El Territorio y los Caminos en Galicia. Planos Históricos de la Red Viaria*” (1992). “*De cuando de las mejoras del puerto derivaban mejoras para la población. Los casos de Ferrol, Santander, La Coruña y Vigo*”. Revista OP, N°32, 1995, pág. 70 a 91, Acinas, J. R. ob. cit. (1997), Nardiz, C., Acinas, J. R. ob. cit. (1998).

³³ Uribe, Celedonio de “*Reseña de los proyectos y de las obras del Puerto de A Coruña*”. ROP 1866, 14, Tomo I, pág. 25, Pág. 145-149 y pág. 177-180.



Plano de la Dársena de la Marina y de los Muelles de Batería, Linares Rivas, Santa Lucía, Palloza y el Este, incluido en la Memoria Histórica de Eduardo Vila (1909)

que todavía planteaban los muelles desde Batería al Este, y que se mantendrá en otras poblaciones como Santander³⁶.

El proyecto, sin embargo, de la *Dársena de la Marina*, que remataba el malecón de Uribe, junto al Parrote, con su forma trapezoidal para el abrigo de las embarcaciones menores, y el varadero situado en el lado Este, han conformado la imagen del frente histórico de la ciudad hasta los años 80 del siglo XX, con las Galerías de la Marina proyectándose sobre sus aguas, hasta que la desafortunada actuación del muelle de trasatlánticos (planteado entonces como muelle de contenedores) y el relleno del varadero del Parrote modificaron esa relación³⁷.

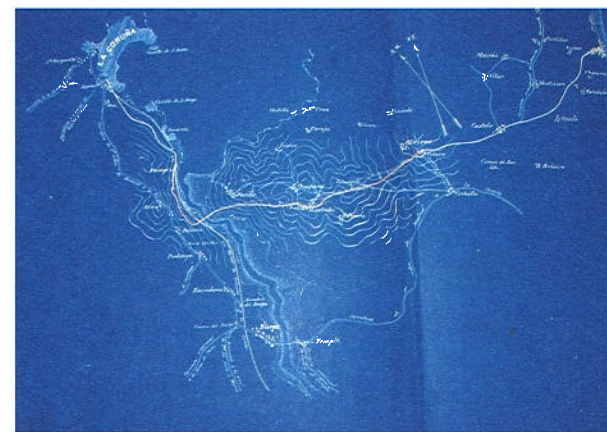
Los distintos anteproyectos del puerto de los años 80 del siglo XIX, ya recogían la ubicación de una *estación de ferrocarril* en el puerto para la línea Palencia a La Coruña, que había llegado a esta ciudad en 1883, con la antigua estación del Norte ubicada en donde hoy está la estación de autobuses, frente a las demandas del Ayuntamiento, durante el proyecto de la línea en los años 60, de ubicarla en el Campo de Carballo. La línea entraba en la ciudad, para adaptarse a los condicionantes topográficos, si-

³⁶ Nárdiz Ortiz, C. ob. cit. 1995, pág. 83 a 86.

³⁷ En la obra citada Nárdiz, C. y Acinas, J. R. (1998) nos relacionamos con los distintos anteproyectos de Eduardo Vila para transformar el frente portuario y con el proyecto definitivo en la Dársena de la Marina y el Varadero del Parrote. pPág. 45 a 59.

guiendo el borde litoral de la ría del Burgo, ubicándose finalmente la estación sobre los terrenos de Juncal (terrenos por tanto húmedos que hubo que rellenar) por los que atravesaba el río Monelos³⁸.

Es en esos años también, en los que la ciudad proyectará un nuevo acceso siguiendo el borde litoral, a través de la *carretera de A Pasaxe*, en donde el nuevo puente sobre la ría del



Proyecto de la carretera provincial de A Coruña a Sada entre A Pasaxe de Perillo y Oleiros, redactado en 1889 por Adolfo Pequeño. Archivo del Reino de Galicia

Burgo, proyectado en 1897 (en sustitución del paso anterior de la carretera de Madrid por el antiguo puente del Burgo, al fondo de la ría), dará continuidad a las nuevas carreteras que venían de Sada, Mera y San Pedro de Nós (proyectadas también a finales del XIX). El nuevo puente sustituyó en el acceso a la ciudad a la barca de A Pasaxe de Perillo, que servía anteriormente a las relaciones entre ambos lados de la ría. Curiosamente el proyecto del nuevo puente de A Pasaxe (un puente de hierro con numerosos pilares sobre la ría) lo firmaba el ingeniero de caminos Juan M. Fernández Yáñez, autor también con Fernando Barón (como comentábamos antes) del primer plano parcelario y topográfico del término municipal de A Coruña de 1874, y como comentaremos después, del primer proyecto de abastecimiento de agua a la ciudad, de 1884. A través de esta carretera, que entraba en la ciudad por lo que hoy es la Avenida de Sanjurjo hasta la Cuatro Caminos, y su prolongación desde el Puente de A Pasaxe a Mera, a Oleiros y Sada, San Pedro de Nós, y el Burgo, todos ellos proyectos redactados a finales del siglo XIX, se irá conformando una primera periferia, apoyada en el soporte de la carreteras, siguiendo el litoral, que formará también parte de los comienzos de la extensión de la ciudad³⁹.

Los comienzos, sin embargo, de la extensión de la ciudad consolidada se van a producir con el primer ensanche, precisamente entre los límites del Camino Nuevo

³⁸ Nárdiz Ortiz, C. ob. cit. 1992, pág. 433 a 441.

³⁹ Este proyecto, junto con las consecuencias para la formación de la periferia metropolitana fueron estudiados en Nárdiz Ortiz, C. "La construcción de los Bordes de las carreteras en Galicia. La Ordenación y el Proyecto de las villas carretera en la Provincia de A Coruña". pág. 293 a 295. 2008.

(el Camino Real del siglo XVIII, que llegaba también al Campo de Carballo), las murallas y Garás, y del que comentábamos antes que el plano de Barón y Yáñez de 1874 contenía ya las primeras alineaciones del frente de la Pescadería. El *Ensanche de A Coruña*, a diferencia de los proyectos de los ensanches de otras ciudades españolas acometidos a partir de la demolición de las murallas a mediados del XIX (Barcelona, Madrid, San Sebastián, Bilbao, etc), nacerá como un proyecto de alineaciones limitado, y no como una operación unitaria de urbanización. El Ensanche se desarrollará, a partir de su proyecto definitivo en 1885, durante las siete décadas siguientes, como una actuación para albergar unos 10.000 habitantes, claramente diferenciado morfológicamente del tejido urbano de la ciudad anterior, con sus calles en retícula, sus manzanas edificables (que recordaban el barrio de La Magdalena de Ferrol), y sus plazas (de Lugo, Galicia y Vigo) que servirán de equilibrio con los tejidos edificados⁴⁰. Lo que nos interesa destacar aquí es como este Ensanche tomó como uno de los ejes principales de crecimiento el borde litoral hasta el barrio de Santa Lucía, en donde confluían la calle Garás y el Camino Nuevo (Juan Flórez).

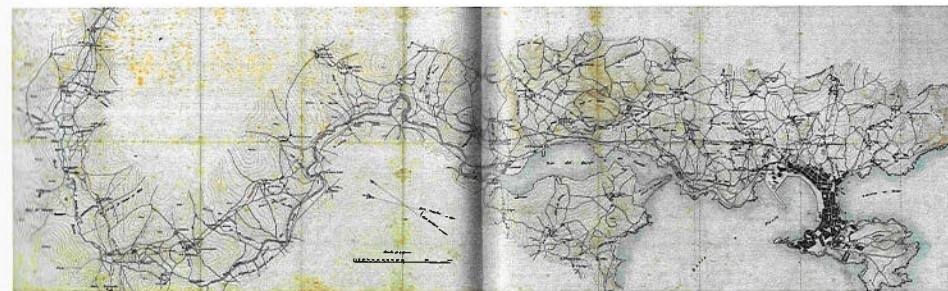
El 2º *Ensanche* mirará al otro borde litoral de la ciudad, y el proyecto, redactado en 1907 por el arquitecto municipal Pedro Mariño y el ingeniero de caminos Emilio Pan de Soraluze, se realizó entre el borde litoral del Orzán y la Avenida de Finisterre, por donde había entrado en la ciudad la carretera de Bergantiños a finales del siglo XVIII, hasta el Campo de Carballo. Las carreteras de la segunda mitad del siglo XVIII y los bordes del puerto y del Orzán, dirigían entonces la extensión de la ciudad, entre finales del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX. A mayores, el 2º ensanche incluía un nuevo barrio entre la estación del ferrocarril y el barrio de Santa Lucía, como impulsor también del crecimiento de la ciudad⁴¹. Los planos de la ciudad, realizados a comienzos del siglo XX, nos muestran los trazados de estos ensanches en los que se apoyará el crecimiento de la ciudad hasta los años 30, y que tendrán como condicionante fundamental la disposición de agua para el abastecimiento⁴².

En el libro *“El Abastecimiento de Agua a La Coruña”* (Nárdiz, C. y Valeiro, C., 2001) estudiábamos los condicionantes que durante todo el siglo XIX implicó el abastecimiento a partir de los manantiales con los viajes de agua del siglo XVI y del siglo

⁴⁰ Los distintos Anteproyectos de los 80, hasta el proyecto definitivo redactado por el arquitecto municipal Juan de Cíorroga, fueron estudiados por González Cebrián, J. en la ob. cit. (1984), pág. 119 a 130.

⁴¹ Este segundo ensanche aparece también estudiado por González Cebrián, J. en la ob. cit. 1984, Pág. 131 a 139, con las modificaciones que sufrirá después, en torno al barrio de San Roque y Riazor, con la construcción del estadio de fútbol del Deportivo y la Ciudad Jardín.

⁴² Parte de este plano, aparte de en la obra de González Cebrián, J., citado (1984), se puede ver en Precedo Ledo, A. (dir.) *“Cartografía de Galicia”*. Hércules Ediciones (1998), pág. 325 a 331.



Plano General del abastecimiento a La Coruña desde el Barcés, de 1903 Fermín Casares y Estaliso Pan y Pérez. Archivo Emalcsa

XVIII, que comentábamos en el apartado anterior, por su insuficiencia de caudales, e incluso por las condiciones de salubridad del agua a partir de las fuentes públicas. De hecho las “Ordenanzas de policía urbana y rural para la ciudad de La Coruña”, de 1854, regulaban el uso del agua por parte de los aguadores, fuentes y lavaderos públicos de la ciudad, siendo estos desplazados de forma creciente, por las condiciones higiénicas, hacia la periferia, con la construcción de nuevos lavaderos. Las fuentes públicas, como la del Mercado, la de la Fama, o la de Neptuno, adquirieron un lugar singular como referencia en la ciudad, y en torno a ellas se conformaban plazas y mercados, ampliándose durante finales del siglo XIX el servicio con nuevas fuentes como la del Deseo en la Plaza de Azcárraga, en donde además de las fuentes alimentadas con los viajes de agua (insuficientes en estiaje), había nuevas fuentes alimentadas con manantiales en la península de la Torre, Santa Margaría y en los núcleos rurales de la periferia, como el núcleo de Elviña, cuya fuente se inauguró en 1804⁴³.

El aumento de población en la primera mitad del siglo XIX (de unos 12.000 h. a unas 20.000 h.) y el hecho de que a los barrios altos de la ciudad no llegara el agua en condiciones (Plaza de Azcárraga, con las nuevas instalaciones militares y Campo la Leña, con el crecimiento de la población), junto con nuevos edificios fabriles como la Fábrica de Tabacos, determinaron la redacción de un *“Plan General de Abastecimiento”* extendido a todo el municipio, por parte del arquitecto municipal Juan de Cíorroga, con la captación de nuevos manantiales y la modificación de los sifones de los viajes de agua, que aunque no se ejecutó sí sirvió de referencia a otros proyectos parciales. Tal fue el caso de la captación de nuevos manantiales en la Gramela y las Conchiñas para alimentar el viaje de San Pedro de Visma, con la captación de un nuevo manantial en Vioño, que recogía también la fuente del viaje de agua del siglo XVI (que quedaba inutilizada), con la ampliación del sifón que atravesaba la muralla

⁴³ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 45 a 49.

de la Pescadería, o con el proyecto más ambicioso de un nuevo sifón de fundición que venía desde la arqueta de Santa Lucía y recorría Los Cantones, hasta terminar en la Ciudad Alta en la Fuente del Deseo, construida en la Plaza de Azcárraga con este fin. Igualmente otro sifón construido en esta época (años 60 y 70), en la que jugó un papel importante el contratista francés Luis Petit, fue el que terminaba en la Plaza de la Leña, que aprovechó ya a partir de los años 70 el derribo de la muralla de la Pescadería.

En el libro anteriormente citado (Nárdiz, C. y Valeiro, C. 2001), realizábamos una interpretación del abastecimiento a la ciudad a finales del XIX, derivada del informe que el arquitecto municipal Pedro Mariño había realizado en 1897, en el que se aforaban los ramales, fuentes, depósitos, arquetas de conexión y el número de caños por fuente. En cualquier caso, como especificaba el ingeniero de caminos Juan Manuel Fernández Yáñez cuando redactó en 1881 el primer proyecto de la nueva traída, al ser los caudales variables de época de lluvia a estiaje (reduciéndose a casi la tercera parte, pasando de unos 18 lit/seg a unos 6 litros/seg, entre los dos viajes de agua), la necesidad de agua era acuciante, por lo que el Ayuntamiento se vio obligado para garantizar un suministro mínimo a los ciudadanos, a prohibir el riego, y el acceso a las fuentes públicas de los carros-cuba, que determinó la protesta de las instituciones militares de la ciudad (que se abastecían con estos carros-cuba) e incluso de la propia Real Fábrica de Tabacos, que amenazó con despedir a sus casi cuatro mil trabajadores⁴⁴.

A ello se unían las condiciones sanitarias del agua en la ciudad derivadas de las fuentes públicas, con la propagación de enfermedades infecciosas, que habían sido ya detectadas en Francia en los años 80 del siglo XIX, a partir de la relación entre la difusión de las epidemias y el consumo de agua en las fuentes públicas, y que en A Coruña determinaron incluso un primer cierre de todas las fuentes en 1913, cuando ya funcionaba la traída de agua del Barcés desde 1908, por el rechazo de parte de la población a servirse del agua de la nueva traída⁴⁵.

A partir de 1881, en que la ciudad contaba ya con 35.000 habitantes, con las carencias del agua (con fuentes que se secaban en verano, unida a las condiciones de salubridad), comenzando por el proyecto de Juan Manuel Fernández Yáñez, se suceden los proyectos para acometer *una nueva traída a la ciudad*. La Ley de Obras Públicas de 1877 y la Ley de Aguas de 1879, habían considerado el abastecimiento de agua como un servicio público que los ayuntamientos debían procurar, acometiéndose a partir de entonces abastecimientos de agua a todas las poblaciones, en donde las grandes ciudades, como Madrid, había inaugurado ya su abastecimiento en 1858, con el

Canal de Isabel II, captando las aguas desde el río Lozoya, y olvidándose de los abastecimientos de los manantiales previos. Para A Coruña el modelo fueron los abastecimientos de Jerez y Santander, que contaban respectivamente con 45.000 y 35.000 h. No es extraño, por tanto, que Fernández Yáñez los tomara como modelo para el nuevo abastecimiento a A Coruña, que entonces contaba con 35.000 habitantes. Es, a partir de estos años, cuando se comienza la redacción del proyecto de nuevos abastecimientos para otras ciudades de Galicia, como Ourense, desde el río Castadón, que entonces tenía 12.000 habitantes⁴⁶.

El proyecto de Fernández Yáñez no tenía nada que ver con los anteriores viajes de agua, ya que proponía *el abastecimiento de agua a la ciudad desde el río Barcés*, a más de 22 km de la misma, considerando de mejor calidad las aguas de este río que las del río Mero, más próximo a la ciudad. La concesión que se solicitó con este proyecto era de 100 lit/seg, muy superior a los demandados por la ciudad, que entonces tenía unos 35.000 habitantes y multiplicaba por cinco los máximos que podrían suministrarse con los viajes de agua. El proyecto, que obtendrá la concesión del Ayuntamiento en 1885, sufrió después distintas modificaciones durante los años 90, con proyectos alternativos para captar el agua del río Mero, hasta el proyecto definitivo de 1903 para el aprovechamiento de las aguas del río Barcés, firmado por los ingenieros de caminos Fermín Casares y Estanislao Pan y Pérez, con el que se obtendrá la concesión definitiva, aunque estos mismos ingenieros tuvieron que hacer en 1905 un proyecto de variación⁴⁷.

La historia de la concesión de la nueva traída de aguas a A Coruña, se enmarcaba en la concesión de otros servicios (gas, electricidad, alumbrado público, transporte público, etc), de acuerdo con la ley de Obras Públicas de 1877, que en este caso aparecía complementada por la Ley de Aguas de 1879, que preveía la posibilidad de que las gestión del servicio público que los ayuntamientos debían procurar por motivos de salud pública, pudiera hacerse, bien directamente por parte de los municipios, o en régimen de concesión. La privatización de los servicios públicos, formaba entonces parte de la ideología liberal de la época, en compensación indirecta que a los prestamistas del Tesoro. Por otra parte, los municipios no tenían capacidad económica para llevar a cabo las obras resultantes de la concesión. Es lo que ocurrió con la traída de aguas A Coruña, a partir de la primera concesión en 1885, y a cuyo concurso no se presentó nadie, teniendo que esperar hasta 1890 a que una empresa inglesa se hiciese con la concesión, que inmediatamente la traspasó a otra compañía inglesa, que a su

⁴⁴ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 49 a 53.

⁴⁵ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 112 a 115.

⁴⁶ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 125 a 133.

⁴⁷ Todos estos proyectos, junto con el marco profesional de los ingenieros que lo redactaron, aparece estudiado en la ob. cit. Nárdiz, C. y Valeiro, C. (2001), pág. 57 a 73.

vez volvió a traspasar en 1892 sus derechos a otra compañía, también inglesa “The Corunna Water Works”, que llegó a iniciar la obra, pero que a partir de 1898, por no acceder el Ayuntamiento a los cambios de nivelación propuestos por la empresa, las abandonó⁴⁸.

Coincidiendo con la rescisión del contrato a la sociedad inglesa, se movilizaron propietarios y comerciantes de A Coruña, para formar un nuevo proyecto de traída desde el río Mero, por considerar “irrealizables en el orden económico” la traída del Barcés, realizando el nuevo proyecto los mismos ingenieros de caminos que habían redactado el proyecto del Barcés. La solicitud de la nueva concesión desde el Mero, encabezada por José Marchesi Buhigas, encontró la oposición del Ayuntamiento, que pidió que se aprovecharan las obras realizadas por la compañía inglesa, que en esos momentos estaba en litigio con el Ayuntamiento por la rescisión de la concesión, adjudicando a la nueva sociedad “Aguas de La Coruña”, en la que estaban representados “Sobrinos de José Pastor, Hijos de Marchesi Dalmau y Rubine e Hijos”, la concesión, cuyo primer presidente fue José Marchesi Buhigas. La figura de este empresario coruñés (hijo de un alcalde de la ciudad (José Marchesi Dalmau), que impulsó y se endeudó para construir la nueva traída de agua, merece ser resaltada frente a la “campana de silencio” que se impuso como consigna a partir de 1909, cuando una vez terminada la traída cesó de presidente de la Sociedad, que le condenaría a no ser mentado ni para bien ni para mal, a pesar de participar del ambiente regeneracionista del 98 y defender en publicaciones hoy desconocidas el progreso moral y material de Galicia⁴⁹.

Las primitivas instalaciones de Cañas en el Barcés (municipio de Carral), con las que se inició la traída de aguas en 1888, eran unas simples obras de toma, que no garantizaba suficientemente la calidad de las aguas, por lo que tres años más tarde, la Sociedad presentó al Ministerio de Fomento el proyecto de filtros lentos, que se transformará en los años 20 en los filtros rápidos, que exigieron la construcción de un edificio (terminado en 1923) que se completó dos años después con el edificio de Esterilización, y a finales de la década, con nuevas instalaciones complementarias, que hoy caracterizan las instalaciones de Cañas. Estas instalaciones, con el valor arquitectónico e ingenieril del edificio principal, por ser uno de los primeros edificios de hormigón armado en

⁴⁸ Ver Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. 2001, Pág. 77 y 78 y Martínez López, A. “Una aproximación histórica a la Gestión Municipal de los servicios”. Congreso Nacional de Economía. Las Palmas. Diciembre (1995).

⁴⁹ En el libro citado, Nárdiz, C. y Valeiro, C. (2001), pág. 78 a 87, realizamos una reivindicación de la figura de este empresario y estudiamos las referencias biográficas del resto de los miembros de la sociedad, (entre los que estaban Pedro Rodríguez Pastor y Demetrio Salorio Rubine), incluso de los distintos gerentes que se ocuparon de ellos en las primeras décadas del siglo XXI, con alguno, como Ricardo Fernández de las Cuevas, que ocupó este cargo entre 1912 y 1926.

Galicia, aparte del cuidado de detalles de su proyecto final realizado por Gonzalo Esteban Saavedra (un ingeniero industrial), merecían ser mejor conocidas y reivindicadas como un patrimonio industrial de A Coruña y su Área Metropolitana⁵⁰.

La traída iba asociada a una nueva red de distribución a lo largo de las calles de la ciudad, que partían del depósito de regulación de Monte Alto, con tuberías de fundición que abarcaban la mayor parte de la ciudad construida, excepto las viviendas altas o por encima de este depósito, por ausencia de presión. La red se fue ampliando posteriormente a partir de los años 20, con la construcción de nuevos barrios de la ciudad, como el 1º ensanche, o la Ciudad Jardín, que por su altura necesitó un nuevo depósito elevado de hormigón (construido en 1925), al que se bombeaba el agua desde la red. Aunque la evolución del número de abonados fue creciente hasta el final de los años 20 (con unos 10.000 abonados), los problemas del agua en la ciudad seguían subsistiendo desde la inauguración del servicio, por la reacción de los vecinos a acometerse a la nueva red (por el coste de las tarifas) y seguir sirviéndose de las fuentes de la ciudad, cuyo suministro se apoyaba en los viajes de agua, a pesar de los brotes de tifus que se venían detectando por la mala calidad de las aguas, que obligó en 1913 al cierre parcial de las fuentes públicas. El cierre definitivo de estas fuentes (por nuevos casos de tifus), tendrá todavía que esperar hasta 1930, en un proceso que durará dos décadas, con la población criticando las tarifas, que les parecían excesivas⁵¹.

Sin esta nueva traída de aguas desde el Barcés, el crecimiento de la ciudad hasta los años 30 hubiera sido impensable, por la falta de capacidad de los viajes de agua a parir de los manantiales. El proyecto de la traída de 1908, preveía una población futura de 54.000 habitantes y una dotación de 160 lit/h. Esta población ya se había alcanzado a mediados de la segunda década del siglo XX, y aunque el número de abonados no llegaba entonces al 50 por 100, este número se incrementará al 80 por 100 a comienzos de la década siguiente. Las nuevas viviendas del 1º y 2º ensanche, y de la Ciudad Jardín, demandaban nuevos usuarios, y a ello se unía el crecimiento de los barrios periféricos de Monte Alto, Los Castros, Santa Lucía, y las viviendas localizadas en torno a las carreteras de acceso a la ciudad.

Aunque el proyecto de la traída desde el río Mero había sido considerado como alternativa al Barcés desde las primeras concesiones (defendido preferiblemente por la “Sociedad de Aguas de La Coruña”, por su menor coste), no será hasta 1935,

⁵⁰ El edificio principal y el resto de las instalaciones, lo estudiamos también en la ob. cit., Nárdiz, C. y Valeiro, C. (2001), pág. 91 a 99.

⁵¹ Tanto la red de distribución de la ciudad, derivada de esta primera traída, con los problemas del agua en la ciudad hasta el cierre definitivo de los frentes públicos, también lo estudiamos en la ob. cit., Nárdiz, C. y Valeiro, C. (2001), pág. 103 a 115.

cuando se redactó el “*Proyecto de aprovechamiento a las aguas del río Mero*”, cuando la población se acercaba a los 80.000 habitantes. Las consecuencias de este proyecto fueron unas nuevas instalaciones de agua en la Telva, y la 2ª concesión, a partir de 1939, y su construcción será fundamental para el desarrollo de la ciudad a partir de los años 50, al que nos referiremos después.

La ciudad de los años 30 había completado su frente portuario con los muelles de principios de siglo, que cerraban el frente de Garás (desde Batería al Muelle del Este), y había construido la Dársena de la Marina (terminada en 1918), que sirvió para acelerar como decía Celedonio de Uribe la construcción en los terrenos del Derribo (en la Plaza de María Pita) y para resolver la continuidad entre la Ciudad Alta y la Pescadería. El aumento del número de viajeros en las primeras décadas del siglo XX hacia América (solo en 1919 pasaron por el puerto cerca de 19.000 viajeros), determinó el que en 1923 se redactase el proyecto del nuevo muelle de trasatlánticos, unido al propio dragado del puerto. Este muelle, terminado en 1936 (coincidente con el actual muelle de Calvo Sotelo), se orientó a partir de finales de los años 40 hacia las mercancías, por concentrarse el tráfico de viajeros con América en el puerto de Vigo. En cualquier caso, el muelle de Calvo Sotelo supuso una primera ruptura (defendida por los anteproyectos de finales del XIX de Eduardo Vila) de las relaciones entre los muelles del puerto y la línea del agua que seguía la forma de la ensenada natural. Este muelle además, sustituyó para el atraque de los trasatlánticos al muelle de hierro del XIX que partía del malecón de Uribe, empezándose entonces a pensar en nuevos rellenos del puerto a partir del muelle del Este, para aumentar la superficie de carga de las mercancías como fue el primer relleno para el muelle de San Diego, en la desembocadura del río Monelos, que supuso además la demolición del castillo del mismo nombre, que protegía la bahía⁵².

El *Plano Topográfico* que a E 1/2.000 realizó Fermín Gutiérrez en 1931 (ingeniero militar) del término municipal de A Coruña (ya con el municipio de Oza anexionado), es la mejor imagen para entender la ciudad construida a comienzos de los años 30, incluidos los núcleos rurales del perímetro exterior. En este plano, aparte de los muelles del frente marítimo del puerto, a los que nos hemos referido, y de la entrada por el borde litoral del ferrocarril hasta la estación, aparece el 1º Ensanche de la ciudad entre la calle Garás y Juan Flórez, parcialmente edificado, el barrio de Santa Lucía (como prolongación del 1º ensanche), con una estructura ya urbana, el frente litoral del Orzán, rematado por una vía perimetral que se prolongaba hasta San Roque, la Ciudad Jardín y el campo de fútbol en construcción, e incluso a través de la carretera



Parte del Plano Topográfico de la ciudad, de Fermín Gutiérrez, en 1931. Ayto. de A Coruña

hasta la Torre de Hércules, aparece la extensión de la ciudad hacia Monte Alto, en torno al Campo de Marte y la carretera de la Torre, con las instalaciones militares y el cementerio de San Amaro ocupando el borde litoral. Este plano, como dice González Cebrián, será fundamental para las propuestas posteriores de transformación de la ciudad realizadas a partir de mediados de los años 40, de lo que en el apartado siguiente entendemos como la ciudad industrial⁵³.

⁵² Nárdiz, C. y Acinas, J. R., ob. cit. 1998, pág. 56 a 62.

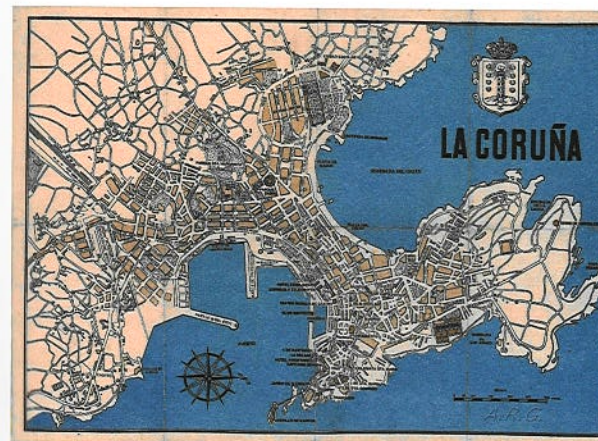
⁵³ Este plano aparece comentado en González Cebrián, J. ob. cit. 1984, pág. 159 a 161.

4. LA INDUSTRIA COMO MOTOR

Desde comienzos de los años 30 a finales de los años 40, la población de A Coruña (a pesar de la Guerra Civil) pasó de 75.000 a 135.000 h. A la ciudad planificada en las primeras décadas del siglo (1º y 2º Ensanche, Ciudad Jardín), se había unido la extensión de la misma entre la Avenida de Finisterre y la calle Juan Flórez (rodeando el Monte de Santa Margarita), en donde la nueva estación del ferrocarril de Santiago, construida para la línea directa a Galicia (Ourense, Santiago, A Coruña), actuaba de atractor. El crecimiento del barrio de Santa Lucía, en torno al puerto y la anterior estación, siguiendo el eje de la carretera construida a principios de siglo desde el Puente de A Pasaxe (la Avenida de Sanjurjo) y el crecimiento del barrio de Monte Alto, en torno al Campo de Marte y las calles de La Torre y Orillamar, completaban el crecimiento de la ciudad. En la periferia de la ciudad consolidada, se localizaban capas de marginalidad de los que se acercaban a la ciudad, y un crecimiento suburbano en torno a las carreteras de acceso con nuevos barrios surgidos en torno al Agra del Orzán o Los Castros. Por otra parte, las propias áreas consolidadas se fueron transformando apoyadas en los cambios de alineación y en el aumento de la altura de edificación.

Los condicionantes de este primer desarrollo urbano, coincidente con el de otras ciudades españolas de la postguerra, son bien conocidos desde el punto económico, social y urbano. Lo primero fue la reconstrucción, sobre todo en las grandes ciudades, incluidas las infraestructuras de acceso, en una España aislada a comienzos de los años 40, con carencias de cemento y acero, con la iniciativa privada ausente y con la acción del Estado a partir de 1939 con la Obra Sindical de Hogar o el Instituto Nacional de la Vivienda, intentando construir viviendas en suelos cedidos por los Ayuntamientos o las Diputaciones, e independientes de cualquier actividad planificadora, a pesar de que en los primeros años de los años 40 se aprobaron varios planes de ciudades (entre ellas Madrid, en 1946), que eran continuación de los planes de extensión (o de extrarradio) desarrollados en los años 30, impulsados por el Estatuto Municipal de 1924. Este estatuto fue sustituido en 1945 por la Ley de Bases en Régimen Local, que incluía la obligación por parte de los municipios de la redacción de un Plan General de Urbanización⁵⁴.

⁵⁴ La historia de este planeamiento fue contado por Terán, Fernando de. "Planeamiento urbano en la España Contemporánea 1900-1980". (1982) pág. 117 a 222.



Plano de la ciudad en 1950. Archivo del Reino de Galicia

Las propuestas de este plan, tanto desde el punto de vista viario, con nuevas vías de acceso a la ciudad, y nuevas rondas de circunvalación, como la de las Puntas y la del Orzán, o la que seguía el borde litoral de la ciudad, influirán en el *Plan de Alineaciones* de 1948, a pesar de los criterios con los que se redactó este plan de mayores superficies de ocupación de la edificación, mayores alturas, menores superficies de parques en el centro (con la reducción incluso de Santa Margarita), llevando estos parques a la periferia. El plan incluía además modificaciones en la ampliación del puerto y en el trazado viario, con el trazado definitivo de lo que después será la Avenida de Lavedra, y la Avenida del Pasaje (en sustitución de la construida en el XIX), y con nuevas rondas, la de Nelle y la de Outeiro, que servirán a partir de entonces de soporte a la construcción de los barrios de la periferia (Os Castros, Agra del Orzán, Os Mallos), junto con una vía de circunvalación de la península de La Torre, que extendía el crecimiento del barrio de Monte Alto hacia la zona de Santo Tomás⁵⁵.

Lo que nos interesa aquí constatar son las dimensiones con las que se planteó este Plan de Urbanización de la ciudad en los años 40, que rebasaba en superficie a la ciudad edificada, como nos muestra la comparación con el plano de A Coruña de 1947, como una operación especulativa a gran escala, con carencias de espacios libres, fuerte ocupación del espacio privado, dimensiones reducidas de las calles, organizadas sin un orden racional, en algunos casos por su difícil adaptación a la topografía de estas zonas de la periferia, más allá del estudio adecuado de las vías principales, por su papel de acceso a los nuevos barrios. En el Plan de Alineaciones del 48 (fundamental para

En aquellos momentos, de comienzos de la postguerra, uno de los referentes del planeamiento urbanístico era el arquitecto e ingeniero industrial César Cort, al que el Ayuntamiento de A Coruña le encargó en 1942 el *Plan de Urbanización*, que para González Cebrián, desde el punto de vista teórico, supuso una aportación fundamental para el estudio de la ciudad en los años 40.

⁵⁵ González Cebrián, J. ob. cit. (1984), pág. 162 a 210.



Plan General de Alineaciones de 1948 Ayto. de A Coruña

industria motor de su crecimiento, para dar también empleo a las capas de población que se acercaban a la ciudad. El Plan ocupaba totalmente ríos periurbanos de la ciudad, como el río Monelos, que desembocaba en torno al castillo de San Diego, y cuya desembocadura había sido ya canalizada por el relleno de los años 30.

Aunque en 1941 se creó el Instituto Nacional de Industria, para promover programas de resurgimiento industrial, nuestro país, por su aislamiento, y por la escasez de energía, que solo empezará a superarlo en la segunda mitad de los años 50, no estaba para promover industrias. Por eso sorprende una iniciativa como la de la empresa ZICSA (Zona Industrial Coruñesa), apoyada por los agentes locales, para ocupar los terrenos de dominio público en la ría del Burgo, convirtiendo la ría en un canal navegable, y vender los terrenos urbanizados y parcelados ganados al mar, permitiendo

entender el crecimiento de la ciudad en los años 50 y 60), aunque el borde litoral seguía dirigiendo el crecimiento, por su extensión hacia los Castros (conjuntamente con la propuesta de ampliación del muelle de San Diego), y hacia los barrios de San Roque y Santo Tomás, la direccionalidad que significaban las nuevas vías de acceso a la ciudad era mayor, por lo que la ciudad desbordó las limitaciones del emplazamiento. El área industrial que proponía a través de la canalización de la ría del Burgo (entre el Puente de A Pasaxe y Santa Cristina), junto con el crecimiento de la ciudad entre la estación de ferrocarril y la Ronda de Outeiro, mostraba un Plan que consideraba ya a la in-

en ellos la localización de industrias, tomando el modelo de la ría del Nervión. Como dice Precado Ledo, aunque el proyecto no se llevó a cabo, sí determinó la instalación de algunas fábricas en la década siguiente que modificaron las características ambientales de la ría⁵⁶.

La concesión del "Nuevo proyecto de abastecimiento a la ciudad desde el río Mero", realizada en

1939, preveía una dotación de 100 lit/seg., que se sumaban a los del río Barcés, hasta llegar a los 200 lit/seg., limitados por la transformación de las conducciones de distribución existentes. El proyecto implicaba una nueva estación de tratamiento de agua en la Telva (próxima a la confluencia del arroyo de Sigrás y el Mero), y un bombeo desde el Mero para enlazar con la conducción proveniente del Barcés, con tuberías proyectadas entonces con uralita. El insuficiente caudal con el que se había planteado esta 2ª Concesión (terminada en 1941, aunque en esos años se ampliaron los sifones de acceso a la ciudad, en la que solo se reflejaba el crecimiento de la ciudad con el 1º ensanche), determinó que en 1948 se redactase el proyecto de la 3ª Concesión, a partir de la ampliación primero de las instalaciones del río Mero en La Telva. La nueva concesión, que se solicitaba para 375 lit/seg, unida a los 100 de la anterior del Mero, equivalía a la capacidad de este río en estiaje, lo que suponía captar las aguas del río Sigrás, y una pequeña presa aguas abajo. El proyecto recogía todo el desarrollo urbano previsto en el Plan de Alineaciones de 1948 (coincidiendo su aprobación con la redacción del proyecto) y estimaba una población futura en 1978 de 187.859 hab. Aparte de la modificación radical de las instalaciones de la *Estación de Tratamiento de la Telva*, suponía cambios importantes en la red de distribución a la ciudad. Frente a la red anterior, alimentada por el depósito de Monte Alto (a una cota de 42 m), insuficiente para los nuevos barrios del Castrillón y Santa Margarita (que precisaban una cota en torno a los 95 m) y que obligaban al bombeo de agua hasta estos barrios,



Primeras Instalaciones de La Telva en 1946. Archivo Emalcsa

⁵⁶ Precado Ledo, A. "La Coruña Metrópolis Regional" (1990) pág. 72 a 75.

la nueva concesión incluía dos nuevos depósitos, uno en Eirís (el de mayor altura), y otro en el Monte de Santa Margarita (lugar de Ventorrillo), por donde pasaba la nueva conducción de alimentación, después de bombear el agua desde La Telva al depósito de ruptura de Alvedro⁵⁷.

El coste estimado de esta ampliación se acercaba a los treinta millones de pesetas, que la Sociedad “Aguas de La Coruña” no podía afrontar, pidiendo ayuda al Ayuntamiento para que incrementara las tarifas del agua, y para que solicitase ayuda (de al menos el 50%) al Ministerio de Obras Públicas para su construcción, ofreciéndole al Ayuntamiento, por los problemas económicos que atravesaba la Sociedad, la propia concesión, opción que el Ayuntamiento aceptó en 1951, aunque esta decisión fue posteriormente revocada a petición de la Sociedad. Las sucesivas modificaciones del proyecto del año 48 durante los años 50, y la propia actualización del presupuesto, elevaron el mismo ya en 1955 a 48 millones de pesetas, y no será hasta 1960, coincidiendo con los comienzos de los nuevos polígonos residenciales e industriales, cuando se redacte el proyecto definitivo, ampliando la concesión a los 525 lit/seg, al acercarse ya la población a los 190.000 habitantes, que rebasaba la población prevista en el proyecto de 1948. El proyecto reformado de la “Ampliación del Abastecimiento de Agua a La Coruña”, de 1960 (que suponía una transformación radical de las instalaciones de La Telva), dio lugar a un nuevo proyecto de la Red de Distribución, redactado en 1961, para las nuevas zonas urbanizadas, que coincidían con las previstas en el Plan de 1948⁵⁸.

Durante los años 40 y 50 el *Puerto de A Coruña* se enfrentará con proyectos que intentarán transformar la imagen de los muelles construidos hasta los años 30, tanto en lo relativo a la extensión del puerto hacia el fondo de la bahía, como en lo relativo al aumento de la superficie de abrigo, que impedía la propia extensión.

Con el precedente del muro terraplén que rellenó la playa de San Diego, realizado en los años 30, junto al castillo del mismo nombre, y en la desembocadura del río Monelos, es de 1945 el primer *proyecto de un nuevo puerto pesquero*, frente al relleno de San Diego, que iba además protegido por un dique exterior, con objeto de crear una nueva dársena. Este proyecto, que tuvo distintas modificaciones posteriores, comenzó a construirse en los años 50, con un gran relleno de la bahía en el espaldón del muelle del Este hasta el desaparecido castillo de San Diego, transformando su función pesquera en comercial, y suprimiéndose el dique exterior. Para su construcción se decidieron aprovechar los bloques destinados al muelle de Ánimas, que había empezado a construirse frente a la Ciudad Alta. Las características del proyecto de este

muelle, realizado en 1951, entre el dique de abrigo (en construcción) y el castillo de San Antón, con la necesidad de un nuevo acceso al mismo por el litoral de la ciudad histórica, mostraba la escala y la agresividad ambiental, patrimonial y paisajística con la que se planteaban entonces estos proyectos, en donde cualquier intervención era

bienvenida, siempre que favoreciese la localización industrial, aunque fuera ubicada en los propios rellenos de la ampliación del puerto. Ambos proyectos sufrirán modificaciones a comienzos de los años 60, reduciendo el relleno de las Ánimas (transformando su uso, debido a la reducción del calado) y convirtiendo el de San Diego en un muelle comercial más del puerto⁵⁹.

El aumento de la superficie de abrigo había tenido precedentes en anteproyectos realizados a comienzos del siglo XX (en donde la necesidad de un mayor abrigo de los muelles más alejados ya era acuciante, como los muelles de Batería, La Palloza o el Este), con un dique de abrigo que se apoyaba inicialmente en el emplazamiento del Castillo de San Antón (en donde el puerto ocupaba el frente de la ciudad histórica, con nuevos muelles perpendiculares a los existentes), como en el anteproyecto de Eduardo Vila de 1906. El proyecto del *Dique de Abrigo*, sin embargo, con su emplazamiento definitivo y una longitud de 1336 m, se realizó en 1946, en donde la longitud del dique venía apoyada por los métodos de propagación del oleaje que venía difundiendo desde el año 1941 el ingeniero de caminos español Ramón Iribarren.

Su construcción entre 1948 y 1965 (que necesitó de un ferrocarril desde la cantera de San Amaro, para transportar la escollera del dique), abrió nuevas posibilidades al puerto, ya desde la situación intermedia de los años 50 del dique parcialmente construido, por el aumento de la superficie de abrigo⁶⁰. La terminación del dique de abrigo coincidió además con la concesión de la “*Refinería de Petróleo en el litoral Norte-Nordeste de la Península*”, en mayo de 1961, a La Coruña, que había competido con otro



Fotografía aérea del Puerto de A Coruña a finales de los años 80. Autoridad Portuaria de A Coruña

⁵⁷ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 156 a 168.

⁵⁸ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001), pág. 156 a 168.

⁵⁹ Ver Nárdiz, C. y Acinas, J. R. ob. cit. (1998), el proyecto del muelle de San Diego y de las Ánimas, pág. 81 a 91.

⁶⁰ Nárdiz, C. y Acinas, J. R. ob. cit. (1998), pág. 69 a 75.

puertos del Cantábrico por la ubicación de la refinería (Bilbao, Gijón, Santander), en donde la existencia del dique de abrigo fue fundamental para su concesión en 1961 (después de un debate que venía desde mediados de los 50), redactándose entre 1962 y 1963 el proyecto de las instalaciones portuarias para la Refinería apoyadas en un extremo del Muelle de San Diego, con el oleoducto desde el puerto a la Refinería, que coincidió con los nuevos polígonos residenciales e industriales en los que se apoyará a partir de los años 60 el crecimiento de la ciudad⁶¹. La Refinería, con una gran superficie entre la carretera de Fisterra y la playa de Bens, atraerá a partir de entonces el desarrollo industrial de la ciudad hacia ese área, especializando el territorio, al igual que el puerto petrolero contribuirá a la especialización del puerto.

La construcción de la Refinería y el Puerto Petrolero, monopolizará el tráfico portuario en las décadas siguientes, orientándolo hacia los graneles líquidos, con porcentaje que se acercaba al 90 por 100, lo que mostraba además el descenso que habían tenido el resto de los tráficos, en donde el tráfico de pasajeros se había trasladado ya desde 1940 a Vigo, y el de mercancías (graneles sólidos), era muy reducido. Solo la pesca, por su valor añadido, aunque con poca repercusión en los volúmenes de tráfico, mantenía un crecimiento favorable, llegando a competir con el de Vigo. La industria conservera, por otra parte, era en los años 50 la que tenía mayor capacidad de crear empleo, frente a otras industrias como la textil, tabaquera, gas, química, metalúrgica. En esos años, como dice Precado Ledo, la burguesía tradicional se fue quedando al margen del desarrollo urbano, frente a lo que estaba ocurriendo en Vigo⁶².

El cambio de la base industrial (como en general en el resto de España) tendrá que esperar a los años 60, en donde la economía, a partir del Plan de Estabilización de 1959, se abrió a la inversión extranjera, y en donde el Estado, a través de la Política de Planes de Desarrollo (de inspiración francesa), intentó diversificar la industria concentrada anteriormente en las grandes ciudades (Madrid, Barcelona) hacia las ciudades medias. El año 1959 es también el año de la creación del *Ministerio de la Vivienda*, que orientó a través de la Gerencia de Urbanización la creación de suelo residencial e industrial urbanizado. Vivienda e industria eran entonces dos caras de la misma moneda, y la asociación de la industria al desarrollo y a la disponibilidad de mano de obra (intentando evitar la fuerte emigración al extranjero en los años 60), determinó la localización de industrias pesadas, fuertemente contaminantes, en los ríos y bordes litorales, que han seguido actuando después (y siguen actuando) como un límite para el desarrollo urbano. En el caso de A Coruña, la instalación de la Refinería de Bens, condicionó a partir de entonces el uso de este borde litoral de la ciudad, a través de

la localización posterior, como veremos, de nuevas industrias pesadas en torno a los polígonos de la Grela-Bens y Sabón.

A Coruña fue seleccionada como Polo de Desarrollo Industrial en 1963, y ello tendrá una gran repercusión en la estructura urbana de la ciudad (por la construcción de nuevos polígonos residenciales e industriales), que se traducirán así mismo en las transformaciones del viario de acceso a la ciudad, en la demanda de energía, fundamentalmente hidráulica, para las nuevas industrias, y en nuevas dotaciones de agua a la ciudad, a través de la ampliación del servicio de abastecimiento. En esta etapa se produjo un aumento de población (por la atracción de empleo por parte de la ciudad) que puede considerarse histórico, hasta el punto de elevar al doble la población que tenía en 1950, pasando de los casi 135.000 h. a los 270.000 h. en 1980, con un fuerte incremento del número de viviendas en torno a los nuevos barrios del Plan del 48 (delimitados fundamentalmente por la Ronda de Outeiro y Nelle), y a los polígonos residenciales de los años 60 y 70, a los que se sumó la densificación de la ciudad (incluso en barrios históricos como el de Pescadería o el 1º y 2º Ensanche) que permitió el Plan General de 1967.

La ciudad, como antes comentábamos, en relación al Plan de 1948, ya no solo crecía hacia el litoral, sino que una vía como la *Avenida de Alvedro* (hoy Alfonso Molina) abierta en los años 50 como una carretera tradicional de acceso al aeropuerto de Alvedro, se convertirá en el eje director del crecimiento residencial de la ciudad, mientras que la *Avenida de Finisterre* se convertirá en el eje de los nuevos asentamientos industriales hacia el municipio de Arteixo. El planteamiento viario del acceso a la ciudad, a través de la *Autopista del Atlántico*, que conectaba directamente con la Avenida de Alvedro en un punto intermedio entre la ciudad y el Puente de A Pasaxe, fue convirtiendo a esta arteria en la principal avenida de acceso a la ciudad, reforzada por la construcción en los años 60 de los polígonos residenciales de la periferia. La diversificación del tráfico en la Avenida, se intentó planificar a través de la Red Arterial proyectada a finales de los años 60, con tramos, como la conexión con la Avenida de A Pasaxe a través de la Avenida de Eirís, que han tenido que esperar hasta la primera década del siglo XXI. Sí se acometió a finales de los años 60 la especialización de la propia Avenida en la entrada a la ciudad, con la construcción de pasos elevados para el acceso al centro (como el de San Pedro de Mezonzo, o Linares Rivas) que supusieron la demolición de viviendas en torno a Santa Lucía y Cuatro Caminos desde la plaza del Espino, para enlazar con la Ronda de Outeiro, con la ampliación de la calzada a cuatro carriles en la propia avenida, o la transformación del anterior Puente de A Pasaxe, en sustitución del puente metálico anterior de principios de siglo, para dar una respuesta al tráfico creciente metropolitano derivado de los municipios de Oleiros o Sada, con el aumento de los índices de motorización

⁶¹ Nárdiz, C. y Acinas, J. R. ob. cit. (1998), pág. 92 a 95.

⁶² Precado Ledo, A. ob. cit. 1990, pág. 289 a 291.



Fotografía aérea de A Coruña, con el estado del Polígono de Elviña en 1972. Sepes 1999

que se estaban produciendo en nuestra ciudad⁶³.

Los polígonos residenciales e industriales de A Coruña fueron promovidos por el Ministerio de la Vivienda, a través de la Gerencia de Urbanización, que sustituyó a partir de 1960 al anterior Instituto Nacional de la Vivienda. La Memoria de la Gerencia de Urbanización, entonces dirigida por un ingeniero de caminos, César Sanz

Pastor, daba datos en 1964 de 15.000 Ha. urbanizadas en las ciudades españolas⁶⁴.

En el caso de A Coruña, las intervenciones en el suelo residencial, comenzaron con el llamado *Barrio de las Flores* (la unidad vecinal nº3), una de las cinco unidades vecinales previstas para el desarrollo del sector B del Polígono de Elviña, promovido por la Obra Sindical del Hogar (OSH), desarrollado según los planteamientos del Movimiento Moderno. La OSH, venía promoviendo ya desde los años 40 viviendas sociales en las principales ciudades españolas, y actuaba de forma independiente al Instituto Nacional de la Vivienda, encargando en 1960 al arquitecto Ignacio Bescansa una propuesta para el sector B de Elviña (en una superficie aproximada de 17 Ha), para construir 2000 viviendas, a través de cinco unidades vecinales de 400 viviendas cada una. En los proyectos de vivienda participaron los arquitectos Andrés Fernández Albalat, José Antonio Corrales, Jacobo Rodríguez-Losada y José Luque Sobrini. Situada esta unidad junto a la carretera de Eirís, en un tramo ligeramente elevado, con una orientación Este-Oeste, tenía además el condicionante de aparecer afectada por el oleoducto subterráneo que comunicaba el puerto petrolero con la Refinería. La ordenación de los tres bloques lineales del Barrio de las Flores, se debió fundamentalmente a José Antonio Corrales, al igual que el proyecto del edificio más significativo, con su fachada de hormigón. La

obra de urbanización fue (con su ordenación jerárquica de viarios, desde los perimetrales, a los accesos a las áreas de aparcamiento, desde las que partían las vías peatonales), fue llevada a cabo por la Gerencia de urbanización, entonces dirigida por ingenieros de caminos, con quien tuvieron que discutir sus ideas los arquitectos⁶⁵.

Los bloques de viviendas del Barrio de las Flores, con su Centro Cívico central, se terminaron en 1967, pero al mismo tiempo la Gerencia de Urbanización estaba acometiendo las obras de urbanización de las cuatro fases (o unidades vecinales) de lo que después se llamará el *Polígono de Elviña*, impulsado (al igual que el resto de los polígonos de esta época) por un coruñés Enrique Salgado Torres, que entonces ocupaba el cargo de Director General del Instituto Nacional de la Vivienda (INV). Las labores previas de expropiación de los terrenos, tanto del Barrio de las Flores, como de Elviña, atravesados entonces parcialmente por el río Monelos, parece que fueron muy problemáticos por la oposición de los propietarios. El *río Monelos*, por otra parte, a juzgar por las declaraciones de uno de los arquitectos que intervinieron en la expropiación, Milagros Rey Hombre (hija del arquitecto municipal Santiago Rey Pedreira) “era un río horripilante, con un olor espantoso. Todas las fábricas de harina de pescado de la zona ¡que eran muchas por cierto!, vertían en él sus desechos. ¡Era realmente inmundito!”⁶⁶. Las obras de urbanización del Polígono de Elviña arrasaron con el río Monelos, canalizándolo con un gran pórtico visitable que hoy se puede recorrer, y que atravesaba la Avenida de Alvedro por Ponte da Pedra, en recuerdo del puente de la Avenida sobre el río Monelos, que tenía fama para los que lo atravesaban de oler mal.

Un problema añadido, poco conocido, fue la solución dada al saneamiento de este nuevo polígono residencial. Hasta entonces las aguas residuales de la ciudad iban al puerto de A Coruña, o al Orzán. Con el polígono se planteó, por primera vez, la posibilidad de llevar las aguas residuales a Bens. La autoría de esta propuesta se la atribuye Ignacio Bescansa, en las reuniones con los ingenieros de caminos de la Gerencia de Urbanización, pero Andrés Fernández Albalat se la atribuye a un ingeniero Victor Solorzano o a Santiago Rey Pedreira. En cualquier caso, fue una decisión trascendental para el saneamiento del futuro de la ciudad⁶⁷.

El Polígono de Elviña aparecía atravesado por una nueva vía (hoy Enrique Salgado Torres) para el acceso al Polígono industrial de Bens al puerto, cuya construcción, con el túnel bajo la *Plaza del Espino* (en donde confluía la carretera de Eirís o de Madrid y Lavedra, frente a la antigua estación de tren) se asoció a la 2ª Fase del Polígono de Elviña. En la Plaza del Espino terminaba la Avenida de Lavedra, siguiendo después en

⁶³ Ver por ejemplo este tema de la transformación del viario de acceso a las ciudades que se está produciendo en los años 60 en el libro Nárdiz Ortiz, C., ob. cit. 1992, Pág. 312 a 326 y en Nárdiz Ortiz, C., ob. cit. (2008), pág. 293 a 301.

⁶⁴ Ver en Sepes “40 años urbanizando suelo”. Ministerio de Fomento (1999) la labor de la Gerencia de Urbanización entre 1959 y 1972 en numerosas ciudades incluida A Coruña.

⁶⁵ Toba Blanco, M. “José Antonio Corrales. Unidad vecinal nº2”. COAG. 2009.

⁶⁶ Toba Blanco, M. ob. cit. (2009), pág. 40.

⁶⁷ Toba Blanco, M. ob. cit. (2009), pág. 41 a 60.

la entrada a la ciudad la carretera de Madrid, con sus márgenes edificadas, que tenían como única alternativa el acceso a la ciudad a través de la calle Fernández Latorre, que servía de acceso también al puerto. La demolición de estas edificaciones, asociadas a la 3ª Fase del Polígono de Elviña (3ª Fase), con sus pasos elevados (San Pedro de Mezonzo y Linares Rivas), construidos a comienzos de los años 70, supuso un nuevo acceso a la ciudad. En el extremo de la Pescadería, lindante con el Orzán, se acometió también una actuación residencial menor, sobre un terreno anteriormente industrial, que urbanizó unos terrenos para un futuro uso residencial, y que permitió construir un primer tramo de Paseo Marítimo, que no comenzó a modificar la relación de esta área con el litoral⁶⁸.

El Polígono de Elviña, llevado a cabo por la Gerencia de Urbanización, sobre 135 Ha de la entonces periferia de la ciudad, para la construcción de 7710 viviendas, y que implicó un gran esfuerzo presupuestario, y la construcción de nuevas infraestructuras viarias y sanitarias, se completó con el *Polígono Industrial de la Grela-Bens*, para la localización de industrias ligeras, que sirvieran de transición a la industria pesada de Bens, en la que se había localizado la industria promovida en los años 60 por el grupo de Barrié de la Maza junto a la Refinería (Aluminios de Galicia, Fenosa, Emesa, Isolux). El Polígono de la Grela, con una superficie de 164 Ha, sirvió para completar la labor de la Gerencia de Urbanización con los Polígonos Residenciales, suponiendo una de las mayores inversiones realizadas para la Gerencia en esos años⁶⁹.

Una obra de urbanización y de industrialización de estas características, no hubiera sido posible sin contar con dos recursos fundamentales, el agua y la electricidad. Ya en Febrero de 1954, el ingeniero de caminos, canales y puertos Luciano Yordi y Carricarte, escribía un artículo en la ROP titulado "*Posibilidades Industriales de Galicia*", en el que hablaba de que las mayores posibilidades de la región gallega, en el orden industrial, se debían basar en la explotación al máximo de sus grandes recursos, la "hulla blanca", porque la base de la riqueza no solo industrial, sino también económica, es la abundancia de la energía o fuerza matriz disponible. En este sentido consideraba que "una región como la nuestra, que lo ha dado todo para resolver lo que fue un pavoroso problema eléctrico, debía exigir, y a ello tiene derecho, el montaje de industrias cuya base es la energía en su propio suelo, sin tener que enviar al exterior la mayor parte de la energía producida en sus aprovechamientos"⁷⁰.

Él mismo había proyectado en 1951 la presa del Tambre para la "Sociedad Gallega de Electricidad S.A.", que será absorbida en 1953 por "Fuerzas Eléctricas del Noroeste, S. A." (FENOSA), bajo la presidencia de Pedro Barrié de la Maza. En 1955 proyectó

el "Aprovechamiento hidráulico del Eume", que se terminará en 1960, como la primera presa bóveda de doble curvatura de España, y en 1960 la presa de Belesar, terminada en 1963, que será una de las presas más significativas de la España de entonces, que relacionaba la industrialización del país, con la dotación de energía a través de las nuevas presas hidroeléctricas. Los ríos gallegos, ya habían sido explotados en los años 50 con grandes presas, como la de Santo Estevo, en el Sil (obra entonces de Iberduero) y la de Os Peares, en el Miño, por parte de Fenosa. Luciano Yordi había realizado ya un anteproyecto de la Refinería de A Coruña, aunque ubicada en A Grela, que se modificará después en 1961 con la decisión del emplazamiento definitivo de Bens, ligado a la construcción a partir de entonces del puerto petrolero que antes comentábamos, y fue el promotor de empresas como Elaborados Metálicos S. A. (EMESA), inaugurada en 1959, del que fue su primer presidente. Empresas como "Aluminios de Galicia, S. A." (hoy ALCOA), o "Grafitos eléctricos del Noroeste" (GENOA), no se hubieran podido ubicar en la Grela sin la disposición de agua y energía eléctrica. A ellas llegará la energía procedente de las centrales del Eume y Belesar, a través de una subestación eléctrica construida antes de A Grela. Luciano Yordi proyectó además en 1960 para el abastecimiento de agua a ambas empresas *la presa de Meicende*, con una tipología de bóvedas múltiples, original en esos momentos en España. A este primer área industrial de La Grela (con industria pesada) se le unirá al poco tiempo el *Polígono de Sabón*, con la Central Térmica de Fenosa (hoy sin uso) también en el borde litoral, que abarcaba ya el municipio limítrofe de Arteixo, promovido por la Diputación Provincial de A Coruña, y proyectado también por Luciano Yordi, que entonces era Ingeniero Director de la Diputación⁷¹.

Luciano Yordi será también el proyectista en 1965 de la *Presa de Cecebre*, como presa de gravedad en el río Mero, emplazada después de la confluencia del Barcés, para la ampliación del abastecimiento de agua a la ciudad, que iba acompañada de un nuevo proyecto de abastecimiento desde la estación de la Telva, con depósitos de regulación situados a cotas más altas. El proyecto lo había encargado el Ayuntamiento, a causa de la alarma que existía en la ciudad por las restricciones de agua. El Mero, como antes comentábamos, tenía un caudal limitado en estiaje, que se agotaba con el proyecto de la 3ª Concesión, de 525 lit/seg, cuyas instalaciones en la Telva se terminarán en 1963, al igual que la nueva red de distribución. Fue en ese año cuando el gerente de la sociedad de "Aguas de La Coruña" elaboró un informe que ponía en

⁷¹ La labor de Luciano Yordi en proyectos de presas e impulsor de la nueva área industrial de A Coruña, puede verse en el catálogo de la exposición que organizamos desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia, en Febrero de 2010 con el título de "*Luciano Yordi, 1917-1978*" (2010).

⁶⁸ Precado Ledo, A. ob. cit. (1990), pág. 302.

⁶⁹ Sepes, ob. cit. 1999, pág. 110 a 114.

⁷⁰ Yordi de Carricarte, Luciano. "*Posibilidades Industriales en Galicia*". ROP. Febrero 1954.



Presa de Cecebre recién terminada en 1976. Archivo Emalcsa

duda el suministro a la ciudad, que se acercaba entonces a los 190.000 h., debido al déficit del río Mero, a lo que se unía el suministro de agua a las nuevas industrias, como la Refinería y Fertiberia, que necesitaban respectivamente del orden de 10.000 y 17.000 m³ diarios⁷². La solución consideraba que

se podría suplir, bien con la construcción de un embalse regulador (para el que barajaban dos soluciones, aguas arriba o abajo de la desembocadura del Barcés), o bien trasvasar aguas desde el Mendo, e incluso proponía soluciones entonces novedosas como la reutilización de las aguas de los procesos productivos, la desalación de aguas marinas o la depuración de aguas residuales⁷³.

El proyecto de la presa de Cecebre, justo después de la desembocadura del Barcés, no ofrecía dificultades desde el punto de vista técnico, al tratarse de una presa de gravedad de pequeña altura (23 m de altura, y 220 m de longitud, con cinco aliviaderos centrales). Los problemas venían de la financiación, que retrasó la obra hasta la década posterior, y de la ocupación del embalse, condicionado por la cota del ferrocarril y por las tierras y los núcleos rurales en el fondo del valle. El volumen de embalse que se consiguió con la presa fue de 21,6 Hm³, y las obras no comenzaron hasta junio 1974 (a partir de un proyecto reformado, firmado en 1972 por José Antonio Orejón), y no se terminarán hasta 1976, siendo financiadas por la Confederación Hidrográfica del Norte, dependiente del MOP. El embalse implicó la restitución de las carreteras existentes, con nuevos puentes, la inundación de tierras de las parroquias de Cambre, Abegondo y Betanzos y, a partir de entonces, será el elemento central para garantizar el suministro de agua no solo a A Coruña, sino también a los municipios del Área Metropolitana. Una vez construido, sus márgenes y las aguas del embalse, aparecen hoy como espacio natural protegido⁷⁴.

Conjuntamente con la decisión de construir las obras de la presa de Cecebre, se procederá en 1973 a redactar *el proyecto de una nueva concesión*, con una nueva am-

⁷² Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001) pág. 171 a 178.

⁷³ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001) pág. 167 a 171.

⁷⁴ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001) pág. 173 a 187.

pliación de la estación de la Telva para tratar 800 lit/seg, financiada también por la Confederación Hidrográfica del Norte, y terminada en 1978, y una nueva conducción a la ciudad, que aunque mantenía la filosofía inicial del proyecto de Luciano Yordi de 1965, reducía la cota de la nueva conducción a través de un nuevo proyecto redactado en 1976 por José Antonio Orejón, Gerente de la Sociedad, con nuevos depósitos elevados en Eirís, Ventorrillo y el llamado del Vigía, para dar servicio a las viviendas de Monte Alto (con carencias de servicio desde los años 60). Al mismo tiempo se disponían dos nuevos depósitos cilíndricos en Pena Moa, para servir a la zona industrial del Este y Sureste de la ciudad, que se alimentaban desde una conducción de impulsión desde el depósito del Ventorrillo⁷⁵. Se conformaba así, entre finales de los años 70 y comienzos de los 80, la red principal de abastecimiento a la ciudad desde la estación de La Telva en el Mero, con la que va a crecer la ciudad a finales del siglo XX, y que servirá también para el abastecimiento a la ciudad a comienzos del siglo XXI, extendiendo, incluso como veremos, este abastecimiento a los municipios del área metropolitana, excepto Carral, que se seguirá abasteciendo de las instalaciones del Barcés.

La ampliación del abastecimiento de agua en los años 70, llevada a cabo por la Administración Pública, supuso también cambios importantes en la gestión de la Sociedad "Aguas de La Coruña". La incapacidad económica para acometer las nuevas ampliaciones, había hecho que el Ayuntamiento, a mediados de los años 60, tuviera ya el 85 por 100 de las acciones, dimitiendo en 1966 su anterior presidente, Pedro Barrié de la Maza, pasando prácticamente a partir de entonces la Sociedad al control municipal. Éste, sin embargo, no se hizo totalmente efectivo hasta el 7 de julio de 1978, cuando la nueva empresa municipal, creada con titularidad pública, "Empresa Municipal de Aguas de La Coruña, S.A. (EMALCSA)", absorbía a "Aguas de La Coruña, S.A.", aunque el proceso de absorción se prolongará en el tiempo por problemas patrimoniales, hasta que en Febrero de 1989, siendo alcalde de la ciudad Francisco Vázquez y presidente de Emalcsa, Federico de la Fuente, devolvió totalmente "Aguas de La Coruña, S.A.", y se transmitió todo su patrimonio, derechos y concesiones a EMALCSA⁷⁶.

La ciudad de A Coruña, a finales de los 70 y comienzos de los 80, ya era la ciudad actual, con una dependencia de la imagen de su crecimiento industrial durante los años 60, con transformaciones infraestructurales que no solo afectaban al abastecimiento y el saneamiento de la ciudad, sino como antes veíamos a las vías de acceso, y al propio puerto. El tráfico del puerto, a finales de los años 70, era totalmente de-

⁷⁵ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001) pág. 187 a 193.

⁷⁶ Nárdiz, C. y Valeiro, C. ob. cit. (2001) pág. 179 y Pág. 194 a 195.

pendiente (en términos de volumen de mercancías) del tráfico de graneles líquidos de la Refinería. La crisis del petróleo de 1973, había afectado al tráfico de mercancías del puerto por esa dependencia, por lo que en 1978 se redactó el proyecto del nuevo *muelle del Centenario* (precisamente por José Luís López Páramo, entonces director del puerto), partiendo del extremo del muelle del Este y frente al muelle de San Diego, lo cual reforzaba también la protección de este muelle. El muelle del Centenario, cuyo proyecto definitivo tendrá que esperar hasta 1983, servirá para el tráfico de graneles sólidos de carbón con destino a la Central Térmica de Meirama, construida entonces, que volvía otra vez a poner de manifiesto las fuertes relaciones entre la industria y las transformaciones del puerto, con muelles especiales al servicio del área industrial, que ya rebasaba los limitados límites del Ayuntamiento de A Coruña⁷⁷.

⁷⁷ Sobre el proyecto del Muelle del Centenario, ver Nárdiz, C. y Acinas, J. R., ob. cit. (1998) pág. 96 a 99.

5. LA CUALIFICACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LA CIUDAD

Las condiciones del mar del Orzán, y la especialización de las actividades del puerto, junto con las características militares de la península de la Torre, y la localización también de actividades como el propio vertedero, la depuradora o la Refinería en el borde litoral hacia Bens, hicieron que la ciudad no pensase hasta la segunda mitad de los años 80 en la cualificación del borde litoral (que había condicionado anteriormente el emplazamiento y el propio desarrollo urbano) como una oportunidad para el espacio público, el sistema de espacios libres, o el propio viario de la ciudad, solucionando además problemas de salubridad, degradación urbana, e incluso de integración del propio patrimonio cultural, como en el caso de la Torre de Hércules.

Aunque los precedentes de integración de este borde de la ciudad podrían remitirse a las carreteras de finales del XIX, como la que conducía al Puente de A Pasaxe, o proyecto de carreteras de las primeras décadas del siglo XX, como las que conducían a la Torre o al monte de San Pedro, una primera reflexión sobre las posibilidades del borde litoral hay que situarla en los años 40 del siglo XX con el *Plan Cort*, no realizado después por los cambios que introdujo en este plan el *Plan de Alineaciones* de 1948. El Plan Cort, de 1945, ya planteaba una vía de circunvalación por el Orzán desde San Roque hasta la península de la Torre, que luego se continuaba por el borde de la ciudad histórica y por el puerto, enlazando con la Avenida de A Pasaxe. Así mismo, el tratamiento que daba a esos bordes, integrando por ejemplo los núcleos de San Roque o Os Castros con un parque, que remataba en paseos litorales que extendían incluso el borde de la Ciudad Vella a la Maestranza, nos permitía pensar en una ciudad abierta al mar, frente a la ciudad edificada, que tanto en el borde del Orzán, como en el del puerto, había vivido de espaldas al mismo, con edificios construidos (aunque institucionales) entre los muelles del puerto y los jardines de Méndez Núñez⁷⁸.

Tuvieron que pasar cuarenta años para que el Ayuntamiento de A Coruña incluyera en el Plan General de 1985 el Convenio Urbanístico para el Área Militar de la Maestranza, que recuperaba para la ciudad espacios libres, a consta de las instalaciones militares, y que el propio Ayuntamiento presentase en 1986 una *propuesta del Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill* para transformar el litoral de A Coruña, desde la Ave-

⁷⁸ El Plan Cort, como comentábamos, está explicado en la ob. cit. de González Cebrián, J. (1984) pág. 188 a 197.



Propuesta de 1986 para la Ordenación de la península de la Torre. Taller de Arquitectura de Ricardo Bofill

proyectos realizados para el puerto, como el muelle de Trasatlánticos, si no también con las aspiraciones de los comerciantes del centro y con el paisaje urbano de la ciudad. Las críticas que recibió la formalización arquitectónica de la nueva edificación en el entorno de la Dársena de la Marina y en el borde litoral, que suponía incluso la demolición de edificaciones residenciales en el borde entre la calle Orillamar y el litoral, dio al traste con la propuesta que quedó como una imagen irrealizable, de la que únicamente se salvó parcialmente la propuesta que se hacía para convertir en un parque el entorno de la Torre de Hércules⁸⁰.

El borde de la ensenada del Orzán aparecía a mediados de los años 80 rodeado de edificios en su parte central, que habían transformado en altura los edificios anteriores de este borde, como el Colegio Eusebio da Guarda, proyectando su sombra sobre las propias playas de Riazor y el Orzán, separadas por los restos de la coraza de la fortificación del XVIII. La imagen del frente litoral era también la carretera que seguía el borde, con aceras reducidas y estacionamiento a ambos lados, en donde las propias

nida de La Marina a el Orzán, bordeando toda la península de La Torre. El convenio urbanístico se tradujo en un *"Plan Especial de Reforma interior de Orillamar"*, redactado por Jacobo Rodríguez-Lozada, Xosé Manuel Casabella y Carlos Nárdiz, que incluía la continuación de un paseo litoral en el frente de la Maestranza de Orillamar (aunque a una cota más baja del finalmente construido), espacios libres, en torno al edificio de la Maestranza, y la reordenación de las instalaciones de la Hípica para hacer frente también a la edificabilidad, presente en el convenio del Plan General⁷⁹. La propuesta de Ricardo Bofill fue muy contestada desde la propia ciudad, al entrar en contradicción no solamente con

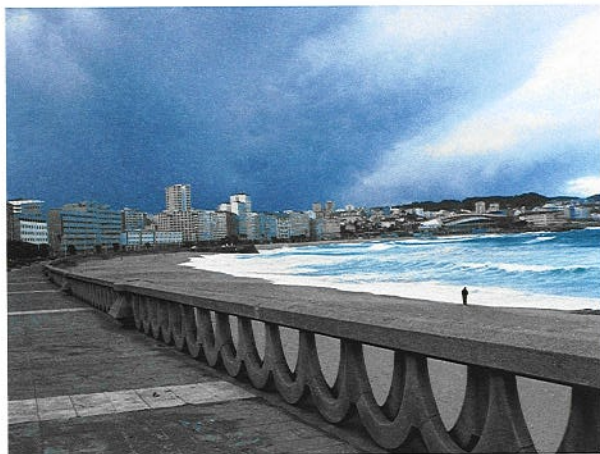
playas habían perdido arena por la erosión del mar. El propio Ministerio de Obras Públicas (MOPU), de quién dependían entonces las costas, redactó en esos años con la nueva Administración, un *"Plan General de Costas"*, que se centraba en la regeneración de playas próximas a los núcleos urbanos. En A Coruña, la primera actuación fue la *regeneración de las playas de Riazor y Orzán*, con un aporte de áridos de los aproximadamente mil metros en el frente de las playas, llevado a cabo a finales de los años 80, después de un estudio con modelos reducidos, para entender como les afectaría la dinámica litoral, que sirvió además para modificar las relaciones entre la carretera de borde (formada por muros y escolleras a gran altura sobre las playas) y las propias playas, que en pleamar quedaban reducidas al máximo, al llegar el mar hasta el propio borde inferior de los muros. La actuación sirvió también para demoler el dique de las Esclavas, que generaba una piscina artificial protegida, pero que era contraria a una imagen unitaria del paisaje litoral de la playa. La regeneración, al determinar también mayor superficie de playas, disminuyó la acción condicionante de la sombra derivada de los edificios del entorno. La intervención para la regeneración de la playa, fue el paso previo para el proyecto del paseo marítimo⁸¹.

El proyecto del *"Paseo Marítimo en la Ensenada del Orzán"* comenzó a redactarlo la Demarcación de Costas de Galicia en 1989, nada más terminar la regeneración de las playas, con un planteamiento muy distinto de la carretera anterior. El proyecto coincidió además con el revulsivo que supuso la ley de Costas de 1988, tanto en la protección del dominio público marítimo terrestre (en sustitución de la ley anterior de 1969), como en la mejora de los bordes peatonales de las playas, para potenciar su uso para el paseo. El proyecto del Paseo Marítimo del Orzán, redactado en 1990, y asociado a una maqueta de la imagen final, planteaba una relación totalmente distinta respecto a las playas, que potenciaba su uso, con la ganancia de playa que se había producido con la regeneración (que llegaba a unir las playas del Orzán y de Riazor), apoyado en un nuevo muro de borde que ocupaba unos 10 m de playa respecto al muro anterior, que se incrementaba en el tramo final entre Rubine y la Plaza de Portugal. El proyecto, modificaba la relación anterior entre el viario rodado y el peatonal, al ganar un ancho de 11,50 m para el espacio peatonal, y establecer cuatro carriles de circulación (que se reducían a 3 m de ancho) con unas medianas centrales ajardinadas de 3,25 m, que fueron transformadas después en los años 90 con la construcción del aparcamiento subterráneo, que suprimió la mediana, trasladando la zona ajardinada al borde exterior, para integrar también el tranvía que se asoció a la continuación después del paseo por Orillamar.

⁷⁹ COAG. *"Actuaciones Urbanas en Bordes Marítimos"*. (1990-1993), pág. 101 a 127.

⁸⁰ Ver por ejemplo estos proyectos en Nárdiz, C. y Acinas, J. R. ob. cit. (1998) pág. 157 a 158.

⁸¹ Toba Blanco, E. y Velasco Cabeza, M. *"Ampliación de la plaza y paseo marítimo de la Ensenada del Orzán (A Coruña)"*. Revista OP. El Litoral I. Nº17. Otoño (1990) pág. 42 a 51.



Frente del Paseo Marítimo y de la Playa del Orzán Riazor. Foto C. N.

El Paseo Marítimo de la Ensenada del Orzán (de lo que podría considerarse la 1ª Fase del Paseo), se terminó en 1990, redactándose a partir de entonces el *"Paseo Marítimo de Orillamar-Entorno de la Torre de Hércules"* y el *"Paseo Marítimo de Orillamar"* entre el Paseo Matadero y el Puerto, con proyectos aprobados a finales de 1993, y que suponían la construcción de una nueva carretera-paseo por el

borde litoral entre el Orzán y el puerto deportivo, frente al dique de abrigo. Las obras, terminadas en 1996, implicaron un esfuerzo infraestructural para conseguir una continuidad que anteriormente no existía, construyendo muros para resolver la difícil topografía rocosa, con entrantes y salientes del borde de Orillamar frente a la ensenada del Orzán, debiendo además resolver la transición con los frentes edificados de este tramo del litoral. Para ello se construyeron taludes por encima del nivel del terreno, frente a la Torre de Hércules, y se resolvió el tramo entre el Club del Mar y el Dique de Abrigo con muros de hormigón suficientemente elevados sobre el nivel del mar, para no quedar afectados por el oleaje, que se extendieron frente al cementerio de San Amaro y las murallas que rodeaban a la Hípica y a la zona de la Maestranza, tapando en gran parte las murallas anteriores de la ciudad. Para superar la cota del arranque del Dique de Abrigo, se construyó un puente elevado frente a la Maestranza, en donde la continuidad primó sobre cualquier otra consideración de relación con el borde amurallado de la ciudad.

El tratamiento de la urbanización de este borde litoral, tuvo la heterogeneidad de las distintas fases, en donde el proyecto infraestructural como carretera, se vio reforzado con el tratamiento de la pavimentación de las aceras, bancos, barandillas, e incluso en la introducción en la sección (integrando en el borde peatonal) de *las vías del tranvía* entre el Orzán y el Puerto, que circulará hasta finales de la primera década del siglo XXI, como un recurso turístico (por las características del tranvía), pero que será suprimido después por problemas funcionales y de financiación. La imagen hoy del Paseo de Orillamar, es también la de los puntos de luz y los soportes de color rojo del tendido

eléctrico del tranvía, en donde se cuidó el diseño de los soportes, pero que determina una densidad excesiva de los mismos.

De esta manera la Administración Central, a través del MOPU, construyendo una carretera de circunvalación, la Demarcación de Costas (con ingenieros de caminos como Eduardo Toba y Rafael Eimil), diri-

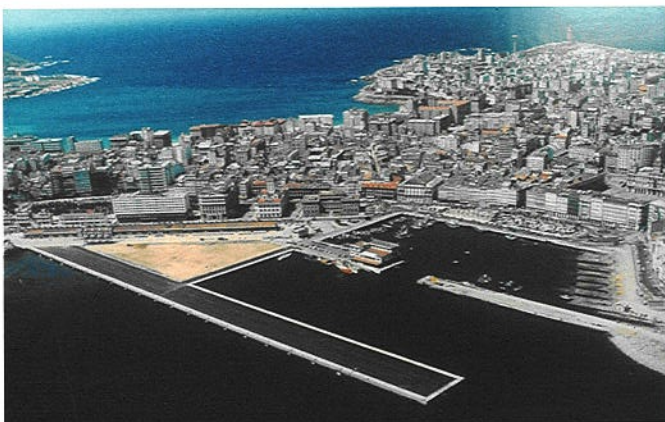
giendo los proyectos de tratamiento de la urbanización, y el Ayuntamiento, en esos momentos impulsado por el Alcalde Francisco Vázquez y su ingeniero Enrique Michel, fueron capaces de llevar a cabo una obra, que ha sido trascendental para la imagen actual de la ciudad, independientemente de las dudas que se pueden plantear respecto al acierto de la imagen final del paseo. Esta obra coincidió con el desastre del Mar Egeo en el año 92, frente a la Torre de Hércules, que permitió que la Administración, a través también del MOPU, impulsara las *obras de rehabilitación de la Torre*, y también, por primera vez, se dieran cuenta de las posibilidades como parque que tenía el entorno de la Torre, en donde al parque escultórico promovido por la Demarcación de Costas de Galicia, le siguió un proyecto de tratamiento con paseos y mobiliario del propio parque por parte del Ayuntamiento.

El puerto de A Coruña, por su parte, una vez construido el Dique de Abrigo a comienzos de los 60 y desechado el proyecto del Muelle de las Ánimas, entre el dique y las murallas de la Ciudad Vella, después de empezarse a construir, comenzó a otorgar concesiones en este frente, primero a las instalaciones del Hotel Finisterre en 1968, para rellenar la playa del Parrote (en una superficie de 22.740 m²) entre la Dársena de la Marina y el acceso (entonces pasarela) al Castillo de San Antón, y en los años 72 y 73 para la construcción del Club Náutico y el Casino sobre la escollera de las obras comenzadas del Muelle de las Ánimas, que modificaron la relación que existía anteriormente entre la Ciudad Vella y el mar, apoyada en la presencia de las murallas, que sirvió además para ampliar el acceso al Castillo de San Antón.

Nuevamente el puerto de A Coruña (entonces Junta de Obras del Puerto), comenzó a mediados de los años 80 a pensar en nuevas intervenciones en el muelle de Méndez Núñez (resultado de los terrenos ganados al mar en los años 60 del siglo



Paseo Marítimo de Orillamar. Foto C. N.



El muelle de Trasatlánticos recién construido a finales de los años 80. Autoridad Portuaria de A Coruña

lación del Sector Portuario Menéndez Núñez-Dársena de la Marina-Parrote (Primera Fase)”, que comprendía un nuevo muelle paralelo al frente de la Dársena de la Marina, que resolvía su transición con el muelle de Méndez Núñez a través de un relleno que remataba en un muelle interior, que inicialmente iba a ser para contenedores (al igual que el nuevo muelle), y que después se transformará en el muelle de Trasatlánticos, permitiendo un calado de 11 m, frente al limitado de los muelles anteriores de la Dársena de La Marina. Este relleno servirá después, con el nuevo siglo, para construir el Palacio de Congresos y el Palacio del Ocio, contribuyendo aún más a separar las relaciones entre la ciudad y el mar, limitadas anteriormente por el propio cierre del puerto frente al muelle de Méndez Núñez. El proyecto de esta primera fase de remodelación del frente de la ciudad, incluía además una explanada ganada al mar, de 35 m de ancho, frente a las instalaciones de la Solana, que terminaba en un espigón que cerraba el extremo Este de la dársena creada con el nuevo muelle de trasatlánticos. Esta dársena, construida con piedra de cantería y rematada por una escollera concertada, como espacio previsto para la construcción de un Paseo Marítimo, servía para compensar a la ciudad de las obras del nuevo muelle de Trasatlánticos, que fueron objeto en la ciudad de una gran polémica desde mediados de los años 80 (cuando se planteó su anteproyecto) por transformar el frente histórico del paisaje de la Dársena de La Marina. El *Proyecto del Paseo Marítimo*, en el nuevo relleno, formó parte de la 2ª Fase, que incluía además la restructuración del borde Este de la Dársena de la Marina, con la desaparición de los varaderos del Parrote, a partir de un nuevo muro construido con bloques de hormigón en masa que ganaban un ancho de unos 50 m, y que en esos momentos se pensaba dedicar a las instalaciones del puerto deportivo en

XIX), y en el frente de la Dársena de la Marina, ante la obsolescencia de las instalaciones portuarias (con sus muelles ocupados fundamentalmente por barcos pesqueros,) y el propio deterioro de la fábrica de los muelles. El resultado de estos estudios (o alternativas) fue el “*Proyecto de Remode-*

el que se iba a transformar (su uso anteriormente era pesquero) la Dársena de la Marina, asociado al proyecto de la nueva Dársena de Oza⁸².

El traslado de las actividades pesqueras en contacto con el centro de la ciudad, estuvo relacionado en esos años con la construcción de la “*Nueva Dársena de Oza*”, que continuaba las obras del puerto hacia el fondo de la ría y que por sus implicaciones sobre la dinámica litoral, en particular sobre la playa de Santa Cristina, fue protestado por el Ayuntamiento de Oleiros, en donde se ubicaba esta playa. El proyecto fue redactado en 1994 (1ª Fase), concretando anteproyectos anteriores que venían desde el año 1983, con un nuevo dique de abrigo de 1.046 m, paralelo inicialmente al puerto petrolero, que permitía el atraque de barcos pesqueros en el interior destinados a la flota de bajura, altura (Gran Sol) y gran altura (bacaladeros y congeladores), que implicaba además un contradique de la zona abrigada, conformando una gran dársena en el fondo de la cual quedaban los anteriores varaderos de Oza. El proyecto incluía una nueva playa, de unos 200 m de largo, apoyada en el espigón, que cerraba la dársena, en compensación a la ciudad por la desaparición de la antigua playa, frente al sanatorio de Oza. En una 2ª Fase, con proyectos redactados en 1995, se actuó en la construcción de nuevos muelles, con la supresión parcial de los anteriores varaderos al fondo de la Dársena, y dos pantalanés para la flota de bajura y altura. La espectacular superficie ganada al mar con la Dársena de Oza (superior incluso a la de los anteriores muelles de San Diego y Petrolero), modificará el paisaje litoral especializado (con el ferrocarril, el muelle petrolero con su tubería) próximo al borde de Os Castros y el Sanatorio de Oza, intentando compensar a la ciudad con algunas actuaciones, en donde aparte de la playa de Oza, se rehabilitó el faro apoyado en el baluarte del siglo XVIII⁸³.

El puerto entonces, a finales del siglo XX, tenía un tráfico de mercancías de 11,4 millones de toneladas, del que los graneles líquidos seguían (y siguen) ocupando una parte importante (casi 8 m/T) y en donde el tráfico de graneles sólidos (fundamentalmente carbón) se sitúa en torno a los 2,5 m/T, siendo las mercancías en general reducidas, con una importancia grande de la pesca en valor añadido, y un tráfico creciente de trasatlánticos a través del nuevo muelle. Las afecciones a la población de las descargas de carbón en el muelle del Centenario, con protestas crecientes por parte de la población del entorno, determinarán que a finales del siglo XX se proyecten y construyan instalaciones parcialmente cubiertas para la descarga, con la tolva actual,

⁸² Ver este proyecto de remodelación de este frente en Novoa Rodríguez, X. y Noya Arquero, F. J. “*La Coruña. De la gestación del puerto a la remodelación de un sector portuario*”. Revista OP. Nº32. (1995) pág. 102 a 110.

⁸³ Nárdiz, C. y Acinas, J. R. (1998) pág. 189 a 191, y Pág. 204 a 207.

que sirve para la descarga del carbón en un extremo del muelle del Centenario. Para la seguridad marítima del puerto (después del desastre del mar Egeo), se construyó también a finales del siglo XX la Torre de Control en el Dique de Abrigo, para el acceso fundamentalmente de los barcos petroleros al puerto, que tenían el condicionante anterior de la entrada por los bajos de las Yacentes⁸⁴.

Las actuaciones llevadas a cabo por la Demarcación de Costas del Estado en Galicia de los años 90, con la Ensenada del Orzán, y su prolongación por Orillamar hasta el puerto, se retomarán con el nuevo siglo a través del “Paseo de San Roque-Portiño” (terminado en 2004) y con la “Senda litoral entre O Portiño-Bens”, por delante de la propia depuradora de Bens (terminada en 2011). A mayores, en el año 2009, se terminará el acceso y mirador de la playa Matadero (en el otro extremo de la ensenada), y en el 2010 se realizó una segunda regeneración de la playa con la mejora también de la accesibilidad⁸⁵.

La prolongación del paseo hacia San Diego, Labañou y el Portiño, se realizó a través de dos tramos diferenciados en el tratamiento de la urbanización. Mientras que el primer tramo, frente a San Roque y Labañou, será de las mismas características que en los tramos anteriores del Orzán (a través de la ampliación de la carretera existente, con un área peatonal en la que se integra el carril bici, aunque sin la continuidad del tranvía), el tramo que bordea el Monte de San Pedro se realizó en dos niveles, por la topografía de las laderas, planteando un nivel inferior peatonal y otro superior, en el que la calzada (de dos carriles solamente) se trató con adoquín, para disminuir la velocidad de los coches a través de su recorrido. En el punto de transición de ambos paseos, el Ayuntamiento construyó un ascensor de acceso a la parte alta del monte, que se acondicionó para un parque elevado sobre el paisaje de la ciudad, con un mirador, que construyó como atractivo hasta un restaurante. El *Parque de San Pedro*, reutilizando anteriores instalaciones militares, tiene un diseño muy adecuado de jardinería y de urbanización, en el que se integran las anteriores instalaciones militares.

El elemento que desencadenó estas actuaciones de la Demarcación de Costas y del Ayuntamiento de A Coruña, fue el derrumbe el 10 de septiembre de 1996 del *vertedero de Bens*, en donde se cayeron sobre la ensenada del Portiño 200.000 m³ de basuras del vertedero, que arrasó vehículos y embarcaciones del puerto, y que sepultó incluso un hombre bajo la basura. Hasta entonces esta parte de la ciudad era una zona marginal, con problemas de chabolismo en torno al Portiño y Bens, en donde los olores

⁸⁴ Nárdiz, C. y Acinas, J. R. (1998) pág. 196 a 203, en cuanto a un planteamiento inicial de las instalaciones de descarga y pág. 185 a 187, respecto a la torre de control.

⁸⁵ Datos facilitados por la Demarcación de Costas del Estado en Galicia.

del propio vertedero condicionaban incluso la extensión de la ciudad hacia este área. Aún así, en 1993, se habían iniciado las obras del Polígono de los Rosales, entre la falda del Monte de San Pedro y Labañou, con una forma elíptica en defensa de los vientos, que dejaba un gran parque interior central unido a un centro comercial en un extremo.

El derrumbe del vertedero de Bens supuso un revulsivo para la conciencia del tratamiento de residuos urbanos, que entonces no existía en A Coruña (y en general, en Galicia), dando lugar al sellado posterior con el *Parque de Bens*, de 600.000 m², inaugurado en junio del 2001 en torno a la parte alta del vertedero, y a la *planta de Nostián* (del otro lado de la ensenada del Bens) para el tratamiento de los residuos urbanos, en donde se apostó por el tratamiento separado de los residuos, que por falta de capacidad hace que una parte importante de los residuos se lleven fuera de A Coruña.

En cualquier caso, con el cierre del vertedero, se ganó para las actividades recreativas de la ciudad un área litoral del municipio de A Coruña, cuyo uso anterior se había especializado no solamente por las actividades industriales (Refinería de Bens, Matadero, etc), sino también por el vertido de los residuos sólidos urbanos al vertedero de Bens, y de las aguas residuales a la depuradora de Bens, en la que las aguas solo recibían entonces un simple pretratamiento antes de ser vertidas al mar.

La *depuradora de Bens* se terminó en marzo del 2011, e incluyó todas las fases del tratamiento de agua. Con ella se construyó también un emisario submarino de 810 m hasta el mar, actuando en torno a la misma la Demarcación de Costas del Estado en Galicia en su frente con un paseo peatonal que se continúa hasta la playa de Bens (por el borde de la carretera existente), con una senda de zorra que fue terminada en febrero de 2011. La depuradora tiene carácter metropolitano, al servir también a los municipios de Arteixo, Cambre, Culleredo y Oleiros que se encargan, conjuntamente con el de A Coruña, de su gestión, a través de la empresa pública Edar Bens (con una participación mayoritaria de A Coruña, en torno al 70 por ciento).



Paseo Marítimo y Parque de Bens en los terrenos del anterior vertedero. Foto C. N.

Entre la parroquia de Bens (A Coruña) y Suevos (Arteixo), se extiende todavía un territorio de la costa, recorrido por una carretera litoral, en el que la continuidad peatonal (aunque posible funcionalmente), no ha sido todavía potenciada por la Administración, debido a la presencia de industrias: Refinería de Bens, instalaciones como Nostíán, o las que se localizaban en torno al propio puerto de Suevos. Saltando el núcleo de Suevos, nos encontramos en Sabón, con la chimenea de la Central Térmica (hoy en desuso) junto a la playa, y en el litoral el borde transformado por las obras del puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira. Más allá (dentro del municipio de Arteixo) se extiende un litoral, de playas y paseos, que también la Demarcación de Costas ha venido recuperando desde mediados de los años 90, con el *Paseo Marítimo de Barrañán* (1994), la recuperación del borde litoral de la *playa de Valcobo* (2006), la senda litoral entre la playa de la Salva y la playa de Sabón (2006), y la restauración ambiental de la playa de Barrañán, en donde los espacios de ocio litorales del municipio de Arteixo, son atractivos también para los habitantes del municipio de A Coruña, separados por la zona industrial previa a este área del litoral, que ha encontrado por tanto más atractivo proyectar las actividades turísticas y de ocio hacia los municipios del otro lado de la ría de A Coruña.

Ello determinará que la propia Demarcación de Costas de Galicia, a finales de los años 80, al mismo tiempo que iniciaba la recuperación del borde litoral de A Coruña de las playas de Riazor y Orzán, iniciase una serie de intervenciones en los municipios de esta primera periferia metropolitana, en los municipios de Oleiros, Culleredo y Cambre. La primera actuación fue *la ordenación de la playa de Santa Cristina*, afectada desde los años 60 por un proceso de nuevas urbanizaciones en la periferia, y que afectará también, dentro del municipio de Oleiros, al borde litoral de Canide, Santa Cruz, Mera, Lorbé, a través de procesos de parcelación, con la única voluntad de dar acceso a las nuevas viviendas unifamiliares, que se transformarán en los años 70 en viviendas colectivas, como ocurrirá, por ejemplo, en Santa Cristina o Santa Cruz⁸⁶.

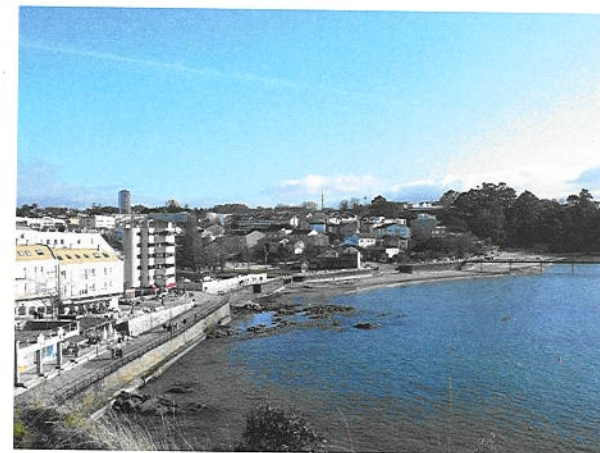
La *Demarcación de Costas*, apoyada por la Ley de Costas de 1988, inició a partir de finales de los años 80 el proceso de recuperación del dominio público del borde litoral de las áreas urbanas, a través de la construcción de paseos marítimos, que además de establecer un borde a los procesos de urbanización, intervendrá para mejorar las condiciones de urbanización de estos bordes desde la mejora de los recorridos peatonales paralelos a la costa, incluso desde los problemas sanitarios por el vertido constante de las aguas residuales al mar. Aparte del *Paseo de Santa Cristina* (terminado en su primera

⁸⁶ Martínez, Xosé Luis. *Oleiros: Formas de asentamiento urbano* (1981).

fase en 1989), se acometió también en los mismos años el *Paseo Marítimo de Santa Cruz* (Oleiros, 1990) y *1ª Fase del Paseo del Burgo* (1990, Cambre) y la *1ª Fase del Paseo Marítimo de Aceadeama* (1989, Culleredo), con una intervención importante de los Ayuntamientos que llegaba al 25 por 100 del presupuesto, y a la propia redacción del proyecto⁸⁷.

En los años 90 se vivió la generalización a gran escala de las intervenciones en el litoral por parte de la Demarcación de Costas. Así, en los bordes de la ría del Burgo, dentro del municipio de Culleredo, se terminó en 1992 la *“1ª Fase del Paseo Marítimo de Acea de Ama”*, en 1992 la *“2ª Fase del Paseo Marítimo en Acea de Ama”*, y en 1995 la *3ª Fase* coincidiendo también con la creación de un parque público, como consecuencia del traslado de la fábrica de la Cros, y en 1998 la *4ª Fase*, ligada también a la recuperación ambiental de la ribera de Aceadeama. En el borde de la ría del Burgo del municipio de Cambre, en 1993 se terminó la *2ª Fase del Paseo Marítimo de la Ría del Burgo*, y en 1995, la *3ª Fase*, que se continuará después a finales de esta década con la realización de un proyecto para recuperar las márgenes del Mero, hasta el pie de la Presa de Cecebre, ligado al saneamiento del propio río Mero, y que se acometerá transformado en el nuevo siglo, en este caso por parte de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil⁸⁸.

En cualquier caso, las intervenciones para la recuperación de la margen de la ría del Burgo, a finales de los años 90, iban destinadas a integrar este espacio de la periferia metropolitana de A Coruña en los espacios de ocio de la ciudad, dotando de centralidad a este espacio, que dejarán pendiente para el nuevo siglo el proceso de regeneración de la ría.



Paseo Marítimo de Santa Cruz. Foto C. N.

⁸⁷ Toba Blanco, Eduardo *“Aplicación de la Ley de Costas en el litoral de Galicia”*. Revista OP. N°17, (1990) pág. 54 a 65.

⁸⁸ Sobre este primer proyecto de recuperación del río Mero ver Nárdiz Ortiz, C. *“Intervenciones en ríos urbanos en Galicia. El Lérez en Pontevedra, el Miño en Ourense y el Mero en el área Metropolitana de A Coruña”*. Revista OP. N°47, (1999) pág. 20 a 31.

Las intervenciones de la Demarcación de Costas en el siglo anterior, de la 1ª Fase de Santa Cristina y el Paseo de Santa Cruz, a finales de los años 80, se extenderán en los años 90 a la regeneración de la Playa de Santa Cristina (terminada en 1992), que había perdido gran parte de la arena por los procesos erosivos del litoral, ganando un gran espacio de playa al fondo de la bahía, y se continuarán con la 2ª Fase del Paseo Marítimo (terminada en 1998), la recuperación ambiental del entorno de Bastiagueiro (terminada en 1999), teniendo que esperar hasta el nuevo siglo, por problemas urbanísticos, y de ocupación de las viviendas y cierres en el dominio público, las intervenciones del entorno de la playa de Mera. En el año 2009 se terminó la 1ª y 2ª Fase de adecuación ambiental del borde marítimo de Mera. En los años 80 también se habían iniciado las intervenciones por parte de la Demarcación de Costas en el municipio de Sada, con la transformación de todo el frente urbano de esta villa, que continuaban las intervenciones en el municipio de Oleiros por el litoral, dentro del Área Metropolitana de A Coruña.

Algunas de estas actuaciones, por actuar sobre suelos privados, fueron dirigidas por la redacción previa de *Planes Especiales*. Tal fue el caso del municipio de Oleiros, que apoyándose en el Plan General de 1984, redactó entre 1987 y 1989 Planes Especiales para el “Acondicionamiento del Puerto y Playa de Santa Cruz”, para el “Acondicionamiento de la Playa de Bastiagueiro”, o para el “Acondicionamiento del Parque de Santa Cristina”. E igual ocurrirá con el Municipio de Culleredo, con el Plan Especial Ría del Burgo, del área colindante con la ría, ocupado anteriormente por la fábrica Cros S.A., y con el Plan Especial “Iglesia y zonas contiguas en la ría del Burgo”, que permitirán recuperar un gran espacio público en este borde de la ría⁸⁹.

⁸⁹ Ver Díaz Revilla Alfonso “Actuaciones en el borde costero de Oleiros...” y Calvo Pérez, Luis. “Plan Especial 1. Área colindante e la ría del Burgo” y “Plan Especial 2”. COAG. ob. cit. (1998) pág. 216 a 223.

6. PROYECTANDO PARA EL FUTURO

El puerto exterior de A Coruña, conjuntamente con la 3ª Ronda de acceso a la ciudad, y la depuradora de Bens, han sido las tres grandes infraestructuras acometidas en el área metropolitana de A Coruña con el nuevo siglo. Las tres venían debatiéndose desde el siglo anterior, poniendo de manifiesto que los plazos de las obras públicas rebasan normalmente la década. Para el emplazamiento del puerto exterior se habían barajado varias alternativas desde 1995, a raíz del desastre del barco petrolero Mar Egeo, que embarrancó frente a la Torre de Hércules en 1992, como la construcción de un puerto en el Bajo de las Yacentes, o en la ensenada de Bens, hasta que en 1997 la Autoridad Portuaria de A Coruña decidió ubicarlo en Punta Langosteira, a pesar de la complejidad técnica de la construcción de las obras de abrigo, y en base a su situación en relación a las instalaciones industriales y los accesos a la ciudad de A Coruña. Con esta ubicación se iniciaron los primeros anteproyectos⁹⁰. El desastre del barco petrolero “Prestige” frente a las costas de Fisterra, a finales del año 2002, con la demanda inicial de un puerto de refugio, fue el revulsivo para que el Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria reivindicasen la viabilidad técnica de un puerto exterior que sirviese para trasladar fuera de la ciudad la descarga de graneles líquidos (crudos y derivados del petróleo), aprovechando además para trasladar también la descarga de graneles sólidos (carbón), cuyas descargas en el muelle del Centenario producían una contaminación aérea en las viviendas próximas de la ciudad.

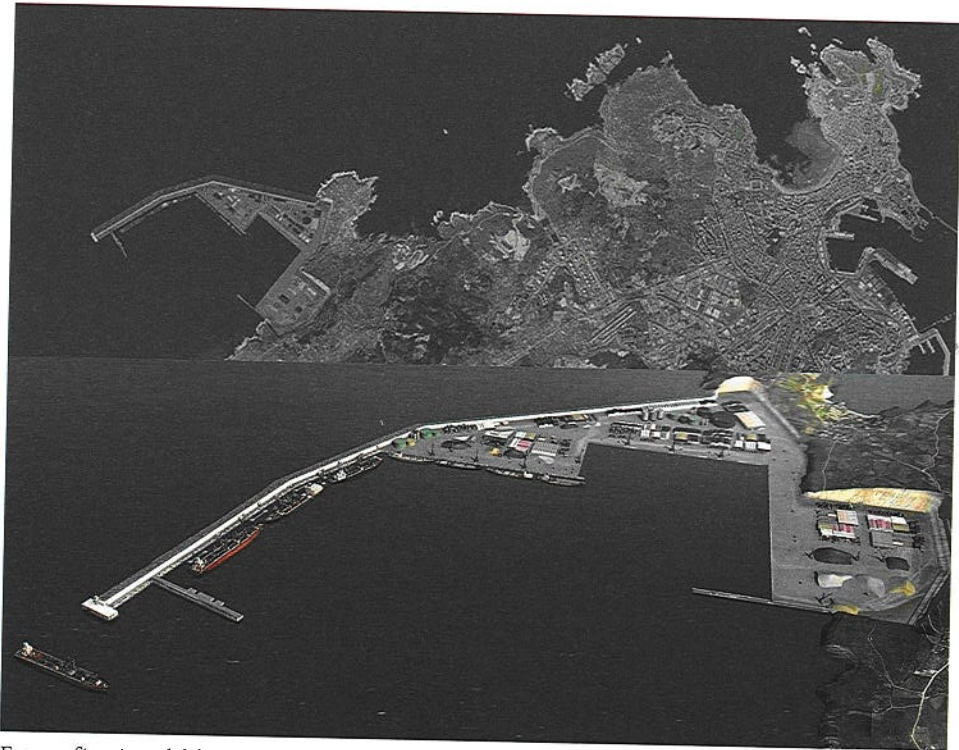
La reacción que en la sociedad (e incluso a nivel nacional e internacional) produjo el desastre del “Prestige”, fue en noviembre de 2002 la oportunidad que encontró el Ayuntamiento de A Coruña, apoyado en la redacción ya por parte de la Autoridad Portuaria del proyecto constructivo del puerto exterior, con un presupuesto superior a los 500 millones de euros (que no incluían los accesos viarios y ferroviarios, ni el traslado de las instalaciones de descarga de los graneles líquidos), para firmar en Febrero de 2004 con el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, y el Ayuntamiento de Arteixo (en donde se ubicaban las nuevas instalaciones portuarias) un “*Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña*”

⁹⁰ Ver las alternativas previas y los primeros proyectos en Nárdiz, C. y Acinas, J. R. ob. cit. (1998) pág. 216 a 223.

y de la Estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira”. El convenio se apoyaba en el razonamiento (cláusula segunda) de que como consecuencia de la construcción del puerto exterior de A Coruña, determinados terrenos que ocupan el actual puerto y la estación de mercancías de San Diego, propiedad del Puerto y Renfe respectivamente, dejaban de ser necesarios para las actividades portuarias y ferroviarias, considerando que los terrenos sobrantes “deberán servir para la mejora de la estructura urbanística de la ciudad de A Coruña y, así mismo, para obtener parte de los fondos necesarios para la construcción de las nuevas infraestructuras portuarias y ferroviarias”.

El convenio recogía los terrenos que resultaban afectados, en los que se concentraba la reordenación urbanística, diferenciando entre la Zona 1, que formaba parte de una 1ª Fase, en la que se incluían los muelles de Batería y Calvo Sotelo, y una Zona 2, integrada por el muelle de San Diego, el muelle Petrolero, y la estación de mercancías de San Diego. En estas zonas no se incluía, por tanto, ni toda la parte del puerto en contacto con la ciudad histórica (muelle de Trasatlánticos, Dársena de la Marina y Paseo del Parrote), ni los muelles Unificado, la Palloza, el Este, el Centenario y la Dársena de Oza.

Estas zonas, clasificadas en el Plan General como sistema general portuario, formando parte del dominio público portuario, se proponía desafectarlas. En la Zona 1, con una extensión de 8,84 Ha, solo se desafectaban 5,45 Ha (al seguir formando parte del dominio público una anchura de 20 m adyacentes a los muelles), y en la Zona 2, con una extensión de 39,47 Ha, se desafectaban 37,62 Ha, al seguir siendo de dominio público 1,86 Ha correspondientes también a la anchura de 20 m adyacentes al cantil del muelle de San Diego, y 10 m al del muelle Petrolero. En cada una de estas zonas, el convenio fijaba las edificabilidades, debiendo destinarse la Zona 1 para usos institucionales y terciarios (hotelero, oficinas y centro comercial), estableciendo una edificabilidad para el terciario de 34.482 m²; y la Zona 2 para usos residenciales y terciarios, con una edificabilidad de 344.581 m², entre la que se recogían 275.665 m² para viviendas libres y protegidas, y 51.687 m² para oficinas, y centros y locales comerciales. El convenio establecía que la edificabilidad lucrativa para el conjunto de las parcelas (Zonas 1 y 2), sería al menos 1,0 m²/m², pudiendo llegar, si fuera necesario a la vista de los fines del presente Convenio, hasta el máximo legal. Estos fines no eran otros que los de financiación de las obras del puerto exterior, en donde se esperaba llegar con la venta de suelo correspondiente de los muelles a financiar aproximadamente 1/3 del coste inicial de construcción del puerto (las otras dos partes serían aportadas por la Autoridad Portuaria y por los Fondos Europeos), en una obra que se

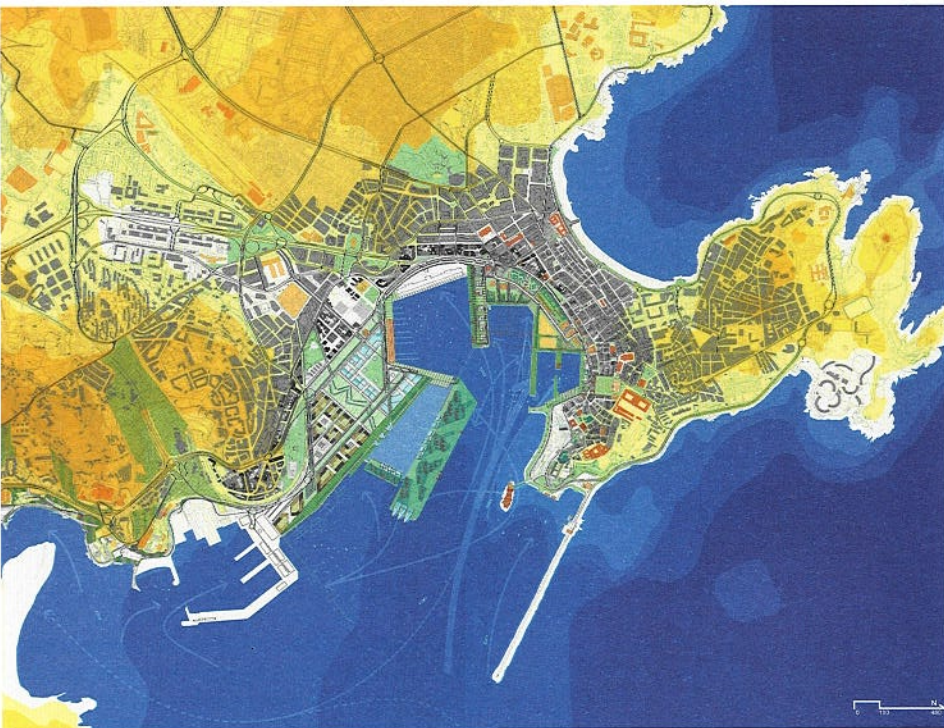


Fotografía aérea del borde litoral de A Coruña, con la simulación del proyecto del puerto exterior contratado en 2004. Autoridad Portuaria de A Coruña

adjudicó inicialmente en Diciembre del 2004 por 429 millones de euros, pero que llegará después a duplicar su presupuesto, por las dificultades de construcción del dique de 3.400 m de longitud (terminado en diciembre de 2011), y por la construcción posterior de un contradique para proteger la superficie de abrigo en cualquier condición climática, limitada en el proyecto inicial a la imposibilidad del atraque de barcos contenedores.

Para el desarrollo del convenio, el Ayuntamiento de A Coruña encargó a comienzos del año 2005 al arquitecto Joan Busquets un Plan Director para el desarrollo de la “Nueva Ciudad Marítima en el Puerto”, de acuerdo con los condicionantes urbanísticos del convenio, extendiendo esta propuesta a las zonas no desafectadas, como el este de la Dársena de la Marina, el Muelle de Trasatlánticos, el entorno de la Dársena de Oza, e incluso de As Xubias, en la cabecera de la ría del Burgo⁹¹.

⁹¹ Busquets, Joan “A Coruña. A Nova Cidade Marítima no Porto”. Contello de A Coruña”. 2006.



Propuesta del Plan Director del desarrollo de una Nueva Ciudad Marítima en el Puerto, de Joan Busquets, 2006

El Plan Director redactado, establecía una estrategia de transformación del frente portuario, de forma que pudiese ejecutarse por partes, dentro de una visión urbanística general, y en donde cada una de las partes fueran aportando espacios de uso público para la ciudad. El espacio cóncavo de la bahía del puerto —se decía— es un espacio de centralidad, en el que la ciudad se mira a sí misma desde la fachada edificada de la ciudad, desde la margen opuesta de la ría de A Coruña, y desde los montes del sudoeste que delimitan las cuencas naturales que vierten las aguas en torno al puerto. En lugar, en este sentido, de ver la lámina de agua delimitada por las instalaciones portuarias como un negativo, el Plan Director apostaba por integrar sus superficies en los usos recreativos y deportivos de la ciudad, más allá de su uso portuario. Entre la fachada de la ciudad edificada y el puerto, aparecían una serie de espacios (jardines de La Marina, jardines de Méndez Núñez) y edificaciones históricas (Autoridad Portuaria, Diputación, Kiosko Alfonso, la Terraza, Edificio Atalaya, Aduana) en el borde exterior de los jardines de Méndez Núñez, y más recientes (Hotel Atlántico, Policía, Puertos de Galicia, Palacio de Congresos, Palexco) que han limitado, junto con el

propio cierre del puerto (construido ya en los años 30 del siglo XX), las relaciones entre la ciudad y el mar, y la propia relación de la ciudad con la lámina de agua.

Para la búsqueda de una nueva relación entre la ciudad y el mar, el Plan Director planteaba una serie de corredores verdes transversales que conectasen espacios públicos interiores (plazas y zonas verdes), con los nuevos espacios públicos que se disponían en el frente marítimo. Al mismo tiempo planteaba resolver la accesibilidad a las zonas edificadas con la nueva ciudad marítima. El futuro de los terrenos de la Estación de San Diego, y el papel que podría jugar el ferrocarril en el transporte público de la ciudad y su área metropolitana, y en el transporte de mercancías del puerto (aunque el Plan Director no preveía el tráfico de contenedores, al que serviría fundamentalmente el ferrocarril), obligaba también a plantear en el Plan Director el futuro de la estación intermodal, ubicada en la actual estación de ferrocarril, con el traslado de la anterior estación de autobuses a la estación de San Cristóbal, coincidiendo además con la previsión de la llegada del ferrocarril de Alta Velocidad, que en esos momentos estaban en obras en la línea A Coruña-Santiago.

La respuesta que daba el Plan Director, desde el punto de vista de la accesibilidad viaria, era un gran boulevard interior, que después de bordear el entorno de Os Castros, corría paralelo a los muelles Petrolero y San Diego, para al llegar al muelle del Este, y seguir paralelo (con la separación de los 20 m) al muelle de la Palloza. En este muelle enlazaba con Linares Rivas, en donde se proponía la supresión del viaducto que conecta con la Avenida de Alfonso Molina, para descargar de tráfico a esta Avenida, y transformarla en un boulevard que resolviese de forma jerarquizada el acceso al centro. Para limitar así mismo el tráfico en el centro, se proponía que la Avenida de Alférez Provisional (hoy Avenida del Puerto) y la de la Marina y los Cantones, funcionasen en dirección única en torno a una gran glorieta, coincidente con los jardines de Méndez Núñez.

Para la ordenación de los anteriores espacios portuarios, se proponían distintas alternativas para hacer frente a las exigencias del convenio urbanístico del 2004, buscando la transparencia con los espacios litorales del frente de la ciudad (que se incrementaban) con la desaparición del cierre del puerto. En la *Zona 1* (muelles de Batería y Calvo Sotelo) en la que se preveía la localización de actividades dotacionales y terciarias, el estudio partía de tipologías cúbicas de 32 x 32 x 32m (8 ó 9 plantas), planteando usos comerciales complementarios con los principales, barajando tres alternativas de ordenación, según que todos los edificios (en número de 6) se colocasen en torno al muelle del Calvo Sotelo (alternativa A), sin afectar a la forma del muelle, liberando para espacios libres el muelle de Batería para dar continuidad a los jardines de Méndez Núñez (aunque sin suprimir las edificaciones que les separan del mar);

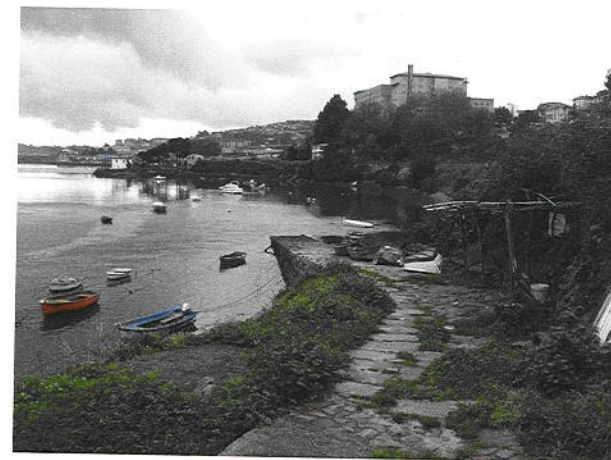
según que la edificación principal se localizase en el frente del muelle de Batería (retranqueada 20 m de ese muelle), con la desaparición de las zonas verdes y reduciendo la edificabilidad del muelle de Calvo Sotelo al mínimo (alternativa B); o según que la edificación se equilibrase en los dos muelles, aumentando la proporción de parque en el muelle de Calvo Sotelo, y manteniendo en gran parte el parque que rodea a los edificios existentes en el muelle de Batería (alternativa C). En las distintas alternativas se intentaba actuar también sobre la Avenida del Puerto, convirtiéndola en un boulevard, y sobre el entorno del muelle de Trasatlánticos, alrededor de los edificios de Palenco y el Palacio de Congresos⁹².

En la *Zona 2* (muelles de San Diego y Petrolero, estación de San Diego) se concentraba la mayor parte de la edificabilidad del convenio, que establecía un mínimo de 1 m²/m² para el conjunto de las zonas 1 y 2, pudiendo, si fuera necesario ampliarse hasta el máximo legal (1,5 m²/m²). La proximidad con el tejido urbano edificado de la ciudad, al ser en este caso menor por la superficie ordenada, daba lugar a un nuevo barrio en el frente marítimo, que se acercaba a las dimensiones del Polígono de Elviña. La accesibilidad al nuevo barrio, condicionaba también la propuesta de ordenación, en donde frente a la alternativa del boulevard que se dirigía desde el pie de Os Castros hasta la altura del muelle de la Palloza, paralelo al muelle de San Diego (como un nuevo acceso a la ciudad), se planteaba también la actuación sobre la Avenida de A Pasaxe (prolongación de Linares Rivas), como un boulevard con una amplia zona verde, que hiciese de transición con el nuevo borde.

Las distintas alternativas de ordenación que se plantearon (A, B y C) tenían que ver con la relación de la nueva edificación con la lámina del agua, y la propia continuidad con el tejido urbano de la ciudad. En todas ellas se veía la necesidad de incorporar el muelle del Centenario (que no estaba en el convenio) como una pieza más del nuevo barrio, para reforzar el carácter central de este barrio, incorporándose como un parque, e incluso dotando también de centralidad a la lámina de agua entre el muelle del Centenario y de San Diego. Curiosamente, por no formar parte del convenio, la actuación no se planteaba afectar a los espacios ni del muelle del Este, ni del muelle de la Palloza⁹³.

En la alternativa A (con sus variantes 1 y 2) un parque central de forma rectangular, servía para abrir la ciudad edificada visualmente al mar, separando dos áreas diferentes de edificaciones, ordenando seguir una trama aproximadamente reticular, potenciando los espacios libres en torno a los muelles de la Palloza y del Este, en su transición con

el de San Diego, aparte de la liberación del muelle del Centenario, que conectaba mediante pasarelas con el del Este, rompiendo incluso su continuidad. En la alternativa B, una banda continua de edificios seguía la línea de los muelles petrolero y San Diego, separados del barrio en contacto con la ciudad a través del boulevard que dotaba de accesibilidad al



El borde litoral de As Xubias. Foto C. N.

nuevo barrio. En la alternativa C, se volvía a recuperar el parque central de la alternativa A, actuando radicalmente sobre el muelle del Centenario, al que se le añadía un contradique para crear una dársena interior, como una especie de lago interior, que se intentaba también extender hacia el muelle del Este y la Palloza.

Indudablemente estas propuestas tenían un primer condicionante en la voluntad del puerto por mantener el muelle del Centenario, como muelle de contenedores (por las dificultades del nuevo puerto anterior para mantener este tráfico), lo que obligaría así mismo a mantener una línea de ferrocarril a este muelle, con la necesidad de mantener parte de los trazados del ferrocarril atravesando el nuevo barrio. En las propuestas, tampoco se planteaba la alternativa del mantenimiento de la estación de San Diego remodelada, que sirviese para un tráfico de cercanías, apoyándose en el trazado que bordea la ría del Burgo.

La propuesta de “Nova Cidade Marítima” recogía también una propuesta de ordenación de la *zona de As Xubias*, en la Ría del Burgo, dentro del municipio de A Coruña, aunque no aparecía afectada por el convenio del 2004. Se trata de un borde litoral complejo entre la Dársena de Oza y A Ponte da Pasaxe, cuya continuidad viaria se apoya inicialmente en la carretera de finales del siglo XIX, que aparece arbolada en torno al viejo y nuevo Sanatorio de Oza, y después en un camino local, que siguiendo el borde litoral, atraviesa el núcleo rural de As Xubias, que pierde continuidad en un tramo intermedio, una vez pasado el núcleo, hacia A Ponte da Pasaxe. La única continuidad viaria es la de la línea de ferrocarril Palencia-A Coruña, construida en los años 80 del siglo XIX, que a la altura del Sanatorio de Oza, una vez pasado el túnel, se desvía, por una parte, a la estación de San Cristobal y, por otra, a la estación de San Diego

⁹² Busquets, Joan, ob. cit. (2006) pág. 94 a 115.

⁹³ Busquets, Joan, ob. cit. (2006) pág. 118 a 139.

en el puerto. La especialización que tiene el paso del ferrocarril por este borde, especialmente en el entorno del núcleo de As Xubias, ocupando el borde litoral en contacto con la ría a través de la escollera que sustenta la explanada, ha hecho inviable hasta ahora, junto con los usos del propio borde, cualquier propuesta de paseo litoral. Las propuestas de inutilización de este tramo de ferrocarril (haciéndolo innecesario para el transporte de pasajeros y mercancías) han chocado con las propuestas de su reconversión futura en un ferrocarril de cercanías (o en un tranvía o tranvi-tren), por su continuidad por la margen izquierda de la ría del Burgo hacia otros municipios de la periferia, como es el caso de Culleredo y Cambre. Este tramo de ferrocarril está afectado también por la decisión que se tome para la transformación de la línea A Coruña-Ferrol, que necesita de un nuevo trazado, pero que en el tramo A Coruña-Betanzos algunas alternativas siguen apoyando su trazado por la margen de la ría.

Aparte de la decisión futura que se tome respecto al uso del ferrocarril (con la apuesta actual por situar la intermodalidad con los autobuses y líneas urbanas en San Cristobal), el relleno del anterior área industrial, en la margen izquierda del Puente de A Pasaxe, lleva años siendo soporte de un asentamiento marginal, aunque el Plan General del 2013 recoge la posibilidad de reconvertir estos terrenos en un parque, localizando los edificios en la zona interior próxima a la vía.

Las intervenciones, por tanto, sobre este borde litoral de la ciudad, rebasan la escala de lo que sería una propuesta de continuidad por el borde, integrándose en los paseos peatonales de la ciudad (con dificultad de actuar apoyándose exclusivamente en el borde,) y entran en la dimensión urbanística de un espacio que, aparte del Sanatorio de Oza y el núcleo rural de As Xubias, ha sido ocupado por equipamientos sanitarios y docentes de la propia ciudad, como el Materno, el Hospital de Juan Canalejo (con accesos que se meten en el propio borde) o como el Colegio de Santa María del Mar. Para los habitantes de A Coruña, la relación actual con este borde litoral no existe más allá del acceso a los hospitales (junto con el tanatorio, o el núcleo de Xubias), limitándose a atravesarlo por la Avenida da Pasaxe, que enlaza la ciudad con el Puente de A Pasaxe, y que especializada a finales de los años 90 para aumentar su sección, como salida o entrada a la ciudad, no ofrece las posibilidades que podría tener al seguir un borde elevado sobre la ría.

En la propuesta de la “Nova Cidade Marítima”, aunque se destacaban las posibilidades del paisaje de la ría en torno a As Xubias, y se realizaban propuestas generales para racionalizar la accesibilidad de este borde (con la entrada y salida a la Avenida de A Pasaxe y el Hospital), o para dar continuidad al paseo marítimo, conservando la línea de ferrocarril como elemento de transporte público (restringiendo incluso el tráfico rodado por As Xubias), e incluso se realizaba una propuesta paisajística (a nivel

de alzado) de la cota que no deberían superar las nuevas edificaciones que se localizasen en este borde, el estado actual no permite pensar en una solución cercana para los problemas de accesibilidad y urbanísticos que plantea este borde de la ciudad⁹⁴.

Igual ocurre con el nuevo Plan General, aprobado en el año 2013, redactado también por Joan Busquet, que recoge la transformación de la Avenida de A Pasaxe en lo que llama la “Avenida de la Salud”, por la ubicación de los distintos hospitales en su entorno, y con el fin de que se convierta en un foco de atractivo regional, aunque sí se recoge una propuesta para transformar esta avenida (contradictoria con las funcionalidad de la misma que pretende el Ministerio de Fomento, y con las intervenciones de finales de los años 90), a través de la transformación de su sección, ganando espacio peatonal en el borde, de forma que también soporte arbolado e integre el tranvía (hoy inviable), con la reducción de los carriles en la avenida de seis a cuatro⁹⁵.

Queda, por tanto, un borde litoral del municipio (o ciudad) de A Coruña, con propuestas de proyectos futuros que afectan a la transformación de los actuales terrenos portuarios, y al borde entre la Dársena de Oza y el Puente de A Pasaxe. En el caso del puerto, en octubre del 2014 se aprobó la nueva delimitación de Espacios Portuarios, que excluía de los mismos la Zona 1 afectada por el Convenio del 2004, con el objetivo de contribuir a la financiación de las obras del puerto exterior, incorporando la delimitación y la ordenación a la normativa urbanística del Plan General, con la fijación de los sistemas generales y locales de cesión, y los aprovechamientos urbanísticos derivados del “Plan Especial de Transformación Bateria/Calvo Sotelo (Puerto Zona 1)”. El puerto prevé el traslado de las concesiones en estos dos muelles para el año 2020, y espera obtener de la venta de estos espacios (de unos 88.000 m²), destinado a usos terciarios y hosteleros, en torno a los 25 millones de euros, que equivalen aproximadamente al doble de los ingresos anuales del puerto, que en estos momentos tiene una deuda del orden de 300 millones, derivada de los créditos para la construcción del puerto exterior, cuyo presupuesto, sin contar los accesos, se acerca a los 800 millones de euros.

El plan financiero del puerto se ha encontrado con la oposición del gobierno municipal surgido de las elecciones de mayo del 2015, que propone desligar la financiación del puerto exterior de la ordenación prevista en el frente portuario, apostando por recuperarlo para uso público, con el replanteamiento del convenio del 2004, en donde el propio Ministerio de Fomento estaría dispuesto a la reducción de la edificabilidad. El gobierno municipal, propone incluso la transformación de los usos de la Zona 1, liberando más espacios públicos, considerando que no hacen falta usos ter-

⁹⁴ Busquets, Joan, ob. cit. (2006) pág. 138 a 146.

⁹⁵ Busquets, Joan. “Plan General de Ordenación Municipal PGOM 09”. Bau, S.l. (2009) pág. 114 a 117.

ciarios (el 88 por 100 de la edificabilidad prevista), proponiendo transformarla en un edificio cultural, que podría ser un Museo del Mar. En la Zona 2, se propone la supresión de la zona residencial y su transformación en usos productivos ligados a las actividades pesqueras, innovación e investigación.

El proceso de liberalización de la venta de los terrenos de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, ha coincidido con la propuesta de la Autoridad Portuaria de sacar también a subasta los terrenos de la Solana y el Hotel Finisterre, que ha encontrado la oposición del gobierno municipal, por considerar que se trata de terrenos públicos, al ocupar la Solana en los años 60 la playa del Parrote. El Plan General había modificado ya anteriormente la calificación de estos suelos, de dotación pública a privada.

El debate, por tanto, sobre la transformación del frente portuario, no es solo de intensidad de edificación, que paliara la deuda del puerto exterior, sino de usos, y de lo que, siguiendo el ejemplo de otras ciudades, se pretende hacer con la fachada urbana de la ciudad. La experiencia de otras ciudades es que las actividades localizadas en los anteriores espacios portuarios, se conviertan en elementos de centralidad, que transforman el atractivo de la imagen de la ciudad, con la localización por ejemplo de equipamientos culturales, e incluso centros formativos y de investigación, junto a los usos residenciales⁹⁶.

Al conflicto por la transformación del frente portuario, más en contacto con la ciudad histórica, se han unido las intervenciones llevadas a cabo en anteriores terrenos portuarios en el entorno de la Dársena de la Marina. Desde principios de siglo venía produciéndose el conflicto originado por la construcción de un estacionamiento subterráneo en el frente del Parrote, que se encontró con las ruinas de las murallas que paralizaron la construcción del aparcamiento. Igualmente, el debate del excesivo tráfico que atravesaba el frente de la Dársena de la Marina, tanto frente a las galerías de la Marina, como en la proximidad del cantil del fondo de la Dársena, separado por unos jardines del vial interior, determinó ya a mediados de la primera década de este siglo la celebración de un concurso para reordenar el entorno de la Marina, cuya propuesta ganadora del arquitecto José González Cebrián, incluía la construcción de tres túneles: hacia el Parrote, hacia la Avenida do Porto, y hacia la Avenida de la Marina. El proyecto, retomado por la corporación posterior que entró en el año 2011, convirtió la peatonalización de la Marina en uno de sus proyectos estrella, reduciendo el número de túneles a dos: el del Parrote, y el de la Avenida del Puerto (llamado túnel de la Marina), cuya construcción, con un presupuesto de unos 25 millones de euros, fue financiado por la Xunta de Galicia (con 12 millones), el Ayuntamiento (en torno

a los 11 millones) y la Autoridad Portuaria (2 millones). A mayores se unió la urbanización del entorno, financiado por la Autoridad Portuaria, y las obras del aparcamiento (en torno a los 22 millones) financiadas por la empresa constructora (Copasa), a la que se le adjudicaron el resto de las obras, que terminará en abril del 2015 el túnel de la Avenida do Porto, y en mayo del 2016 el túnel del Parrote.

Hay que asociar, por tanto, como una obra de futuro (a pesar de las dudas que plantea la urbanización actual, o el cambio de la direccionalidad del tráfico que han supuesto los túneles de la Marina y el Parrote) la transformación de este frente histórico de la ciudad, que se podrá continuar con las transformaciones del frente de los muelles de Batería y Calvo Sotelo.

La transformación del frente portuario de la Zona 2 se inició en octubre de 2013, con el *traslado de parte de las instalaciones que Repsol* tienen en el muelle petrolero de Punta Langosteira, que es el objetivo principal del puerto exterior. El convenio, que incluye la construcción de un nuevo pantalán en el puerto exterior, y un nuevo oleoducto (o poliducto) entre el puerto y la Refinería de Bens, de 3,8 km de longitud, con un presupuesto superior a los 120 millones de euros, que asume Repsol a cambio de la concesión por 35 años en el nuevo puerto de 30.000 m², supondrá para la ciudad, la supresión del oleoducto de 6,3 km, que desde comienzos de los años 60 atravesaba barrios de la ciudad como Os Castros (en superficie), Barrio de las Flores, Matogrande, Birloque, y el Polígono de la Grela (extrarradio) hasta la Refinería. Este convenio, que se espera concluya en el 2018, con el nuevo oleoducto y el pantalán en el puerto para trasladar el 40% de los graneles líquidos que descargan en el puerto petrolero, hay que verlo, por tanto, como una 1ª Fase de la operación más amplia (para la que todavía no se ha firmado el convenio) del traslado del resto de los combustibles, que permita en el futuro dismantelar las instalaciones (incluidos los depósitos de Repsol en el muelle de San Diego, servidos por otros pantalanés) cuya concesión, ampliada durante las obras de construcción del puerto exterior, termina en el 2027, y en los que pueda realizarse la reordenación de la nueva fachada marítima que recoge el convenio del 2004, con la propuesta de Joan Busquets, o la que se plantee como alternativa.

Queda, por tanto, mucho por hacer (incluso nuevos convenios con Repsol o con Renfe para la transformación total o parcial de la Estación de San Diego) de lo que sin duda, es un proyecto futuro de ciudad, que implicará una transformación del convenio de 2004, por acuerdo entre Administraciones, que afecte a la densidad de edificación, a las superficies previstas para espacios libres e incluso a la introducción de nuevos usos, y que incluya posiblemente otros espacios portuarios que se quedaron fuera del Convenio, como los frentes de los muelles Unificado (antes de Linares Rivas), la Palloza y el Este, hoy ligados fundamentalmente a las descargas de pesca fresca.

⁹⁶ Esta era la propuesta que se recogía también en las publicaciones del Ayuntamiento de A Coruña. Fundación Emalcsa "Coruña Futura. Proyecto Ciudad" (2024), pag. 172 a 177.



La Ría del Burgo. Foto C. N.

El frente litoral de As Xubias, tendrá que ser también en el futuro objeto de nuevos convenios urbanísticos y de decisiones infraestructurales, que afecten al ferrocarril y a la transformación de la red viaria que sigue este borde litoral que llega hasta el Puente de A Pasaxe. La transformación de ambos frentes, que afectan a distintas Administraciones, parece que tendrá

que seguir la fórmula de otras ciudades, en donde estas intervenciones se han integrado en *Sociedades Públicas de Xestión*, en las que las distintas Administraciones están presentes, para completar operaciones urbanísticas de las que se benefician los ciudadanos, al solucionar además otros problemas como los de transporte.

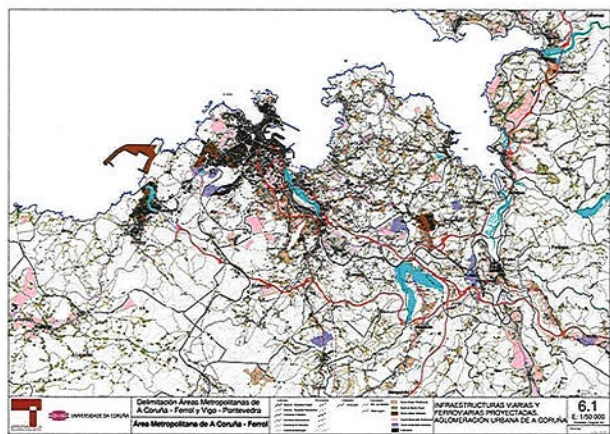
El Puente de A Pasaxe, que hace de límite del municipio de A Coruña con los del área metropolitana (Oleiros, Culleredo), ha iniciado también su transformación de la imagen actual de finales de los años 60, que transformó el puente metálico de principios de siglo, con el proyecto para la construcción de un nuevo puente, paralelo al actual, que además de servir para ampliar los carriles del mismo (de tres a cuatro, en cada sentido de circulación), incluya amplios paseos peatonales y de bicicleta por ambos márgenes, que en el futuro prolonguen las intervenciones en la Avenida de A Pasaxe y en el frente litoral de As Xubias. Una cultura, por tanto, de transformación de este frente litoral, que trata de integrar los recorridos peatonales y de bicicletas, respecto a los cuales la ciudad tienen en estos momentos grandes carencias en su comunicación con los municipios del área metropolitana, y en donde la escala de la ciudad ya no puede reducirse al municipio de A Coruña. Los proyectos de futuro de la ciudad, pasan, por tanto, por una visión supramunicipal que integren los municipios del área metropolitana de A Coruña.

Uno de estos proyectos, respecto al que se viene debatiendo desde los años 80 del siglo XX, se refiere a la *recuperación de la Ría del Burgo*, como espacio de centralidad del área metropolitana, en donde la construcción de los paseos marítimos del lado de los municipios de Culleredo, Cambre y Oleiros en los años 80 y 90, unida a la solución de la recogida de residuos sólidos, y al bombeo de las aguas residuales que vertían

de forma recurrente a la ría (con actuaciones que se han seguido realizando en el nuevo siglo), no puede obviar el hecho de que la Ría del Burgo solo se regenerará si se actúa sobre la misma con el correspondiente dragado, para que recuperen en parte los recursos marisqueros de la ría, por los rellenos y vertidos que se realizaron en la misma en los municipios de Culleredo y Cambre a partir de los años 60, y que sirva para que en la ría se ubiquen de forma creciente también actividades recreativas asociadas a los deportes náuticos. Los lodos depositados, y el peligro de su remoción libre para las actividades de marisqueo, ha dado lugar a estudios (como el que en el 2013 realizó el CEDEX de toda la ría, incluida la dinámica litoral) en donde parece que en estos momentos se está en un escenario cierto para que la Administración Central, a través de la Demarcación de Costas, inicie ese proceso.

El proyecto de ciudad futura tiene que incluir a los municipios del *Área Metropolitana*, cuya principal vinculación con la ciudad central se sigue realizando en gran parte de ellos (Oleiros, Sada, Culleredo, Cambre, Arteixo, Bergondo, e incluso si lo queremos extender más allá, Paderne, Miño y Betanzos) a través de la continuidad que se produce en torno al borde litoral, o de ríos como el Mero que desembocan en este borde. Los municipios del primer anillo metropolitano comparten servicios básicos como el agua, el saneamiento, la recogida de residuos sólidos urbanos, e infraestructuras básicas para el crecimiento de la ciudad, como la red viaria, el ferrocarril, el puerto, el aeropuerto aparte de equipamientos culturales, sanitarios, universitarios, deportivos, e incluso de forma progresiva el propio transporte público. Las respuestas, sin embargo, para la gestión de estos servicios e infraestructuras comunes, se han basado en asociaciones voluntarias, como la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de A Coruña (creada en 1983 y disuelta en el 2012), o el Consorcio de As Mariñas, creado en el año 2000, en el que no está integrado A Coruña, para gestionar servicios comunes con los ayuntamientos periféricos, reducidos fundamentalmente a los residuos sólidos urbanos. Solamente recientemente se ha producido el debate sobre la necesidad de creación por ley del Área Metropolitana de A Coruña, que luego comentaremos. El debate de las áreas metropolitanas no es hoy solamente un debate de gobernabilidad, o de representación en los entes que se formen a escala metropolitana, si no de estructura, de apuesta por proyectar estrategias conjuntas que se complementen con proyectos locales en los que se coordinen la distintas Administraciones.

Tratando de identificar estos proyectos futuros, y en relación al papel del agua en la construcción de la ciudad, nos encontramos con algunos que podrían servirnos de referencia para la ciudad metropolitana futura, además de los comentados sobre la transformación de los espacios portuarios, As Xubias, o la regeneración de la ría del Burgo.



El Área Metropolitana de A Coruña. Laboratorio de Estudios Territoriales de la Universidad de A Coruña

En el estudio *“El Área Metropolitana de A Coruña: una Metrópolis Euroatlántica”* (Precedo Ledo, A. Dir., 2007), aparecía una propuesta de nuevas centralidades metropolitanas, con el objetivo de reforzar el policentrismo como principio organizador del Área, impulsando el sentido de ciudad metropolitana superadora de la dimensión local. En él aparecen, junto a los centros urbanos con-

solidados de los municipios de la periferia, subcentros como O Burgo-Temple y Suevos-Puerto exterior, dando una gran importancia a la transformación de la ría del Burgo, con la mejora de su fachada urbana y la recuperación ambiental y paisajística de sus aguas. Así mismo aparece la importancia que pueda tener la red de espacios libres a escala metropolitana, para crear, conjuntamente con la ría del Burgo, elementos identificables de una nueva imagen urbana, tanto para los habitantes, como para los que vienen de fuera, sin necesidad de recurrir como en otras ciudades al atractivo de los grandes contenedores arquitectónicos. En esta red se integran los corredores verdes, de uso semipeatonal, compuestos por sendas peatonales y carriles para vehículos no motorizados, entre los que se incluyen aquellos que siguen los municipios del litoral. El borde litoral, en este sentido, podría adquirir un papel de elemento identificador de la ciudad metropolitana, “mediante un proyecto unificado que abarque todo el frente marítimo, y que integre los asentamientos y los grandes equipamientos litorales en un frente urbano configurador de la imagen de la ciudad metropolitana. A este corredor litoral, en este sentido, se le llamaría Bulevar Atlántico”⁹⁷.

Desde el punto de vista de la movilidad, la Diputación Provincial de A Coruña y algunos ayuntamientos del área metropolitana, han ido avanzando en el estableciendo de un carril bici, que siga los ayuntamientos de A Coruña, Arteixo, Oleiros, Cambre y Culleredo con continuidad. A mayores de las intervenciones de la Demarcación de

Costas y de los Ayuntamientos, el proyecto de la Diputación, trata de dar continuidad a los trazados existentes, con nuevos trazados que siguen también el borde litoral, y que se continúan a través de las márgenes de la ría del Burgo (en el caso de Culleredo) y su prolongación por las actuaciones realizadas en las márgenes del Mero hasta el pie de la presa de Cecebre. Antes, pero en un ámbito mayor extendido a toda la provincia de A Coruña, el convenio entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Universidad de A Coruña, realizado en el año 2007, había servido para la *“Elaboración de un Estudio sobre una red de sendas para el recorrido del litoral de la Provincia de A Coruña”*, en el que en el caso de los municipios del Área Metropolitana, se ponían de manifiesto los condicionantes para establecer esa continuidad desde el punto de vista peatonal, por las ocupaciones que se habían producido del borde litoral urbanizado a partir de los años 60⁹⁸.

El Plan General de A Coruña (elaborado en el 2009 y aprobado definitivamente en el 2013) ya incidía en los itinerarios peatonales a lo largo del litoral, y como conexión de espacios libres interiores con el borde litoral, a través de calles locales que se integrasen en un red de “corredores verdes”, que además de servir para jerarquizar el viario, permitiesen la coexistencia de distintas formas de transporte en las calles de la ciudad, relacionando incluso transformaciones de las infraestructuras de transporte (estaciones de ferrocarril y autobuses, espacios portuarios) con el sistema de espacios libres⁹⁹.

Igualmente la articulación de los espacios litorales de los municipios del Área Metropolitana, formaba parte de uno de los proyectos estratégicos del proyecto de ciudad *“Coruña Futura”*, un proyecto elaborado en el año 2014 por el Ayuntamiento de A Coruña con la Fundación Metrópoli, en donde el emplazamiento natural de la ciudad y su relación con el mar, se consideraba el principal componente de excelencia con el que cuenta la ciudad y su territorio para diferenciarse y proyectar una imagen atractiva de la ciudad hacia el exterior. Aparte del borde de la costa, la sucesión de alineaciones montañosas (con altura inferior a los 200 m) que discurren a lo largo de la costa, con la penetración hacia el interior de la ría del Burgo y el río Mero, y de la ría de Betanzos y el río Mandeo, aparecían como una oportunidad para plantear un proyecto estratégico en torno a *“Coruña Verde y Azul”*. Este proyecto, que recogía propuestas de movilidad, tomaba como ejes de transformación las carreteras tradicionales de conexión con los municipios del área metropolitana, independientemente de las autovías y autopistas, y recogía la posibilidad de potenciar las comunicaciones marítimas de A

⁹⁷ Precedo Ledo, Andrés (dir.). *“El Área Metropolitana de A Coruña: una Metrópolis Euroatlántica”*. Diputación de A Coruña, (2007) pág. 127 y 128 y 191.

⁹⁸ Ver un resumen del trabajo realizado en Nárdiz Ortiz, C. y Eimil Apenela, Rafael. *“La planificación de una red de sendas para el recorrido del litoral en la provincia de A Coruña”*. Revista de Obras Públicas, Diciembre (2008) pág. 46 a 53.

⁹⁹ Busquets, Joan, ob. cit. (2009) pág. 46 a 53.

Coruña con los puertos menores del litoral (que existieron históricamente, y hoy ha desaparecido), recogiendo así mismo una “Senda del Mar” que conecte los espacios naturales del litoral, y con prolongaciones hacia el interior a través de los corredores ecológicos que forman los ríos, tratando de potenciar una malla verde del territorio como un elemento clave para la articulación de Coruña Futura, en la que se integre también el paso por los núcleos rurales¹⁰⁰.

Independientemente del lenguaje estratégico que manejan este tipo de documentos, que implican a veces una abstracción de la realidad, tienen un cierto valor, al igual que las propuestas anteriores, de ir interiorizando en los responsables administrativos una imagen posible, si se encaminan las intervenciones de la Administración en esa dirección, con su componente urbanística, de protección de los valores ambientales y paisajísticos, y de transformación de las carreteras y equipamientos, que deberían plasmarse en algún documento de carácter supramunicipal. Este documento no tendría que ser otro, que un Plan Metropolitano, que a partir de las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), aprobadas en Noviembre del 2011, tendría un carácter de Plan Territorial Integrado (PDI), que en los DOT se extiende al espacio metropolitano de A Coruña-Ferrol, lo que dificulta su viabilidad, aparte del carácter voluntario que establece para su elaboración por parte de las Administraciones Locales¹⁰¹.

Una alternativa diferente se está abriendo en la ciudad y los municipios del área metropolitana, a través de la ley en debate sobre la constitución del “*Área Metropolitana de A Coruña*”, en la que se integren todos los municipios de la periferia, incluida la propia ciudad central, y que sustituya al consorcio existente, a semejanza de lo que, con muchos problemas, ha ocurrido en Vigo, en donde la ley 14/2016, aprobó definitivamente el proyecto anterior del 2012, dando competencias al Área Metropolitana para planificar servicios y redactar el planeamiento territorial, aparte de otras competencias en transporte, agua, turismo y promoción económica del área metropolitana. Este proceso, es el que se ha iniciado también recientemente (finales del 2016) en el Área Metropolitana de A Coruña, que tendrá sin duda dificultades, como las que se han encontrado, y se encuentran, en el área de Vigo. Los problemas de gobernanza de las áreas metropolitanas, reconocidas como entidades locales, unidas a la delimitación de las propias áreas, con la integración de los municipios de la periferia en la ciudad central, vienen ya desde los años 40, habiéndose planteado también en España (con su disolución a partir de los años 80,

por estar en conflicto con las competencias de las comunidades autónomas), como en Europa, modelos alternativos¹⁰².

En cualquier caso, independientemente de los problemas legislativos y de gobernabilidad, pensar en el futuro de la ciudad a escala metropolitana o regional es, por otra parte, lo que nos piden los ciudadanos que son conscientes de las limitaciones de las soluciones que se ofrecen desde cada uno de los municipios, e incluso de las propias limitaciones de las actuaciones descoordinadas que se plantean desde las distintas Administraciones. El problema de las áreas metropolitanas hoy, no es de congestión, sino de dispersión y de selección de proyectos integradores que den coherencia y estructura al crecimiento de las periferias urbanas. Y dentro de estos proyectos estratégicos, como antes comentábamos, en la ciudad en que vivimos, están las intervenciones de planificación (territorial, urbanística, de transporte, de protección del paisaje y el medio ambiente) y de proyecto (con su componente de diseño y de calidad arquitectónica, ingenieril, ambiental) del borde litoral de la ciudad metropolitana actual, más allá de las actuaciones sectoriales que mejoren sus servicios de agua (en donde se está construyendo la ampliación de las dotaciones del agua al área metropolitana a través de su derivación también del embalse de Meirama hasta la cuenca del Barcés y el Mero), de transporte (con la apuesta parcial por el transporte público metropolitano, como alternativa al vehículo privado, y por el transporte intermodal), de vivienda (con las viviendas sociales y privadas recogidas en cada uno de los planes municipales), o de equipamientos y espacios públicos y espacios libres, que si bien tienen una escala local, tienen también la escala de la ciudad, en la que sus habitantes no saben de límites administrativos.

Junto a los proyectos estratégicos, a nivel de área metropolitana, la ciudad futura se debe reconocer también en proyectos más concretos y limitados que afecten a los barrios, en donde aquí sí, la proximidad de la Administración local, es la escala desde la que deben dirigirse las actuaciones. Ya el Ayuntamiento de A Coruña elaboró en el año 2011 el proyecto de “*A Cidade dos Barrios*”, que suponía una mirada complementaria a la que se estaba realizando desde la redacción del propio planeamiento urbanístico de la ciudad, y cuyo trabajo implicó también procesos de participación ciudadana y encuentros con los habitantes sobre la percepción que tenían de la ciudad, e incluso de los propios proyectos urbanos en marcha o contruidos, para conocer su aceptación, o la posibilidad de proyectar el territorio. El trabajo, cuyo objetivo era una investigación o reflexión

¹⁰⁰ Ob. cit. Ayuntamiento de A Coruña. Fundación Emalcsa (2014) pag. 94 a 137.

¹⁰¹ Xunta de Galicia. “*Directrices de Ordenación do Territorio*” (2011). Cap. 4. Determinaciones, pág. 250.

¹⁰² Ver Terán, Fernando de “*Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*” Alianza Universidad (1982), Pág. 551 a 580, Terán, Fernando “*Madrid: Región. Entre la ciudad y el territorio en la segunda mitad del siglo XX*”. Comunidad de Madrid 1999, y en el caso de A Coruña, Precedo Ledo, A. (dir.), ob. cit. (2007) pág. 131 a 154.

sobre la gobernanza de la ciudad, ponía de manifiesto la importancia de las consultas ciudadanas y de los proyectos de intervención en cada barrio¹⁰³.

En los barrios del litoral, un barrio como San Pedro de Visma, todavía con una trama rural reconocible, ha proyectado históricamente su relación con el mar a través de *O Portiño*, un puerto al pie del anterior vertedero de Bens, que hasta finales del siglo anterior, con la caída del vertedero, estaba asociado a un barrio de carácter marginal. El paseo marítimo desde San Roque, abrió la accesibilidad a este barrio por el litoral, en donde la Administración local tenía proyectada una urbanización (que completaba la de los Rosales) en este borde, que se encontró con la oposición vecinal. La 3ª Ronda, terminada en el nuevo siglo, dió nuevas posibilidades de acceso a esta franja litoral, en la que buscan su atractivo las nuevas urbanizaciones (incluido el propio Polígono de San Pedro de Visma) cuyo entorno fue revalorizado recientemente por la presencia de un parque. A mayores, siguiendo el mismo borde litoral en torno al parque de San Roque, y en el *barrio de Labañou*, el Plan General abre la posibilidad de levantar una nueva urbanización con torres residenciales en el solar conocido como As Percebeiras, en un barrio cuyo borde hoy aparece fundamentalmente ocupado por equipamientos (Residencia Padre Rubinos, Museo Nacional de la Ciencia y Tecnología), detrás del Colegio de Calvo Sotelo, que supondrá una transformación radical de la fachada de esta parte de la ciudad. Aprovechamiento, por tanto, de las posibilidades urbanísticas del paisaje y borde litoral, en donde la residencia tenía antes grandes carencias por su situación periférica, que la Administración fue complementando con equipamientos, y en donde se desarrollaron desde los años noventa urbanizaciones como el barrio de los Rosales, asociado a un equipamiento comercial, que como se dice en el libro de “A Cidade dos Barrios” muestra las virtudes y las contradicciones de este tipo de planeamiento, que ante la dificultad o el desinterés de tratar los bordes, se construyen aisladas de los mismos, aunque este borde hoy aparece potenciado por el Parque del Monte de San Pedro¹⁰⁴.

La *fachada de la ciudad* en torno a las playas del Orzán y Riazor, y en torno al paseo de Orillamar, presenta la heterogeneidad de las alturas de edificación en torno a las playas, derivada de la transformaciones de los años 70 y 80, y del carácter periférico, en torno a la anterior carretera de la Torre, que han tenido las viviendas que dan a este borde del barrio de Monte Alto. Además del paseo marítimo, equipamientos como el Hotel Meliá, la Domus (casa del Hombre), y el Aquarium (casa de los Peces), construidos en los años 90, han modificado el frente litoral de este barrio, en donde



Fachada marítima de la ciudad en torno al Orzán. Foto C. N.

en los años 70 se construyeron bloques lineales de viviendas de gran altura, que se continuaron en los 90 con nuevos bloques lineales de viviendas, entre el paseo marítimo y la anterior carretera de acceso a la torre (la carretera de circunvalación), que tapaban las vistas desde Riazor a la Torre de Hércules. En este borde, por tanto, el paseo marítimo, actuó de soporte de las nuevas operaciones urbanísticas para la construcción de este frente de la ciudad con una nueva fachada, pero sin ninguna relación con los tejidos urbanos anteriores.

Entre la carretera de Orillamar, que bordeaba la península de la Torre, y la propia península, en los años 70 y 80 se construyó el *barrio de Adormideras*, también apoyado en bloques lineales, conformando pantallas para la defensa de los vientos, en la parte alta del cual queda la ciudad deportiva de la Torre, y en la parte baja, en conexión con la playa de San Amaro, el Club del Mar. El barrio de Adormideras se realizó sobre los terrenos de la cantera que sirvió para la construcción del dique de abrigo en los años 50. Colindantes con la ciudad deportiva, hay terrenos privados con la posibilidad de la construcción de una nueva urbanización, que se paralizó a partir de la declaración de la Torre de Hércules como Patrimonio de la Humanidad. Es un barrio que, independientemente de la transformación del borde litoral que produjo (por la tipología

¹⁰³ Alfaya, Luciano G. y Muñiz, Patricia (Coord.) “*Unha mirada complementaria de Coruña. A cidade dos barrios*”. COAG (2011).

¹⁰⁴ Alfaya, L. G. y Muñiz, P. (coord.) ob. cit. (2011). pág. 238 a 280.

de los bloques lineales y su altura, de acuerdo con el planteamiento de los polígonos de los años 60 y 70), hoy aparece perfectamente integrado en la ciudad, con su entorno revitalizado por el Paseo Marítimo y el Parque de la Torre.

Entre la calle Orillamar (antigua carretera de circunvalación) y el paseo marítimo hasta el Dique de Abrigo, ha quedado *un borde desestructurado de la ciudad*, apoyado en primer término en un equipamiento social construido con el paseo y las viviendas de los años 60 y 70, perpendiculares a la calle Orillamar, en donde no se completaron las manzanas previstas en el Plan General, y en donde las medianeras de los edificios no son la mejor imagen para una fachada urbana. En segundo término aparecen los muros que rodean el cementerio de San Amaro, al que se pegó el Paseo Marítimo, y en tercer término las viviendas que se construyeron en el barrio de Atocha, en la margen de la calle Orillamar, que tampoco se completaron en el borde litoral. Los terrenos militares que ocupaba el *parque de la Maestranza*, después de la recuperación de los mismos que se realizó en los años 90, en donde se ubicó el Rectorado de la Universidad, han sido el único tramo de este borde resuelto con planteamiento de futuro. En el resto de la fachada urbana desde San Amaro a la Maestranza, el remate de todo este borde, de acuerdo con los planteamientos del nuevo Plan General, tendrá un proyecto de futuro necesario para dotar a este frente litoral de una fachada de la que en estos momentos carece. En el medio queda el frente de la actual Escuela de Artes y Oficios, que aparece como una pieza aislada, y el destino futuro (que estaba incluido también en el convenio urbanístico de 1986, recogido en el Plan General) de la transformación del frente de la Hípica, con la reordenación del club social e instalaciones anexas, incluidas las instalaciones militares, hoy sin uso, en forma de barracones, que se apoyan en los bordes de la muralla del siglo XVIII.

Operaciones urbanas (o urbanísticas) para terminar de construir la fachada marítima de la ciudad, que con el Paseo Marítimo han adquirido una creciente centralidad. Sabemos hoy que las ciudades que apuestan por la calidad urbana, compiten en la atracción de actividades (no solo turísticas), y una ciudad sin terminar en su relación con el borde litoral como A Coruña, necesita de actuaciones urbanísticas y de urbanización para revalorizar este borde, con operaciones como la transformación de los terrenos portuarios desafectados, en los que se necesita acertar para definir el futuro de la ciudad.

Contestación a cargo do Membro de Número
Sr. D. JOSÉ RAMÓN SORALUCE BLOND

Excmo. Sr. Alcalde, autoridades, Sr. Director y miembros del Instituto José Cornide, Sras. y Sres.

Hemos asistido a la lectura del discurso de ingreso en nuestro Instituto coruñés, del ingeniero de caminos D. Carlos Nárdiz Ortiz. Un texto denso, cargado de información y contenido documental, que recoge la evolución y el crecimiento del perfil y la extensión de A Coruña durante siglos, desde su primitivo asentamiento peninsular, hasta la invasión del enorme territorio que la ciudad y sus infraestructuras ocupan en la actualidad, tanto en tierra como en el mar.

Pero sobre la disertación, me ocuparé más adelante.

Carlos es, ante todo, un profesor universitario, Titular del Área de Urbanística y Ordenación del Territorio, con el que he coincidido recientemente en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Urbanismo y Composición. Su docencia en la Universidad de A Coruña se distribuye entre las Escuelas de Arquitectura y de Ingeniería de Caminos, donde imparte diversas asignaturas desde 1985.

Si además de su labor docente, queremos conocer su vocación investigadora lo mejor es recurrir a la base de datos informática DIALNET, donde encontramos la siguiente información:

Ha publicado 6 libros, 25 artículos en revistas científicas, 24 capítulos de libros en trabajos colectivos y ha dirigido varias tesis doctorales. De todo ello, las obras que, según mi criterio, le permitirán ser recordado por la posteridad son tres: *"Puentes Históricos de Galicia"* (1990, en colaboración con Alvarado y Durán Fuentes), *"El territorio y los caminos de Galicia: Planos históricos de la red viaria"* (1992) y *"Cartografía histórica de los caminos de Santiago en la Provincia de A Coruña"* (1999).

En una época, como ésta, donde la Universidad Española no estimula la elaboración de libros por el profesorado, sino la redacción de artículos de *"impacto"*, las huellas históricas de referencia bibliográfica desde la Universidad para el futuro, van a ser escasas y nuestros profesores no serán recordados y conocidos por una obra concreta y singular. Pero Carlos Nárdiz ha superado con creces esta situación, al estar considerado como el máximo exponente en el conocimiento de la historia de las infraestructuras y de la ingeniería civil de Galicia.

También su labor profesional como ingeniero nos ha dejado diversas obras públicas, con la construcción de paseos, travesías, carreteras, diseño de plazas, servicios urbanos, construcción y restauración de puentes, y otras construcciones históricas, así como en la elaboración de Planes de Urbanismo.

Tan destacado currículum, no podía pasar desapercibido, por los colectivos profesionales y por la misma administración. Esta faceta de profesional integrado en el tejido social de Galicia y de A Coruña, se ve reflejada en los diversos cargos y actividades institucionales que ha ocupado, como:

Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia en el año 2006 y Vocal de la Asociación de Ingenieros de Caminos, a un nivel estatal, ha sido Miembro de las comisiones de Medio Ambiente y de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Colegio Nacional y Vocal Asesor del CEHOPU del Ministerio de Fomento desde 2009. En Galicia, ha sido miembro de la Comisión de Patrimonio y Ordenación del Territorio del Consello da Cultura Galega y Vocal de la Agencia de Legalidad Urbanística de la Xunta de Galicia desde 2008. Esta presencia institucional se complementa con otras actividades como la de Coordinador del I y II Congresos de Ingeniería Civil Territorio y Medio Ambiente, celebrados en Madrid (2002) y Santiago de Compostela (2004).

Con esta acreditada valía profesional e investigadora del candidato Carlos Nárdiz Ortiz, varios miembros numerarios del Instituto José Cornide, entre los que me incluyo, el 23 de mayo de 2016 propusimos al pleno su candidatura para incorporarse a la institución, siendo aprobada por unanimidad.

Cumple, finalmente, contestar con brevedad al discurso de ingreso, un texto que tiene, en su redacción publicada y en el resumen leído, poca respuesta posible ya que no se trata de la defensa de una tesis doctoral, pese a ser un profundo y completo análisis de un panorama tan extenso, como es la misma historia de la ciudad. Ya el título “*El Agua (de tierra y de mar) en la Construcción de la Ciudad de A Coruña*”, nos pone en antecedentes de que tratará sobre nuestro bien máspreciado, el mar que nos rodea y el agua potable del que hemos carecido históricamente.

Los cinco capítulos del texto de Nárdiz, analizan varios parámetros, como la importancia del emplazamiento de la ciudad, la permanente necesidad de abastecimiento de agua, la industria como motivo y solución del problema, la pérdida del litoral y su necesaria recuperación.

La ciudad, que nació en la antigüedad, como puerto natural de rutas marítimas, también vio limitado su crecimiento por sus sistemas defensivos. Una península seca, sin pozos, sin suministro, donde sabemos que se bebía más vino que agua.

La traída del agua foránea, necesaria para la vida, fue, desde el siglo XVIII, el sumi-

nistro más estudiado, proyectado y renovado de cuantos equipamientos urbanísticos hemos tenido. Ya que, si la ciudad abierta que aparece tras el derribo de las murallas en el siglo XIX, dio un respiro a nuestros grifos, la demanda de los ensanches, los nuevos barrios y los espacios fabriles, complicaron mucho más el consumo.

Crece y beber, han sido las dos condiciones vitales de A Coruña en su larga historia.

Por otro lado, el borde marítimo ha tenido vida propia, se ha desarrollado desde un principio como una ciudad alternativa y periférica, con una dinámica de crecimiento imparable, que acabó con la imagen pintoresca de la colina amurallada batida por el oleaje, que nos ha dado un perfil paisajístico propio en los grabados antiguos.

Con la intención de recuperar en parte esa relación tierra – mar, hace cinco años el Ayuntamiento elaboró un Plan Estratégico para las Fortificaciones de A Coruña, tratando de recrear la imagen borrada por el tiempo de la plaza fuerte, aunque solo se desarrolló en parte. Pero, sobre planes urbanísticos de todo tipo, Carlos Nárdiz ha dado buena relación en su discurso. Como arquitecto, hace años que perdí la cuenta de los cambios producidos en nuestro planeamiento, y recuerdo una permanente saturación de ordenanzas, aderezadas con proyectos pintorescos y llamativos, como el de Bofill (1986), que tuvo una nula trayectoria. La cirugía urbana de pequeño formato sobre espacios concretos de la ciudad, está dando mejores resultados que las macro propuestas con las que no dejan de sorprendernos periódicamente, desde el Plan Cort (1945) al Plan Busquets (2005).

Carlos Nárdiz Ortiz, una vez recibido en el Instituto, pasará a pertenecer a la sección de Patrimonio, y con ello se convertirá en el máximo exponente disponible, para juzgar el pasado y enjuiciar el futuro del desarrollo urbano y dotacional. En esta sección del Cornide acaba de constituirse el *Observatorio del Patrimonio de A Coruña*, como plataforma de juicio y análisis de la realidad patrimonial de la ciudad, y es aquí donde su discurso y, sobre todo, sus conocimientos, nos serán de enorme valía en la labor investigadora que constituye nuestro objetivo fundamental, al servicio de la ciudad y de sus instituciones públicas.

Amigo Carlos hoy ingresas en el Cornide con nuestra más calurosa bienvenida. Mañana ya te diremos en que tienes que trabajar.

Muchas gracias por su atención.



Instituto de Estudios Coruñeses
José Cornide



Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña

