

# Análisis y diagnóstico de los procesos de urbanización de Pontedeume

Silvia Martínez García  
Rocío Riveiros Miño  
Francisco Javier Tsao Santín

3 de Diciembre de 2005

# Índice general

<b>1. La dinámica de ocupación y crecimiento del Arco Ártabro</b>	<b>7</b>
1.1. Encuadre, orografía, jerarquía de asentamientos y formación de la red de comunicaciones . . . . .	7
1.2. La urbanización del territorio vista desde la transformación de las vías de comunicación . . . . .	9
1.3. Pensando en metrópolis . . . . .	12
<b>2. El sustrato rural en el fondo de la ría de Ares y Pontedeume</b>	<b>14</b>
2.1. Los orígenes . . . . .	14
2.2. La jerarquía de asentamientos . . . . .	15
2.3. La actual transformación del rural . . . . .	16
2.4. Rururbanización, metrópolis y patrimonio . . . . .	20
<b>3. El centro histórico de la villa de Pontedeume</b>	<b>23</b>
3.1. Pontedeume, villa medieval . . . . .	23
3.2. Metamorfosis interior . . . . .	23
3.2.1. Metamorfosis de usos . . . . .	23
3.2.2. Metamorfosis de malla . . . . .	25
3.3. Tímidos pasos extramuros . . . . .	25
3.4. Recuperando la historia perdida . . . . .	28
<b>4. Más allá de la muralla eumesa: los modos de expansión de la era industrial y el desarrollismo superada la postguerra</b>	<b>33</b>
4.1. Intervenciones de Saavedra Meneses, promociones de Lombardero . . . . .	33
4.2. Desarrollismo entre estancamientos . . . . .	36

<b>5. Los problemas del crecimiento urbano en el Pontedeume actual en el marco de la etapa postindustrial</b>	<b>45</b>
5.1. Agresiones al centro histórico, reformas en el ensanche . . . .	46
5.2. Paseo marítimo y reorganizaciones en Ricardo Sánchez . . . .	49
5.3. La falta de planificación en el entorno de las vías . . . . .	51
5.4. El rural como discutible expansión de la villa . . . . .	52

# Índice de figuras

1.1. Mapa de asentamientos en el Arco Ártabro . . . . .	8
1.2. Vías de comunicación en el Arco Ártabro . . . . .	10
2.1. Historial de asentamientos en el valle . . . . .	15
2.2. Núcleos y vías de comunicación locales . . . . .	17
2.3. Rural a principios de los 80 . . . . .	19
2.4. Rururbanización . . . . .	22
3.1. La villa medieval . . . . .	24
3.2. Pontedeume en la Edad Moderna . . . . .	26
3.3. Pontedeume a finales del siglo XIX . . . . .	27
3.4. La plaza del Convento . . . . .	29
3.5. El Torreón de los Andrade . . . . .	30
3.6. Cabeza del puente, hoy . . . . .	31
4.1. El centro histórico, hoy . . . . .	34
4.2. La calle Betanzos . . . . .	36
4.3. Plaza de San Roque . . . . .	37
4.4. Últimas edificaciones intramuros . . . . .	38
4.5. Urbanización Boavista . . . . .	40
4.6. Del Postigo hacia el Soto de la Villa . . . . .	41
4.7. Aguabar . . . . .	42
4.8. Viviendas sociales años 70 . . . . .	43
4.9. La avenida de Ricardo Sánchez . . . . .	44
5.1. Orografía y crecimiento del tejido urbano . . . . .	47
5.2. Distintas tipologías edificatorias . . . . .	48
5.3. Viaducto de la Autopista . . . . .	50
5.4. El sufrido Chalet Rosa . . . . .	51

5.5. Congestión en los límites naturales . . . . .	52
5.6. Los actuales estilos de edificación . . . . .	53
5.7. Camino del Empedrado . . . . .	54
5.8. Construcción moderna sobre parcelario antiguo . . . . .	55

# Prefacio

En el estudio de la evolución del crecimiento urbano en un núcleo de población, caso este de la villa de Pontedeume, es obligado comprender los procesos que se producen a las diferentes escalas en los que, según las épocas históricas, han tenido influencia en el devenir de la situación actual.

Esta afirmación, que puede parecer una obviedad, no lo es tanto desde el momento en que uno reflexiona para descubrir que desde algo tan grande como el comercio marítimo continental hasta algo tan pequeño como la apertura de una puerta en una muralla, pasando por la firma de un real decreto para construir un tramo del Camino Real o la decisión de unir dos familias de la nobleza a través de un matrimonio, pueden ser decisivas en la historia de este, hoy, pequeño núcleo urbano.

Entendemos entonces que es desde muy complejo, confuso a inabarcable el pretender relacionar el continuo entre escalas y a lo largo de la historia (al menos, desde un humilde trabajo académico). Pero sí se pueden comprender mejor los más importantes elementos dinamizadores si establecemos un contorno receptor de influencias común en la franja territorial en la que surge el núcleo, de tal manera que es más fácil hacer una segunda lectura de cómo fenómenos de escalas territoriales más amplias que actúan sobre las poblaciones de dicha franja, de igual manera, y prácticamente sólo los condicionantes geográficos locales y las propias relaciones de inmediatez hacen que la evolución sea diferente entre ellas.

En nuestro caso de estudio parece evidente que el *Arco Ártabro* que hoy soporta el corredor de comunicaciones entre las ciudades de La Coruña y Ferrol, es el entorno inmediato a estudiar para entender cómodamente la dinámica de Pontedeume; la definición de esa dinámica se obtendrá por lo tanto de las relaciones con los núcleos mayores de la franja (Ferrol, Betanzos, La Coruña), y con los núcleos menores que surgieron en el mismo rural que Pontedeume, así como el propio análisis de la plataforma geográfica sobre la

que se desenvuelve ese rural.

# Capítulo 1

## La dinámica de ocupación y crecimiento del Arco Ártabro

### 1.1. Encuadre, orografía, jerarquía de asentamientos y formación de la red de comunicaciones

Las ciudades de Coruña y Ferrol son los polos de toda un área metropolitana cuya espina dorsal es el corredor de comunicaciones que las une. Estas son dos de las siete grandes ciudades de Galicia, comunidad autónoma situada en la periferia de España que a su vez forma parte de la periferia en la Unión Europea. Su situación de área europea más suroccidental en el Atlántico la convierte en zona estratégica del comercio marítimo con América.

Como en todo el litoral gallego, la ocupación del *Arco Ártabro*, se produjo desde la costa hacia el interior, lo que se refleja en la situación actual de las comunicaciones: las vías principales terrestres (como en la antigüedad lo hicieron las marítimas también) unen a los principales núcleos, que se asientan próximos a los fondos de las rías: de sur a norte, A Coruña y Betanzos en la rías de sus mismos nombres, Pontedeume en la ría de Ares, y la ciudad de Ferrol, de consolidación muy tardía (s. XVIII), también asociada a su ría.

Las actuales infraestructuras terrestres (carretera Nacional VI y su derivación en la Nacional-651, ferrocarril, y muy posteriormente la Autopista del Atlántico) se asientan en las depresiones próximas a la costa, por la especial complejidad de la orografía circundante al corredor.



Figura 1.1: Mapa de asentamientos en el Arco Ártabro: en una interpretación sobre la orografía de la franja territorial, se analiza la ocupación asociada

Es esta complejidad la que provoca que, de manera natural, la habitual dispersión poblacional del litoral atlántico gallego, se siga produciendo, pero concentrando los núcleos en la franja territorial del corredor, entre penillanuras y costa.

Como ya destacamos de entrada, la inicial homogeneidad de asentamientos y comunicaciones, se rompe de forma natural por las especiales condiciones de los fondos del sistema de rías, que probablemente incitaron enseguida un sistema de pequeños puertos pesqueros y comerciales; y por las características naturales del entorno pero de forma más artificial, de entre estos asentamientos, destacaron y son hoy ciudad, La Coruña, convertida en puerto de altura por el Imperio Romano, y Ferrol, astillero y puerto militar del Imperio Español.

La primera ciudad, atrajo hasta el Arco Ártabro las comunicaciones principales desde el interior de la Península Ibérica, incluso después del medievo, época en que las vías terrestres son una malla sin jerarquía en la que sólo

parece destacar el Camino de Santiago.

Ferrol por su parte se convierte en el polo atrayente de las vías que recorren la mayor parte del corredor, pero sólo como derivación del camino principal hacia La Coruña. Esta calificación de actor secundario en el proceso de jerarquización de las comunicaciones en el noroeste gallego, queda patente observando el retardo de décadas en la llegada a la Ciudad Departamental de las vías de comunicación especializadas (camino real, ferrocarril, autopista, en sucesivas épocas), respecto al momento en que llegan a La Coruña.

## **1.2. La urbanización del territorio vista desde la transformación de las vías de comunicación**

La Carretera N-651 es una derivación de la carretera N-VI. Construída en gran parte sobre el Camino Real del siglo XVIII que necesitaba llegar hasta la floreciente Ciudad Departamental, provocó que en medio de la dispersión poblacional de la zona, los núcleos inmediatos a ella apuntaran a una transformación de lo rural hacia lo urbano, frente a otros muchos que hoy en día siguen siendo eminentemente rurales. Así pues, tenemos entre La Coruña y Betanzos: Oleiros, Bergondo, Guísamo... entre Betanzos y Pontedeume destaca Miño y su entorno inmediato en la costa; entre Pontedeume y Ferrol se consolida Fene, por la industria naval civil y como paso obligado hacia Ferrol, sea como cabeza de puente en As Pías, sea como enlace de la antigua carretera de Castilla. Fene también está unida a Pontedeume por la antigua carretera militar, hoy reconvertida en comarcal, que permitió una cierta urbanización de Ares y Mugardos.

La N-651 ciertamente se convierte en el principal vector de urbanización del corredor, ya que en el momento en que los núcleos mayores alcanzan su grado máximo de expansión en su área geográfica natural, fenómeno que se produce a partir del desarrollismo de la segunda mitad del siglo XX, los núcleos menores se convierten en satélites en los que La Coruña y Ferrol expanden sus actividades industriales, primero, con el fenómeno de los polígonos industriales, y después, con las promociones residenciales. Es de destacar en esta fase dos importantes aspectos: el primero, el hecho de la progresiva pérdida de importancia de Betanzos, otrora capital de provincia, que se va quedando aislada con la construcción del puente del Pedrido alrededor



Figura 1.2: Vías de comunicación en el Árcade do Arábaco: de forma natural, las vías de comunicación se concentran sobre condiciones orográficas favorables

de 1940, y una recuperación del decadente Pontedeume pero como punto de desahogo de la presión urbanística de Ferrol por la necesidades de las nuevas clases medias asociadas a la industria naval en Ferrol; el segundo fenómeno es la irregularidad espacial y temporal de esta expansión, muy marcada por la historia económica del área: del desarrollo de los años 60 y 70 se pasa a una decadencia por la reconversión naval emprendida por el primer gobierno socialista a principios de los 80, que desmanteló parcialmente esta industria y casi totalmente los sectores que dependían de ella, y no supo absorber las consecuencias sociales de esta medida. Distintos planes de reindustrialización fomentados desde el gobierno central primero, y después desde la Comunidad Económica Europea no evitaron que el polo dominante en la época fuese La Coruña. Así, mientras Narón, Jubia, Pontedeume... se vaciaban de gente que buscó oportunidades en otras regiones, La Coruña aprovechaba sus características de tradicional centro de decisión y se terciarizaba, sin descuidar su industria en el corredor que la une a Carballo, y progresando en su expansión

residencial sobre Oleiros, Culleredo...

... Y los Burgo, Cambre, Cecebre, que eran núcleos que adquirieron cierta importancia por ser lugar de paso del ferrocarril. Al contrario que la carretera, el ferrocarril de poco sirvió a la urbanización del corredor, salvo para jerarquizar pequeñas poblaciones frente a otras más pequeñas todavía. El tren llegó tarde, mal y arrastro a Ferrol, y sólo sirvió al propósito de unir la multirregional población de la ciudad departamental, venida por los astilleros y por la base naval establecida en el reinado de Carlos III, con sus orígenes, y un poco al transporte de materiales para la industria pesada, hasta que las carreteras empezaron a asfaltarse. Una vez más, Betanzos siguió siendo el punto en que una infraestructura que llega desde la meseta se separa para alcanzar las dos grandes ciudades, pero esta vez apenas se benefició de ello.

En los años 90 parece que se inicia un proceso de reequilibrio de la polaridad de Ferrol y La Coruña, la industria vuelve a Ferrol que aprovecha su entorno inmediato (Narón y Jubia) para relanzarse en formas más diversificadas en polígonos industriales. La pujanza de la economía nacional y europea consigue que se vaya terminando otra gran infraestructura que llega tarde, la autopista. ¿Qué impacto viene a tener esta infraestructura especializada? por un lado, que los lazos entre Ferrol y La Coruña entre sí y con las poblaciones de acceso inmediato a la vía (Guísamo, Miño, Cabañas, Fene) se estrechan, ya que el tiempo de ir a una o a otra ciudad por la autopista es tan pequeño que cualquiera puede vivir en las poblaciones en el entorno inmediato de la autopista, incluyendo las propias ciudades, e ir a trabajar a cualquier punto del corredor.

Los asentamientos tradicionalmente considerados como menores surgen como intentos de urbanización entorno a los estados primitivos de estas vías, o como lógica expansión de las urbes antes mencionadas.

Así pues, desde La Coruña hacia Betanzos núcleos como El Burgo o Perillo adquieren importancia como consecuencia de la presión urbanística en la ciudad; Miño es un punto turístico importante a medio camino de Betanzos y Pontedeume, al igual que Cabañas que de ser una acreción de pequeñas aldeas, se convierte en un conjunto caótico de viviendas unifamiliares de uso estacional. Fene es a la vez paso necesario hacia Ferrol, sea como cabeza de puente de As Pías o como enlace de la antigua carretera militar con la carretera de Castilla; pero también es asentamiento de la población que trabaja en la hoy maltrecha industria naval. Narón supone el alojamiento de la más reciente y pujante industria de Ferrolterra, y como los ensanches de Ferrol, se desordena en el espacio inmediato a la carretera de Castilla y a la

vía del tren.

### 1.3. Pensando en metrópolis

Hemos explicado el reciente paso del sistema de ciudades de las que las villas y núcleos menores dependen comercial y administrativamente, a otro en el que, por la facilidad de comunicación que introduce la autopista en el corredor, unido a la presión del mercado inmobiliario, el concepto de ciudad cambia. Ya no tiene la exclusividad de proporcionar todos los servicios a los ciudadanos cuyo día a día está ligado a ella. El que tiene su residencia no está obligado a trabajar en el propio núcleo, lo puede hacer en cualquier punto de la franja territorial con cierta comodidad, sea otro núcleo urbano, sea alguna de las áreas de especialización industrial. En sentido contrario, un individuo puede sólo trabajar en la ciudad y habitar en otra, o en un área de especialización residencial. El fenómeno de las promociones residenciales alejadas del núcleo es todavía muy reciente, y sólo responden a los requerimientos de aquellos que, habituados a la vida urbanita, buscan exclusivamente residencia-dormitorio a bajo precio ya que las necesidades del sector servicios las ven saciadas en la propia ciudad donde trabajan. A otros les resulta más satisfactorio tener menos posibilidad de elección que en la ciudad, pero más cerca, y viven por lo tanto en núcleos más o menos urbanizados en las proximidades de algún acceso a la vía que los lleva a su lugar de trabajo<sup>1</sup>.

Quizás sea por la propia indiosincracia del territorio que esta última idea, más próxima al concepto de ciudad de Wright, sea la que mejor parece congeniar con las nuevas, más estrechas relaciones que se producen dentro del corredor. Pero sea este concepto o su contrapuesto de especialización de amplias áreas, parece evidente que ha llegado el momento en que los municipios dejen de planificar unos a espaldas de los otros o exclusivamente en conjunción con sus municipios limítrofes, para pasar a una mayor coordinación en los esfuerzos, más acorde con los tiempos.

Esa coordinación no existió a la hora de planificar el transporte terrestre, en el que se dio amplio margen a cada municipio para actuar y decidir por

---

<sup>1</sup>Evidentemente, la aparición de una estructura territorial metropolitana no se produce de la noche al día, y así entendemos que los primeros pasos se dieron con la aparición de la urbanización Olmo, en los años 70, que servía de residencia a los trabajadores del astillero civil de Ferrol, ASTANO, entonces en su época de máximo esplendor; o la ocupación de los inmuebles ya existentes, por trabajadores de la mina de As Pontes, en los años 80

libre. Como consecuencia se agravaron los efectos de la división territorial que las vías especializadas producen, y, como era lógico que sucediera, ni se sugirió la previsión de terreno para modernizar otra vía especializada necesaria de cara a las exigencias comerciales, industriales y medioambientales del siglo XXI, estamos hablando del ferrocarril<sup>2</sup>. Obviamente, tampoco se tuvo en cuenta en la organización del transporte marítimo, y así estamos asistiendo al esperpento de la construcción de dos puertos exteriores en un palmo de tierra, uno de los cuales tiene importantes problemas de financiación y un enlace terrestre que no llega nunca mientras el otro se enfrenta a su concepción como problema técnico en el límite de la ingeniería.

Por lo tanto, es el momento ahora, pero debería haber sido hace veinte años ya, en que los agentes económicos, sociales y políticos deberían haber empezado a pensar en el Arco Ártabro como un sistema metropolitano, donde la sinergia y el reequilibrio zonal hagan fuerte su sistema de municipios.

---

<sup>2</sup>Con lo poco viable que hoy parece desde los puntos de vista económico y ambiental, al menos se puede decir que la iniciativa *Era 2000* del profesor Santiago Hernández sí ha tenido en cuenta ese planteamiento

## Capítulo 2

# El sustrato rural en el fondo de la ría de Ares y Pontedeume

### 2.1. Los orígenes

Como sucedió por toda la cosa gallega, los indicios arqueológicos y la lógica comprensión del territorio apuntan a que el germen de los actuales asentamientos en este valle asociado al comienzo de la ría de desembocadura del Eume está en los castros de la civilización celta. Como es harto conocido, el triángulo Centroña-San Martín do Porto-Andrade dominó desde medias alturas el punto de paso a través del río, y, pasando por una etapa de ligera romanización en la que se descendió a la costa para algo más que para comerciar, la llegada de la cristiandad significa la reconversión de la infraestructura anterior en un sistema de parroquias, enriquecida por nuevos núcleos que permitían la explotación de la agricultura y la ganadería, descendiendo a las pendientes más suaves, resguardadas y necesariamente asociadas a corrientes de agua, bien manantiales, bien afluentes; o ascendiendo a los puntos más altos para administrar desde los monasterios, como el de San Miguel de Breamo, en primera instancia, auspiciados por la alta nobleza, y posteriormente con la pérdida de influencia de aquellos, la baja nobleza, en las figuras de la familia Andrade, que dominaron desde uno de los puntos más altos del entorno, y desde uno de los más bajos, en la ya por aquel entonces villa de Pontedeume.

Fue este dominio de los Andrade el que supuso el despegue definitivo de la villa como núcleo urbano en relación a otras referencias de uso de suelo

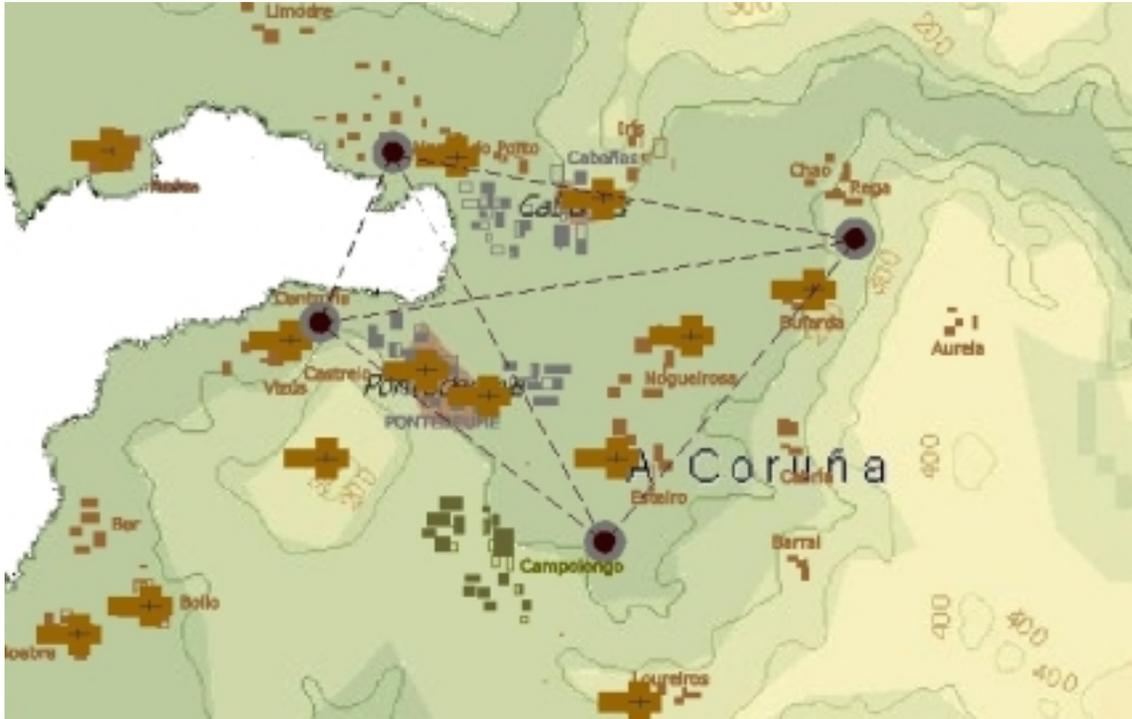


Figura 2.1: Ayer y hoy de los asentamientos en el entorno de Pontevedra: castros que forman su particular *red geodésica*, parroquias medievales, y sus herederas, las aldeas de hoy en día (en marrón), Pontevedra y Cabañas (en gris), y Campolongo, ejemplo de industrialización del rural (en verde)

agrícola y ganadero.

## 2.2. La jerarquía de asentamientos

Pontevedra no abandonó hasta muy recientemente la agricultura en su entorno inmediato, podemos ver fotos del pueblo de hace no demasiadas décadas en las que, donde hoy encontramos masas forestales, ayer había plantaciones para consumo humano. Es lógico, el microclima que se produce en el fin del encajonamiento del Eume es muy favorable para una amplia gama de cultivos y frutales. Sin embargo, con el espaldarazo que aportaron la Carta Puebla otorgada por Alfonso X, y unos cien años más adelante, las obras emprendidas por Fernán Pérez de Andrade, de construcción del puente que

en tiempos fue récord europeo de longitud, del palacio y la muralla, supusieron un cambio hacia otro estilo de vida de sus habitantes, concentrando en sí el mercado no sólo de la agricultura y la ganadería, también la pesca, marisquería, sal y artesanía, ebanistería, tonelería y cordelería... evidentemente, una villa es algo más que una aldea grande, y no sólo se reconoce en la mayor variedad de usos y servicios, sino también en una mayor independencia jurisdiccional.

El profesor Carlos de Castro<sup>1</sup> resalta como elemento que marca la diferencia entre distintas escalas en la jerarquía de asentamientos la existencia de molinos. <sup>2</sup> Allá donde hay un molino, hay una población de mayor importancia que además se rige de forma inmediata por la parroquia, división administrativa de corte religiosa que por las condiciones socioculturales de la época y hasta no demasiado, realizaba también funciones terrenas. Así, a las parroquias más antiguas como Santa María de Centroña, San Martiño de Andrade y San Martín do Porto, se les unen San Cosme de Nogueirosa, Santiago de Boebre, San Pedro de Vilar, Santa María de Ombre y lógicamente, Santiago de Pontedeume. De ellas, con la actual división administrativa en municipios, San Martín do Porto es ahora parte de Cabañas.

Para completar la jerarquía de asentamientos rurales no debemos olvidar mencionar la multitud de lugares, asociados a aldeas, que se caracterizan por una mucho menor concentración de población que en éstas.

### 2.3. La actual transformación del rural

Por las especiales características de fertilidad de suelo y bondad del clima para la agricultura, Galicia se distingue de su entorno inmediato por la dispersión de la población en el rural y el minifundismo. Los rendimientos en superficies son mayores, que, por poner un ejemplo, en Castilla, y la facilidad para encontrar corrientes de agua da alas a una mayor independencia a la hora de establecerse.

Salvo el caso de lugares asociados a pazos (y en el área de estudio a la escala en la que trabajamos no encontramos ninguno), las aldeas son manchas

---

<sup>1</sup>de Castro Álvarez,C., *Evolución urbanística de Pontedeume*, ponencia impartida en los *I Encuentros de ciudades e vilas medievais*, Pontedeume , Octubre de 1999

<sup>2</sup>Entiéndase que esto no es una interpretación materialista, probablemente la línea de hechos sería: corriente de agua cercana-parroquia-molino, este último elemento sólo nos permite identificar más fácilmente los núcleos de referencia



Figura 2.2: La cercanía de dificultades orográficas no deja muchas opciones al paso de las vías de comunicación que atraviesan el Eume

desordenadas de casas, almacenes y establos que se apiñan en el entorno de la iglesia de la parroquia, rodeadas de un *collage* de parcelas de cultivo o pastizales. Podría parecer que estamos ante una tipología de ocupación similar a la castellana, la diferencia la marca la cantidad de pequeñísimos núcleos que se dispersan por el territorio, observándose a día de hoy una continuidad de ocupación por todo el valle.

¿Cómo se puede explicar este fenómeno? En primer lugar, aclarando que si bien Galicia destaca sobre cualquier otra comunidad autónoma por su grado de dispersión poblacional, incluso sobre otras regiones peninsulares con las que comparte clima<sup>3</sup>, la ocupación de espacios por viviendas unifamiliares es

<sup>3</sup>En su libro *Galicia: estructura del territorio y organización comarcal*, el Profesor Precedo Ledo hace una interesante comparativa entre La Coruña y Santander, y aludiendo como causas a la forma y extensión de las unidades de explotación y al régimen de propiedad, parece olvidar algo que es mucho más evidente, y es que con el respaldo de la climatología húmeda que asegura suministro de agua, la ocupación se produce de manera

muy reciente y sólo responde a elementos dinamizadores a escala territorial. Se ha de distinguir este fenómeno, pues, de las primigéneas formas de ocupación en aldeas en enjambre cuyos centros de actividad se ven desplazados hacia las mejoradas vías de comunicación por las que crecen.

El Arco Ártabro como el resto de Galicia, no fue inmune a los movimientos migratorios a lo largo del siglo XX, y así se refleja en los estratos estéticos que se aprecian en la construcción de viviendas unifamiliares.

Sin embargo no parece haber afectado especialmente al rural la delicada situación española de primera mitad del siglo XX, incluso en los tiempos más difíciles, la tierra siempre dio patatas, desde luego mucho más que el pavimento de las urbes, y si bien hubo emigración, ésta pareció cebarse más en la villa que en las aldeas circundantes, aunque en muchos casos para aquella había retorno lo que pocas veces se producía en el más profundo rural.

En la segunda mitad del pasado siglo sí hizo mella en el campo la progresiva despoblación por la pérdida de interés del duro trabajo en el campo en favor de la industria, y, con la recesión en Ferrolterra, del sector terciario, con la pujanza de La Coruña. Las nuevas generaciones además, prefieren disfrutar ya de las comodidades urbanas que se prevén para un futuro no demasiado lejano.

En este escenario las políticas de concentración parcelaria no parecían haber tenido gran efecto y, en consecuencia, tanto la agricultura como la ganadería en la comarca se mantenía mayoritariamente de subsistencia, y sencillamente era un complemento a los ingresos que los miembros de las familias obtienen de su trabajo en las industrias cercanas.

Y sin embargo, en la última década parece haberse invertido la tendencia de despoblación del rural. El fenómeno de la rururbanización se produce con peculiaridades tanto a un lado como a otro de la ría: la búsqueda de residencia, estacional, o permanente, por la gente que huye de la ciudad, hace que los precios se disparen y, para cualquier vecino colindante que quiera hacerse con una parcela apoyándose en las normativas y leyes de concentración parcelaria, los precios son prácticamente inaccesibles, más si cabe cuando observamos

---

similar a como se disponen azucarillos que se dejan caer dentro de un cuenco, cuanto más suave es la generatriz en sus formas, más se dispersan: las escarpadas pendientes de la Cornisa Cantábrica, de formación mucho más reciente que las suaves laderas de las formaciones gallegas, provocan una mayor concentración de habitantes como respuesta a la necesidad de ayuda mutua. Un vecino que quiera desplazarse a pie de un lugar a otro lo hará más rápido en Galicia que en Asturias, habiendo la misma distancia en línea recta.



Figura 2.3: Al Este de Esteiro, una tranquila zona agraria, en la foto del levantamiento topográfico del IGN en 1982

los movimientos de los políticos locales encaminados a hacer urbanizable cualquier palmo de terreno que no esté protegido por motivos ecológicos o urbanísticos. Los núcleos rurales del interior de la ría, como Esteiro, Nogueirosa, Ombre... son el mercado de aquellos que requieren una primera vivienda con cercanía a comodidades que proporciona el sector terciario de la villa; por contra, aquellos que apuntan hacia Ber, en la costa donde la ría es más salada que dulce, buscan en general, una segunda vivienda para el descanso y ocio.

Por lo tanto, el otro elemento de la rururbanización, la industrialización del rural, tanto en los sectores propios como en nuevos modelos de negocio competitivos a escala europea<sup>4</sup>, está siendo estrangulado. Si analizamos la zona que ha sido promovida como área especializada industrial, esto es,

---

<sup>4</sup>Hacemos aquí referencia a la doble vía de acción de desarrollo regional propuesta en varios escritos por Precedo Ledo

Campolongo, máxima expresión del crecimiento suburbano del siglo XX en la comarca, *aneurisma* en la Nacional-651, vemos que además de un par de talleres y una maderera con solera (Maderas Mendaña) apenas hay más industria que LAGASA (central lechera), Einsa (ártes gráficas), FerTri (invernaderos prefabricados) y Canlemar (dragados), y sólo esta última se ha localizado, recientemente, en el polígono industrial de Vidrieiro, cuyas condiciones de acceso a superficie (promoción del Concello) parecen ser prohibitivas, máxime con la falta de una entrada cercana a la autopista (los más próximos son Cabañas y Miño), otro error en la lista de la misma corporación municipal que a día de hoy sigue gobernando.

## 2.4. Rururbanización, metrópolis y patrimonio

Parece inevitable, si nadie pone coto a la *fiebre del ladrillo*, el proceso descontrolado de urbanización de las intervías más allá de las barreras de crecimiento de Pontedeume <sup>5</sup>. El progreso económico debe lógicamente llegar a los habitantes del rural, y por lo tanto, en la medida de lo posible se deben proporcionar servicios urbanos adecuados.

Menos evidente es decidir si se debe seguir respaldando una industria derivada de un sector primario preindustrial agonizante. Una definitiva modernización del sector agrario y ganadero pasaría por una mayor protección del suelo rústico, y por lo tanto, poner freno al crecimiento de segundas y primeras viviendas en el rural <sup>6</sup>. Esto sería probablemente un freno para la economía de la villa, eminentemente terciarizada. Pero, a la vez, un importante paso en favor de la protección del patrimonio ecológico, paisajístico y antropológico.

Por otra parte, no se puede dar la espalda a la creciente demanda de aquellos que buscan espacios más descongestionados que la ciudad, así como pequeñas y medianas industrias en busca de suelo especializado barato.

De nuevo la solución pasa por modelos urbanísticos de escala regional, desde la *Broadacre city* de Wright, planteada aquí, a diferencia del diseño original, tomando la trama tradicional rural como base para intervenciones

---

<sup>5</sup>Philippe Panerai, *Elementos de análisis urbano*,pág.47

<sup>6</sup>El peligro no está en permitir a una familia que habite rodeada de sano verdor, sino en que muchas familias dispersas por un área empiecen a echar de menos determinadas ventajas de la urbe y fuercen un asfaltado del paisaje

urbanizadoras puntuales a la vez que se consolida el patrimonio del propio rural<sup>7</sup>, a las adaptaciones del modelo en la *ciudad difusa*.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup>Evidentemente, Pontedeume tiene unos cuantos siglos más de historia que Estados Unidos

<sup>8</sup>El arquitecto italoargentino Roberto Segre en su libro *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo* realiza una crítica al modelo de Wright desde la parodia y la particular obsesión del autor con la burguesía y la comprensión de la arquitectura a través de la lucha de clases, lo que, a nuestro juicio, lo separa de una interpretación más acorde con lo que intenta expresar el arquitecto americano. Un síntoma de este pobre análisis es que se refiere a Broadacre como una única e inmutable idea, cuando la realidad es que Wright pasó varias décadas evolucionando su ideal de ciudad. Al autor, sin embargo, no parece afectarle ante la deshumanización de los planteamientos de la más dura época stalinista



Figura 2.4: Estado actual de la misma zona de la figura anterior, se aprecian los efectos de la ocupación residencial, no se escapa a la foto del satélite de Google el azul de las piscinas

## Capítulo 3

# El centro histórico de la villa de Pontedeume

### 3.1. Pontedeume, villa medieval

El estudio de los procesos de transformación del casco histórico son esenciales para comprender la fisiología de la villa hoy. Al contrario que en la mayoría de ciudades y villas medievales gallegas, el intramuros de Pontedeume no ha sufrido degradación económica, social y estructural, los eumeses lo han mantenido vivo a lo largo de los siglos, y si bien hay entre ellos una costumbre por el acercamiento a diferentes facetas de la cultura, este fenómeno deriva de la necesidad más que del amor por el patrimonio histórico, como demuestra la existencia de un único y aislado resto del palacio del Conde, el torreón.

### 3.2. Metamorfosis interior

#### 3.2.1. Metamorfosis de usos

Con lo reducido del espacio ocupado por la población original, no deja de llamar la atención la facilidad de construcción de un palacio en el interior del recinto definido como un siglo antes<sup>1</sup>. Podemos sospechar que hasta el siglo XV las casas tenían un área de expansión en forma de huertas (lo que

---

<sup>1</sup>El profesor Carlos de Castro en ese sentido, apuesta por la posesión por parte de la familia Andrade, de propiedades a un lado y a otro de la muralla

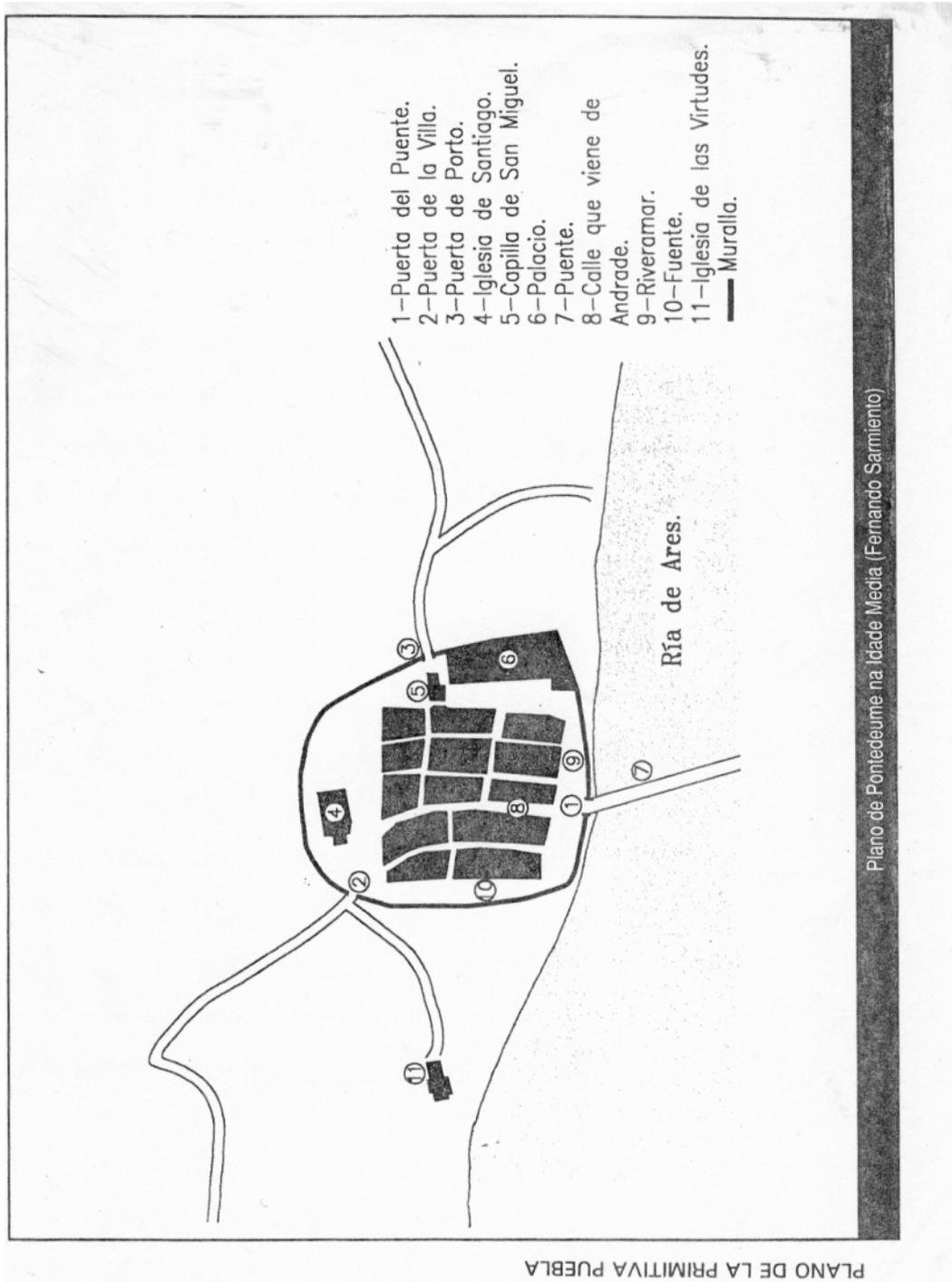


Figura 3.1: Reconstrucción de Pontedeume en los primeros tiempos como villa amurallada. Fuente: ref. bibl. [3]<sub>24</sub>

no quiere decir que fuera la única tierra fértil de los habitantes de la villa). Por la presión interior estas áreas de pertenencia <sup>2</sup>, se fueron ocupando, convirtiéndose en la fachada posterior en una tercera medianera. Por lo demás, se seguiría manteniendo el estilo de vivienda unifamiliar, con bajo para usos profesionales, primero para *función de día* (comedor, salón, etc.), y segundo para el descanso nocturno. Balconadas y los característicos soportales se van haciendo con la imagen de las calles.

### 3.2.2. Metamorfosis de malla

Los siglos XVI y XVII no sólo trajeron una mayor ocupación de las parcelas por parte de sus dueños, es entonces cuando se dan los primeros pasos para ocupar el espacio libre entre las manzanas y la muralla. A la vez se dan pasos más positivos, como el asegurar el suministro de agua potable canalizando el río del Soto de la Villa, y el inicio de las obras de alcantarillado.

Puede parecer que la presión urbanística <sup>3</sup> en ese momento está a punto de cegar cualquier espacio abierto intramuros.

Pero precisamente es la época en que se abren más puertas y la que la muralla comienza su degradación. Además, aprovechando el incendio de 1607 que asola la villa se abre la plaza del ayuntamiento (hoy Plaza de España); mucho más adelante, debido al incendio de tres casas en 1892, se aprovecha para hacer un mercado cubierto, lo que hoy es la libre Plaza del Pan.

### 3.3. Tímidos pasos extramuros

Con la pérdida de peso en las posesiones de la familia Andrade tras la fusión de ésta con la familia Lemos, y los problemas de los barcos de gran calado para entrar en el muelle, la población ralentiza su crecimiento hasta estabilizarse, manteniéndose hasta el siglo XIX. Existe la necesidad de expansión en esa época y, siguiendo el ejemplo de la fundación del convento de Agustinos, se empieza a habitar el tramo entre la Puerta de la Villa y la capilla de Nuestra Señora de las Virtudes (arrabal de San Roque), la otra línea

---

<sup>2</sup>Caniggia, G., Maffei, G.L., *Tipología de la edificación. Estructura del espacio antrópico*, pág.58

<sup>3</sup>Hay indicios que apuntan a que a finales del siglo XVII podrían habitar 2000 personas en la villa

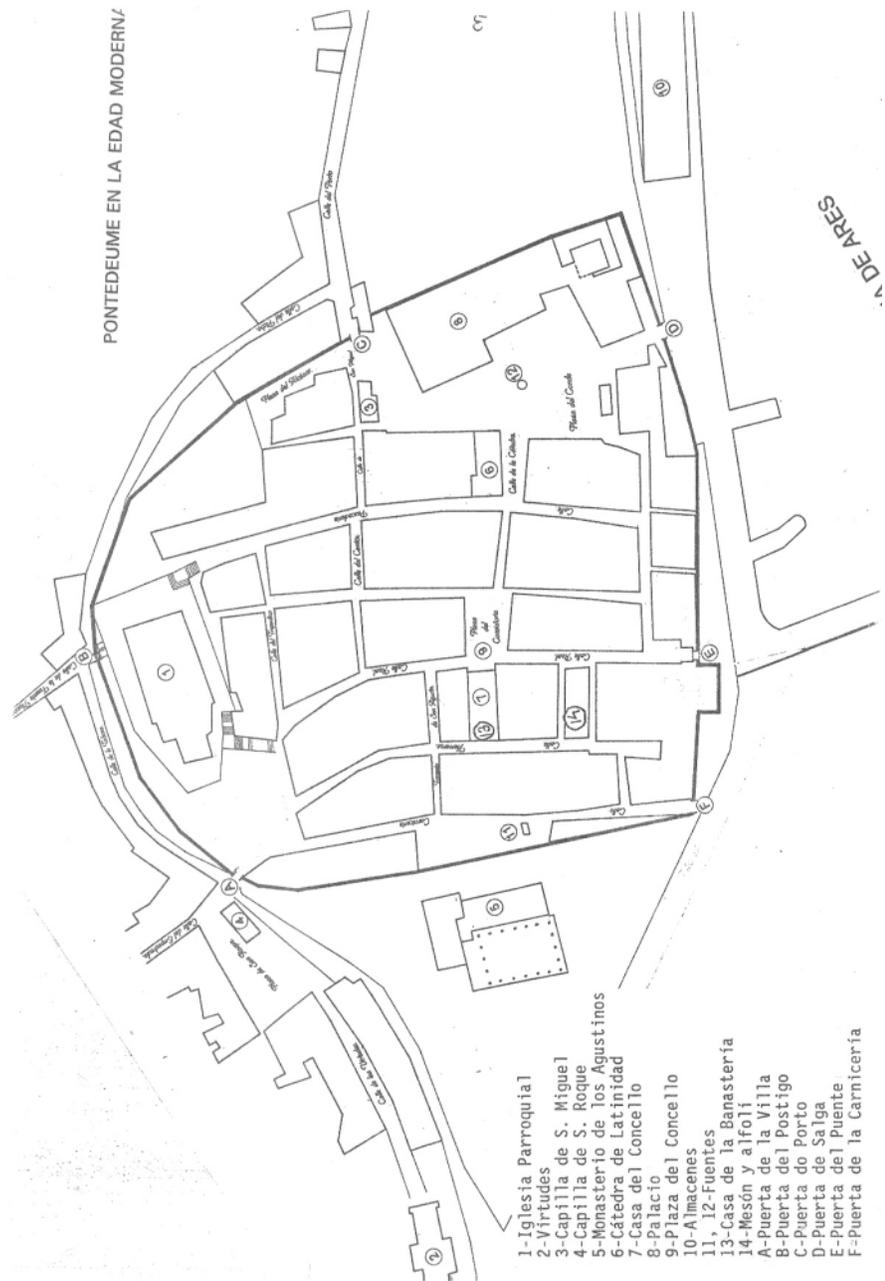


Figura 3.2: Antes de la caída definitiva de la muralla, las puertas en ella abiertas aliviaron la presión urbanística convirtiéndose en polos de crecimiento. Fuente: ref. bibl. [3]

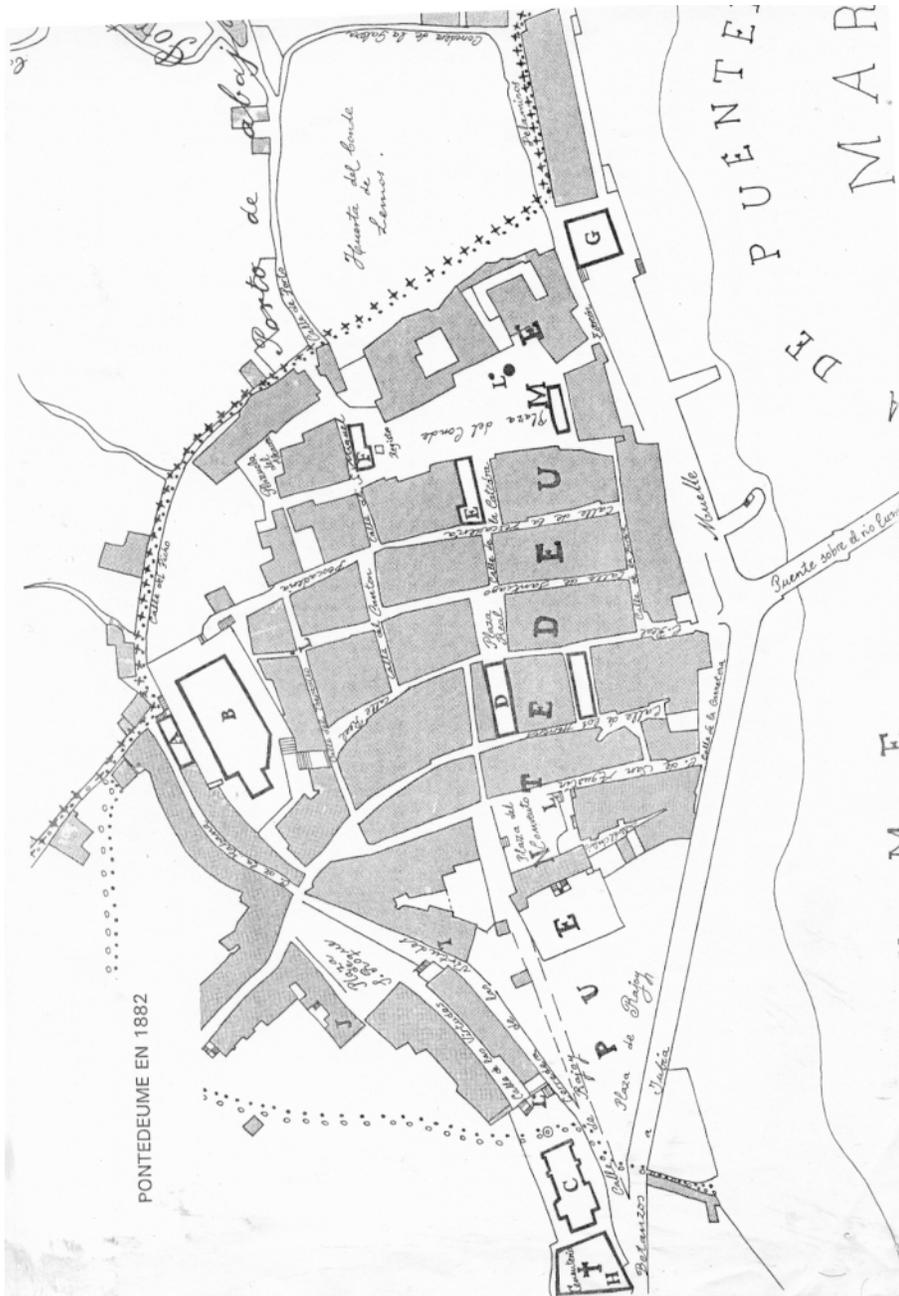


Figura 3.3: La caída de las murallas, la desamortización e incendios varios abren nuevos espacios en la localidad. Fuente: ref. bibl. [3]

de crecimiento <sup>4</sup> se mantiene con pendiente casi horizontal desde la puerta de la Sal, es el arrabal de Porto.

Como es de esperar, la urbanización de estas nuevas líneas de crecimiento extramuros es claramente desordenada, suburbana; los almacenes de pescadores que ordena construir el ilustrado Rajoy, se ejecutan a espaldas de la villa y constituyen un primitivo intento de superficie especializada. A pesar de haber sufrido una reciente ¿restauración? perpetrada por un iletrado, sólo o en compañía de otros, todavía hoy puede ser un ejemplo a seguir por los políticos locales.

### 3.4. Recuperando la historia perdida

Como ya hemos indicado, el mayor bien urbanístico de Pontedeume es su casco histórico, ya que al contrario que en otras villas medievales, se ha conservado social y económicamente sin necesidad de iniciativas en ese sentido que se vienen realizando en las últimas décadas. Ciertamente es que se han producido casos de necesaria demolición, parcial o global de alguna edificación, pero cada vez más rápidamente se ha procedido a su reconstrucción<sup>5</sup>, aunque, desgraciadamente, en muchos casos propiciada por el clima político local, el reemplazo se ha producido en formas, materiales y volúmenes que demuestran intenciones claramente especulativas. En esa línea, y más grave por su extensión, sucede que muchos propietarios han decidido reconvertir sus casas unifamiliares entre medianeras en casas plurifamiliares, añadiendo plantas claramente, o de forma más subrepticia, aprovechamientos bajo cubierta, lo que, de cara al viandante, provoca un clima de progresiva axfisia por el estrechamiento de las calles.

Estos fenómenos alcanzan también las primeras líneas de expansión fuera de la muralla que hemos indicado. Es en esos arrabales donde se localizan (escasas) edificaciones abandonadas, normalmente viviendas en medio de una hilera que, pacientemente, esperan ser derruidas (parcial o) totalmente por un promotor inmobiliario. La ventaja en ellos, como suele suceder en los casos en que las líneas de detención de crecimiento (murallas) se convierten en polos de crecimiento (en el entorno de las nuevas puertas abiertas), es que

---

<sup>4</sup>Philippe Panerai, *Elementos de análisis urbano*,pág.40

<sup>5</sup>salvo el caso de la demolición del edificio lindante con la plaza de España y la calle Inmaculada, que desde hace varios años por cuestiones judiciales está presentando unas desagradables medianeras a todo visitante que llega a la villa



Figura 3.4: De mal a peor, hace una década alguien decidió que no era bueno que la plaza del Convento fuera horizontal, así que se rellenó en pendiente, y, actualmente se ha decorado con farolas de estilo decimonónico y esos contenedores de basura que desplazan a la fuente, elemento que sí es contextual pero ya no lo parece

el viario es más amplio que en el centro original, lo que da un margen mayor de error. Desgraciadamente, aún así, este margen se reduce y hasta se supera en cada nueva nueva obra<sup>6</sup>.

La presión sobre el centro histórico, pues, continua, y aunque desde instancias mayores se gestionan iniciativas de conservar lo que ya hay y recuperar lo perdido, la política local sigue dando pie a arbitrariedades a

---

<sup>6</sup>Así hoy paseando por el arrabal de Porto nos podemos encontrar la construcción de un edificio que, aprovechando la pendiente, ladera arriba, en el mayor estrechamiento de la calle, tendrá tres plantas más aprovechamiento bajo cubierta, y ladera abajo, hacia la congestionada de por sí avenida Dr.Villanueva se añaden otras dos o tres plantas más

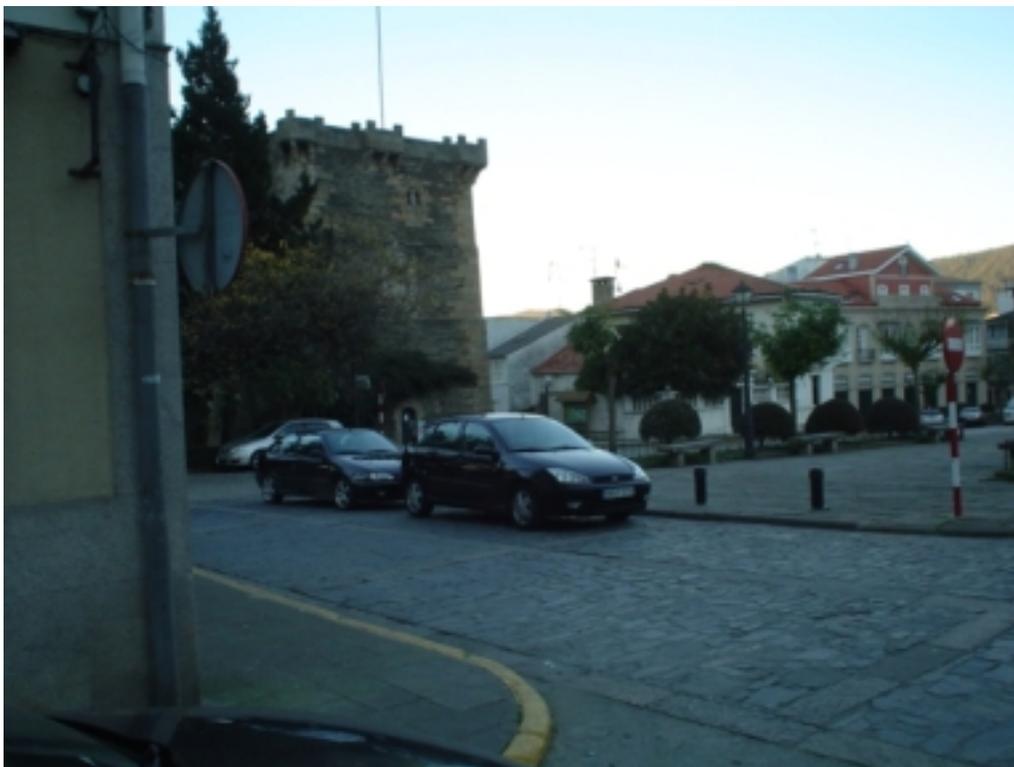


Figura 3.5: El Torreón parece erigirse al margen del resto de la villa

la hora de validar las operaciones sobre las edificaciones. Un síntoma significativo del desdén de los gobernantes por el mimo al patrimonio vivo de la villa es la facilidad de situarse en un punto aleatorio, y allá donde alcance la vista, se pueden encontrar varios tipos de: pavimento (asfaltado/adoquinado/enlosado/hormigonado), mobiliario, alumbrado... en recientes y sucesivas obras<sup>7</sup>.

A mayores, continúan dos problemas endémicos que se señalaban en un reciente estudio<sup>8</sup>. Por una parte, la segregación del único resto del palacio de los Andrade, el Torreón, del entorno que lo rodea.

No menos grave, la falta de integración de la travesía que supone la N-651, escindiendo la cabeza de puente y moderna avenida de Ricardo Sánchez

---

<sup>7</sup>más o menos como si hubieran comprado en una tienda de *retales de construcción*

<sup>8</sup>Martínez Suárez, X.L., *Pontedeume: diagnóstico del centro histórico*, ponencia impartida en los *I Encuentros de ciudades e vilas medievais*, Pontedeume, Octubre de 1999



Figura 3.6: Como si de una autopista se tratara, la N-651 a su paso por Pontevedra divide claramente el centro histórico de la Avenida de Ricardo Sánchez

del casco histórico. La plaza de Rosalía de Castro, que sirve de transición entre la Avenida de La Coruña y el puente, antes ya pero ahora más todavía, con la reciente creación del *espacio de estacionamiento de autobuses*<sup>9</sup> es un buen ejemplo de como congestionar una carretera de primer orden sólo con el paso de los buses de línea y alguna excursión.

No parece que vayan a llegar, al menos hasta la próxima legislatura, pero parece urgente emprender una política seria que frene esta degradación urbanística. Y es de sospechar que, antes, por las afinidades políticas entre los partidos que gobiernan en coalición desde hace más de una década con los partidos que gobiernan actualmente en coalición en la Xunta de Galicia,

---

<sup>9</sup>esto es, la construcción de una marquesina bonita y el pintado del área que sólo pretende delimitar el espacio de uso de los vehículos

entre antes en funcionamiento el plan urbanístico que el Concello intenta que sea aprobado desde hace más de un lustro.

## Capítulo 4

# Más allá de la muralla eumesa: los modos de expansión de la era industrial y el desarrollismo superada la postguerra

### 4.1. Intervenciones de Saavedra Meneses, promociones de Lombardero

Debido a la situación de Galicia, en una de las áreas más débiles del desvertebrado (y periférico frente a Europa) Estado español, los efectos de la dinámica económica global llegan diferidos, afortunadamente cada vez menos. El caso de la revolución industrial que se produjo en Inglaterra y centro Europa, llegó tímidamente con el comienzo del siglo XX, esto es, unos 50 años de retraso.

Para Pontedeume, el símbolo de la modernidad llegó con el tren, y con el impulso de las infraestructuras desde la figura de Saavedra Meneses.

Así se abre una nueva línea de crecimiento de la villa, la calzada que muere en la estación del ferrocarril. Esta vía obligaría a trasladar la cárcel, entonces alojada en una parte del palacio de los Andrade, al muelle, al lado de los almacenes de Rajoy. A su vez, se emprenden también obras de relleno y ampliación del muelle, que se extendieron ría arriba más allá de la cabeza del puente, marcando la siguiente línea de crecimiento. Pero lo importante en el momento es que, por una parte, se consigue amortiguar el efecto que

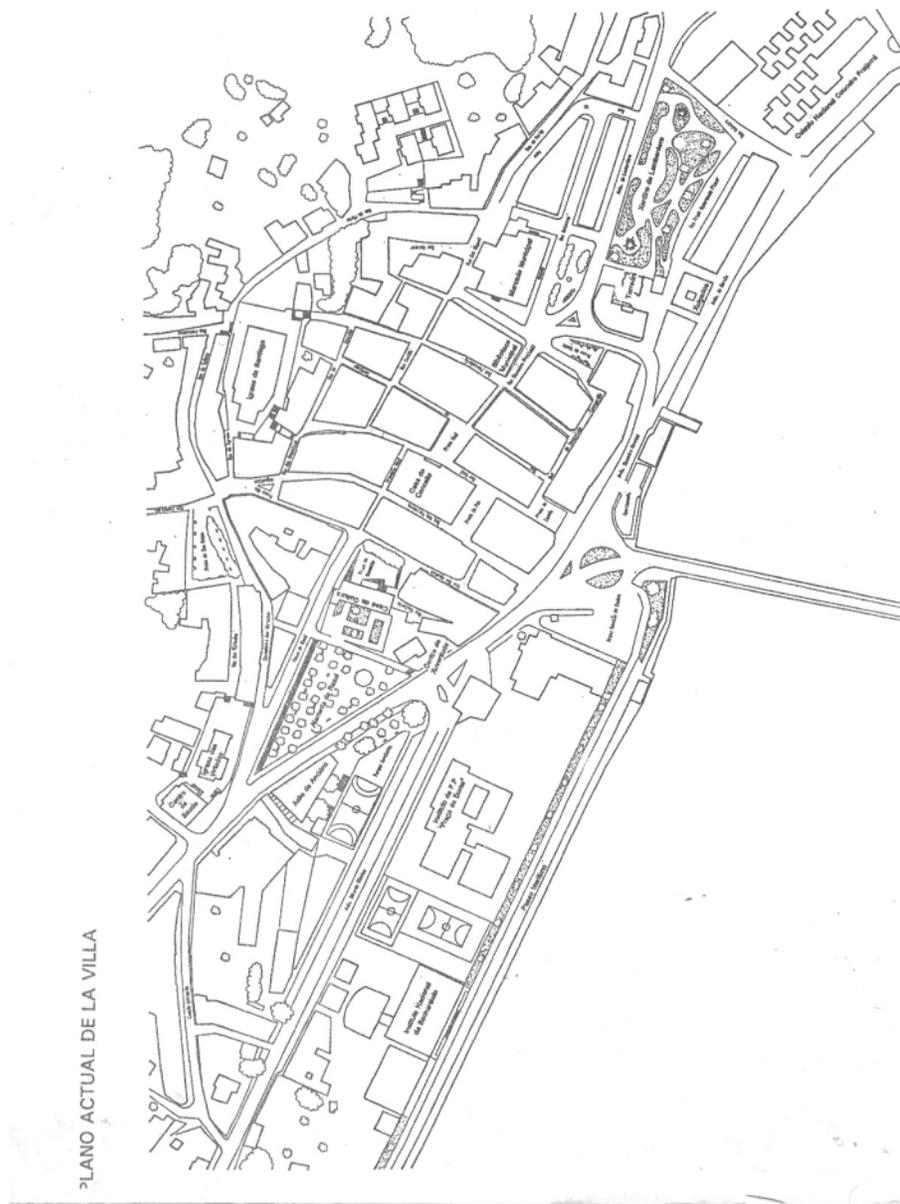


Figura 4.1: Las sucesivas intervenciones en la villa abren nuevas líneas de expansión. Fuente: ref. bibl. [3]

las avenidas del Eume tienen sobre la población; pero la construcción de la calzada hacia la estación<sup>1</sup> marca el principio del fin del palacio del Conde; en pocos años se toma la decisión de dinamitar los restos y conservar sólo la torre del homenaje. En su lugar, se amplía la plaza de la feria, se construye el mercado municipal, e, intentando intersecar con el arrabal de Porto, entonces abandonado, se realizan dos líneas de edificación, paralelas a la nueva carretera, frente a los ya entonces públicos jardines. Superada la intersección de esta avenida de Ferrol con lo que es hoy la avenida Dr. Villanueva, y probablemente apoyándose en un arroyo hoy casi invisible, el arroyo Porto, se aloja una fábrica de curtidos (actual ubicación del Colegio Público Couceiro Freijomil).

A través de este pequeño ensanche, Pontedeume parece así mirar el futuro enterrando un pasado decadente por lo descuidado en aquel momento, empezando a abandonar *el camino de los asnos*<sup>2</sup>.

En sentido contrario, al este del casco histórico, la desamortización abre un segundo espacio verde, la Alameda, antiguo jardín del convento de Agustinos, y, subiendo hacia el monte, aprovechando las vías de a Fonte Nova y el Empedrado, el casco se expande en forma de crecimiento claramente suburbano, pero dejando un nuevo espacio abierto en la nueva estructura de la villa: la plaza de San Roque.

También data de finales del siglo XIX, principios del siglo XX, las últimas construcciones que colmatan el espacio entre las tradicionales manzanas de la época medieval y lo que queda de la muralla, hablamos de edificaciones que se distinguen de las anteriores por nacer en parcelarios mucho más amplios, hoy constituyen los últimos reductos de viviendas ajardinadas dentro del casco: la Rectoral, frente a la Iglesia de Santiago, y las viviendas que rematan la calle Pescadería, junto a ella.

Cuesta abajo, la calle que se cruza con la intención de unir la plaza del Conde y la plaza Real, se amplía y, probablemente por un proceso de concentración parcelaria, se edifica la Cátedra de la Latinidad, que hoy aloja la Biblioteca Municipal.

Esta etapa de la historia urbanística de la villa merece una importante reflexión: si bien significó la demolición de importantes restos históricos que hoy habrían sido conservados con mimo, también es cierto que se heredan

---

<sup>1</sup>Interesante calzada cuyo adoquinado muestra el interés que se depositó en ella, hoy está recortada a la altura del colegio Couceiro Freijomil, sin ningún tipo de transición, y sembrada de parches de asfalto que cubren los baches.

<sup>2</sup>Le Corbusier: *La ciudad del futuro*, pág. 25



Figura 4.2: La calle Betanzos, primera línea recta ordenadora trazada en Pontevedra

de aquella época importantes espacios que abren nuevas oportunidades al desarrollo y evitan que el ambiente en la villa se vuelva claustrofóbico, como ha sucedido en otras localidades. Al menos, se ha conservado el otro gran símbolo de la villa, la iglesia parroquial<sup>3</sup>.

## 4.2. Desarrollismo entre estancamientos

Superados los momentos difíciles de la postguerra civil, que empujaron fuera de su tierra a bastantes eumeses a buscar el pan en otras regiones

---

<sup>3</sup>Esta joya arquitectónica se puede hacer un tanto desproporcionada para una población tan pequeña como Pontevedra, pero, como en sucede en Barcelona con la Sagrada Familia, el problema quizás esté en el asedio que sufre por parte de la edificación residencial; y, a fin de cuentas, las iglesias se construyen mirando a Dios, no al hombre



Figura 4.3: La plaza de San Roque, hoy acosada por la escasez de estacionamiento

o países, y cuya huella permanece presente en forma de viviendas abandonadas, especialmente en arrabales y demás rutas de crecimiento suburbano, decíamos, llegan de nuevo tiempos de ferviente actividad, en esta ocasión asociada a la pujanza del sector naval. Los astilleros de Ferrol, principalmente ASTANO, que llegó a estar en el *top ten* de los astilleros civiles mundiales, atraen a la zona a las familias completas de los trabajadores (además de absorber a una importante parte de la población del rural, que motivará los nuevos modos de ocupación en él). Una industria pesada como esta, además, obliga la aparición de todo un tejido industrial a su alrededor, de empresas auxiliares y servicios. En consecuencia, cuando en 1983, tras timoratas acciones por parte del último gobierno del franquismo y del centrista primer gobierno de la democracia, el gobierno socialista de Felipe González decide cortar por lo sano para hacer frente a los efectos de la crisis energética y



Figura 4.4: Tardías construcciones al final de la calle Pescadería

las exigencias del ingreso en la entonces Comunidad Económica Europea. Se produce un efecto dominó que frena en seco cualquier iniciativa económica. Los intentos de paliar la situación de desempleo derivada, en forma de declaraciones ZUR (Zona de Urgente Reindustrialización) y similares, no llegaron a tener efecto, por el juego especulativo que de ellas se intentó hacer y por la falta de realismo de las condiciones que imponían la administración para conceder ayudas. Sólo el sector terciario vio amortiguada su caída, por la existencia todavía de las necesidades de consumo del personal militar de la base y escuelas navales, y por la llegada de trabajadores a la mina de As Pontes.

En lo que a crecimiento urbanístico se refiere, esta etapa continúa con la vía abierta hacia la estación de ferrocarril, pero también con el crecimiento suburbano por la vía comarcal hacia Miño por la costa, así encontramos esa masa informe de hormigón que es la Urbanización Boavista, en la terminación natural del arrabal de Porto; o por el antiguo Camino Real, y paralelamente, desde el Postigo hasta el Soto de la Villa, donde remata el camino flanqueado por viviendas unifamiliares en una bolsa de se concentra en un cruce de caminos y es primicia de lo que sucederá también en Campolongo.

Con el nuevo trazado de la carretera Nacional, serpenteando en su descenso por el valle para mantener las especificaciones de las modernas carreteras, encontramos otro soporte para crecimiento suburbano, pero ya no sólo para edificación unifamiliar, sino para nuevos servicios como un colegio (la Grande Obra de Atocha), la subestación de Fenosa, el cuartel de la Guardia Civil, que se traslada desde el centro del pueblo, el depósito de gas, la Casa de Ejercicios Espirituales.

Es, además, en esta franja, donde el desarrollismo de los años 60-70 dejará su impronta de forma más explícita: la construcción de los apartamentos de la Urbanización Olmo, destinados a los trabajadores de ASTANO. Este conjunto, que apunta a los estilos de construcción y planificación de espacios de la ciudad racionalista, adolece claramente de una visión del conjunto en el que se ve inmerso, por la pérdida de escala de los volúmenes que maneja, y es hoy ejemplo en la Escuela de Arquitectura de la UDC de lo que no hay que hacer.

Pero la mayor transformación en la villa se produce con el relleno de la costa bajo la Nacional <sup>4</sup>, una zona degradada que era usada tradicionalmente

---

<sup>4</sup>Por las habituales crecidas del Eume, esta operación no habría sido posible antes de no haberse construido un embalse aguas arriba



Figura 4.5: Un modelo que todavía hoy se repite, el de la urbanización Boavista, que escala sin contemplaciones la ladera del monte

como vertedero, se replantea como una pequeña ciudad lineal. Así se reparten a su alrededor, en primer lugar, servicios que no tendrían cabida ya en el centro histórico: gasolinera, la Escuela-Hogar San José, que dio alojamiento y estudios a niños pertenecientes a clases sociales desfavorecidas, un parque, la Polideportiva, una escuela de oficios... y ya, al final de esta recién estrenada Avenida Ricardo Sánchez, nuevos bloques de viviendas colectivas y dos nuevos centros de formación: la Academia (Colegio Luis Vives), y mucho más tarde, el Instituto de Bachillerato, que, acompañando al Colegio Couceiro Freijomil (que sustituye a la fábrica de curtidos, entre el puerto y la carretera de la Estación), significan que la educación pública moderna ha llegado.

Llegado el principio de los años 80 con la crisis del sector naval Pontedeume detiene su crecimiento, aunque, ciertamente, no hay mucho más espacio



Figura 4.6: Nadie parece preocupado en remediar la problemática del muy estrecho camino entre el Postigo y el Soto de la Villa, el crecimiento suburbano ha axfisiado lo que podría ser la ansiada circunvalación al casco histórico



Figura 4.7: La salida de Pontevedra por Aguabar (N-651 hacia La Coruña) pretende ser polo de crecimiento, como así hacen ver los bloques residenciales de reciente construcción que la flanquean

hacia el que crecer. Pontevedra ha llegado a sus límites naturales.



Figura 4.8: Típicas viviendas colectivas de promoción estatal para ayuda a clases sociales desfavorecidas, al otro lado de la Calle del Picho



Figura 4.9: Planteada como una pequeña ciudad lineal, la Avenida Ricardo Sánchez aloja el mayor grupo de equipamientos de la Villa

## Capítulo 5

# Los problemas del crecimiento urbano en el Pontedeume actual en el marco de la etapa postindustrial

Como avanzamos al final del capítulo anterior, en el momento en que las condiciones sociales y económicas se estancan a mediados de los 80, se da la circunstancia de que la villa se extiende por el área que de forma natural le corresponde.

A primera vista se podría pensar que Cabañas, al otro lado del puente (ahora ya, de los puentes, porque hay tres), es una extensión de Pontedeume, llegando incluso el visitante a confundir ambas localidades. Sin embargo, la realidad es que Cabañas tiene entidad propia: la ocupación que se hace de la otra cabeza de puente es una evolución del rural en la otra margen del río, se produce por parte de habitantes de aldeas cercanas que buscan la cercanía de los servicios que Pontedeume proporciona, en primera instancia. Un síntoma de ello es que, al contrario que sucede en las líneas de detención de crecimiento que posteriormente se convierten en polos de crecimiento, el tejido pseudourbano que se ha extendido está mucho más congestionado que a este lado del puente. Se entiende, además, que en los actuales procesos de rururbanización los protagonistas son habitantes foráneos que se establecen buscando primeras (por cercanía a la autopista que une Ferrol y Coruña) y segundas viviendas (por el alto soleamiento que las laderas orientadas al sur-suroeste tienen, además del arenal de La Magdalena).

Por lo tanto, el río supone una primera barrera de crecimiento a Pontedeume. La segunda barrera es el monte Breamo, que corta su crecimiento en cuanto las pendientes se hacen importantes, hacia el oeste, estrechándose progresivamente el tejido urbano hasta convertirse en una estrecha cinta que flanquea la carretera de la costa; norte, en tiempos soporte de cultivos y hoy zona forestal protegida; y noreste, siguiendo la carretera Nacional-651, que es una estructura que ya de por sí sufre con las importantes pendientes sobre las que discurre. En este último sector sobre el plano de las normas subsidiarias del año 85, hay una zona urbana, en el entorno del Chapizo, pero aún hoy es un área sin consolidar, no hay ni una transición con el centro tradicional ni siquiera un viario adecuado que los una, y todo ello es debido a la orografía local.

La otra línea de expansión se ve cortada por la terminación, en el año 97, del tramo de autopista que atraviesa el Eume, y así un viaducto traza con hormigón una frontera que de forma natural (con el río Covés) y administrativamente existía ya entre Pontedeume y Esteiro.

Con este panorama, la presión urbanística se produce siguiendo tres directrices: el centro histórico y ensanche, con reformas y crecimiento en altura; redefiniciones en la avenida Ricardo Sánchez; y las vías de comunicación existentes, continuando un crecimiento suburbano con poco o ningún control; y el entorno de los núcleos rurales tradicionales, del que ya hablamos en el capítulo 2.

## **5.1. Agresiones al centro histórico, reformas en el ensanche**

Como al resto de Galicia, los movimientos de recuperación de los centros históricos llegaron más tarde que en el resto de España, a la que ya llegaron tarde respecto a Europa. En contraposición a otras villas y ciudades medievales, hemos dicho, que el casco histórico de Pontedeume se ha mantenido bien conservado gracias a que los habitantes de la villa nunca lo abandonaron. Eso, por otra parte, ha significado que estos propios habitantes han *jugado* para revalorizar sus inmuebles, originalmente unifamiliares, y, aprovechando resquicios legales y arbitrariedades de los sucesivos gobiernos, los han convertido en viviendas colectivas. Las limitaciones de las normas subsidiarias del año 85 han demostrado poca efectividad.

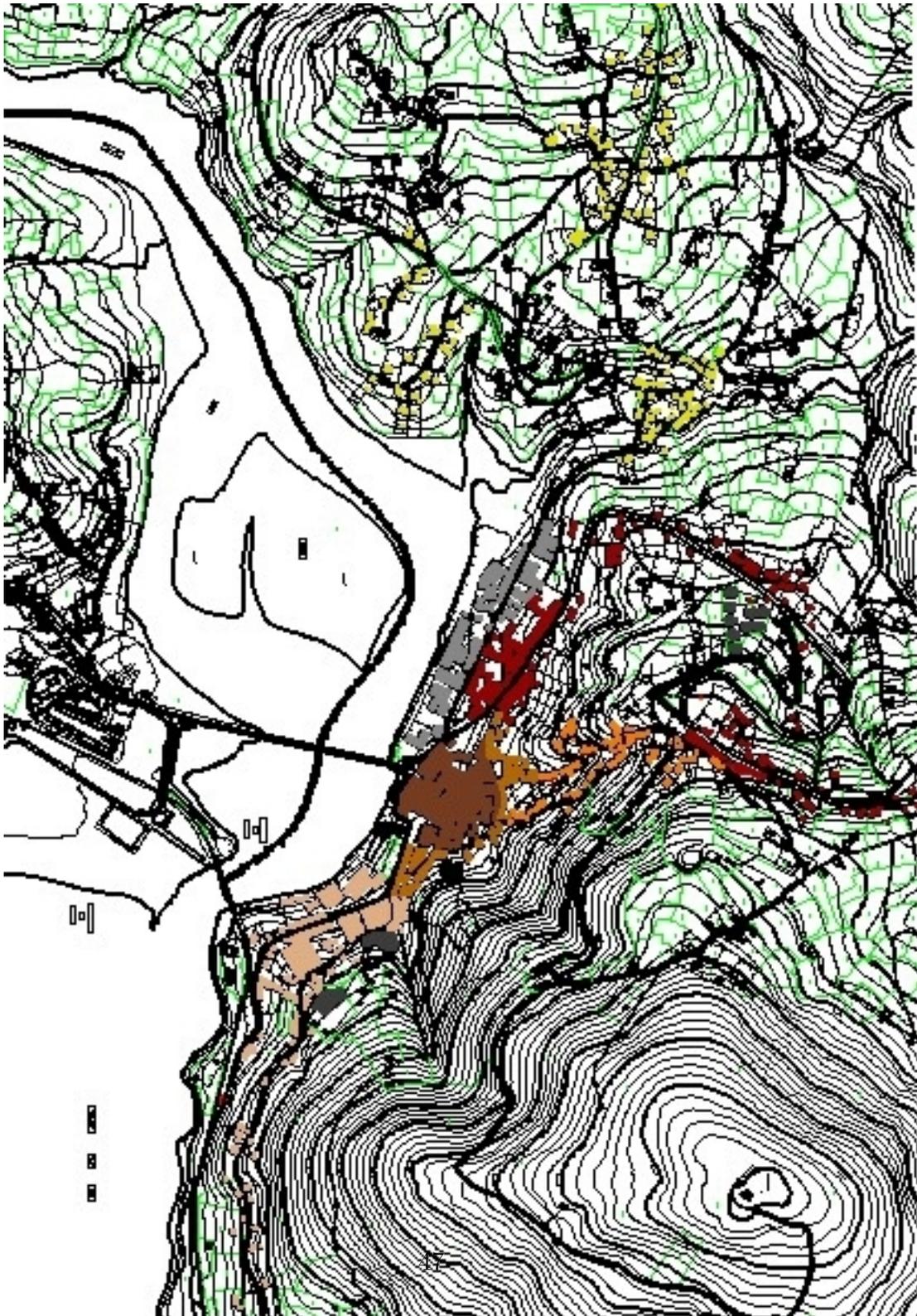


Figura 5.1: Claramente la orografía es un importante condicionante en las distintas formas de crecimiento de la villa



Figura 5.2: El gris más oscuro es la histórica construcción entre medianeras, el más claro los modernos tipos de viviendas colectivas, y en un tono intermedio, viviendas aisladas, punta de lanza del crecimiento suburbano

El crecimiento en alturas, bien sea frontal, bien sea oculto en esa epidemia de aprovechamientos bajo cubierta, provoca un estrechamiento en las de por sí ya estrechas calles del centro. No es la única enfermedad: el feísmo de los carteles anunciadores que no parecen estar regulados, y la expresión hortera de las clásicas tipologías con materiales modernos, que se produce en la reforma parcial o total de los edificios, son otros males resaltables. Estos fenómenos son extensibles a la calle Betanzos y avenidas Lombardero y Ferrrol. Sólo unas pocas reformas puntuales, eminentemente interiores, dentro del casco histórico, sí han sabido mirar atrás y, haciendo también de ello parte de su negocio, hoy son un buen ejemplo de recuperación de identidad cultural.

A estas cuestiones se añade un problema puramente funcional, la necesaria peatonalización de las calles aumenta la necesidad de aparcamiento, que ha aumentado por el progreso del sector terciario, y se ve acentuada cada sábado en la celebración del tradicional Feirón. El consistorio ha liberado algún *globo sonda* apuntando a la construcción de un aparcamiento subterráneo bajo el Mercado Municipal, lo que probablemente significaría la construcción de uno nuevo.

## 5.2. Paseo marítimo y reorganizaciones en Ricardo Sánchez

El paseo marítimo es la última gran intervención hasta nuestros días. Ha significado la recuperación definitiva de una margen degradada, por la que hasta entonces sólo pasaba un camino de tierra. Aprovechando la demolición de la Escuela Hogar, y previo a la construcción del la Escuela de Hostelería y, más recientemente todavía, el nuevo edificio del Instituto de Bachillerato, se ha abierto un espacio al ciudadano, respetuoso en materiales con el entorno.

Con el traslado del instituto se mejora de forma considerable un equipamiento, el Centro de Salud, que se traslada al antiguo edificio del Instituto. También se reforma el edificio de la escuela de oficios, que hoy aloja también la oficina municipal de urbanismo, pero mantiene sus usos.

En sentido negativo, han sido tiempos de especulación hacia el final de la avenida, la falta de criterio en las alturas edificables se plasma en el grotesco caso de los bloques de viviendas que *abrazan* el *Chalet Rosa*, típica vivienda



Figura 5.3: La llegada de la Autopista hacia Ferrol trae dos noticias, la buena, que se impulsa la recuperación del litoral en la ría, la mala, que pasa de largo sin detenerse

de indianos. En ese mismo sentido, se han realizado modificaciones a las normas subsidiarias que facilitan la construcción en las inmediaciones del viaducto de la autopista.

Mencionar que otro de los *globos sonda* de los que se viene hablando en los últimos tiempos es la recalificación del parque Alcalde Sarmiento, para convertirlo en un centro comercial.



Figura 5.4: El Chalet Rosa, de propiedad municipal, se ha intentado convertir en guardería; a su alrededor, muy cercanos edificios de cuatro plantas más aprovechamiento bajo cubierta amenazan un símbolo de la emigración

### **5.3. La falta de planificación en el entorno de las vías**

Observando, digamos desde el puente, la villa, se hace patente el más grave fenómeno que ataca el paisaje: la construcción intensiva en frentes y alturas.

Grandes paredes que en pendiente llegan a ser de siete plantas con aprovechamiento bajo cubierta, están literalmente enlosando las laderas del monte Bremao, utilizando como guía tanto la carretera de la Estación de Ferrocarril, como la comarcal hacia Miño por la costa. Allá donde hay aceras se reducen, y donde no las hay, las nuevas construcciones se ciñen al límite de la carretera. Esto se está produciendo también en el ascenso hasta el Soto de la Villa



Figura 5.5: Usando dos vías casi paralelas a diferentes cotas como líneas de desarrollo, el giro en dirección a Centroña se satura de viviendas colectivas agrediendo gravemente el paisaje

por el Empedrado, donde las promociones inmobiliarias en construcción no respetan ni el entorno natural ni la edificación unifamiliar circundante.

Lo mismo ha sucedido con las edificaciones de Aguabar, ascendiendo por la N-651 hacia La Coruña, pero parece haber llegado a la barrera orográfica que impide que continúe su crecimiento.

## **5.4. El rural como discutible expansión de la villa**

Después de lo discutido en el capítulo 1, sólo haremos referencia una vez más, al borrador de plan general que se está tramitando actualmente, y



Figura 5.6: Más alto, más ancho, más agresivo al entorno. Sólo importa el dinero

que propone convertir en urbanizable todo terreno circundante a los núcleos tradicionales, proponiendo un posible futuro urbano que se extiende (con la excepción de las correspondientes zonas de protección de infraestructuras terrestres y costa) desde el fin de las Fragas del Eume, llegando al casco urbano, ampliándolo sobre la ladera del monte utilizando una circunvalación como eje director, que enlaza con la comarcal hacia Miño, desde donde sigue *manchando el territorio* hasta el tradicional núcleo de Cabría y el turístico núcleo de Ber. Esto es, la definitiva pérdida de la identidad del territorio.



Figura 5.7: Ayer y hoy del Empedrado: no sólo no se revisa el crecimiento suburbano de siglos anteriores, al fondo se aprecia como no se ha aprendido la lección



Figura 5.8: Recientes construcciones en Aguabar, un ejemplo de permisividad que deriva en caos

# Bibliografía

- [1] Caniggia, G., Maffei, G.L.. *Tipología de la edificación. Estructura del espacio antrópico*. Ed. Celeste, Madrid 1995
- [2] Couceiro Freijomil, A.. *Historia de Pontedeume*. Pontedeume, 1980
- [3] De Castro Álvarez, C.. *Evolución urbanística de Pontedeume*, ponencia impartida en los *I Encuentros de ciudades e vilas medievais*, Pontedeume, Octubre de 1999
- [4] Fossatti, Maria Elena *Wright y la ciudad viviente*. Revista Área Digital, nº 2, Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional del Nordeste (Argentina), Febrero 2002
- [5] Le Corbusier. *La ciudad del futuro*. Ed. Infinito, Buenos Aires, 1962
- [6] Le Corbusier. *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*. Ed. Ariel, Barcelona, 1984.
- [7] Martínez Caro, C., de las Rivas, J.L.. *Arquitectura Urbana. Elementos de teoría y diseño*. Bellisco Librería Editorial, 2ª edición, Madrid, 1990
- [8] Nárdiz Ortiz, C.. *El territorio y los caminos en Galicia*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Xunta de Galicia, 1992
- [9] Panerai, Philippe, et al.. *Elementos de Análisis Urbano*. Instituto de Estudios de Administración Local, Colección Nuevo Urbanismo, Madrid 1983
- [10] Precedo Ledo, Andrés. *Galicia: estructura del territorio y organización comarcal*. Santiago, 1987
- [11] Precedo Ledo, Andrés. *El modelo de desarrollo comarcal*. Boletín de la A.G.E. nº 38, 2004

- [12] Segre, Roberto. *Historia de la Arquitectura y del Urbanismo. Países desarrollados. Siglo XIX y XX*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1985
- [13] Wines, James. *Green Architecture*. Ed. Taschen, Colonia, 2000
- [14] VV.AA.. *Cátedra. Revista eumesa de estudios*. Pontedeume, 1995-2000