

LAS CIUDADES Y EL SISTEMA URBANO

REFLEXIONES EN TIEMPOS DE CRISIS

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

COORDINADORES

Francisco José Armas Quintá
Ángel Miramontes Carballada
Dominic Royé

AUTORES

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

Capítulo 1

FERROL

Ferrol

INTRODUCCION

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

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

POBLACION

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

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

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

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

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

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

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

Los efectos de la crisis en la ciudad de Ferrol.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ECONOMÍA

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

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

Bazán y Astano: Pilares de la industria naval

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

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

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

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

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

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

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

Los intentos reindustrializadores de la Administración Central

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

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

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

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

Factores responsables de la actual depresión económica de la ciudad

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

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

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

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

ESTRUCTURA URBANA

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

el Ferrol Vello conforman la ciudad departamental en este siglo.

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

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

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

Ferrol Viejo.

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

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

Estuario.

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

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

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

La Madalena.

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

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

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

Estancamiento en el siglo XIX

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Alejado de lo que podría llamarse "centro urbano".

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

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

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

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

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

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

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

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

BIBLIOGRAFÍA

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

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

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

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

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

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

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

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

Memoria de SODIGA, 1991.

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