

- SÍNOSE HISTÓRICA



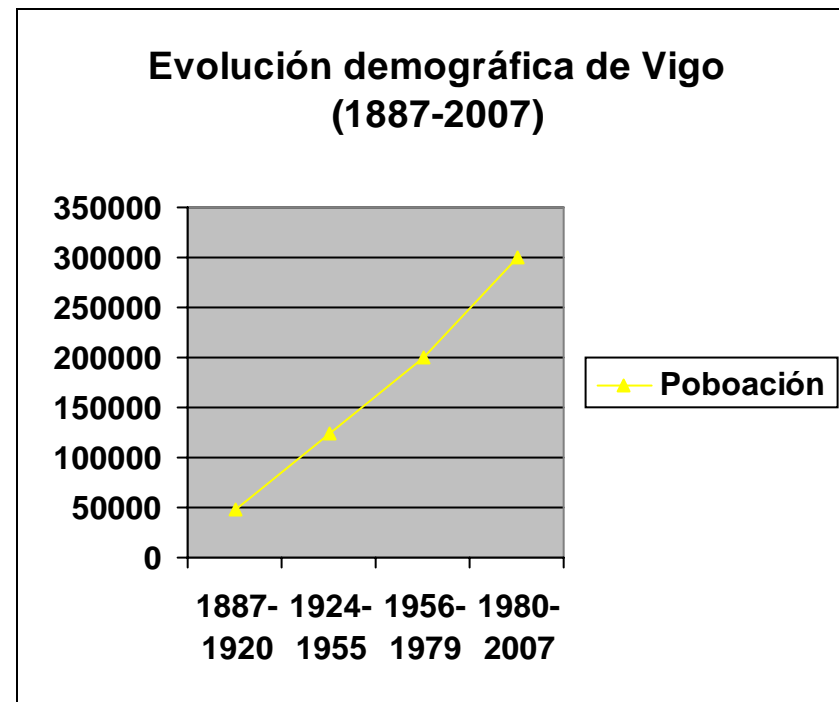
INDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. A EXPANSIÓN URBANA EN EUROPA	2
3. OS PROXECTOS DE ENSANCHE DE VIGO	3
3.1. O proxecto de Fausto Caballero	4
3.2. O proxecto de José Muller.	4
3.3. O proxecto de Agustín Marcoartú.	4
3.4. O proxecto de José M ^a Pérez.	4
3.5. O proxecto de Joaquín Bellido	4
3.6. O proxecto de García Olloqui.	4
4. A CRISE DE PLANEAMENTO INTERSECULAR: 1895-1923	6
4.1. Os planos de Ramón Vázquez e Rodríguez Sesmero.	6
4.2. O plano de Manuel Fernández Soler.	7
4.3. O plano de Ramiro Pascual.	7
4.4. O plano de Manuel Cominges.	7
5. A ARQUITECTURA	8
5.1. O Modernismo	8
5.2. O Eclecticismo	8
5.3. O Racionalismo	8
6. A PLANIFICACIÓN FRUSTRADA: 1924-1955	9
7. O URBANISMO DESARROLLISTA: 1956-1979	9
8. CONDICIONANTES ACTUAIS	10
8.1. Perda de patrimonio moble e inmovle	10
8.2. Cautelas arqueolóxicas	10
8.2.1. Xacemento romano do Areal (GA36057083)	10
8.2.2. Xacemento romano-medieval do Casco Vello (GA36057084)	11
9. BIBLIOGRAFÍA:	12

1. INTRODUCCIÓN

Na actualidade Vigo amósase como un dos puntos nodais de referencia da eurrrexión Galicia-Norte de Portugal e da fachada atlántica de Europa grazas á consolidación dun imparable potencial económico. Este, andando o tempo, acabará arrastrando consigo unha tradución administrativa formal que supere os corsés do enfoque local actual na procura dos apostas contemporáneas con máis proxección de futuro: a metropolitana e a eurrrexional.

Cunha poboación censada de case 300.000 habitantes, Vigo vén sendo considerada unha cidade media no sistema urbano peninsular. Aínda que o normal proceso de terciarización económica ten reducido o papel da industria, a cidade aínda confía a súa base económica a un potente sector secundario centrado na factoría de Citroën e na súa constelación de empresas auxiliares, asentadas fundamentalmente na súa área de influencia territorial. Xunto elas, cómpre significar a imparable actividade económica propia dun dos portos pesqueiros e comerciais máis potentes do Atlántico europeo, o que lle ten permitido aumentar constante e progresivamente a súa poboación desde o último cuarto do século XIX.



En opinión de González Pérez (2005) Vigo sería “un exemplo axeitado de cidade industrial baseada na explotación dos recursos do mar nas súas orixes e primada pola planificación dirixista tecnócrata desde mediados do século XX”.

Seguindo a este mesmo autor a cidade olívica tería nacido como un “pequeno núcleo dependente doutras cidades máis influíntes como Santiago de Compostela ou a vila real de Baiona. Ademais, a cidade intramuros non posuía apenas edificios de carácter relixioso que desamortizar” de aí que as grandes transformacións urbanas que experimentou nas últimas centurias non se implementaran no seu centro histórico, senón no seu contorno inmediato.

A cidade olívica ten a súa xénese nunha vila mariñeira media do litoral galego, de aí que o Nomenclátor de Poboación de 1857 contabilice unicamente 8.214 habitantes. “As condicións eran as idóneas para, co desenvolvemento industrial necesario, proxectar un crecemento importante fóra da pequena cidade xenética. A chegada de inmigrantes cataláns na segunda metade do século XVIII é clave para entender o despegue económico e demográfico da cidade. A industria salazoneira da sardiña e a puxanza do comercio marítimo fraguaron unha nova etapa de dinamismo económico que trouxo consigo a necesidade de proxectar importantes transformacións urbanas (Pereiro, 1981) (Souto, 1990). O mar e o porto foron elementos claves para entender non só a forma senón tamén o funcionamento da cidade” (González Pérez, 2005).

Así as cousas, desde finais do século XIX, apoiados no nacemento da lexislación urbanística española contemporánea, foron aprobados diferentes documentos de ordenación urbana que pretenderon planificar e

racionalizar o crecemento poboacional e edilicio ao que deu lugar, fundamentalmente, a imparable actividade comercial do seu porto. Este ten sido clave para o desenvolvemento da cidade durante o século XX, ben pola súa función comercial e de transporte intercontinental, ben como importante centro de actividade pesqueira e industrial.

Este enorme potencial económico veu provocando, en xeral, unha expansión pouco planificada da nosa urbe que facilitou o rápido asentamento de nova poboación, o que deu lugar a un modelo de urbanización e edificación que, en moitos casos, actuaba sen a terse a norma urbanística ningunha nin ao interese xeral. “A partir de 1960, o urbanismo tampouco puxo trabas ao crecemento demográfico e a expansión residencial. A consecuencia foi a ausencia dunha auténtica ordenación consciente do territorio e, en definitiva, a desestruturación urbana de Vigo” (González Pérez, 2005).

O período de estudio que aquí abordamos comprende, basicamente, as décadas de dominio do sistema urbano industrial. Iniciámolo coa aprobación dos primeiros plans de ensanche de poboación e pechámolo coas últimas consecuencias do *desarrollismo* a finais da década de 1970, para chegar así aos nosos días.

2. A EXPANSIÓN URBANA EN EUROPA

O inicio da industrialización no continente repercutiu directamente sobre a ordenación urbanística de boa parte das cidades europeas. “Por un lado a instalación das fábricas no tecido urbano provocou o éxodo de poboación do campo á cidade e por outro a propia vitalidade da actividade económica favoreceu o rápido ascenso dunha burguesía que necesitou dotarse de elegantes espazos nos que amosar a súa nova posición social. Ademais da industrialización o propio auxe demográfico incidiu na transformación das cidades europeas” (AAVV, 2006).

Nun primeiro momento leváronse a cabo actuacións sobre a cidade histórica co derrubamento de murallas e aliñación das rúas preexistentes, para crear a continuación de zonas planificadas de ensanche con amplas e elegantes rúas onde a burguesía construía as súas pretenciosas moradas. Os ensanches canalizáronse a través do trazado de planos regulares predeseñados con base racional e práctica, polo xeral de tipo ortogonal ou en cuadrícula. Nas novas e regulares rúas erguéronse edificios que presentan unha certa semellanza no volume e no estilo arquitectónico e unha homoxeneidade na altura que quedaba prefixada na propia planificación. Tal e como sosteñen Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez (2000) “sobre o plano da cidade o ensanche diferénciase do caso histórico por ter este último un trazado irregular e tortuoso que contrasta coa regularidade xeométrica do espazo do ensanche. As cidades industriais, Vigo entre elas, comezaron deste xeito a dotarse de novo pavimento, canalizacións de auga, redes de sumidoiros, iluminación de gas, teatros, transportes públicos, hospitais, etc.”



Plano de Vigo en 1597¹. Arquivo Xeral de Simancas

Os ensanches foron o lugar predilecto de residencia da burguesía ao longo do XIX e nas primeiras décadas do século XX, polo que encargaron aos arquitectos máis prestixiosos os proxectos das súas moradas. No ensanche fóronse dando citas os principais estilos dese período como o eclecticismo, o historicismo, o modernismo, o art déco, etc.

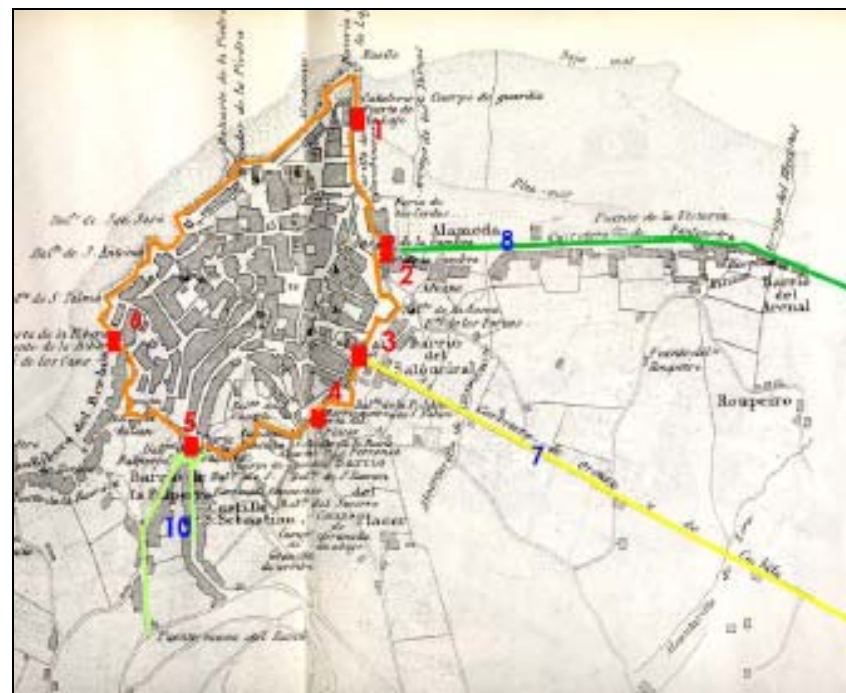
¹ Plano da posible autoría de Leonardo Turriano (Arquivo Xeral de Simancas).

En todas as cidades a burguesía buscou deseñar os ensanches como lugares dignos de residencia. Sen embargo, a elegancia e planificación deses espazos de “nova poboación”, como tamén se denominaron con frecuencia, non tiña nada que ver coas malas condicións hixiénicas dos barrios obreiros. Os traballadores asalariados vivían en suburbios sen ningún tipo de infraestrutura, superpoboados, sucios e inhóspitos, onde se daban as condicións precisas para o desenvolvemento de todo tipo de doenzas físicas e mentais. Ocupaban barracóns ou vellos edificios que se foron densificando, as habitacións eran pequenas e compartidas por varios membros da familia, etc.... En ningún caso as clases humildes e populares chegaron a instalarse nos ensanches europeos xerados a partir da revolución industrial.



Plano de Vigo en 1773. Servizo Histórico Militar (Madrid)

En España un dos primeiros ensanches en proxectarse foi o de Barcelona, trazado polo enxeñeiro Idelfonso Cerdá entre os anos 1855-1860. En Madrid o ensanche foi trazado polo enxeñeiro Carlos María de Castro entre 1857-1860.



Plano de Vigo de Francisco Coello de 1856. En laranxa recinto amurallado. En vermello portas da muralla. En verde escuro estrada de Pontevedra. En amarelo estrada de Castela. En verde claro estrada de Baiona. Fonte: AAVV; 2006.

3. OS PROXECTOS DE ENSANCHE DE VIGO

A cidade de Vigo é exemplo significativo da expansión urbana deste momento. Entre os anos 1860 e 1920 pasa de vila mariñeira media a cidade moderna e cosmopolita grazas á actividade económica relacionada co mar, en especial ao desenvolvemento do sector conserveiro, o único en Galicia que alcanza unha auténtica industrialización (Carmona Badía et al, 2005). Este sector, ademais de potenciar a actividade da flota pesqueira, actuou como arrastre doutras industrias como metalográfica, a construción naval, as fundicións, etc.

“As propias condicións naturais do porto favorecen un incremento da actividade marítima. Coa Revolución Industrial prodúcense unha serie de cambios nos medios de transporte marítimo e aparecen os barcos de vapor de gran tonelaxe que necesitan portos de gran calado. Como consecuencia algúns portos perden importancia, mentres outros desenvólvense notablemente, como é o caso de Vigo. A inauguración en 1881 da liña do ferrocarril entre Ourense e Vigo e a súa conexión coa rede española en 1885 a través de Monforte, favorece tamén a actividade económica ao abaratar custos no transporte, acercar novos mercados e permitir unha maior cantidade de mercadorías transportadas” (AAVV, 2006)

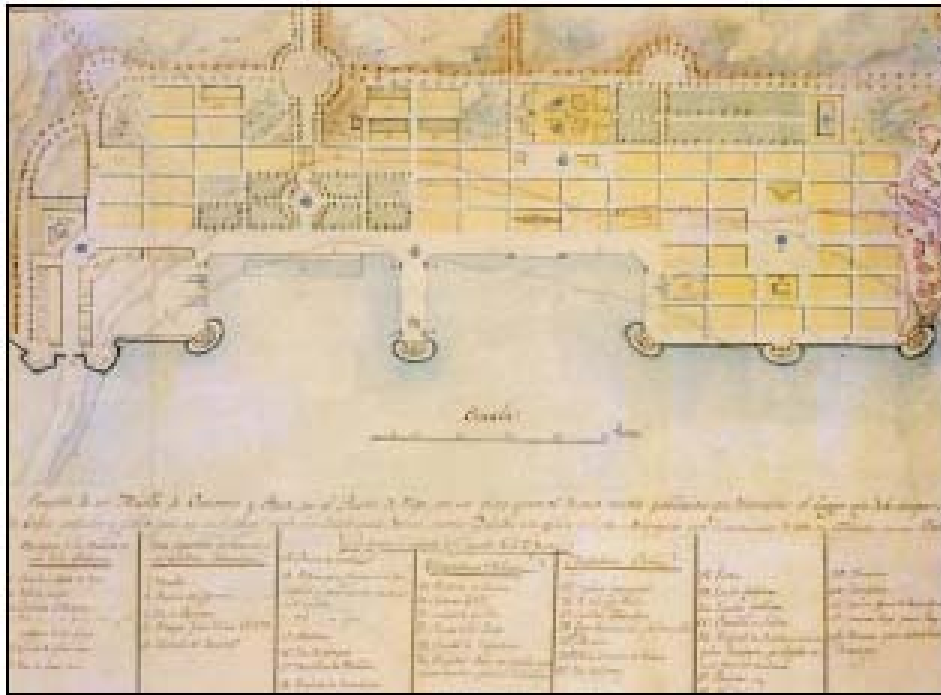
No contexto desta serie de cambios políticos e sobre todo socioeconómicos directamente vinculados á Revolución Industrial, aprobáronse as primeiras leis contemporáneas sobre a regulación e o ordenamento do espazo urbano en España: os Planos Geométricos de Poblaciones (1846) e as Leyes de Ensanche (1864, 1976 e 1892). Tal e como afirma González Pérez (2005) “neste contexto Vigo estaba obrigada á redacción de planos xeométricos, pero nunca chegou a redactar un plan destas características. As transformacións desenvólvense no espazo extramuros.”

Neste escenario Vigo empeza a ser obxecto de distintos proxectos urbanísticos de ensanche, adiantándose a cidades españolas de maior importancia. “Os primeiros traballos de planificación comezan co inicio do século XIX. Os proxectos de “Nova Poboación” de Fausto Caballero (1807), José Müller, Carlos María Abajos, Agustín Marcoartú (1841) e José María Pérez (1853) pretendían crear un novo e amplo espazo urbano ó leste da cidade amurallada, sobre o barrio e praia do Areal, gañándolle terreo ao mar.



Proxecto de Nova Poboación de Fausto Cavallero. 1807. Servizo Histórico Militar (Madrid)

As obras da “Nova Poboación” comezan en decembro 1857, seguindo o proxecto de José María Pérez. Esta planificación fracasa ó intentar implantarse sobre un barrio que se consolidara no longo espazo de tempo de preparación e aprobación dos proxectos (1807-1857). Se ben no ano 1860 o enxeñeiro Joaquín Bellido adapta o proxecto á realidade preexistente, a execución da totalidade non vai adiante. A única parte executada foi o “Ensanche de García Olloqui”, entre a praza de Compostela e o mar. Sen embargo deu orixe ás rúas Policarpo Sanz e García Barbón, que nos diversos proxectos son trazadas como un camiño de circunvalación á nova cidade” (AAVV, 2006).



Proyecto de Nova Poboación². 1820. Servizo Xeográfico do Exército (Madrid)

Ao igual que aconteceu en moitas cidades europeas, en Vigo o derrubamento das murallas levantadas na Idade Moderna (ou no medievo noutros moitos casos) foi entendida como unha medida progresista e, sobre todo, hixienista, na medida en que permitían abrir e ampliar o angosto rueiro que definía a cidade intramuros, facilitando así a aireación e rexeneración das urbes e, pretendían os utópicos, tamén dos seus habitantes.

No caso concreto de Vigo, en 1861 autorízase o derrubamento de parte das súas murallas, o que permitiu que a expansión se efectuara a través das estradas que entraban na cidade. A estrada de Castela deu orixe ás rúas Príncipe e Urzaiz. A de Pontevedra á rúa Areal, etc.... O ensanche real de Vigo concretouse mediante proxectos de novos viais que enlazaban entre si o Camiño de Circunvalación e as citadas estradas principais.



Proyecto de Nova Barriada de Julio Valdés promovida por García Olloqui. 1874.

² Posiblemente elaborado polos enxeñeiros Müller e Carlos María Abajos.

“Para a consolidación do ensanche foi importante o plano de Manuel Fernández Soler (1880), que hoxe é considerado como o primeiro plan de ordenación urbana de Vigo. Este plano, que enlaza mediante rúas transversais os viais existentes, canaliza a expansión ata que Ramiro Pascual conclúe en 1907 unha nova planificación. Fernández Soler proxecta tamén cara ó ano 1880 a apertura da Travesía de Vigo (hoxe rúa Elduayen) co fin de comunicar os sectores leste e oeste da cidade. Coa finalización do século XIX o enlace entre os dous sectores establécese tamén pola fronte marítima co derribo da batería da Laxe e a construción dun dique que permite a apertura da rúa Cánovas del Castillo” (AAVV, 2006).

Coa aprobación das leis de Ensanche de Población dos anos 1864, 1867, 1892 deuse paso ao proxecto de Ensanche de 1807, descoñecido por nós. Pola contra, si coñecemos con detalle o bautizado como Ensanche de Müller de 1810. Na mesma situación están o Ensanche de 1851 de Pérez, o Ensanche de 1874 de Valdés e o Ensanche de 1883 de Fdez Soler. Quizais debido a que todos eles se planifican sobre o mesmo espazo (o Areal³), o seu planteamento común non deixa de ser “variacións dunha mesma idea” (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez, 2000). Vexamos de forma sintética as ideas forza e pretensións de cada un deles:

3.1. O PROXECTO DE FAUSTO CABALLERO

Debuxado no ano 1807, propón a reforma total da cidade medieval, programando unha retícula ortogonal que substituiría a esta. O seu proxecto propón tamén a extensión da cidade cara o E, sobre a zona do Areal.

3.2. O PROXECTO DE JOSÉ MULLER.

O Goberno do Estado encargoulle no ano 1810 a este enxeñeiro militar un novo proxecto que, ao parecer, é un modificado doutro anterior de autor descoñecido. Ignoramos as propostas orixinais de un e outro, mais si coñecemos o rectificadado que de ambos, ao parecer, dirixiu Carlos M^a Abajos. Este presentou unha retícula presidida polo porto de grande peso defensivo e militar que contempla, por vez primeira, un camiño de rolda.

3.3. O PROXECTO DE AGUSTÍN MARCOARTÚ.

O Goberno encarga a este enxeñeiro a modificación do plano de Muller no ano 1837. A proposta deste profesional volve incidir sobre o Areal, onde se propón unha retícula ortogonal, se ben ampliando o seu deseño desde o dique de A Laxe até Guixar mercede a un aterramento. Marcoartú mantén a rolda proxectada por Muller, optando por ampliar a súa conectividade coa estrada a Castela.

3.4. O PROXECTO DE JOSÉ M^a PÉREZ.

No ano 1851 encárgaselle a este enxeñeiro que complete os traballos anteriores de Marcoartú. Dous anos despois o proxectista entrega a súa proposta que, igual que as anteriores, volve ignorar a realidade preexistente. Cambia de localización a alameda e volve propor a ocupación edificatoria do mar coa construción dun dique.

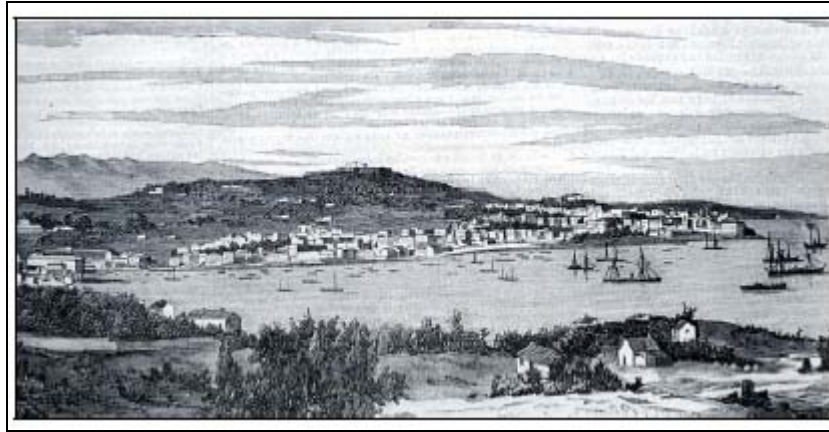
3.5. O PROXECTO DE JOAQUÍN BELLIDO

. Fracasado o intento de executar o programa anterior, no 1860 encárgaselle a este enxeñeiro pontevedrés unha nova proposta. Esta, por vez primeira, respectará a realidade urbanística anterior, proxectando a maiores un novo viario xerarquizado con rúas de entre 12 e 30 m. de anchura, segundo o caso. Malia todo, o proxecto fracasará de novo.

3.6. O PROXECTO DE GARCÍA OLLOQUI.

Este capitalista madrileño presentará no Concello, no nome dun grupo de investidores, un novo proxecto no ano 1869. Este comprometía á súa empresa a rematar as obras do dique, construír unha praza de abastos, dous novos peiraos, unha escola e unha casa de baños. A cambio a sociedade “Nuevo Vigo” comercializaría as novas vivendas resultantes, explotando os novos equipamentos por un periodo de 50 anos. Este plano lévase a cabo só en parte baixo a responsabilidade facultativa de Julio Valdés, que redefine a anchura das rúas de nova apertura (de entre 10 e 20 metros segundo a importancia). Deste proxecto chegaron ata nós as rúas Montero Ríos, Luis Taboada, García Olloqui, Pablo Morillo, Concepción Arenal, Castelar e o tramo norte da Alameda, aínda que tamén son froito deste proxecto as rúas Policarpo Sanz, García Barbón e Colón.

³ O médico vigués Nicolás Taboada y Leal escribe sobre o estado deste barrio no ano 1840. Segundo o seu privilexiado testemuño o Areal “adoptaba a forma dunha longa rúa que se estendía ó longo da praia e da estrada de Pontevedra. Este espazo foi ocupado paulatinamente polas vivendas, almacéns e factorías dos *fomentadores* cataláns, construídas mirando ó mar en sentido decrecente dende a porta da Gamboa a Guixar, dunha forma anárquica e sen planificación urbanística previa”. A súa poboación total ascendería a 1.500 habitantes. (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez, 2000).

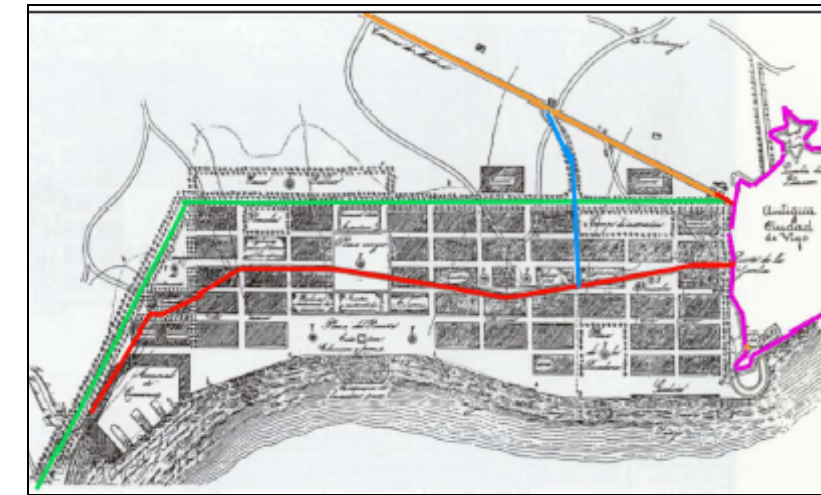


Imaxe da vila de Vigo no ano 1880 co barrio do Areal en primeiro termo.

A caracterización identitaria da burguesía local –maioritariamente foránea e desvinculada social e culturalmente de Galicia- é clave para a comprensión do modelo de crecemento urbano de Vigo, xa que esta “non tiña ningún tipo de apego social coa cidade. Procedía de Cataluña e era basicamente industrial” (González Pérez; 2005). A cidade histórica, moito máis pobre patrimonialmente que a maioría das urbes homologables do País, “non lle ofrecía comodidade e imaxe representativa aos «novos ricos» asentados en Vigo. Facíase imprescindible crear un novo espazo para colmar as súas aspiracións residenciais”, afirma o mesmo autor. Mais o papel da burguesía non explica por si só a sucesiva elaboración de proxectos de nova poboación (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez, 2000). No caso de Vigo, de seguirmos a estes autores, a súa casuística garda incluso máis relación con casos como o do barrio da Barceloneta da capital condal ou mesmo coa Magdanela da cidade de Ferrol na medida en que tamén existía a necesidade real de ampliar o seu porto, dotar á cidade de máis seguridade militar e, xa que logo, sentar as bases dun asentamento ordenado da nova poboación resultante de todas estas transformacións.



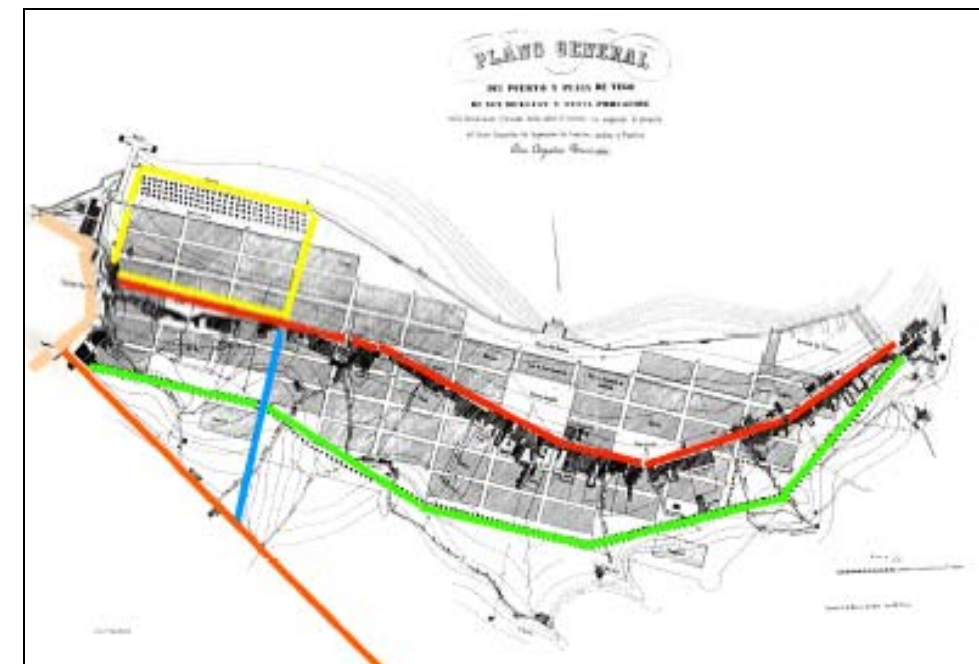
Fonte: AAVV; 2006.



Proxecto de Nova Poboación de Agustí Marcoartú. 1837. En vermello estrada de Pontevedra. En verde Camiño de Circunvalación. En laranxa estrada de Castela. En amarelo Ensanche de García Olloqui. En violeta o centro histórico. Fonte: AAVV; 2006.

Así as cousas son até seis os proxectos de ensanche contabilizados durante o século XIX na cidade olívica, factor que amosa o dinamismo económico, social e urbanístico que coñeceu a cidade galega durante este século. “Sen embargo” matiza González Pérez (2005) “o seu desenvolvemento foi pouco importante. Malia existir proxectos máis interesantes (sobre todo o de Marcoartú), o denominado ensanche de Olloqui foi o que tivo un maior desenvolvemento. En 1870 concedeuse permiso para realizar unha barriada de nova poboación ao promotor Emilio García Olloqui. O proxecto recaeu no enxeñeiro Julio Valdés.

Daquela planteouse a execución de nove couzadas situadas entre a alameda proposta ao borde do mar, a estrada de Pontevedra e a antiga muralla (Souto, 1990) (González-Cebrián, 1999). A trama elixida foi a reticular. Este plan destaca ademais por ser o responsable do único parque urbano existente na cidade (Alameda). En definitiva, o proceso urbanizador de Vigo durante o resto do século XIX manifestou a debilidade dunha Administración local que nunca logrou facer fronte á poderosa burguesía industrial tan pouco concienciada co desenvolvemento racional da cidade. Nos anos finais do século XIX, ao tempo que se consolida o ensanche da cidade, esta continuaba estendéndose á beira dos camiños principais que partían do antigo recinto amurallado”.



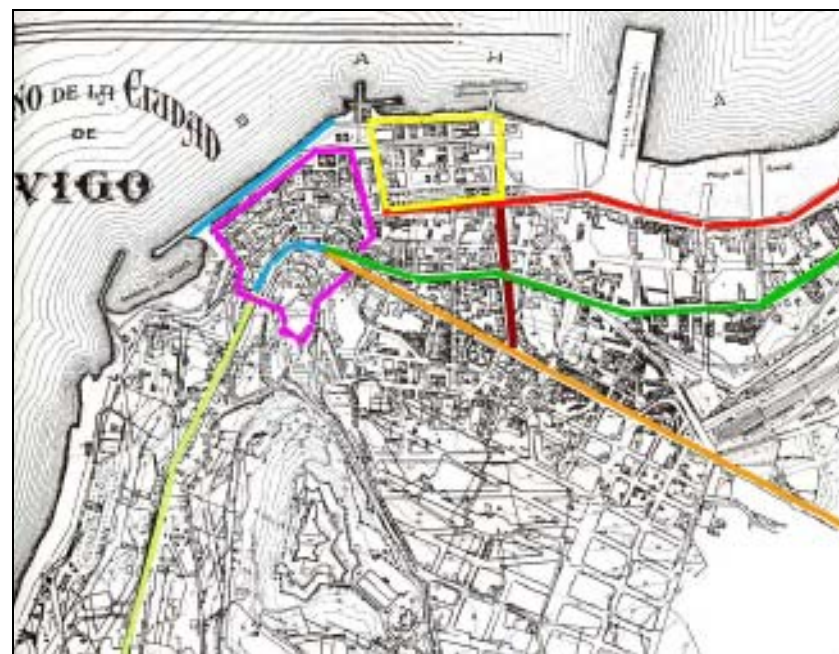
Plan Xeral de Vigo de José Mª Pérez. 1853. En vermello estrada de Pontevedra. En verde Camiño de Circunvalación. En laranxa estrada de Castela. En amarelo Ensanche de García Olloqui. En ocre centro histórico. Fonte: AAVV; 2006.



Plan Xeral de Vigo de Fernández Soler. 1880.

4. A CRISE DE PLANEAMENTO INTERSECULAR: 1895-1923

A nova etapa que se inicia en Vigo co cambio de centuria está protagonizada, como xa apuntamos máis arriba, polo triunfo do hixienismo e a súa plasmación normativa a través da Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las Grandes Poblaciones (1895). Isto dará lugar na nosa cidade á redacción das Ordenanzas Municipais de 1897 e ao Ensanche y Reforma de Pascual de 1907.



Plan Xeral de Vigo de Ramiro Pascual. 1907. En vermello estrada de Pontevedra. En verde escuro Camiño de Circunvalación. En verde claro estrada de Baiona. En laranxa estrada de Castela. En violeta centro histórico. En azul apertura de dúas vías de comunicación dos sectores L e W. Fonte: AAVV; 2006.



Plan Xeral de Vigo de Ramiro Pascual. 1907. En rosa estrada de Pontevedra. En verde ensanche de García Olloqui. En verde claro estrada de Baiona. En laranxa Camiño de Circunvalación. En vermello centro histórico. En amarelo estrada de Castela. En azul enlace entre sectores L e W da cidade. Fonte: AAVV; 2006.

“A cidade de Vigo partía dun longo período caracterizado polo crecemento acelerado e, aínda que con distinto éxito, polas tentativas de aplicar un urbanismo racional e ordenado ás novas áreas de crecemento. A finais do século XIX, (...) Vigo xa tiña o seu plan de ensanche pero, (...) na mente dos gobernos municipais non cabía a posibilidade de intervir sobre unha antiga cidade preindustrial con importantes signos de degradación e sobre a que a burguesía non mostraba o máis mínimo interese” (González Pérez, 2005). Por iso este mesmo autor opina que “a industria é clave para entender o proceso urbanizador de Vigo, pero é o porto a base da cidade actual.”

Así, no momento de canalizar e ordenar a expansión urbana olívica, esta lévase a cabo pouco a pouco, case de rúa en rúa, sen acadar nunca unha imaxe de conxunto, unha planificación completa que permitise ordenar a cidade en favor da calidade de vida dos seus habitantes. A riqueza e tradución social das elevadas plusvalías que obtiveron os empresarios da cidade tomará corpo, non no ámbito do urbanismo ou na planificación, senón na arquitectura, pero este é un capítulo que abordaremos máis adiante.

Vexamos a continuación os piares sobre os que se sustentaron os distintos proxectos urbanos que a administración e a burguesía pretendeu executar na cidade.

4.1. OS PLANOS DE RAMÓN VÁZQUEZ E RODRÍGUEZ SESMERO.

Os veciños do Areal encargaron ao técnico Ramón Vázquez a elaboración dunha proposta de aliñacións para este tramo da antiga estrada a Pontevedra que tamén comprendería a superficie englobada entre o camiño de Circunvalación (no tramo da actual García Barbón), Ramal (Colón), e camiño Barreiro (Isaac Peral). A proposta do técnico coincide en boa medida co rúeiro actual, de aí que no plano proposto apareza unha rúa lonxitudinal central (a actual Rosalía de Castro) interconectada a través de rúas transversais con Sagasta (hoxe Areal) ao N e Ramal (hoxe Colón) ao S.

O arquitecto municipal, Domingo Rodríguez Sesmero, asina no ano 1874 un proxecto de ensanche para o ámbito delimitado polas rúas Colón, Carral, Príncipe e Victoria. Esta proposta é debedora do primeiro urbanismo vigués, proclive a estenderse ao longo das vías de comunicación, enlazando a antiga estrada de Castela, o camiño de Circunvalación e a estrada de Pontevedra. De aquí xurdirán rúas como as actuais Reconquista, Velázquez Moreno e o primeiro tramo de Marqués de Valladares, dando lugar tamén á erección dun mercado, peixería e catro escolas. Neste mesmo ano o Goberno Municipal aprobará tamén o proxecto de camiño de Ronda (actual Ronda de Don Bosco) a fin de desviar o denso tráfico que circulaba polo centro da cidade en sentido Baiona.

4.2. O PLANO DE MANUEL FERNÁNDEZ SOLER.

O ano 1878 pasou á historia de Vigo por ser a data na que se encargou o primeiro plan xeral da cidade. O traballo resultante énos descoñecido, mais nos arquivos municipais consérvase unha copia realizada sen o consentimento do autor que deseñou o crecemento de toda a cidade até o ano 1910, nomeadamente do seu sector leste. “O ensanche de Fernández Soler sitúase na zona leste, con oito rúas lonxitudinais paralelas ó mar e once transversais que as cortan” (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez, 2000). A anchura das novas rúas era, na maior parte dos casos, de entre 12 e 15 m, agás no camiño de Circunvalación (25 m) e o primeiro tramo da actual Urzáiz (30 m). A Fernández Soler, axudante de obras públicas de titulación oficial, debemos a traza das rúas Venezuela, parte de Ecuador, María Berdiales, Uruguai, Afonso XIII e Rosalía de Castro, que xa aparecía definida no plano de Ramón Vázquez de 1870. Á súa autoría debemos tamén as rúas transversais que intercomunican as primeiras: Taboada Leal, Eduardo Iglesias... A Soler tamén debemos a comunicación do leste co oeste da cidade, a Travesía de Vigo (actual Elduayen) e o enlace do Berbés co peirao da Laxe por medio da construción dun dique.

A Rodríguez Sesmero debemos un proxecto de 1882 que comprende o trazado das rúas Progreso e Circo (hoxe Eduardo Iglesias), o remate do tramo final de Velázquez Moreno e o ensanche do camiño de Ronda. A apertura destas novas rúas lévase a cabo grazas á cesión de bolsas de terreo privado, caso de López de Neira, Afonso XIII, Elduayen, xestionadas todas elas polo Concello para mellorar a conexión do ruiro existente e facilitar o acceso ás novas infraestruturas (v.g. o ferrocarril).

4.3. O PLANO DE RAMIRO PASCUAL.

Chegado o ano 1900 o Concello de Vigo encargou a este técnico o Plano de Reforma e Ensanche da Cidade de Vigo. A este profesional debemos tamén o anteproxecto de vía de circunvalación entre as rúas Urzáiz e Coia (hoxe Gran Vía), que será aprobado pola institución municipal no ano 1907 despois da cesión de terreos de José García Barbón á altura do barrio de Casablanca, barrio que se urbanizará integramente en base á súa proposta.

O traballo de Pascual terá unha enorme repercusión na cidade xa que, coa suspensión do planeamento encargado ao arquitecto Antonio Palacios, serán as determinacións técnicas do primeiro as que rexan o crecemento da cidade até o ano 1943. Este plan caracterízase pola súa “extraordinaria calidade técnica na súa precisión e detalle” (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez, 2000) “amplía o ensanche a unha zona delimitada polo leste por Guixar e extremo occidental da estación do ferrocarril ata o Couto de San Honorato; polo sur supera e rodea por primeira vez o monte do Castro, chegando polo oeste á praia de Coia e Peniche na bifurcación das estradas de Baiona e Bouzas”, aínda que, seguindo aos mesmo autores “fundamentalmente é un plano de aliñacións no que se reflicte o trazado de novos viais”.

Unha das medidas máis relevantes deste proxecto foi a planificación e execución dunha Gran Vía de 35 m que, partindo de Urzáiz, subiría ata O Castro para rematar no barrio de Coia, articulando así todo o novo ensanche. Esta obra, sen dúbida unha das máis decisivas na planificación da nosa urbe, deberá agardar á que remate a Guerra Civil para ser unha realidade.

A Ramiro Pascual debemos tamén o proxecto de unión dos sectores leste e oeste de Vigo pola ladeira do Monte do Castro, ocupándose tamén do desenvolvemento do sector W da cidade por medio da traza de dous viais paralelos ao mar, un deles coincidente coa traza da actual rúa Torrecedeira. Todas estas rúas principais estarían conectadas con outras vías transversais trazadas en ángulo de 45 graos que permitirían salvar as fortes pendentes que impón a orografía olívica.

4.4. O PLANO DE MANUEL COMINGES.

Foi en 1937 cando o Concello encarga ao enxeñeiro Manuel Cominges o Proxecto de Reforma Interior, Ensanche e Extensión de Vigo, un traballo que a Corporación Municipal aprobará seis anos despois. Naquela altura fracasara xa a tentativa de materializar o Plan Palacios. Cominges, en palabras de Garrido Rodríguez e Iglesias Veiga (2000) “considerou o ensanche da cidade bordeando en todo o seu perímetro o Monte do Castro, estruturándose a través da Gran Vía dende Urzaiz ata As Travesas. O ensanche proposto comprendía unha zona que se situaba entre Guixar e barrio do Pino, Couto, Gran Vía, Travesas e rúa Coruña” (...); “o proxecto de Manuel Cominges é basicamente un plano de aliñacións no que aparecen trazados gran número de viais, poucas zonas verdes e espazos reservados para usos colectivos. A súa longa vixencia e o seu esencial carácter de plano dun novo trazado viario, xunto a unha desafortunada política urbanística posterior, provoca, como sinala Pereiro Alonso que a cidade de Vigo «esté formada salvo raras excepcións por unha serie ininterrompida de rúas corredor e cruzamentos de circulación que configuran un pobre e desolador contorno urbano»”.

Froito deste traballo é a ordenación actual comprendida –en forma de rixida cuadrícula- entre a Praza de España e As Travesas, con rúas paralelas á Gran Vía interconectadas por transversais. Derivado do plano de Cominges é tamén a cidade xardín consolidada en Peniche, O Castro e Praza de España, así como as zonas verdes da Alameda, O Castro, Couto de San Honorato e Torrecedeira, estas dúas últimas desaparecidas pola construción do Hospital Xeral e barriada de pescadores.



Fonte: AAVV; 2006.

Por iso “o dinamismo demográfico, económico e construtivo de Vigo a principios de 1900 non se manifestou (...) na aprobación de plans urbanísticos de calidade. A cidade optou por centrar os seus esforzos na transformación do seu principal motor económico: o porto. Houbo que esperar ao magnífico pero utópico plan de Antonio Palacios para, por fin, estudar un plan urbano de entidade recoñecida. Mentres a loita de intereses non lograba articular un plan urbano de calidade, a autoridade portuaria, como unha especie de goberno municipal paralelo de enorme influencia política e económica, proxectou cómo había ser o amplo territorio que estaba baixo a súa tutela e xestión. Destes anos destaca o ambicioso Proyecto del Puerto de Vigo de Manuel E. Cabello (1913). No caso de levarse a cabo na súa totalidade, o espazo portuario tería unha extensión semellante á da cidade compacta existente na época. Aínda que cargado de irregularidades e incoherencias legais, desta etapa destacamos o Proyecto de Ensanche y Reforma de Vigo, obra de Ramiro Pascual en 1907. A súa principal achega foi a concepción global da cidade. Para o casco histórico recolleu ideas hixienistas de apertura e ensanchado de rúas e prazas. Para o ensanche proxectou novos trazados de vías” (González Pérez, 2005).

5. A ARQUITECTURA

O ensanche de Vigo concentra a maioría da arquitectura de estilo modernista, ecléctico e racionalista presente na cidade, sen dúbida unha das facianas do patrimonio vigués, xunto coa historicista e a galeguista, máis valiosas e destacadas. Non esquezamos que o casco histórico non era do gusto da burguesía foránea viguesa e, xa que logo, tampouco era o lugar apropiado para culminar as súas pretensións residenciais e apostas investidoras.

5.1. O MODERNISMO



A arquitectura modernista agroma en Europa na última década do século XIX, diluíndose co inicio da primeira Guerra mundial. Na cidade olívica o Modernismo convive co gusto ecléctico ao longo de tres longas décadas (1890-1920).

O modernismo presenta á sociedade novas solucións e ofertas, principalmente no campo decorativo, atopando na natureza a súa principal fonte de inspiración. Deste modo, as fachadas dos edificios modernistas énchense de formas sinuosas e ondulantes ateigadas de elementos faunísticos e, fundamentalmente, florísticos, deixando espazos para pequenas incursións antropomorfas. Non son alleos a este repertorio as influencias do Art Nouveau e do xeometrismo, como tampouco a utilización de novos materiais como a cerámica, o cristal ou o ferro, que permiten novas posibilidades no campo plástico e expresivo.

Jenaro de la Fuente Domínguez será un dos incursores do modernismo en Vigo. Xunto a el José Franco Montes, Benito e

Manuel **Gómez Román** destacarán tamén na utilización das novas formas de expresión arquitectónica, na maioría das ocasións sen prexuízo da utilización do estilo eclectista, sen dúbida o estilo preferente e realmente substantivo da cidade.

O modernismo adáptase perfectamente aos requirimentos da burguesía refinada e culta, que gusta dos detalles coidados na envolvente exterior dos inmobles así como dos interiores de deseño e profusamente adornados. Este feito promove, ademais, a revitalización do traballo artesanal, traducido no deseño de mobles, portas, vidrieiras, lámpadas, pinturas decorativas murais, etc...

5.2. O ECLECTICISMO



Tomando como punto de partida a arquitectura historicista, centrada na imitación das correntes e tendencias estilísticas anteriores (como as da antigüidade clásica grega e romana) o Eclecticismo fai unha aposta por aglutinar características e elementos doutras culturas, acadando o seu meirande desenvolvemento en Europa e América. Esta corrente aposta fortemente pola combinación de distintas correntes arquitectónicas cun afán monumental e dignificador de base histórica. Así, a súa característica principal é a de combinar dous ou máis estilos arquitectónicos en cada nova obra ou estrutura, de forma que o resultado sexa algo diferente, innovador.

Ao igual que acontecera co modernismo, o eclecticismo vigués está profundamente influído pola súa chegada tardía á cidade e pola tradición local no que toca á virtuosa utilización da pedra como material dominante. Edificios como a Escola de Artes e Oficios, o edificio Bonín do Areal ou o Teatro García Barbón son exemplos altamente representativos dun tempo e dun estilo que introduciron á nosa dentro do mapa das cidades europeas relevantes no que á

expresión arquitectónica se refire. Así, o eclecticismo supuxo para Vigo o que o barroco para Compostela, a principal marca de identidade dunha sociedade de grande puxanza económica ansiosa por traducir nas súas moradas as cotas de poder económico que alcanzaba.

Na nosa cidade arquitectos como Michel Pacewicz, Antonio Palacios, Gómez Román, Jenaro de la Fuente Álvarez ou José Franco Montes desenvolven unha obra importantísima de grande altura que acada o seu cumio entre 1910 e 1930. A burguesía deste momento histórico, coincidente cun dos máis prósperos da historia de Vigo, atopa nesta póla da arquitectura academicista con tendencia monumental a resposta aos seus desexos de diferenciación e ostentación.



Fonte: AAVV; 2006.

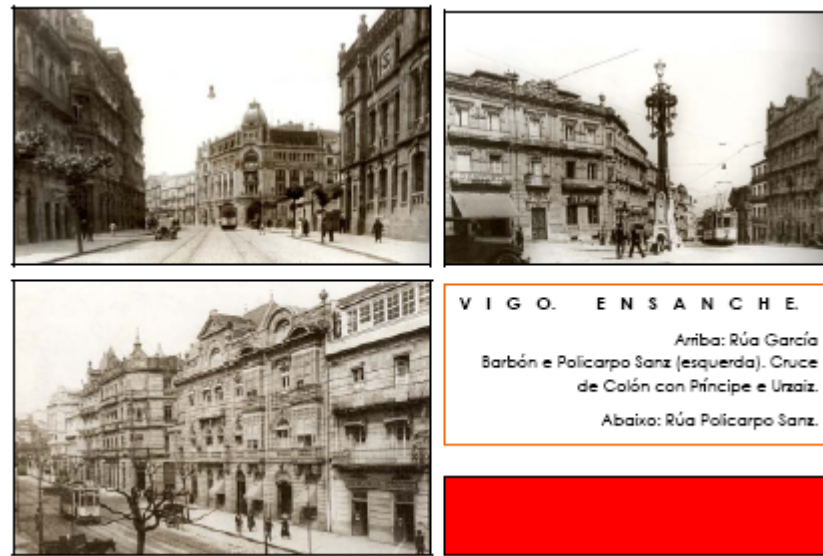
5.3. O RACIONALISMO



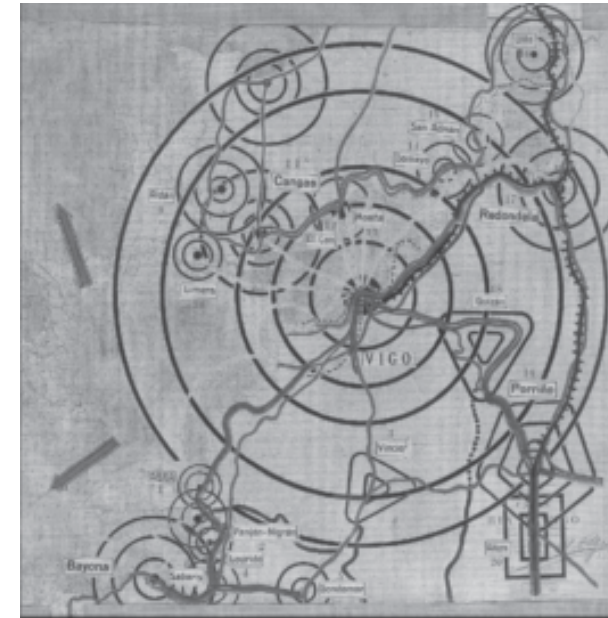
A principios do século XX eclosionan en todo o mundo occidental novos movementos culturais que van orixinar unha alteración fundamental na arte de construír. Os grandes cambios que se producen no desenvolvemento social, o aumento vertixinoso da poboación urbana, as novas técnicas e materiais dispoñibles, a cristalización dos postulados hixienistas, etc... van precipitar a modificación da concepción, a estética e a función da arquitectura. Os novos materiais e recursos técnicos como o formigón armado, o ascensor, a utilización do ferro e o cristal, permitirán un avance arquitectónico autenticamente revolucionario que ofrece unha resposta espacial ás necesidades da nova sociedade, visible en Vigo superada a metade da centuria.

"A consecuencia é unha nova arquitectura, onde a sinxeleza de liñas e a sobriedade fronte ao recargamento dos demais estilos da época. A arquitectura racionalista, de aparencia fráxil, de imaxe deliberadamente lineal e simétrica, con sensación dinámica e case carente de ornamento, o que nos pode chegar a causar a impresión de que é facilmente substituíble por outras arquitecturas novas" (Iglesias Veiga e Garrido Rodríguez; 2000).

Seguindo aos mesmos autores "en Vigo, a recepción destas vangardas racionalistas prodúcese co inicio da actividade profesional do arquitecto Francisco Castro Represas que asumiu o racionalismo como manifesto construtivo nese momento histórico, fronte ás tendencias rexionalistas que primaban na nosa cidade. Xunto a este proxectista da vangarda local outros arquitectos vigueses incorporáronse a estas vangardas como é o caso de Jenaro de La Fuente Álvarez e Antonio Comingses Molíns. Con eles débese citar tamén a obra doutros arquitectos non nados en Vigo pero que traballaron na cidade como Pedro Alonso Pérez, Emilio Salgado Urriaga, Joaquín Vaquero Palacios, Romualdo de Madariaga e Luis Martínez Feduchi."



Fonte: AAVV; 2006.



Estudio de propostas de centralidade de Vigo e a súa área de influencia elaborado polo arquitecto Antonio Palacios.

6. A PLANIFICACIÓN FRUSTRADA: 1924-1955

As convulsións políticas caracterizaron este período lexislativo de máis de tres décadas (dúas ditaduras, os gobernos repúblicanos...). Neste contexto en España só se aprobou unha lei sobre urbanismo, o Estatuto Municipal de 1924, unha achega interesante pola aparición dun novo concepto de intervención global sobre a cidade e o conxunto do municipio. Pero ao mesmo tempo deixou tamén un pouso frustrante na medida en que non foi máis que unha simple reprodución das leis de ensanche e de reforma interior existentes, fusionándose baixo un mesmo documento legal. En xeral os plans resultantes (nomeadamente os implementados na cidade olívica) non destacaron pola orixinalidade das súas propostas. Os máis interesantes foron aqueles que incorporaron unha nova visión da cidade na rexión de acordo coas ideas do *Zoning* e o *Regional Planning*, ideas sobre as que teorizaban os gurús do Movemento Moderno. Isto supuxo un salto urbanístico cualitativo na ordenación do territorio, tanto no eido da planificación metropolitana como no da zonificación de actividades.

Así o Estatuto Municipal de 1924 deu lugar á elaboración das Ordenanzas Municipais dous anos despois. Este documento vai ser rapidamente superado a nivel propositivo e metodolóxico por un documento urbanístico completo e complexo, tal foi o Plan de Extensión y Reforma Interior de 1934, radactado polo arquitecto Antonio Palacios, que veremos máis pormenorizadamente máis adiante. Despois do fracaso deste documento, e case unha década despois, redactárase o proxecto de Reforma Interior, Ensanche y Extensión de 1943, do arquitecto Antonio Cominges.

A situación en Vigo complexizouse. Aínda que o seu estancamento económico produciu unha aparente crise de planeamento, foi durante esta etapa cando se redactou o máis ambicioso plan de ordenación de toda a súa historia, o denominado Plan Palacios. Esta crise afectou tamén ao urbanismo e, máis unha vez, os desafortunados dirixentes que gobernaron esta cidade atlántica non permitiron a súa execución efectiva. Así, aprobado en 1934, foi anulado cinco anos máis tarde.

Co Plan Palacios a cidade de Vigo situouse na cabeceira da planificación territorial española coa aprobación en 1934 do Plan de Extensión y Reforma Interior autoría do arquitecto Antonio Palacios. "Un plan cargado de propostas utópicas que o fai aínda máis atrevido e ilusionante", en palabras de González Pérez (2005). Como cidade marítima aberta ao Atlántico, Palacios foi capaz de ler as novas posibilidades que se abriron durante o goberno progresista da Segunda República. Por un lado, Vigo utilizou o soporte legal do Estatuto Municipal e os seus regulamentos. Por outro, o Plan Palacios demostrou un amplo coñecemento da teoría urbana europea contemporánea. Como exemplo do que dicimos véxase a ambiciosa proposta de ordenación rexional e metropolitana que, influída directamente polos principios do *Zoning* e o *Regional Planning*, é contemporánea de traballos como o Plá de distribución en zonas del territorio catalá (1932) de Nicolau M. Rubió i Tuduri e só uns anos posterior ao Proyecto de Extensión de Madrid (1926) de Núñez Granés. O estudio comarcal concibía a cidade de Vigo e a súa área de influencia sobre vinte cidades satélites.

O arquitecto porriñés introduciu no seu plan diferentes concepcións da teoría urbana das primeiras décadas do século XX en perfecta comunión (funcionalismo de Le Corbusier, culturalismo de Camillo Sitte e movemento das cidades xardín de Howard), entre os que destacan os novos conceptos racionalistas -introducidos en España pola GATEPAC- da zonificación urbana e a zona verde na cidade. "A reforma interior proxectouna a modo de radicais propostas de cirurxía urbana que tería a súa plasmación na apertura dunha Gran Vía, a denominada Rúa de Galicia" (González Pérez, 2005). A estes elementos sumábase unha zona administrativa e un paseo de inverno semellante ao que xa disfrutaban cidades como París, Londres, Berlín, Nápoles ou Milán.

As ideas do Plan Palacios esqueceronse moi cedo. Con perspectiva histórica hoxe podemos afirmar que unhas felizmente (v.g. a destrución do Centro Histórico), outras por desgracia (v.g. a perspectiva de ordenación metropolitana, a proposta de zonificación de actividades). A Guerra Civil e a posguerra supuxeron a ruptura da corrente cultural europea inspirada na Carta de Atenas (AA.VV, 1999) (Palacios, 2002). Na posguerra asistimos a un retroceso no que á visión do planeamento se refire.

Coa superación da crise, coincidindo co inicio da segunda metade do século XX, Vigo redactou non só unha maior cantidade de plans xerais senón tamén máis interesantes desde o punto de vista da teoría urbana. Sen embargo, a frustrante sucesión de débiles gobernos municipais e a existencia dunha burguesía pouco comprometida coa cidade deron lugar ao incumprimento dos plans aprobados. O resultado é, en opinión de Souto González (1990) "unha cidade caótica, desordenada e socialmente segregada".

7. O URBANISMO DESARROLLISTA: 1956-1979

Os vintetrés anos deste período son probablemente os máis transcendentais para entender moitos dos procesos territoriais e das dinámicas sociais e económicas da cidade española contemporánea. En palabras de González Pérez (2000) "son dúas décadas tan apaixonantes para os estudosos dos fenómenos urbanos como negativas para a construción da cidade". As feblezas da urbe actual deben moito ao executado durante os anos 1960 e 1970. O Censo de Población de 1960 ofrece cifras de poboación próximas aos 150.000 efectivos. Ao final da etapa, a poboación tíñase case duplicado. "A explosión do turismo de masas, a aceleración da dinámica industrializadora e, directamente relacionado con estes dous, o incremento dos movementos migratorios internos xeraron novas dinámicas urbanas. Os espazos urbanos amosáronse incapaces de redistribuír axeitadamente a nova poboación e os crecentes recursos sobre territorios cada vez máis complexos", afirma González Pérez (2000). Foi durante estes anos escuros da práctica urbanística cando se aprobou a primeira lei do solo española (Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956). Con esta, iniciamos unha etapa de planificación física dominada polo compoñente desarrollista ou, aínda que pareza un paradoxo, simplemente pola ausencia de práctica ordenadora. O desenvolvemento endógeno e territorialmente equilibrado defendido pola doutrina urbanística foi desbotado pola política económica e social do novo período que se abriu no réxime franquista.

A promulgación da Lei sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956 deu lugar á redacción do PGOU de 1970. As decisións de apertura ao exterior do réxime franquista tomadas a finais da década de 1950 foron claves para o crecemento de Vigo. Eis a creación da Zona Franca (1954), a política rexional de corte industrial de pólos de desenvolvemento⁴, etc....

En Vigo, “a feble administración municipal abandonou novamente a cidade aos intereses especulativos dunha poderosa clase industrial. A resposta do urbanismo ao crecemento demográfico e ao desenvolvemento industrial foi moi pobre, tanto no que respecta á planificación dunha axeitada política de vivenda, como dunha clasificación do solo que regulara adecuadamente as necesidades de solo urbanizable. A xestión do primeiro PGOU de Vigo comezou en 1961. A súa tramitación administrativa durou case dez anos. Loxicamente, a grande prexudicada foi a propia cidade. Mentres se redactaba o plan municipal, Vigo estaba a ser construída en base a plans parciais (Samil, A Florida, Lavadores e Teis) e de aliñacións (sector central da cidade, Estación de Ferrocarril e o de Cominges), carentes dunha visión xeral e integral do crecemento urbano” (González Pérez, 2000). De entre os diferentes plans parciais destaca o de Coia⁵.

O Ministerio de la Vivienda aprobou o 4 de decembro de 1970 o primeiro PGOU. Anos despois, en 1977, vería luz o Plan Especial de Protección de Edificios, Conxuntos e Elementos Urbanos de Interese, e trece anos despois o Plan Especial de Edificios a Conservar (PEEC, aínda en vigor), ambos deseñados para protexer un patrimonio arquitectónico que a cidade empezaba a perder de forma progresiva e alarmante. Máis o que os gobernantes locais non fixeron en ningún caso foi marcarse obxectivos de rehabilitación integral, recuperación arquitectónica ou revitalización económica e social (Souto González, 1990). Aínda así, a medida, aínda que insuficiente, foi moi importante para unha cidade tan pouco acostuada ao cumprimento de normas urbanísticas. Este plan especial tiña como obxectivo protexer as máis interesantes arquitecturas de Vigo dos séculos XIX e XX, un patrimonio que, fundamentalmente desde a posguerra, estaba a desaparecer de forma progresiva, unhas veces pola vía do derrube, outras pola do traslado a outras cidades. O feito de fixar medidas para a protección de arquitectura do ensanche non significa que esteamos diante dunha visión ampliada da cidade histórica, senón máis ben dun desprezo polo núcleo orixinal e un exemplo do orgullo vigués polo pequeno pero interesante ensanche do século XIX. Só a «burguesía conserveira» mostrou o seu desacordo coas normas adoptadas. Como ten sucedido ao longo da recente historia urbana de Vigo, esta burguesía nunca amosou unha auténtica identificación coa cidade. Ben ao contrario aceptou por activa ou por pasiva a súa desarticulación e o seu desorde, derrubando a fabulosa arquitectura que os seus antepasados levantaran durante decenios e incluso séculos.

Esta etapa pechouse coa celebración das primeiras eleccións democráticas municipais. A revisión do planeamento xeral foi un obxectivo primordial dos primeiros gobernos democráticos. Non só porque o espazo económico e urbano entraran nunha nova etapa desde mediados dos 1970 ao que era necesario adaptarse, senón tamén porque a nova planificación debía procurar a curación das graves feridas producidas durante a fase máis expansionista do desarrollismo. A reconversión industrial de 1980 foi especialmente dura para a urbe galega, nomeadamete para o seu sector naval, o que fixo que a factoría de Citroën capitalizase toda a actividade económica.

A burguesía viguesa, de orixe foránea, non mostrou interese por lograr un crecemento ordenado da cidade que aspiraba a dominar. Para eles, a cidade xenética non tiña significado, nin lles inspiraba posibilidades de especulación. “Pero incluso o ensanche, o seu ensanche, non foi respectado” (González Pérez, 2005). En segundo lugar, as corporacións municipais mostraron síntomas de debilidade e falta de autoridade, xa que facilmente sucumbiron ante as presións da burguesía, primeiro, e da Administración do Estado máis adiante. Neste sentido foi especialmente fráxil o poder municipal de Vigo. Non é fácil acertar coas causas. Durante todo o século XIX Vigo foi un pequeno núcleo pero con presenza dunha forte burguesía con ansias de poder e enriquecemento. Probablemente os políticos locais, acostumbrados a rexer unha pequena vila, víronse superados polos acontecementos. A falta de decisión dos gobernantes vigueses ralentizou en exceso a aprobación de moitos plans urbanísticos, algúns deles moi interesantes. A súa impotencia derivou nunha baixa execución dos plans e na reducida aplicación da disciplina urbanística.

⁴ Vigo foi un dos sete *Polos de Desarrollo Industrial* aprobado polo primeiro plan de desenvolvemento. A política rexional de axudas ao sector privado e a entrada de capitais estranxeiros influíu tamén na instalación da factoría de Citroën en Vigo. As consecuencias deste feito foron extraordinarias. Desde 1960, Vigo converteuse no principal destino interior dos emigrantes galegos, destacando a atracción xerada cara toda a provincia de Ourense.

⁵ O *Ministerio de la Vivienda* auspiciou o Plan Parcial de Coia (760.000 m² sobre o que se proxectaron 8.496 vivendas, rebaixadas até as 5.020), sen que se tivese aprobado o necesario plan municipal. A xustificación foi a loita contra a especulación. Pero o que xerou foron irregularidades urbanísticas e elevados custos sociais e ambientais (Souto, 1990). Fronte á visión aberta ao mar e integradora co resto da cidade outorgada polo Plan Palacios á área de Coia, construíuse un barrio con graves problemas de conexión co resto de Vigo, situado de costas ao mar, deshumanizado e densamente habitado. Incluída nesta grande operación, está a construción de vivendas para os traballadores da factoría de Citroën e a promoción de vivendas por parte da Caixa de Aforros de Vigo.

Como conclusión poderíamos afirmar que a proxección de plans urbanísticos foi superior en Vigo, probablemente pola necesidade de dar saída ordenada a un crecemento máis acelerado derivado no imparable crecemento industrial. Sen embargo, poucos foron aprobados e menos os executados.

8. CONDICIONANTES ACTUAIS

Para avaliar o estatu quo actual do ensanche vigués e da súa arquitectura debemos partir do PEEC e das súas debilidades. Vexamos a continuación algunhas:

8.1. PERDA DE PATRIMONIO MOBLE E INMOBLE

Tal e como apuntamos máis arriba, aínda que a normativa do PEEC é en ocasións contraditoria coa conservación da arquitectura histórica, a súa aplicación marcou un antes e un despois na política de conservación do patrimonio en Vigo. Con todo non podemos deixar de sinalar aqueles elementos que o Plan Especial de Protección do Ensanche da Cidade Central (en diante PEPECC) debe corrixir e rectificar. Vexamos algúns deles:

8.1.1.- A desfiguración volumétrica. Tal e como apuntan cualificados estudiosos da arquitectura e o devalar patrimonial da cidade (v.g. Garrido Rodríguez, 2001) “como consecuencia da aplicación sistemática do tipo A6 e incluso do B7 do PEEC téñense producido irreparables alteracións en bastantes edificios catalogados de interese histórico e artístico, imposibles xa de reparar”. Refírese Garrido á adición mimética de novos andares naqueles edificios situados en rúas onde a ordenanza correspondente permite maior altura que a orixinal, incurrindo no pastiche, ou o que é o mesmo, nun falseamento da arquitectura histórica totalmente prexudicial e indesexable.

8.1.2.- **A insuficiencia de entradas.** No momento de redactar o PEEC o criterio para seleccionar os inmobles que estarían baixo a súa tutela foi a nobreza do material de construción (a pedra), a antigüidade (máis de 100 anos) e a destacada ornamentación. Esta teoría do valor arquitectónico deixou fóra do seu Catálogo moitos edificios de grande valor histórico, artístico e arquitectónico que, ou ben xa foron derrubados, ou ben están a piques de selo. Especialmente urxente é a incorporación de edificios de estilo racionalista, unha arquitectura que, na maior parte dos casos, non coincide con ningún dos parámetros elixidos para protexer a arquitectura recollida no PEEC.

8.1.3.- **A insuficiencia de contidos.** Outras das importantes eivas do Catálogo do PEEC é o seu fachadismo. A normativa centra a súa preocupación principal na conservación do aspecto exterior dos edificios, ignorando os valores interiores que atesoura a arquitectura histórica viguesa. Isto ten provocado a perda de suntuosas escaleiras de ferro e madeira, centos de carpinterías artesanais irrepetibles (fundamentalmente portas), forxas de balcóns e varandas espectaculares, etc...

8.2. CAUTELAS ARQUEOLÓXICAS

O equipo redactor do PXOM de Vigo, en fase de aprobación definitiva, consensou coa Dirección Xeral de Patrimonio da Xunta de Galicia, unhas novas delimitacións para os dous (2) xacementos aos que atinxen ao ámbito delimitado polo PEPECC. Trátase de xacementos dispersos nun espazo amplo de difícil ou imposible delimitación precisa –de aí a aplitude da súa definición- pero que responden a patróns cronolóxicos, históricos e tipolóxicos ben definidos, fundamentalmente datables en época romana e medieval.

8.2.1. XACEMENTO ROMANO DO AREAL (GA36057083)

En 1912, a guía turística Vigo-Mondariz-Santiago, daba a coñecer que nunha edificación do Areal foran descubertos anacos de tégalas e varias moedas romanas. No ano 1953, nas obras de cimentación dun edificio propiedade de D. Mauro Alonso -na esquina da rúa Pontevedra coa Hospital-, atopouse unha estela romana a máis de dous metros de profundidade. Na escavación de urxencia, dirixida por Álvarez Blázquez, ademais de fragmentos cerámicos -unha urna cineraria-, unha capa de escouras de ferro, etc, localizáronse 29 estelas funerarias romanas e un fragmento de ara da mesma época, que non se encontraban in situ, senón que foran reutilizadas como pasal nun lameiro.

⁶ No apartado 8.4.1 do PEEC dise literalmente: “Tipo A. Na liña de fachada poderán realizarse adicións levantando a cornixa actual, repetindo as plantas inferiores ou formando galerías e rematando a adición coa cornixa existente.”

⁷ O Tipo B é definido pola normativa PEEC da seguinte forma: “Establecendo unha cuberta inclinada con pendente máxima do 100% á que poderán abriarse casetóns que manteñan na súa composición as verticais dos ocós de fachada. O material de cubrición nestes casos será a tella curva vella do País ou ben o cobre con recercados de pedra granítica. No caso de que esta solución afecte a dous andares, o superior proxectarase co 75% de pendente”.

A existencia dunha necrópole e un asentamento romano confírmanse a partir das escavacións que se veñen realizando na zona desde 1992. Nelas localizáronse unha calzada, restos de construcións dun asentamento galaico-romano, os restos dunhas salinas, tumbas de incineración -urnas de cerámica con cinzas no seu interior- e inhumación -feitas de tégalas, tixelos e lousas de pedra-.

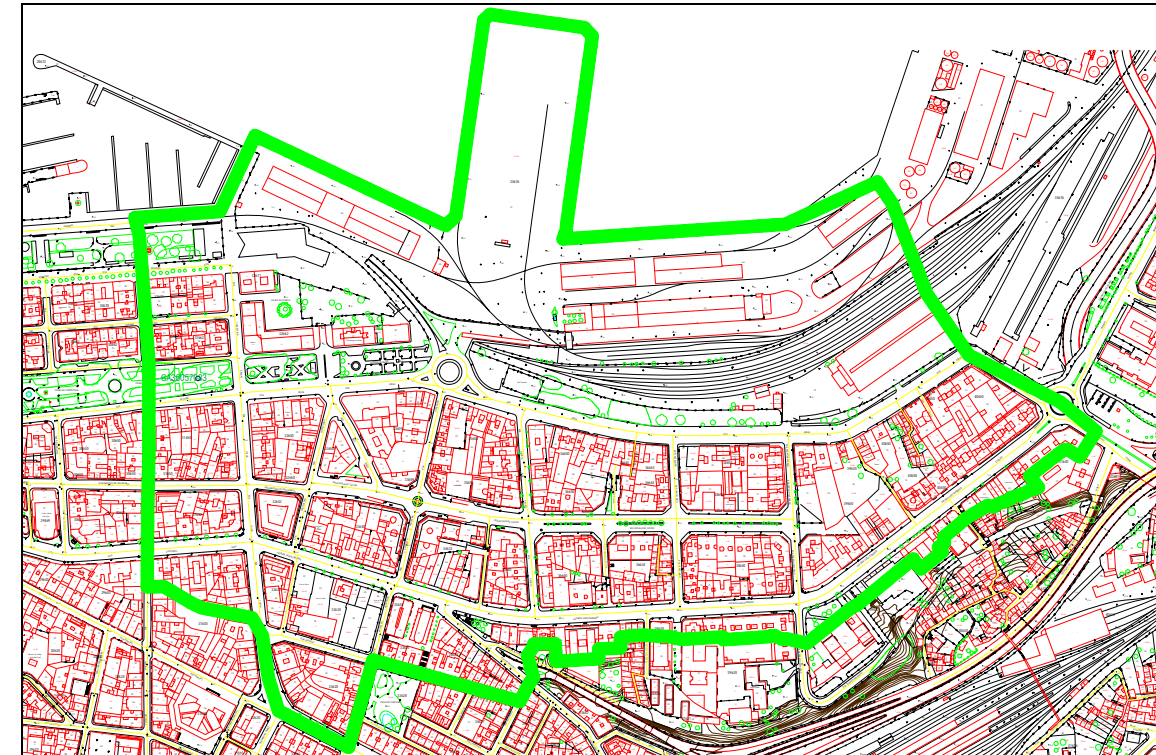
Non coñecemos con exactitude as dimensións do xacemento romano do Areal, pero sabemos con seguridade que se estende en paralelo á costa e que constitúe un núcleo de poboación que perdurará ata o século VI.

Son varios os achados de restos medievais e modernos na zona: un sartego medieval na prolongación da rúa Rosalía de Castro; os cimentos dun convento datado os inicios da Idade Moderna.

Este xacemento, situado a 5-25 m.s.n.m., comprende materiais e estruturas datables en época romana, medieval e moderna.



Instantánea dunha parte do xacemento romano do Areal



Delimitación planimétrica do xacemento romano do Areal

8.2.2. XACEMENTO ROMANO-MEDIEVAL DO CASCO VELLO (GA36057084)

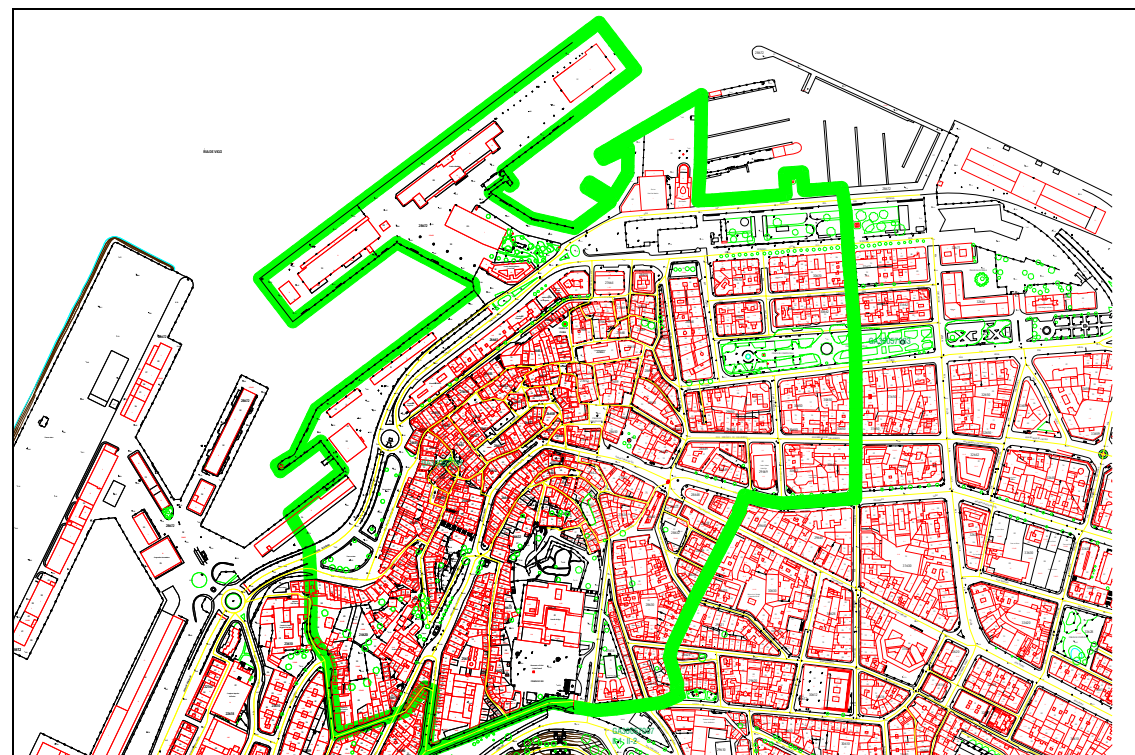
Dentro do Barrio Histórico da cidade poderíamos localizar, na zona baixa, os restos do que podería ser unha necrópole romana. Nunha nota de prensa de 1879 fálase da aparición de urnas de ladrillos ao facer o desmonte da rúa Carral. En 1918 Rodríguez Elías fálanos da aparición -40 anos antes- dun dobre sepulcro antiquísimo formado por enormes tixelos de barro e dentro dos que había restos humanos, no terraplén sobre o que estaba a praza das Galiñas ao construírse as casas da rúa da Camboa con fachada a de Carral. Nunha escavación de urxencia realizada no edificio Ferro, na esquina das rúas Fermín Penzol e Joaquín Yañez e dirixida por J. M. Hidalgo no ano 1991, atopáronse restos de muros e cimentacións de época romana e parte dun camiño ou calzada medieval. Nun control de obras realizado por A. Acuña en 1993 na rúa Fermín Penzol, atopáronse restos de terra sigilata hispánica, tégalas e varios fragmentos de cerámica común romana. Na Casa Arines, na confluencia das rúas Real e Méndez Núñez coa praza de Almeida, nunha escavación realizada por J.C. Castro en abril de 1994, atopáronse restos de estruturas do século XVI e posteriores; algúns fragmentos de tégalas e ímbrices.

O recinto amurallado, que permaneceu desde mediados do século XVII ata finais do S. XIX, poderíamos delimitalo entre a zona alta -Castelo de San Sebastián-, O Berbés, A Pedra, A Laxe, A Gamboa, Porta do Sol e o Pracer. No ano 1994, nun control arqueolóxico dirixido por A. Acuña, no tramo inferior da rúa da Laxe, atopáronse restos da muralla da cidade, que tamén se puideron observar nunha obra da rúa Carral.

O xacemento localízase a 5-65 m.s.n.m.



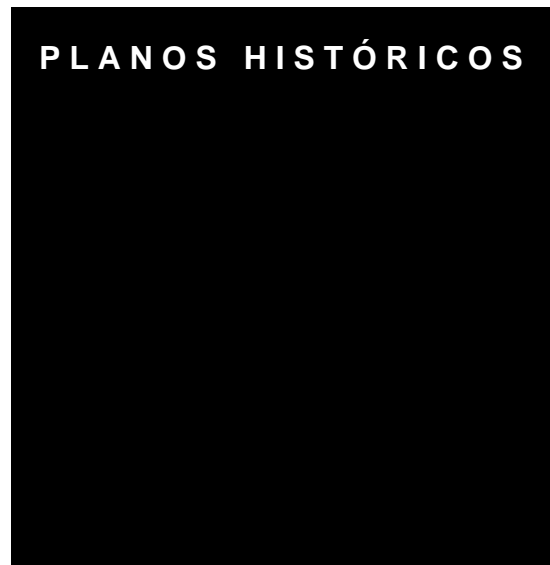
Instantánea dunha parte do xacemento romano-medieval do Casco Vello

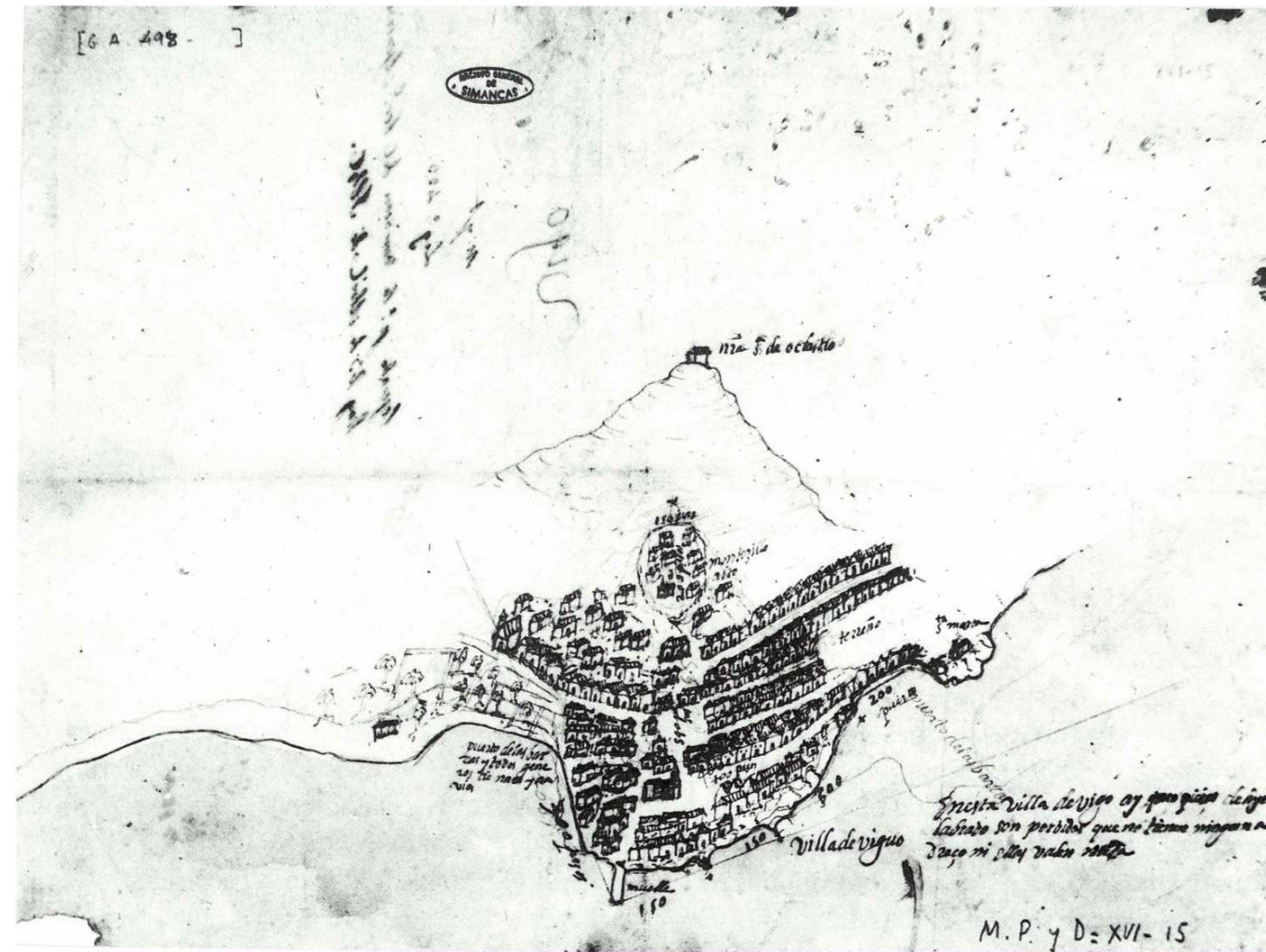


Delimitación planimétrica do xacemento romano-medieval do Casco Vello

9. BIBLIOGRAFÍA:

- AA.VV. (1998): «Arqueoloxía. Catálogos do Patrimonio». Ed. Concello de Vigo. Vigo.
- AA.VV. (1998): «Arquitecto Antonio Palacios, 1874-1945». Santiago, Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- AA.VV. (2006): «O ferrocarril Ourense-Vigo: historia, cronoloxía, documentos e conexións». Ed. Do Cumio. Vilaboia.
- AA.VV. (2007): «PXOM de Vigo. Fase de Aprobación Definitiva». Consultora Galega SL. (inédito).
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. (2001): «Vigo, la ciudad que se perdió. Arquitectura desaparecida. Arquitectura no realizada. Arquitectura antigua. Arquitectura modificada». Ed. Deputación de Pontevedra. Pontevedra.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. (2000): «A arquitectura da pedra en Vigo». Ed. Construcciones Conde. Vigo.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. (2001): «El Puerto de Vigo: síntesis histórica». Ed. Autoridade Portuaria e Consorcio da Zona Franca. Vigo.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. e IGLESIAS VEIGA, X.R. (2000): «Vigo, arquitectura urbana». Ed Concello de Vigo; Departamento de Patrimonio Histórico; Fundación Caixa Galicia. A Coruña.
- GARRIDO RODRÍGUEZ, J. e IGLESIAS VEIGA, X.R. (1995): «Manuel Gómez Román: mestre da arquitectura galeguista». Ed Xerais. Vigo.
- GONZÁLEZ, J.M. y LÓPEZ, A. (2003): «La dinámica demográfica y el planeamiento urbano en Vigo desde 1960. Impacto del proceso de industrialización desarrollista». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, nº 23. Madrid.
- GONZÁLEZ-CEBRIÁN, J. (1999): «Los ensanches en Galicia». *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXXI (119-120). Madrid.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. (2005): «Planificación y construcción de ciudades medias en le sistema urbano industrial: los casos de Palma de Mallorca y Vigo». *Boletín da AGE* nº 40.
- LEBOREIRO AMARO, M.A. (2000): «Vigo puerto y destino. Atlas Urbanístico de Vigo». Vigo, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia (COAG), Fundación Provigo. Vigo.
- LOIS, R.C. (1992): «La ciudad de Vigo en el centro de los análisis de Geografía Urbana de Galicia». *Investigaciones Geográficas*, nº 10.
- NADAL, J. e CARMONA BADÍA, X. (2005): «Galicia industrial». Catálogo da Exposición. Ed. Pedro Barrié de la Maza. A Coruña.
- PALACIOS RAMILO, A. (2002): «Plan de extensión e reforma interior da cidade de Vigo» (reedición do orixinal de 1932). Ed. Concello de Vigo. Vigo.
- PEREIRO ALONSO, J. (1981): «Desarrollo y deterioro urbano de la ciudad de Vigo». Ed. COAG. Vigo.
- SOUTO GONZÁLEZ, X.M. (1990): «Vigo, cen anos de historia urbana (1880-1980)». Ed. Xerais. Vigo.





Diseño da Vila de Vigo e o seu porto. 1597. Arquivo Xeral de Simancas



Plano de Manuel Fernández Soler. 1883.



Plano de M. de R. Pascual (1907). Cortes I e II



Plano de M. de R. Pascual (1907). Cortes III e IV



Plano de M. de Cominges (1946). Montaxe