



Información Temática

ANALISIS DEL DESARROLLO URBANO DE LA CORUÑA

Por Manuel Gallego Jorreto y José González Cebrián Tello

El presente trabajo, pretende mostrar de una forma elemental el proceso de crecimiento de La Coruña y las diferentes actuaciones urbanísticas que se han llevado a cabo en el transcurso de los años. De acuerdo con esta intención realizamos una exposición fundamentalmente gráfica, acompañada de una descripción muy breve.

Marco físico

La Coruña se encuentra emplazada en una pequeña península, limitada al N. por el Océano Atlántico, al O. por la ensenada del Orzán y al E. y SE. por la ría de su nombre (figura n.º 1).

Su posición es la siguiente: Latitud, 43° 22'12,38" N. Longitud, 4.º 42'12,40" O.; y altitud: 23,7 m. (Iglesia de Santo Domingo).

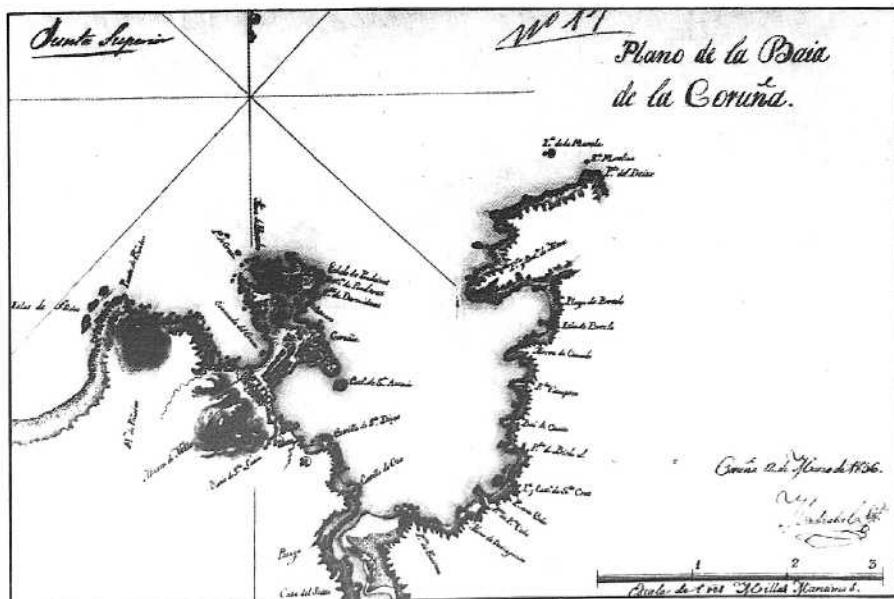


Figura 1.

Península granítica, unida a tierra por un istmo bajo y arenoso que enlaza con los altos de San Pedro, Santa Margarita y Castrillón. Su istmo, de eje Este-Oeste, forma dos arcos, uno orientado al Norte formando la ensenada del Orzán y otro de orientación Sur hacia la Bahía.

Su clima es atlántico, templado y con vientos dominantes de componente NE-SO (figura n.º 2, 5 esquemas).

Del análisis de los esquemas adjuntos, en los cuales se indican: la topografía, áreas de máximo soleamiento, áreas barridas por los vientos, vistas y constitución del suelo; podemos comprobar la influencia decisiva del medio en los primeros asentamientos de población, tal como nos lo muestran los historiadores.

Las condiciones más favorables las reúne la parte Este de la península y por tanto podemos

creer que allí, al abrigo de los vientos, con la orientación solar más apetecible y con altura suficiente para defensa, se instalarían los primeros habitantes de la zona. Las playas más protegidas, San Amaro y El Parrote, se encuentran en esta zona y permitirían el cobijo de las embarcaciones.

La ciudad alta

El origen de La Coruña se pierde en la oscuridad de los tiempos, hay quien lo atribuye a los Celtas; pero lo que es indudable es que en la época romana parece claro afirmar que la población se encontraba ya en la zona que hoy se conoce como Ciudad Vieja. Siguiendo a Estrada Gallardo, se puede imaginar que a finales del siglo XII, la ciudad estaba limitada dentro

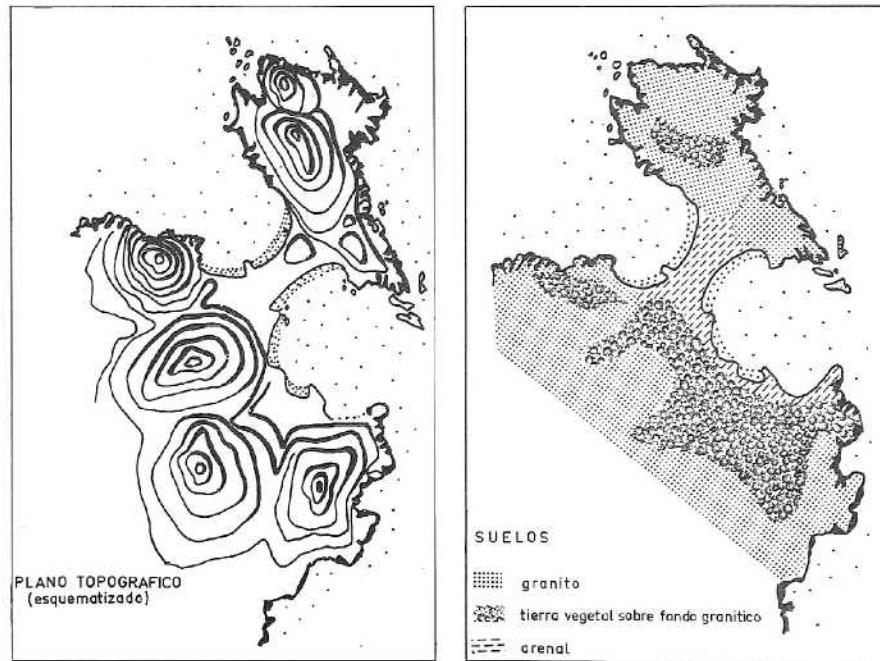
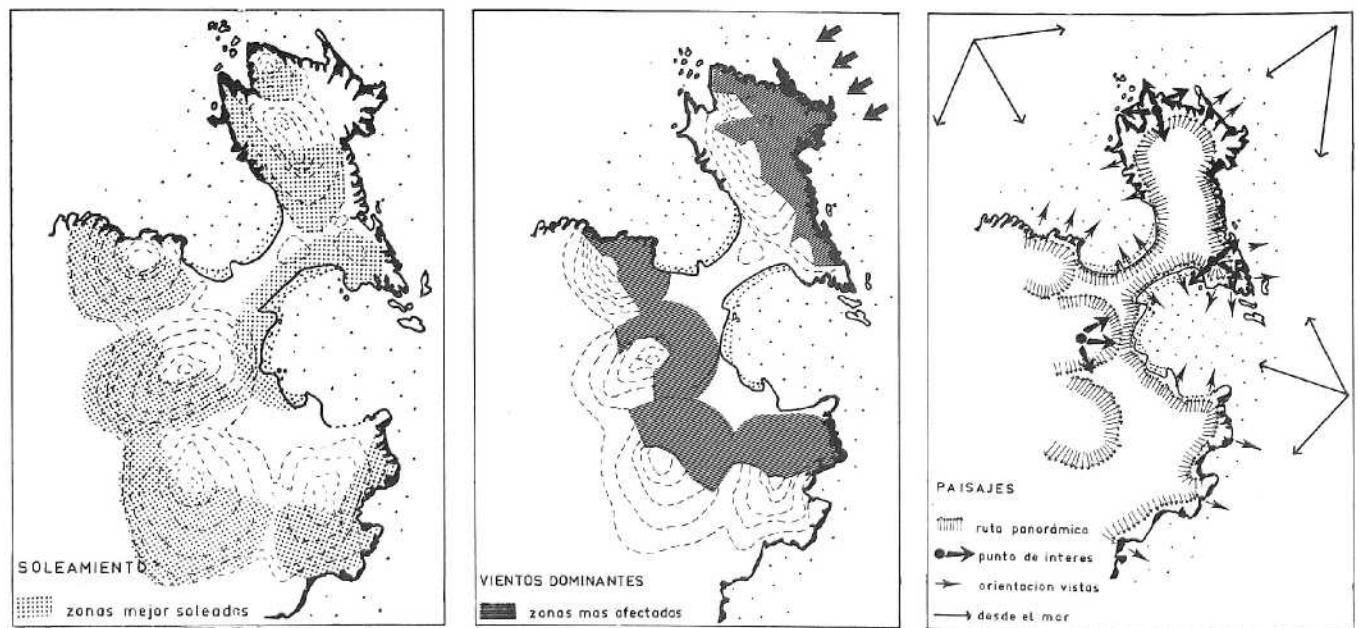


Figura 2.





del perímetro formado por las actuales calles de Santo Domingo, Zapateira, Travesía de puerta de Aires, Callejón de Herrerías, calle de la Maestranza y límite entre Casa de la Moneda y el convento de Santo Domingo. Esta primitiva ciudad crece dentro de su recinto por espacio de 18 siglos, aumentando en su complejidad urbana y densidad. Al extenderse la ciudad hacia la Pescadería y Santo Tomás, fenómeno que comienza en el siglo XIII, la diferencia en los edificios es sustancial, la ciudad alta albergaba iglesias, Ayuntamiento y edificios principales; mientras que en la Pescadería, se encontraban edificios destinados a cobijo de marineros y almacenes de barcos y material (figuras n.º 3 y 4).

El crecimiento de la ciudad Alta a lo largo de los siglos, se refleja en el esquema n.º 3, en el cual se aprecia el desplazamiento y densificación de la superficie ocupada durante los siglos XIII, XIV, XV, XVI, XVII y XVIII.

En los siglos XI y XII la ciudad primitiva se encuentra situada en lo más alto de la zona, con forma circular probablemente rodeada de una muralla que en su interior albergaría la Iglesia de Santa María, la Fortaleza y viviendas. Extramuros y próxima a la playa del Parrote se alzarian otras edificaciones, entre ellas la Iglesia de Santiago.

Entre los siglos XII y XV aparece, una nueva fortaleza, probablemente en el lugar ocupado hoy por el jardín de San Carlos y los Monasterios de San Francisco y Santo Domingo, que se erigen fuera de las murallas de la ciudad. Esta ha ido extendiéndose en dirección Este-Oeste, apreciándose ya espacios internos de relación, tales como las plazas próximas a la Iglesia de Santiago (Plaza de la Harina, más tarde Constitución y hoy día de Azcárraga) y la situada frente a la Iglesia de Santa María del Campo. La primera de ellas se llega a transformar mediante el derribo de edificios, en el centro de la ciudad, donde se sitúan los edificios principales.

Las murallas de la ciudad presentaban ya cuatro puertas: la de La Torre, la de los Aires, la del Parrote y la de San Francisco. Durante este período de tiempos aparecen ya los barrios de la Pescadería y Santo Tomás alejados de la ciudad. La Pescadería comienza a fortificarse.

Durante los siglos XVI y XVII el crecimiento de la ciudad Alta ha continuado, englobando ya la antigua fortaleza de San Carlos.

La pescadería

La Pescadería ha continuado con su crecimiento y se presenta ya claramente como ciudad fortificada (figuras n.º 5 y 6).

En los planos que a continuación se presentan, se muestra la ciudad como una población de carácter defensivo; es natural esta configuración teniendo en cuenta la época en que éstos se levantan, siglos XVIII y XIX. Del análisis de estos planos podemos deducir varios puntos fundamentales para el análisis de la ciudad.

En el plano de 1723, se aprecian claramente los tres núcleos de población que comienzan ya a aparecer en el siglo XIII, la Ciudad Alta, la Pescadería y el barrio de Santo Tomás.

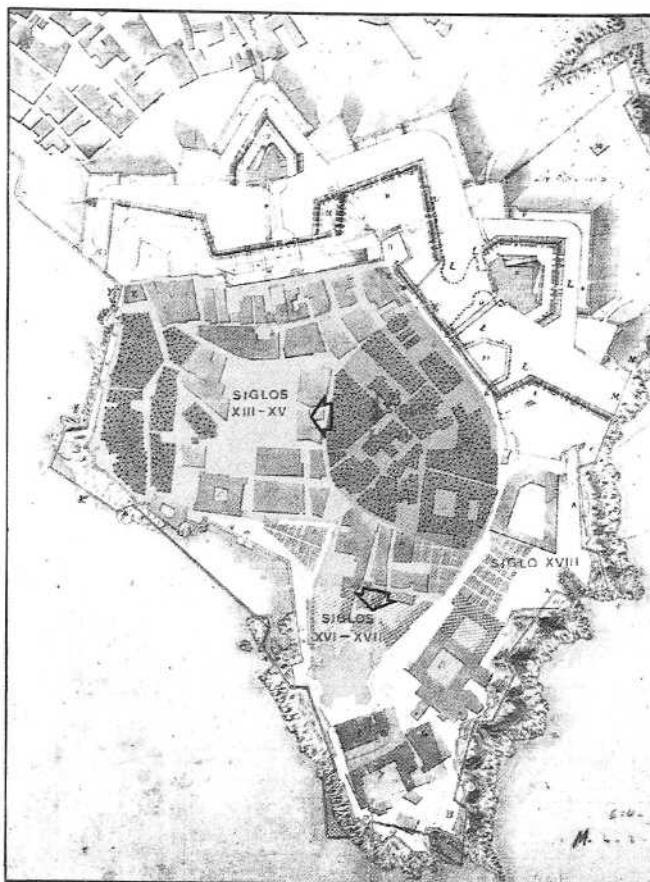


Figura 3.

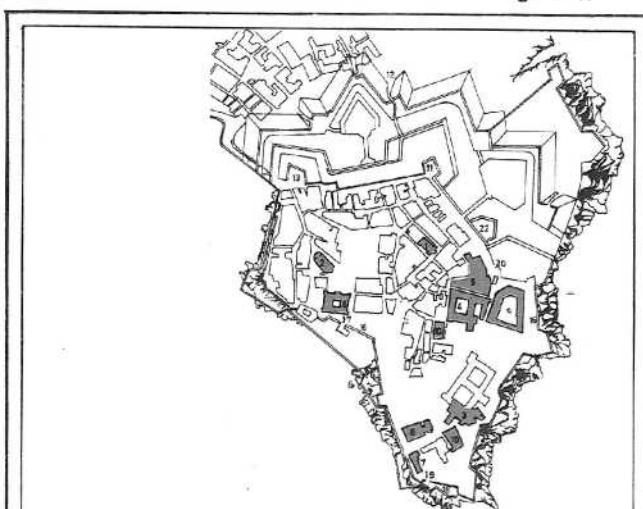


Figura 4.

PLANO DE LA PLAZA ALTA O CIUDAD DE LA CORUÑA CON EL PROYECTO ARREGLADO EN UN TODO AL GENERAL QUE FORMO EN EL AÑO DE 1.774 EL EXCMO. SR. D. PEDRO MARTIN ZERMEÑO CONTE. GENERAL DEL REYNO DE GALICIA PARA DEJARLA EN ESTADO DE DEFENSA.

1. STA. M. DEL CAMPO COLEGIATA	16. MURALA QUE ENCIERRA LA CIUDAD
2. PARROQUIA DE SANTIAGO	17. PUERTA DEL ANGEL
3. CONVENTO DE S. FRANCISCO	18. PUERTA DE S. MIGUEL
4. CONVENTO DE S. DOMINGO	19. PUERTA DEL EMBARCADERO PARA S. ANTON
5. CONVENTO DE MONJAS DE STA. BARBARA	20. PUERTA DE STA. BARBARA
6. PALACIO DE LOS CAPITANES GENERALES	21. BALUARTE DE STA. BARBARA
7. HOSPITAL DEL REY	22. BALUARTE DE S. VICENTE
8. HOSPITAL DE LA CIUDAD	
9. MAESTRANZA DE ARTILLERIA	
10. DOS CASAS DEL REY	
11. MURALA ANTIGUA	
12. BALUARTE DE TOLEDO	
13. PUERTA DE LOS AIRES	
14. BALUARTE DE STA. LUCIA	
15. PUERTA REAL	
16. SALUARTE DEL PUERTO ESPIN	

La ciudad Alta presenta una estructura urbana definida (medieval) resultado de un crecimiento histórico. La configuración de la Pescadería aparece condicionada por su posición geográfica, en el istmo de la península, y por su dependencia total a la Ciudad Alta, siendo zona de extrarradio, de comercio y pesca sin carácter independiente. Su estructura la condiciona el viario de acceso a la ciudad, formándose dos calles paralelas muy largas que ocupan todo el istmo, enlazando las puertas de la ciudad Alta con los caminos exteriores a la península. En principio, el clima condiciona en parte, la forma de las manzanas.

Se observa una diferenciación entre la zona orientada al Sur, mayor dimensión de manzanas expuestas totalmente al soleamiento, y la parte lindante con el Orzan, donde las pequeñas dimensiones de las manzanas subsistirán durante siglos (pequeño tamaño que aumenta la superficie de soleamiento, eliminando en parte la orientación Norte).

La localización de usos, en principio, es indiferente a las orientaciones. No así el emplazamiento del conjunto urbano, que ya desde un principio se establece más próximo a la playa



Figura 5.

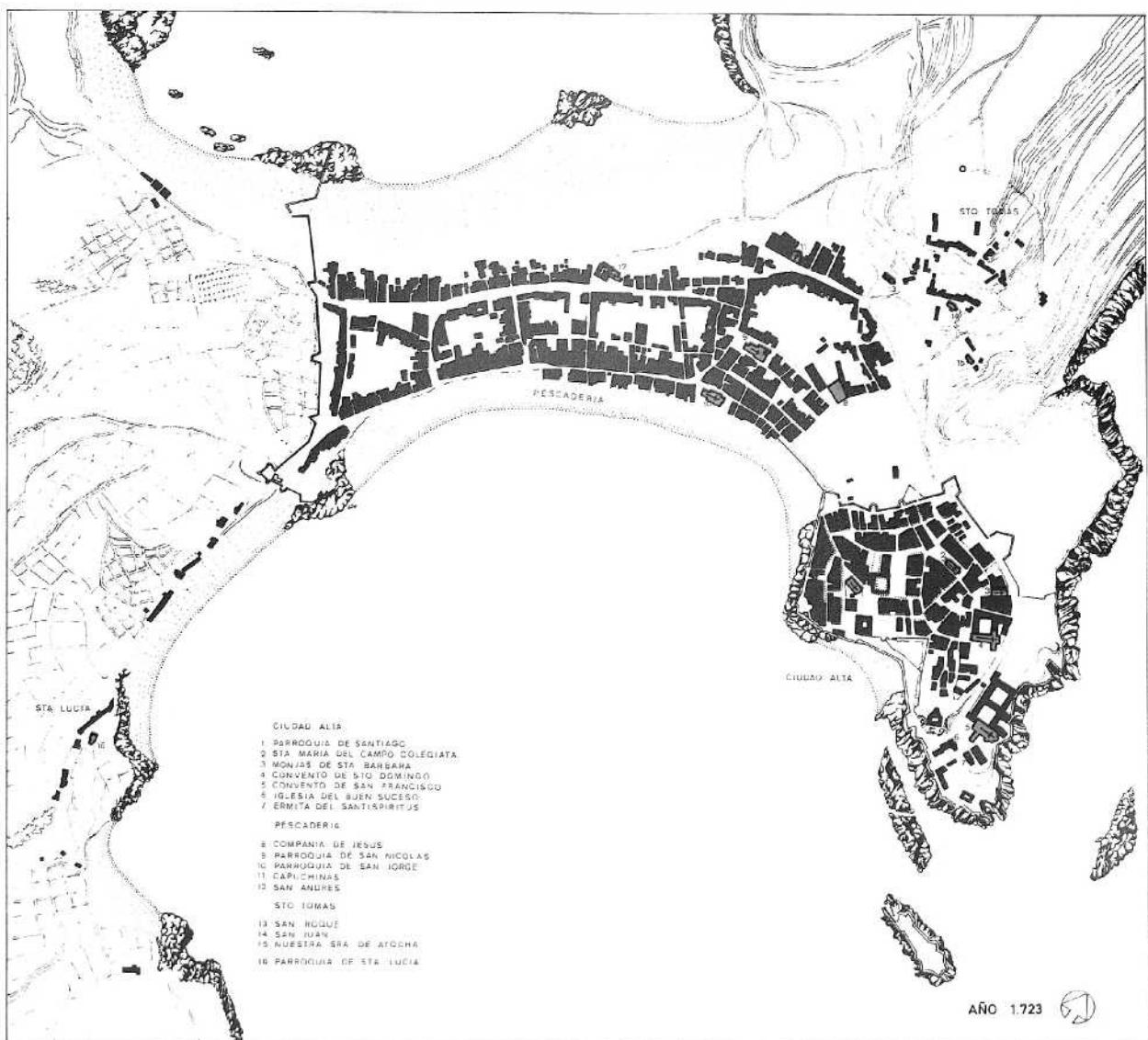


Figura 6.



de buena orientación y de más fácil atraque, es decir hacia la bahía.

Al mismo tiempo que la Pescadería, aparece otro núcleo, el de la parroquia de Santo Tomás que se va desarrollando alrededor del núcleo parroquial, y paralelamente al desarrollo de la Pescadería, relacionándose con ella a través del espacio denominado, Campo de la Leña.

A finales del siglo XVIII y principios del XIX (plano 1819), el aspecto general del conjunto sufre pocas transformaciones, si bien la estructura urbana sufre cambios importantes, la Ciudad Alta se mantiene aislada por las murallas, la Pescadería se enlaza con el barrio de Santo Tomás y sufre cambios fundamentales. Tales cambios son los siguientes (figuras n.º 7 y 8):

- 1) Las edificaciones aisladas enfrentadas a la Bahía, se agrupan en manzanas lineales.
- 2) Las edificaciones aisladas que dan frente al Orzán se protegen, con edificaciones destinadas a almacén, cuyo uso perdura hasta la actualidad.
- 3) La Pescadería sufre una transformación en la organización de sus usos. Se empieza a valorar la localización más próxima a la bahía,

5) Comienzan a articularse espacios públicos con carácter de plazas y paseos, así tenemos la Plaza de la Verdura, próxima a la iglesia de San Jorge (que luego por cambio de usos se transformó en teatro). Existen también pequeñas plazas en las encrucijadas de las calles, tal como la de Santa Catalina y paseos como el de la Reunión "que es una alameda larga y estrecha con tres calles de árboles formada a la espalda de la cortina que forma el frente tierra con una plazoleta triangular cubierta de hierba y adornada de bancos de piedra. Su localidad es triste como encerrada entre las casas y la muralla, pero es muy concurrido en verano por ser propiamente el único paseo de la población". (VEDIA).

6) En los arrabales externos a la Pescadería, y separados de ésta por la muralla que las cierra, se aprecian claramente dos núcleos próximos a la ciudad y básicos para la expansión inicial de la misma. Se trata de los barrios de Santa Lucía y Riazor (figura n.º 9).

También se aprecian las vías de comunicación con el exterior que subsistirán con el paso de los años, encauzando a lo largo de su trazado el desarrollo urbano de la ciudad. De la puerta

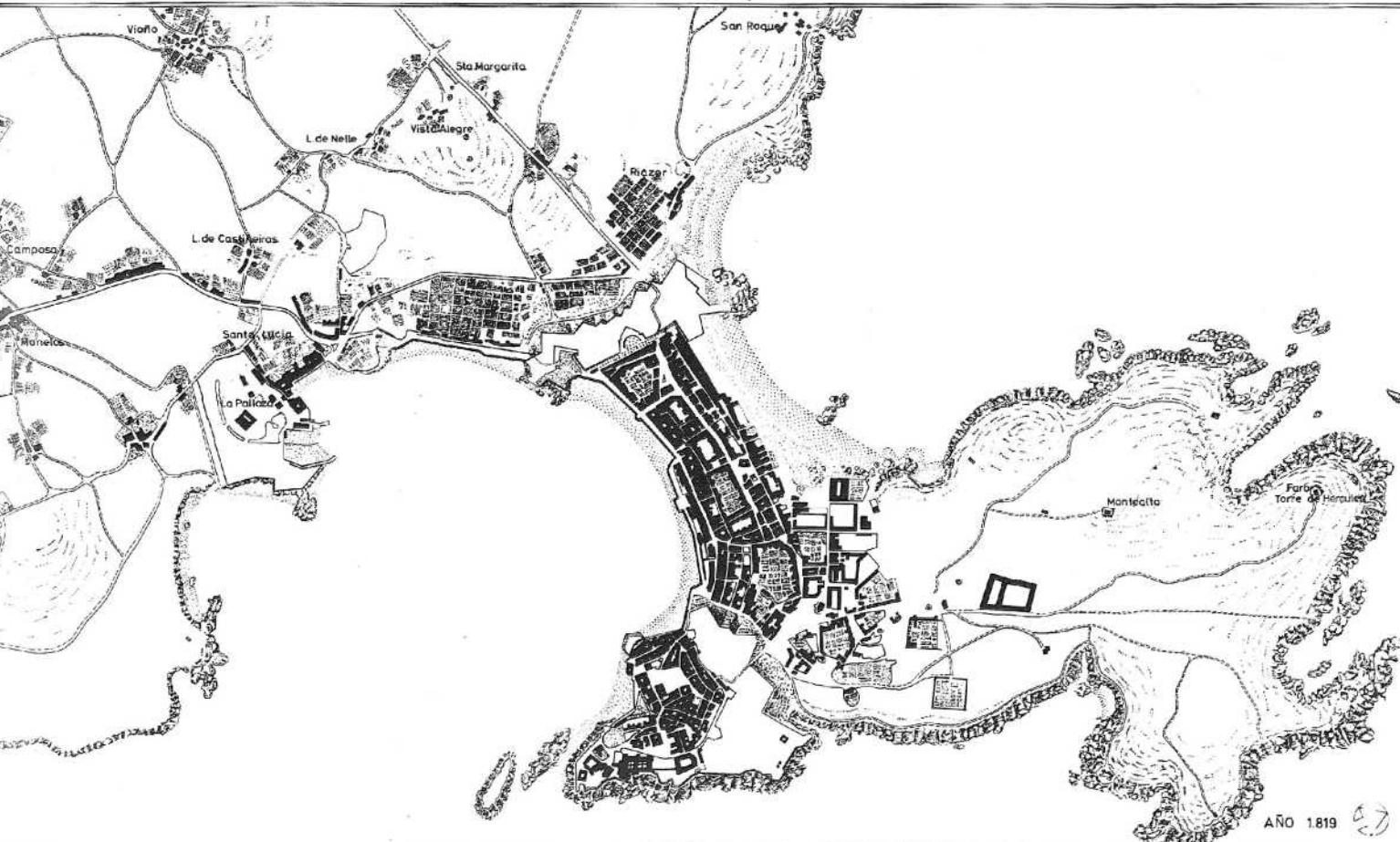


Figura 7.

apareciendo los primeros espacios ganados al mar.

4) Aparecen edificios públicos (antes patrimonio de la ciudad Alta) a formar parte de la nueva población, aumentando el número de iglesias.

de la Torre de abajo sale el camino de Garas que enlaza la Pescadería con el barrio de Santa Lucía; de la puerta de la Torre de Arriba salen tres vías principales: el "camino nuevo", que enlazando con el camino de Garas se dirigirá hacia Castilla, la carretera de Finisterre,

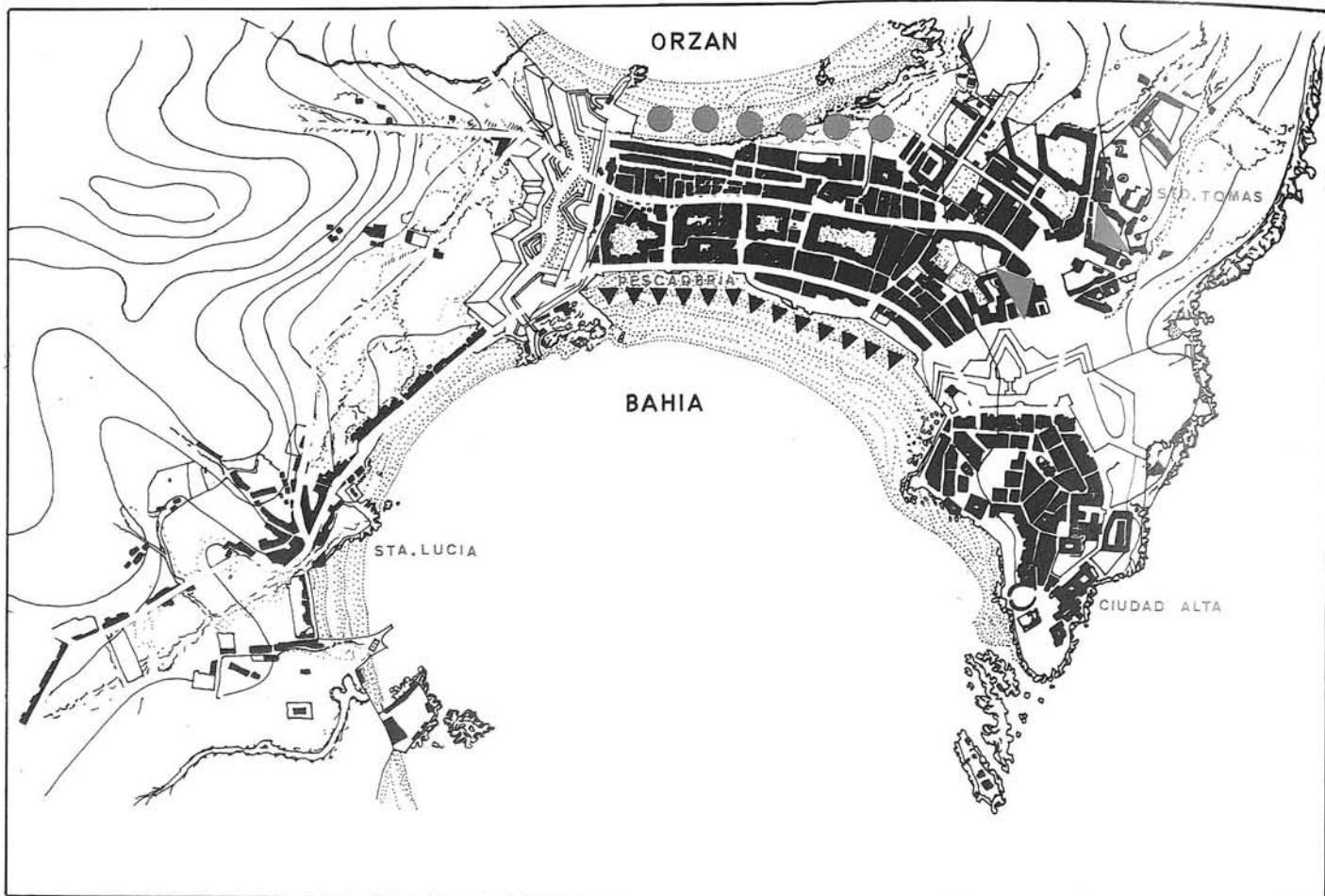


Figura 8.

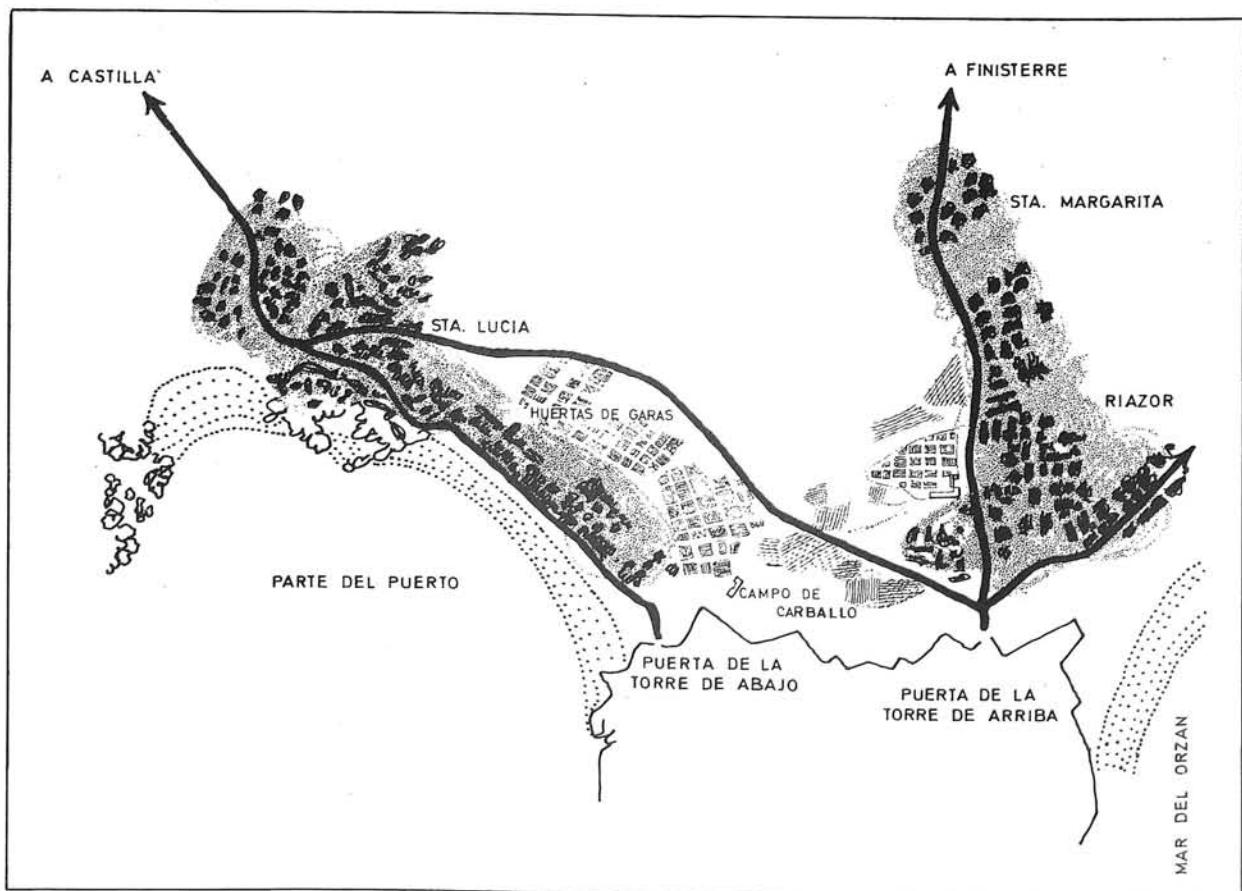


Figura 9.



que pasa por Santa Margarita y el camino de Riazos, que enlaza este barrio con la Pescadería.

Uno de los puntos importantes a tratar en el desarrollo urbano es la historia de sus fortificaciones (figura n.º 10).

A través de los proyectos realizados en diferentes épocas, conocemos los primeros planos de la ciudad.

En el tiempo de Alfonso IX, se reunieron los dos núcleos de la ciudad vieja en un solo recinto amurallado. Por lo que respecta a la Pescadería, ya en el siglo XV se menciona un proyecto de fortificación. Ante el crecimiento de la ciudad y la amenaza de los ingleses, se empiezan nuevas fortificaciones a principios del siglo XVII, que se interrumpen hasta mediados (1646), época en que se continúan.

Existen numerosos planos de estos proyectos de defensa. Es importante destacar que algunos del siglo XVIII, al mismo tiempo que se proyectan las fortificaciones, aparecen soluciones para ampliar el espacio de la Pescadería por sus frentes de tierra y de la Bahía. Es en esta última zona donde se realizan diferentes proyectos de primeros ensanches sobre terreno ganado al mar.

A principios del siglo XIX, la ciudad sigue manteniendo sus murallas y las características enumeradas anteriormente.

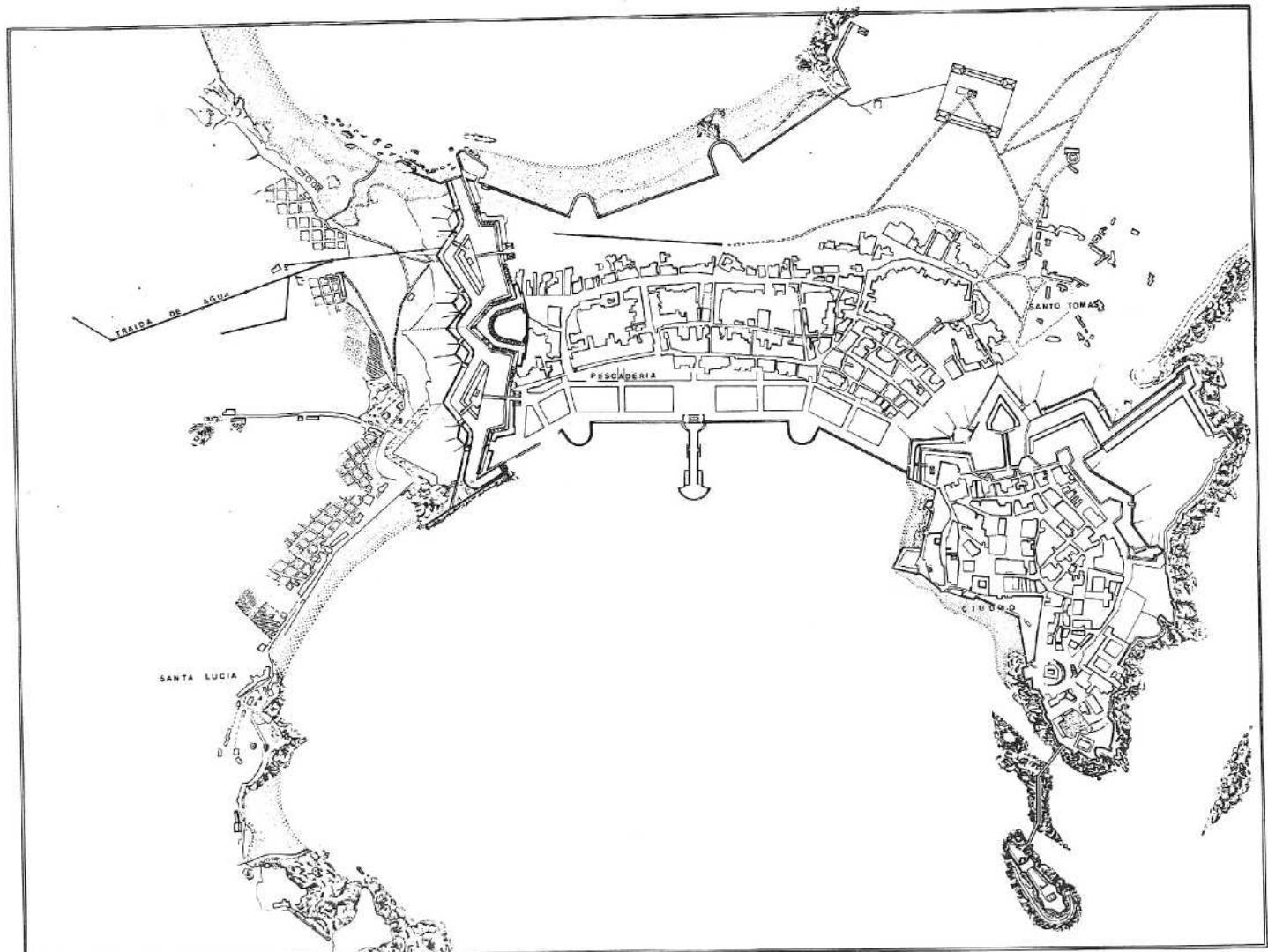
A mediados de este siglo el proceso de transformación anunciado en el siglo anterior, que tendía a agrupar los barrios de Santo Tomás y Pescadería con la ciudad alta, continúa apoyado fundamentalmente en el crecimiento de la población.

En esta época hay que señalar los hechos siguientes:

- A) Demolición de las primeras líneas de murallas del recinto fortificado de la Ciudad Alta.
- B) Relleno de los jardines de Méndez Núñez.
- C) Derribo de las murallas de la Pescadería.

La supresión de estas dos barreras va a facilitar la conexión entre todos los barrios y a preparar nuevo espacio para el crecimiento. El espacio vacío dejado por el derribo de la muralla de la ciudad Alta, entre ésta y la Pescadería, será objeto del primer planteamiento urbanístico de enlace entre los dos núcleos citados; creándose el conjunto urbano de la Plaza de María Pita.

Por otra parte, el espacio que ya existía a principios de siglo entre la Pescadería y Santo Tomás se configura como plaza pública, actuando de enlace entre estos dos núcleos (Plaza de la Leña).





Fuera de las murallas de la Pescadería, existían núcleos parroquiales con cierta vida independiente, tales como: Monelos, Elviña, Santa Lucía, Viono, Peruleiro y Riazor.

Es en el Campo de Carballo donde al derribarse las murallas, se empieza a producir el crecimiento de la ciudad. El Ayuntamiento confecciona un primer esquema de ensanche sobre los terrenos ocupados por la muralla, y que se van edificando. Destaca la supresión de la Alameda, como paseo ajardinado, siendo sustituido por la calle Juana de Vega.

El ensanche

Las condiciones topográficas y de defensa en las que la ciudad de La Coruña se ha movido durante 18 siglos, han implicado una densificación cada vez mayor de su casco urbano. Con el derribo de las murallas del frente de la Pescadería en 1869, se pone de manifiesto la necesidad de una expansión ciudadana.

Expansión que ya se ha iniciado en el llamado Campo de Carballo, donde la edificación crece y se extiende con arreglo a un ligero proyecto de ensanche que se formó al enajenar los terrenos de la muralla.

Resultaba indispensable ante la superficie ocupada por la ciudad y el número de habitantes, la necesidad de ensanche de la población. La Coruña disponía de una superficie de 787.250 m² para una población de 33.739 Hab. en el año 1877.

Ante los problemas higiénicos que se plantean por la carencia de espacios libres, se convoca en 1880 un concurso público para la realización de un proyecto de ensanche. En él se señalaban como condicionantes, los siguientes puntos:

1) Los terrenos destinados al ensanche serán los comprendidos entre las calles de la Alameda, Caramanchón, Camino nuevo y calles de Santa Lucía, Garas y Sánchez Bregua (antes puerta de Abao), comprendiendo el Parque de ingenieros, baluarte de Caramanchón y una zona por lo menos de 100 metros por el límite exterior de los expresados terrenos.

2) El proyecto se dividirá en dos zonas: primera del campo de Carballo, y segunda de las Huertas de Garas.

3) Se respetará en cuanto sea posible el actual trazado de las vías de la primera zona, por estar aprobado por el Ayuntamiento y aceptado por el Estado al hacer la distribución y enajenación de los solares que el mismo comprende y en construcción además en su mayor parte por los particulares.

4) En el trazado de las vías de la segunda zona y en adiciones de la primera, se procurará que el enlace de ambas con la actual población y barrios de Riazor y Santa Lucía, resulte del modo más cómodo, natural y económico.

5) Se marcará el emplazamiento para la construcción de la iglesia parroquial de San Jorge en la manzana comprendida entre las calles de Ferrol, Betanzos y Plaza de Lugo. Un mercado de abastos en esta plaza, otro de ganado de

cerda en el foso de Caramanchón, la nueva cárcel en el baluarte del mismo nombre; y los jardines, parques y fuentes donde se considere más convenientes.

El concurso fue ganado bajo el lema "Optimum Simplex", por el único participante presentado, que establece el primer plan regulador del Ensanche de La Coruña; resolviendo los problemas de la forma siguiente (figuras n.^o 11 y 12):

División del espacio comprendido entre Camino Nuevo y calle de Garas, por medio de dos nuevas calles paralelas. Perpendicularmente a éstas, otras transversales, creándose una trama octogonal en las Huertas de Garas.

En el campo de Carballo, se recoge lo existente como continuación de la Pescadería, la unión de las zonas de ensanche se obtiene por medio de una plaza trapezoidal, que posteriormente se corrige y pasa a ser rectangular (Plaza de Galicia) y otra plaza triangular (plaza de Orense) encuentro de las dos tramas de las zonas de ensanche.

Destacan en el proyecto las manzanas centrales entre las calles de Garas y Camino Nuevo que se dedicaban a construcciones aisladas, rodeadas de espacios y jardines públicos, que nunca llegarán a realizarse. Se plantea también un nuevo relleno a continuación del existente (Jardines de Méndez Núñez) y con el mismo fin.

La zona que ocupa este ensanche, extrarradio de la ciudad, se utilizaba como asentamiento de "marineros, obreros y gente pobre". Con el actual plan, se pretende modificar el carácter de la zona, ello motiva que el autor del proyecto sugiera la necesidad de prever y planear nuevas zonas para asentamiento de esa población.

Las ordenanzas de este plan establecían calles de primer, segundo y tercer orden según su anchura: 20 metros, de 15 a 20 metros, y de 9 a 15 metros; todas ellas con arbolado y jardines, así como en las plazas. Una de las condiciones que se le impone en su aprobación, es suprimir las calles de tercer orden.

Las alturas de las edificaciones eran las siguientes: en las calles y plazas de primer orden, no superior a 20 metros, y 18 en las de segundo.

La superficie ocupada por el plan era la siguiente: de huertas 318.000 m²; 102.000 m² de zona exterior; total 420.000 m².

El sistema económico que se propone para el ensanche, como más ventajoso a los intereses del municipio y único para obtener "edificios regulares, cómodos y de buenas condiciones", es la expropiación por el Ayuntamiento de todos los terrenos que abraza la zona y su venta después de distribuirlos en solares, con cuyo producto y los recursos que concede la ley de 22-XI-1876, pueden atenderse a estos gastos y al establecimiento de calles, paseos, arbolado, etcétera...

Este primer ensanche fue aprobado por Real decreto 16-XI-1883, autorizando al Ayuntamiento a ejecutarlo con sujeción a las prescripciones de la ley de 22-XII-1876. El expediente para la formación del proyecto se incó en 1878, pero debido a retrasos en su tramitación y otros mo-

PROYECTO DE ENSANCHE 1880

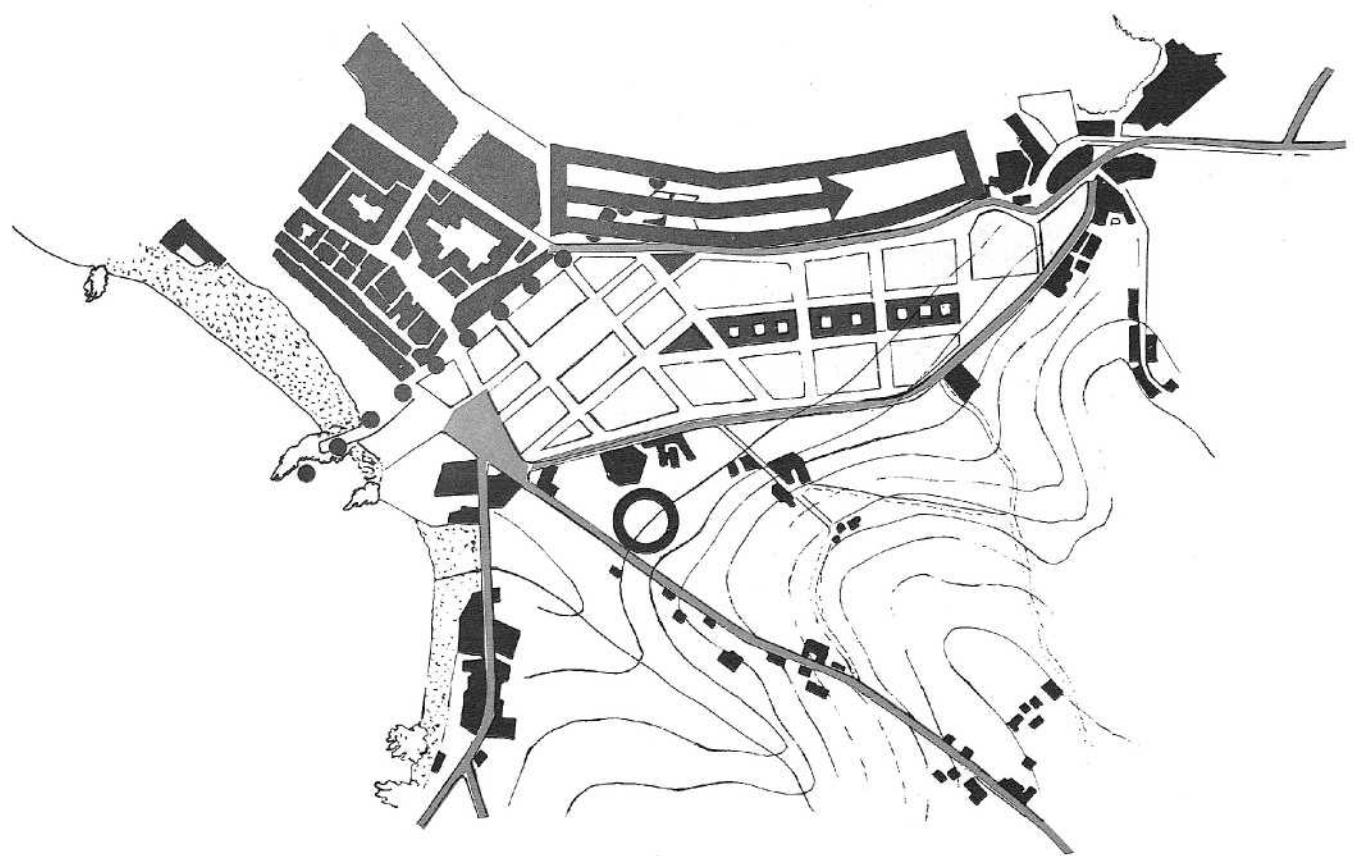
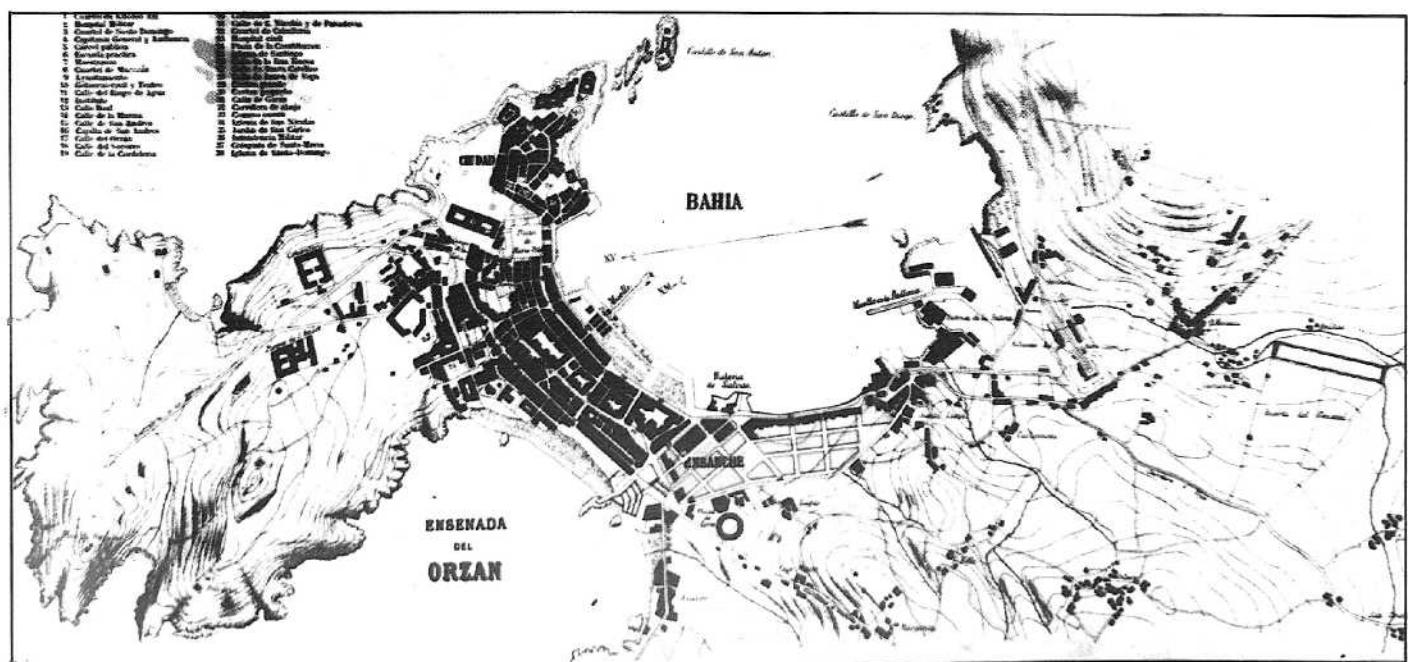


Figura 11.

Figura 12.



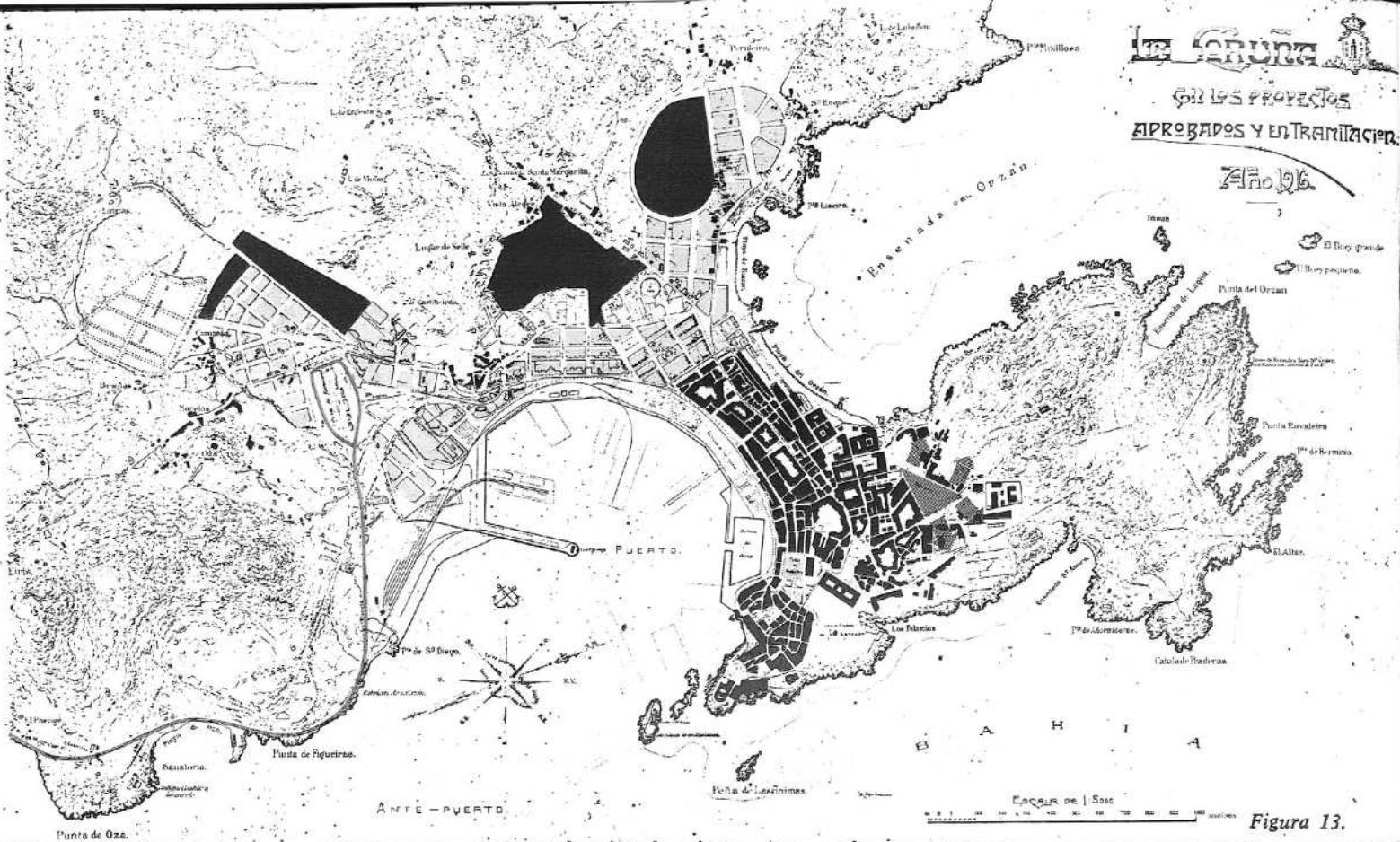


Figura 13.

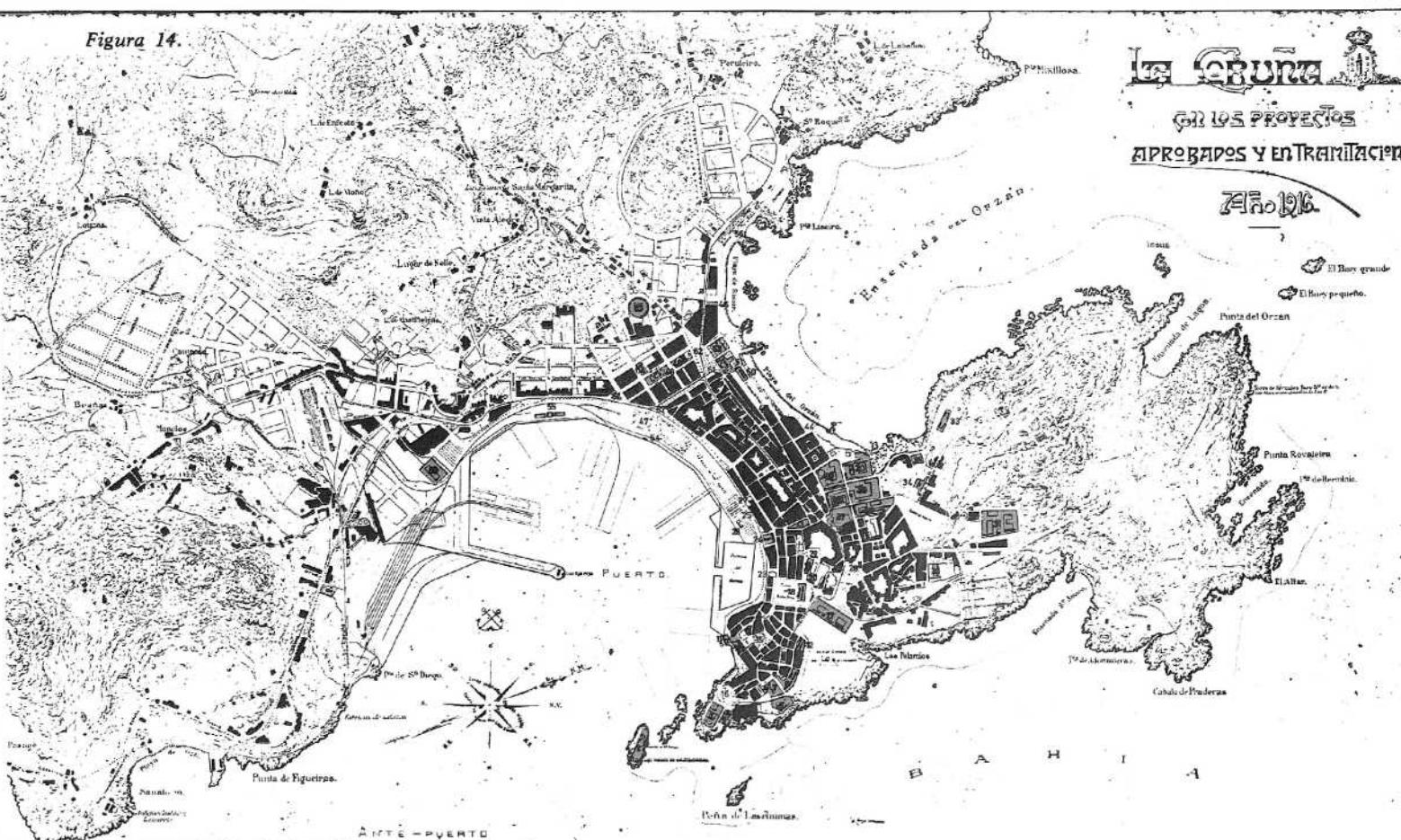


Figura 14.

1. HOSPITAL MILITAR	14. IGLESIA PARROQUIAL DE SANTIAGO	26. DEPENDENCIA DE LA JUNTA DE OBRA DE PUERTO	39. CUARTEL DE ARTILLERIA	52. INSTITUTO DE GUARDA
2. CASTILLO DE SAN ANTON	15. PLAZA DE ALZARRA	27. ADUANA	40. FÁBRICA DE GAS Y ELECTRICIDAD	53. PLAZA DE TOROS
3. PARQUE DE SUMINISTROS MILITARES	16. PLAZA DE SANTA MARIA	28. CAPILLA DE SAN ROCHE	41. CUARTEL PARROQUIAL DE SAN NICOLAS	54. SOCIEDAD OCEANOGRÁFICO
4. COLEGIO DE LA C.D.T.	17. JARDIN DE SAN CARLOS	29. CAPILLA DE ATOCHA	42. ANTIGUA FÁBRICA DE CRISTALES	55. ALMACENES DEL PUERTO
5. PARQUE DE ARTILLERIA	18. CUARTEL DE ALFONSO XIII	30. HOSPITALILLO DE LOS HUERTOS	43. CAPILLA DE SAN ANDRÉS	56. BALNEARIO DE RIAZOR
6. SUMINISTROS MILITARES	19. PALACIO MUNICIPAL	31. CUARTEL DE ARTILLERIA	44. ASIL MUNICIPAL	57. PLAZA DE MINA
7. IGLESIA Y CONVENTO	20. CUARTEL DE ARTILLERIA	32. DEPÓSITO DE LAS AGUAS	45. LAVADERO PÚBLICO	58. PLAZA DE ORENSE
8. CONVENTO DE LAS BARBARAS	21. CASA AYUNTAMIENTO	33. SECADERO DE PIELES	46. CASA DE BÁROS	59. FÁBRICA DE TABACOS
9. IGLESIA PARROQUIAL DE SANTA MARIA	22. IGLESIA PARROQUIAL DE SAN JORGE	34. ASIL DE ANCIANOS DESAMPARADOS	47. JARDINES Y ESTAFA DE LINARES RIVAS	60. IGLESIA PARROQUIAL DE SANTA LUCIA
10. CAPITANIA GENERAL Y AUDIENCIA	23. PLAZA DE ABASTOS	35. MATADERO	48. IGLESIA DE LOS JESUITAS	61. PLAZA DEL INSTITUTO
11. CARGEL	24. CORREOS Y TELEGRAMOS	36. HOSPITAL PROVINCIAL Y HOSPICIO	49. IGLESIA DE LAS SIERRAS DE MARÍA	62. PLAZA DE PONTEVEDRA
12. ESCUELA DE COMERCIO	25. TEATRO CIRCO	37. CONVENTO DE CAPUCHINAS	50. COCHERAS DEL TRAMVÍA	
13. GOBIERNO MILITAR	26. TEATRO ROSALIA DE CASTRO. DIPUTACIÓN PROVINCIAL Y GOBIERNO CIVIL	38. BIBLIOTECA, CÁMARA DE COMERCIO Y C. AGRÍCOLA	51. ESCUELA DE GUARDA	



Análisis del desarrollo urbano de La Coruña

tivados por Hacienda, no se comenzó hasta el año 1887, cuando ya las exigencias de aumento de población habían hecho que las construcciones se extendieran en diversas direcciones, y se alejasen del perímetro del proyecto. Se solicita, pues, una nueva expansión de La Coruña, y que a ella se le aplique la ley del 26-VII-1892. La Dirección General de Administración accede a lo solicitado, fijando 1 año para la realización de su reglamento. Por real orden de 16-VII-1904 se concede a La Coruña los beneficios de la ley de 26-VII-1892, promulgada para los ensanches de Madrid y Barcelona. Por Real orden de 3-I-1906 se aprueba el Reglamento para aplicar al ensanche de La Coruña la legislación citada (figuras n.º 13, 14 y 15).

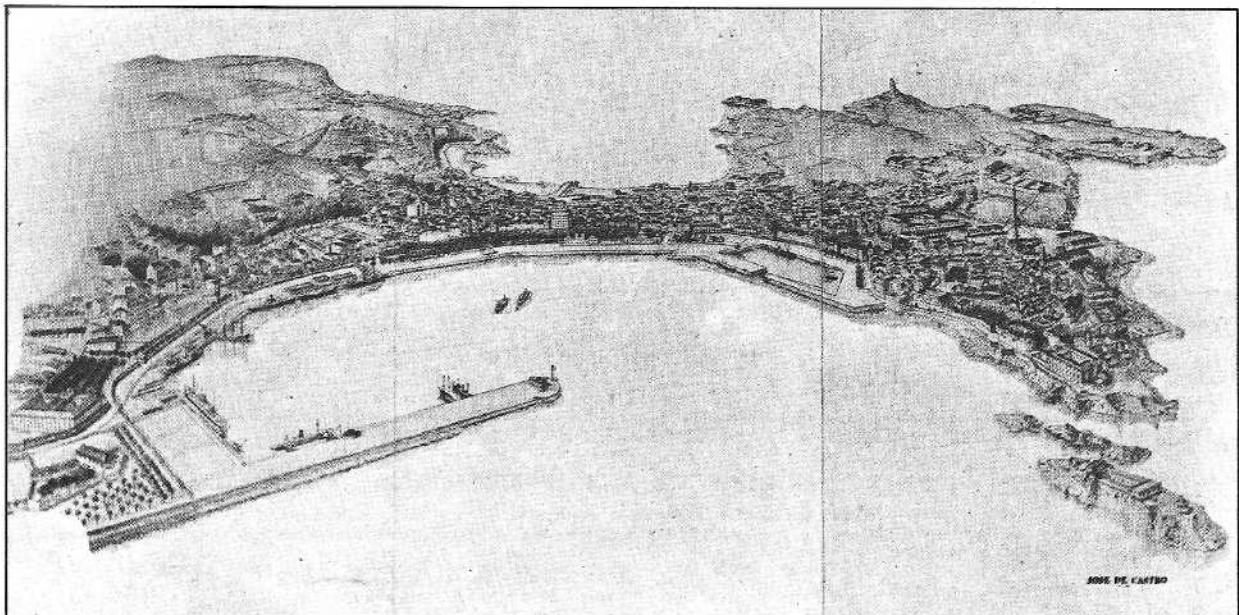


Figura 15.

El segundo ensanche o nuevo ensanche, recoge el primer trazado ampliándose hacia la zona de Riazor, donde se proyecta un gran parque público. En la zona de Cuatro Caminos, punto de confluencia de los dos accesos a Castilla, Camino Nuevo y Carretera al Pasaje, se crea una nueva zona de expansión. Aun cuando el perímetro del planeamiento exceptúa el barrio de Santa Lucía, se apoya en él, y encauza el desarrollo hacia el muelle del Este y la Fábrica de Tabacos, creándose la Plaza de la Palloza y enlazando con el espacio circundante de la estación de Ferrocarril. Este se organiza en forma radial, siendo su eje el que posteriormente da lugar a la Avenida de Laredo. En esta zona, se sitúan dos parques públicos, adyacentes a la granja agrícola experimental.

Casi simultáneamente se crea el parque de Joaquín Costa, actual de Santa Margarita.

Al mismo tiempo que la ciudad se extiende hacia la zona donde se proyecta el ensanche, en el interior de la península se produce lo siguiente:

1) Se consolida el proyecto de ordenación de la zona de María Pita, construyéndose en uno de sus frentes el Palacio Municipal.

2) Se densifica el barrio de Santo Tomás y aparece el espacio llamado Campo de Marte, cir-

cundado por la primera línea de edificaciones que se extienden hacia la Torre, constituyéndose como espacio libre de enlace de las calles de la Torre, la Independencia, Progreso, Zalaeta, Adelaida Muro y caminos que se dirigan hacia Monte Alto.

3) Se mantiene el espacio vacío al NE de la Ciudad Alta, denominado Campo de la Estrada, que pasa a ser espacio militar.

4) Se crea la Dársena del Parrote.

5) La Pescadería se densifica hacia el Orzán, cerrando la comunicación por la costa entre la playa del Orzán y la península de la Torre, localizándose en esta zona las actividades industriales y molestas de la ciudad (fábrica de gas, de

cristales, matadero, secadero de pieles, cuartel de caballería).

También hay que señalar en esta época la construcción en la plaza de Pontevedra del Instituto y Escuelas Da Guarda, y la construcción de la Plaza de Toros en el cruce entre Camino Nuevo (Juan Flórez) y carretera a Finisterre.

El término municipal de La Coruña se cuadruplicó en superficie al anexionar en 1912 el ayuntamiento rural de Santa María de Oza, pasando de una superficie de 7,85 Km² a 30,85 Km².

El municipio de La Coruña se componía de cuatro parroquias urbanas: San José, San Nicolás, Santa María y Santiago (antes fue parroquia Santo Tomás).

El ayuntamiento de Santa María de Oza se componía de otras cuatro parroquias rurales: Santa María de Oza, San Cristóbal das Viñas, San Vicente de Elviña y San Pedro de Visma.

Al ordenar el Plan de ensanche terrenos rurales de la población, la especulación se desplaza a los terrenos exentos de Plan de Ordenación, creando unos "solares" sin servicio urbanístico alguno, en que el especulador se limita a una parcelación de una parte del suelo agrícola y sin vinculación con el trazado urbano y su posible crecimiento.

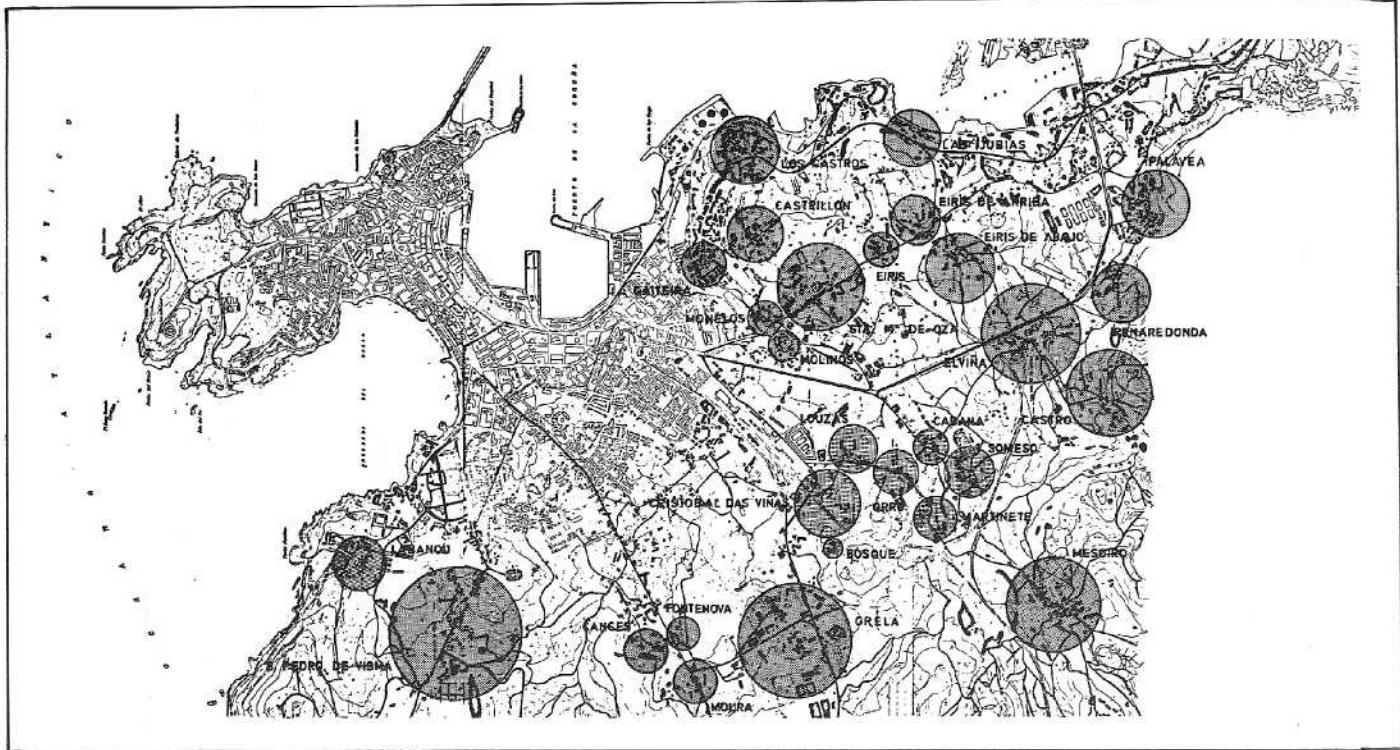
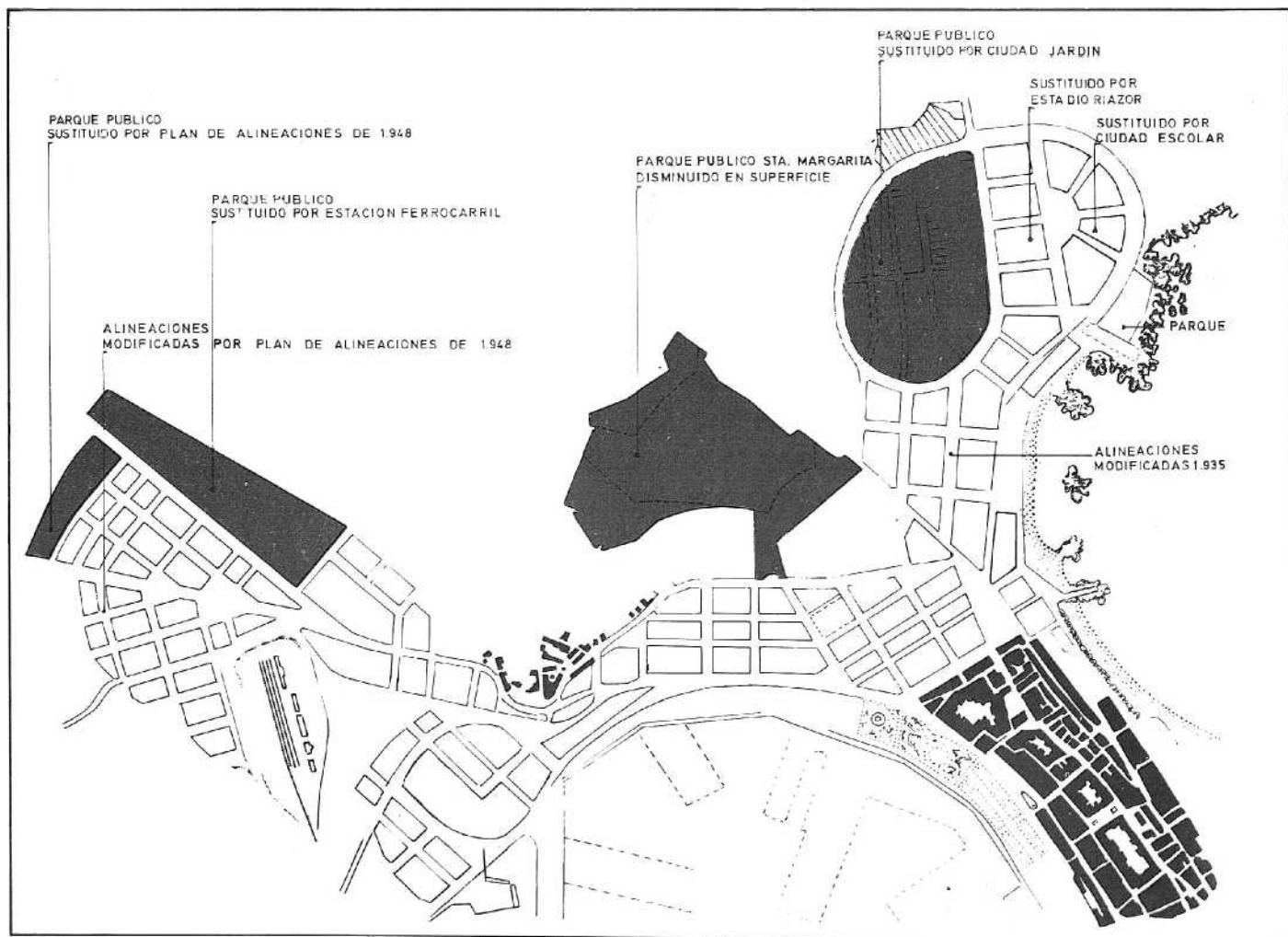


Figura 16.

Figura 17.



La proximidad a la ciudad de parroquias y lugares, motiva que se conviertan en terreno urbano y que al alcanzar la urbe sobre ellas, las arrase perdiéndose en ocasiones valores históricos y estéticos (figura n.º 16).

Entre los años 1910, año del plan de ensanche, y 1948, año del plan vigente, La Coruña sufre una profunda transformación, reflejo del cambio socio-económico que acontece en el país durante estos 38 años (figura n.º 17).

Limitándonos a los hechos concretos y locales, que afectan a una inmediata evolución de la ciu-

do consigo la creación de la plaza Maestro Mateo.

3) Modificación de las alineaciones de la zona del Plan de ensanche próxima a la ciudad Jardín, para la creación de una zona deportiva (estadio Riazor) y la ciudad escolar, instalándose en esta zona el Instituto de Enseñanza Media y Escuela de Altos Estudios Mercantiles y proyectándose la Escuela Normal de maestros, la escuela Náutica y el Hogar provincial Calvo Sotelo.

4) La implantación de grupos de viviendas tales como las municipales de Labañou y el gru-

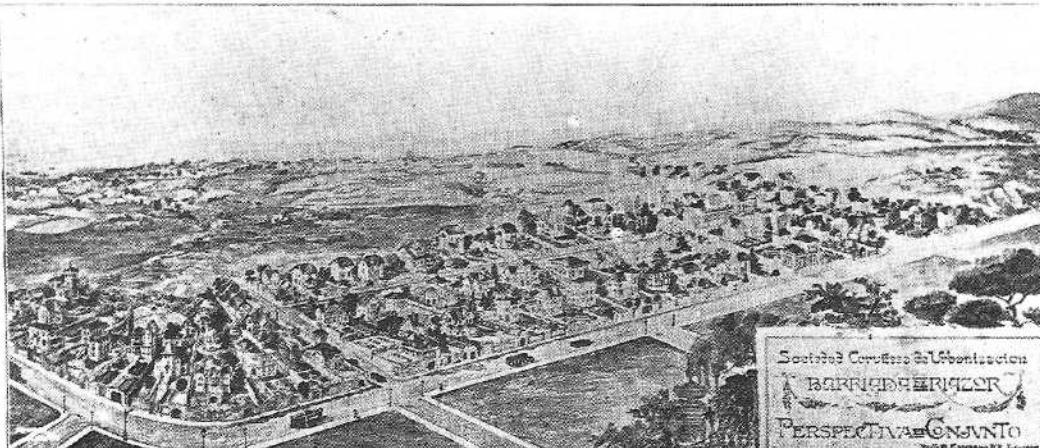


Figura 18.

LA CIUDAD JARDÍN DE LA CORUÑA

Inaugurada en abril de 1922, sobre la playa de Riazor, a cinco minutos del centro de la población, con línea de tranvía urbano y servicios de luz eléctrica, gas y agua corriente

VENTA DE CHALETS Y SOLARES AL CONTADO Y A PLAZOS

Chalets con diez departamentos, cuarto de baño y jardín, desde 41.000 pesetas

Excelente colocación para el capital.

Obras contratadas por más de un millón de pesetas

Informes y referencias: Real, 38 - La Coruña

dad, tenemos entre los de carácter municipal, los siguientes:

1) La transformación de una zona verde, en proyecto en el ensanche, por una ciudad jardín (figura n.º 18). Para su gestión se constituye en 1921, la "Sociedad Coruñesa de Urbanización" que compran terrenos con una superficie aproximada de 63.000 m² para la construcción de 76 viviendas unifamiliares, y proponen al Ayuntamiento que desista de su proyecto de parque público en la zona, en base a que la solución propuesta resolverá el problema de carestía y carencia de viviendas, y a que en las inmediaciones ya se ha aprobado otro parque, llamado de Joaquín Costa (Santa Margarita) que hace innecesario este primero. El Ayuntamiento accede a lo solicitado.

2) Modificación de las alineaciones del Plan de Ensanche en la zona comprendida entre la Avenida Finisterre, Avenida de Buenos Aires y Ciudad Jardín. La modificación afecta al tamaño y forma de las manzanas allí proyectadas, llevan-

do de protección oficial Juan Canalejo, fuera del perímetro urbano señalado oficialmente en el plan de ensanche.

5) La construcción del Palacio de justicia, en una de las plazas del ensanche (Plaza de Galicia).

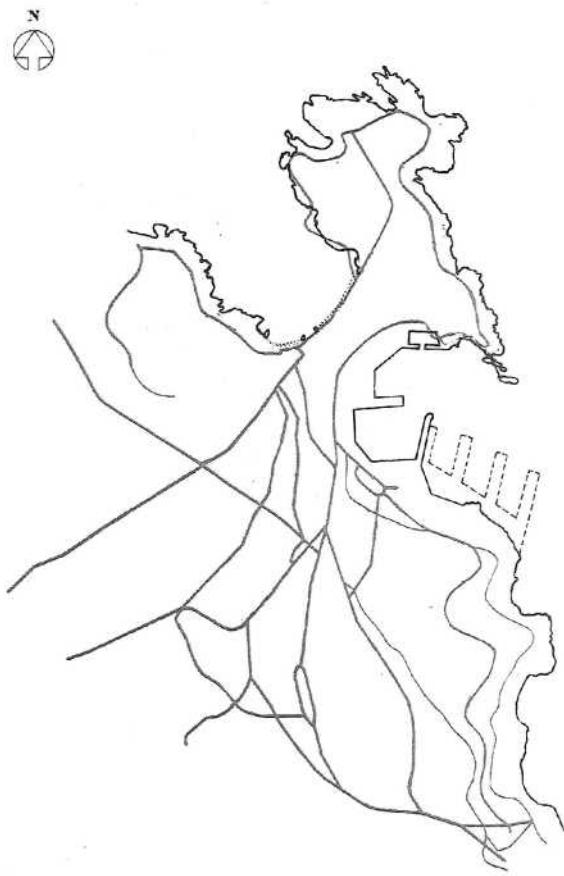
En cuanto a acciones extramunicipales cabe destacar las siguientes:

1) La actual estación de Santiago o San Cristóbal y ramal de enlace con la zona portuaria, la cual aparece ubicada en una zona que figuraba como parque público en un plano municipal de 1916. La estación de San Diego, que se sitúa en una explanada inmediata al futuro puerto pesquero, suprimiéndose la estación del Norte.

2) Los planes del Ministerio de Obras Públicas que afectan al puerto pesquero y a la zona portuaria del Parrote, San Antón, Las Animas y dique de abrigo.

3) La creación de una zona industrial, proyectada en las marismas de la ría del Burgo y para cuya construcción en 1948 se había solicitado la oportuna concesión del estado.

El Plan del Ensanche, fue incapaz de canalizar el desarrollo de la ciudad. Por una parte debido a la reducida dimensión de su área planeada, y su carácter apoyado en la legislación vigente en la época, que lo define como trazado regulador del crecimiento del extrarradio sin ordenanzas del espacio circundante; todo esto le hicieron instrumento no adecuado a los profundos cambios de esta época. Por otra parte, las acciones municipales y extra-municipales que van saliendo al paso de las necesidades creadas al margen



RED VIARIA DEL PLAN CORT. 1945

Figura 19.

de directrices coordinadoras, y que a su vez van condicionando e incidiendo en su desarrollo, creando tensiones en una trama que hasta la fecha, conservaba una coherencia. Todo ello pone de manifiesto lo inconsistente del instrumental urbanístico vigente en la época, incapaz de controlar el desarrollo urbano.

El crecimiento evade el Plan de Ensanche, tendencia que ya habíamos visto anteriormente, apoyada por problemas inherentes a la gestión del propio Plan, y comienzan a crearse núcleos, auténticos ensanches no dirigidos. Así tenemos que en la Península de la Torre, al Norte del núcleo de Santo Tomás, se extiende la ciudad apoyada en el Campo de Marte; y al Sur del Ensanche actual, la Glorieta de "Cuatro Caminos" se transforma en un centro comercial.

Con intención de salir al paso de todo esto, y acogiéndose a los beneficios que otorga a los municipios el Reglamento de Obras, Bienes y Servicios Municipales de 1924; el ayuntamiento de La Coruña convocó en 1940 un concurso de anteproyecto de urbanización para sentar las directrices necesarias a la redacción de un proyecto definitivo. El jurado declara desiertos los dos primeros premios, y decide encargar el proyecto a Don César Cort, que presenta su trabajo en 1945 (fig. n.º 19). Este trabajo no llega a aprobarse definitivamente y la corporación crea una comisión técnica municipal para el desarrollo del Plan, teniendo muy presentes las directrices generales del Plan Cort. El Plan Cort del año 1945, es un ejemplo claro de la reacción ideológica de la época en contra de los trazados ortogonales de los planes de Ensanche, y propone a cambio una estructura multicelular con núcleos urbanos elementales y otros más complejos según la importancia y naturaleza de la población. Relacionados mutuamente por vías arteriales, capaces de encauzar adecuadamente el tráfico que se produce en ellas y absorber el exterior. Plantea pues, la necesidad de una estructura urbana directora y marca un énfasis especial en cuanto a los problemas de estética urbana.

Centra su atención en los accesos a la ciudad, clasificándolos:

- 1) Entrada por carretera. .
- 2) Estación de Ferrocarril.
- 3) El puerto.

En cuanto al punto primero, sienta en líneas generales los principales accesos a la ciudad, estableciendo por primera vez la Avenida de La Vedra y el enlace directo con la Marina-Cantones; estos accesos los relaciona entre sí mediante diagonales.

En cuanto al segundo punto, preveía la estación de San Diego, dándole gran importancia y enlazándola con la de San Cristóbal; la ampliación del puerto la consideraba en la zona de San Diego. La desconexión entre las directrices de Cort en estos temas y las estatales, que variaban sustancialmente estos puntos, fueron una de las causas de que el proyecto no llegase nunca a aprobarse.

Otro punto importante del Plan Cort que motivó su desestimación, fue su poca previsión para zona industrial que fijaba en 18 Ha. Se proponía también opciones de renovación urbana en el casco de la población, tales como la edificación frente a los Cantones, y una vía que, partiendo del andén Orzán-Riazor, enlazaba con la perimetral de la península de la Torre por detrás del barrio de Santo Tomás.

El Plan, en cuanto a su trazado, se lo replanteaba, olvidándose en gran parte de lo existente y hacia un estudio detallado, en el que se valoraba en gran medida la calidad del espacio urbano. Por otra parte propone unas normas comarcales, y llamaba la atención de los poderes públicos para organizar los municipios limítrofes.

En cuanto a los poblados existentes en el pro-

pio término municipal, señalaba la conveniencia de conservar lo mejor de su estructura como condicionante de su posible desarrollo.

Se puede resumir una visión muy sintética del Plan Cort; resultando su fuerte carga conceptual, su visión clara, organizativa, sugerida ya en el primer ensanche de La Coruña, como ciudad volcada a la Bahía, con un eje cívico importante desde la ciudad vieja hasta la Plaza de la Pazo, y su total ausencia de criterio realista, en cuanto a lo que significaba su puesta en práctica, por las lesiones que ocasionaría a intereses privados así como su desconexión con los planos estatales de los distintos departamentos ministeriales.

Planeaba un área de 600 Ha., con una previsión de 120.000 Ha., con una densidad de 200 h./Ha., 65 Ha. para zonas verdes con 54 m²/h.

Como resultado del fracaso del Plan Cort, se creó una oficina técnica municipal con el encargo de redactar un Plan General de Urbanización. Dicho plan fue encomendado al Arquitecto D. J. Rodríguez-Losada y al ingeniero D. P. Iglesias Atocha.

El Plan se redacta en 1948, y se aprueba por la comisión central de Sanidad local el 19 de mayo de 1949.

Al analizar el Plan de 1948, hay que tener muy presente:

- 1) Su condicionante anterior, el Plan Cort.
- 2) Los condicionantes del desarrollo urbano que ya hemos visto anteriormente, y que el plan los señala como inamovibles.

Tales eran (figura n.º 20):

- 1) El puerto pesquero (según plan del Ministerio de O. P.).
- 2) La zona portuaria del Parrote, San Antón y las Animas, de acuerdo con el mismo Plan.
- 3) La actual Estación de Santiago o San Cristóbal, a la que confluyen todos los viajeros mediante el ramal de enlace en construcción.
- 4) La estación de mercancías de San Diego.
- 5) La zona escolar.
- 6) El centro comercial de "Cuatro Caminos".
- 7) El actual casco urbanizado de la población.
- 8) La zona industrial proyectada en las Marismas de la Ría del Burgo.

Establecidos estos centros, se centra el problema en resolver y canalizar el tráfico que entre ellos ha de originarse y el existente, así como la debida comunicación con el exterior de la que surge la red viaria arterial. En los espacios definidos entre vías se establece la vida residencial y comercial.

Nace pues este plan, como un plan de compromiso. Por una parte, se trata de hacer viable el Plan Cort, y por otra coordinar y organizar unas actuaciones ya decididas y que condicionan totalmente el planeamiento.

Quizás por todo esto, el plan carece de la coherencia conceptual del Plan Cort, en contraposición a su concepción realista. Se plantean

seis vías importantes de acceso y penetración (figura n.º 21):

- Avenida del Pasaje.
- Avenida de Eiris.
- Avenida de Lavedra.
- Avenida de Arteijo.
- Avenida de Finisterre.
- Camino Francés.

Entre las que se les da máxima importancia a la de Lavedra y del Pasaje.

Para enlazar estas seis vías, se proyectan cuatro rondas de enlace:

- Ronda de Nelle.
- Ronda de Estaciones.
- Ronda de Outeiro.
- Ronda de San Cristóbal.

Por último, en el casco de la población, y en el Ensanche surgido en la parte de la Torre de Hércules, se encauza el tráfico por las tres arterias constituidas por la Avenida de La Marina, Calle San Andrés y Ronda del Orzán, enlazándose la primera y la última por la Ronda de Monte Alto. Esta red viaria, se completa con los dos enlaces proyectados en la Rúa Alta y calle San Nicolás.

El esquema radial propuesto, es claro y de posible solución sin lesionar extremadamente los intereses privados.

Como veremos es la primera solución que ya fija de forma definitiva el desarrollo urbano de la ciudad.

La superficie total del término municipal, se considera dividida en tres áreas: Interior, Ensanche y Extrarradio (figuras n.º 22 y 23).

En el área interior no se hace ninguna división, ya que no le atañe el proyecto, solamente le interfiere el trazado de arterias de comunicación.

El Área de Ensanche, es la que constituye propiamente el objeto del proyecto de alienaciones. En ella se incluyen las zonas de Riazor y Santa Lucía-estación de F.C. del plan anterior.

Esta área se divide en 12 barrios con vida independiente, cada barrio se zonifica de acuerdo a sus características de edificación.

En el área del extrarradio, se señalaban las zonas agrícola e industrial pesada. Permitiéndose solamente las construcciones de este tipo, en tanto no se redacten los proyectos parciales de futuros núcleos satélites, que absorban los poblados enclavados dentro de dicha área.

Las diferentes posibilidades constructivas se ordenan, creando los tipos o zonas siguientes: intensiva, semi-intensiva, extensiva y semi-extensiva, agrícola e industrial y verde.

Se señalan como alturas máximas de las edificaciones: la vez y media el ancho de la calle.

La superficie total urbanizada es de 698.775 Ha. destinando 284.603 Ha. a edificables sin industria, el 10 % de esta superficie se destina a edificios de carácter público.

La superficie de parques, jardines y espacios libres es de: 86.206 Ha. Se planea para una población de 128.071 hbts. a la cual habría que añadir la existente en el área interior.

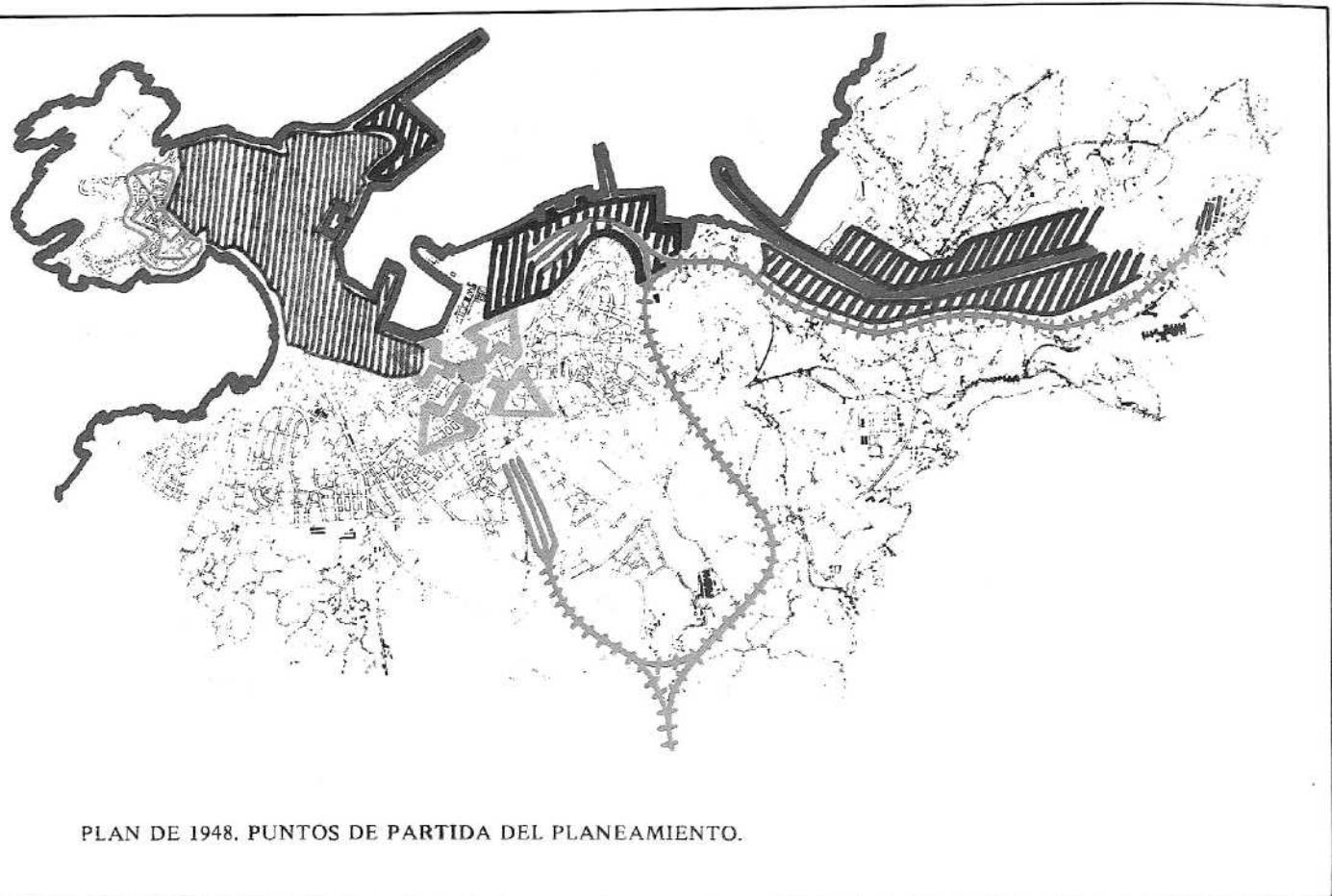


Figura 20.

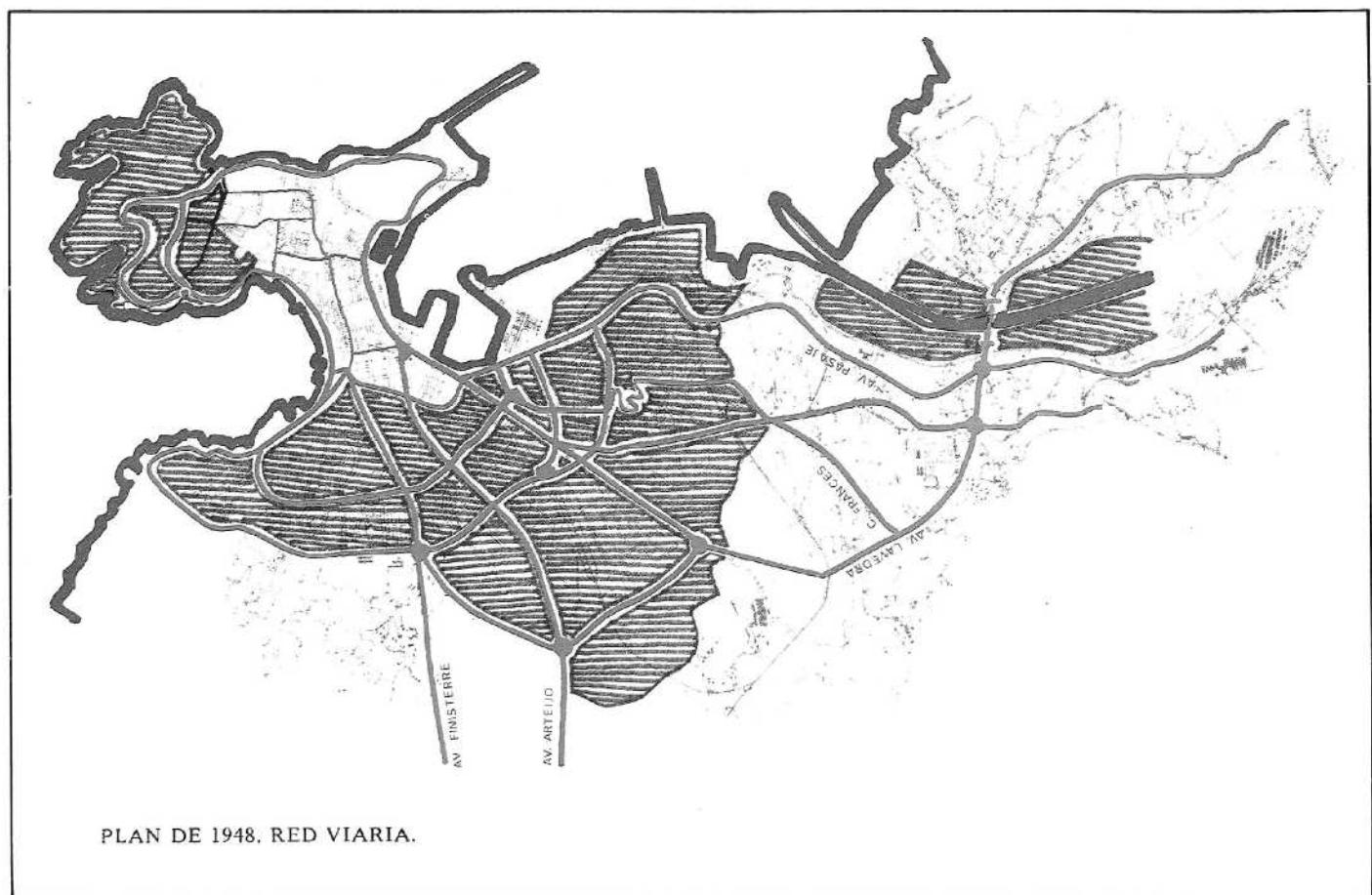
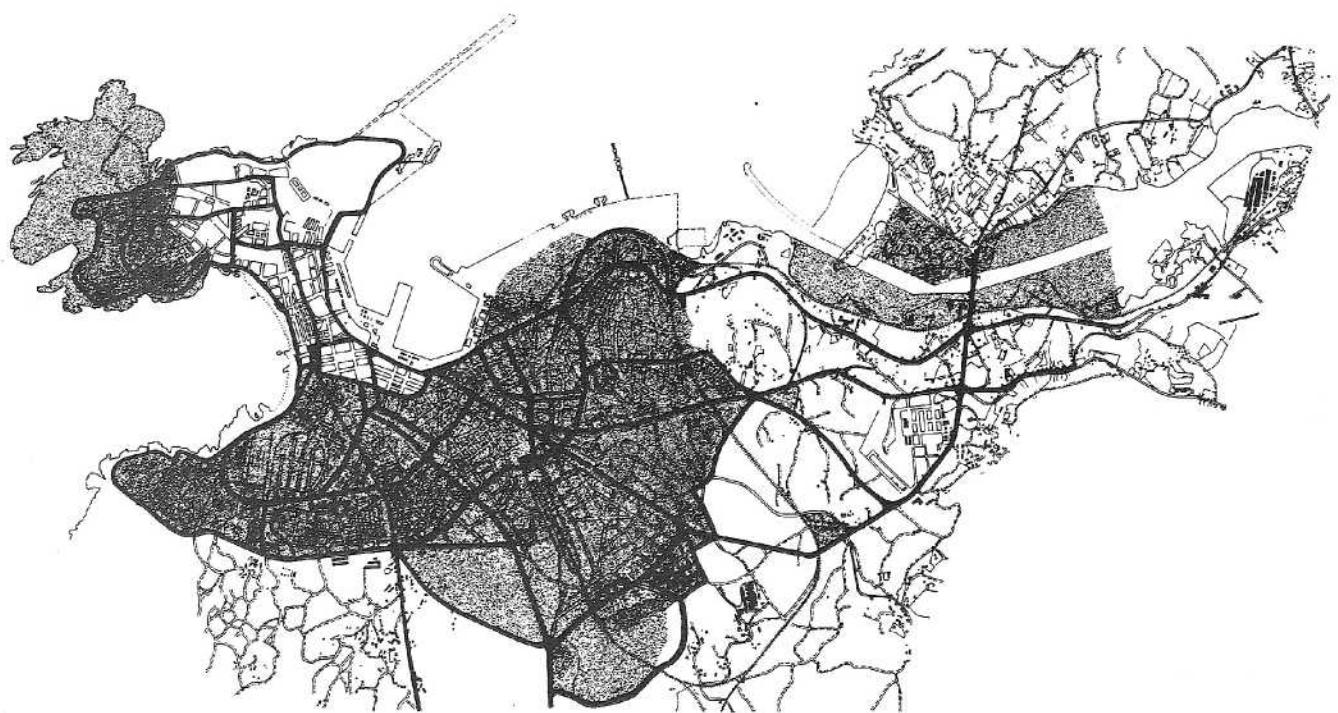
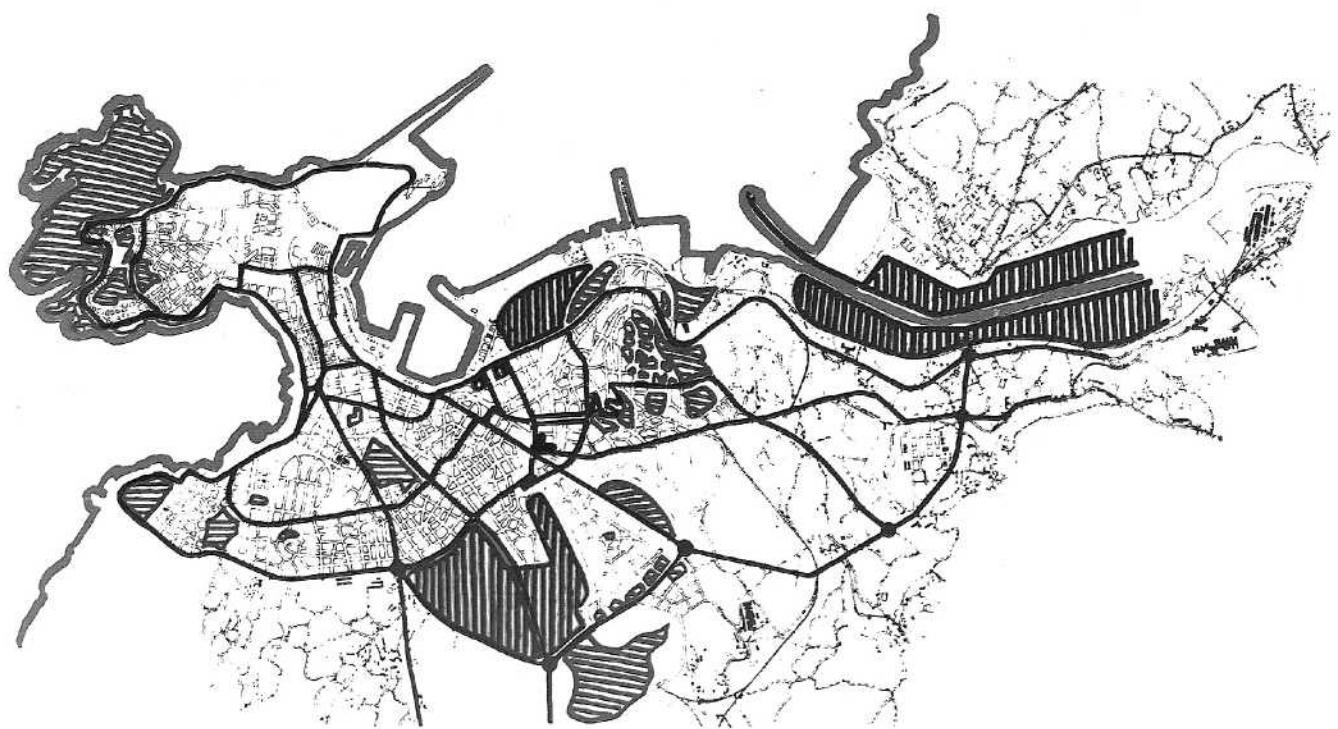


Figura 21.



PLAN DE ALINEACIONES DEL AÑO 1948.

Figura 22.



PLAN DE 1948. ZONAS VERDES, ZONAS INDUSTRIALES

Figura 23.

Plan general de ordenación vigente

Del año 1948 al 1967, fecha del siguiente plan de Revisión y actualmente vigente; la ciudad vuelve a sufrir otra profunda transformación.

Un abundante número de ordenanzas municipales que fue introduciendo modificaciones a las primeras contenidas en el Plan de 1948; junto con la incapacidad de gestión municipal para llevar a efecto el planeamiento previamente establecido en materia de infraestructura, y de adquisición de zonas verdes, agudizan la situación y vuelven a poner en evidencia la inadecuación de un instrumental urbanístico a una realidad del desarrollo, basado en situaciones más profundas y más amplias que las que caen dentro del marco municipal.

Hay que señalar de forma muy destacada, las actuaciones del I.N.V. y de la Gerencia de Urbanización, que actuando en paralelo con lo planteado, intentan impulsar las obras de acceso y preparar suelo (figura n.º 24).

Estas actuaciones no sólo afectan al extrarradio, sino que en algunos casos, son auténticas obras de renovación urbana. La magnitud de las obras y su poder condicionante, son decisivas en el desarrollo de la ciudad, y conviene señalar como una vez más, actuaciones extra-municipales marcan pautas, al margen del planeamiento vigente. Si bien las directrices de estas actuacio-

nes se señalaban en el Plan, no todas ellas se ajustan a lo establecido: aumentando los límites del área planeada, transformando suelo agrícola en suelo urbano y alterando la disposición de zonas verdes y su magnitud.

Tenemos pues como actuaciones en este período:

Polígono de Elviña, 1.ª fase 1961.

Polígono de Elviña, 2.ª fase 1964.

San Pedro de Mezonzo, 1964.

Vías de enlace, 1963.

Polígono industrial de Bens, 1.ª fase 1964.

Polígono industrial de Bens, 2.ª fase 1965.

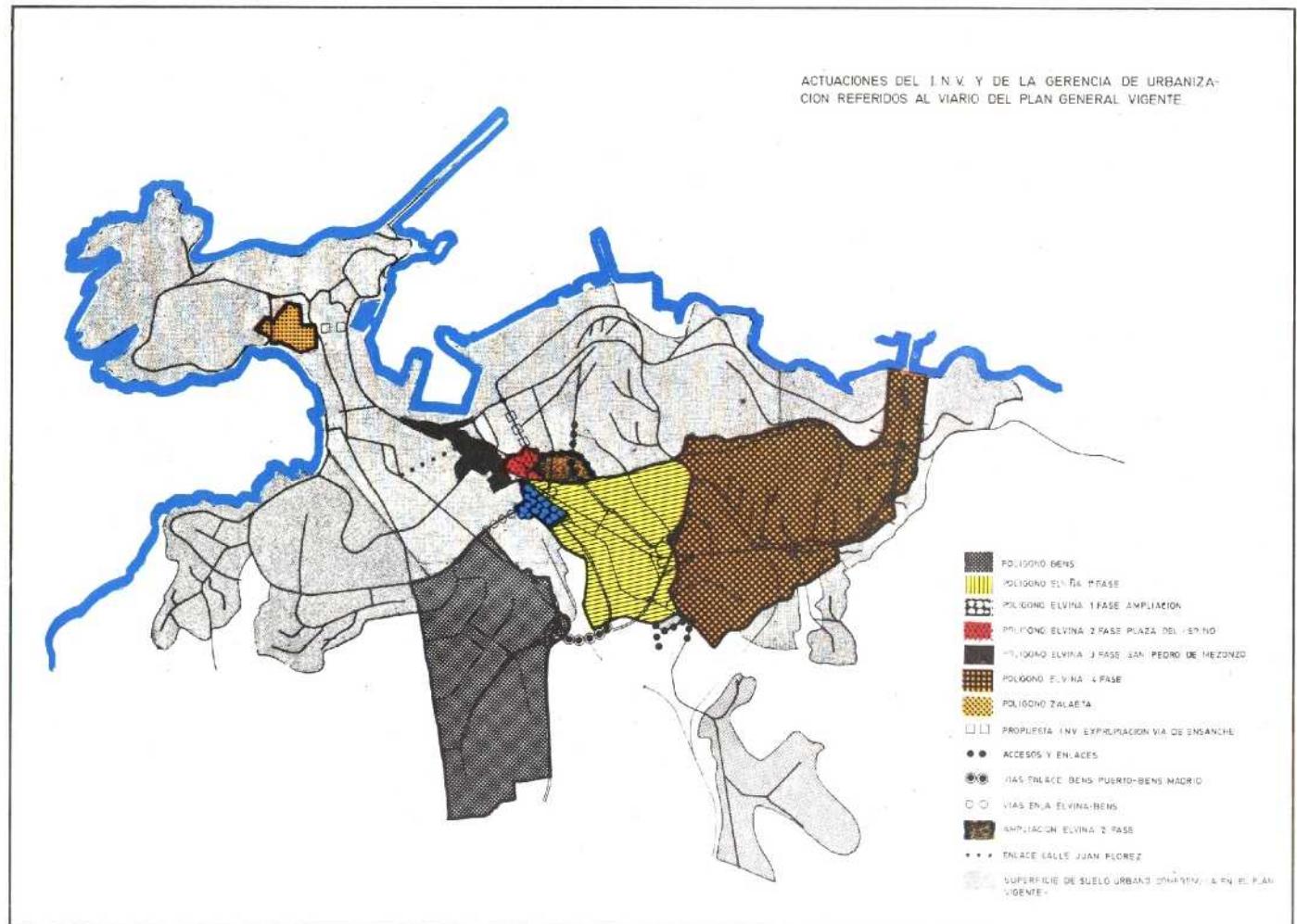
Polígono de Zalaeta, 1963.

La sola enumeración es dato elocuente, que indica la magnitud de tales actuaciones.

Es muy importante por otra parte, señalar el cambio producido en la política urbanística nacional con la creación de los Polos de Desarrollo en 1964 (figura n.º 25). "Con el deseo de crear importantes núcleos industriales, impulsando unas concretas actividades económicas y sociales dentro de áreas de extensión conveniente para asegurar la concentración de esfuerzos requerida por la eficacia. Estas áreas ejercerán una acción favorable sobre las zonas circundantes con vista a la elevación de su nivel de renta".

El polo industrial de La Coruña, comprendía como áreas de tolerancia para emplazamiento de

Figura 24.



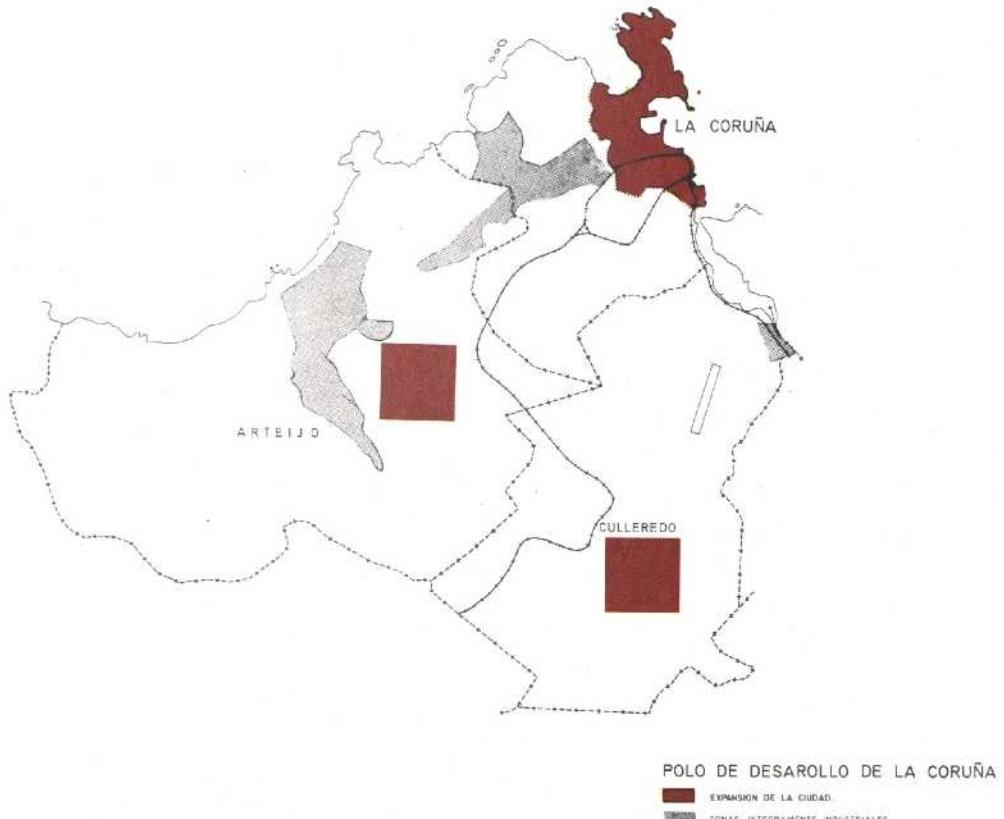


Figura 25.

industrias especiales, los ayuntamientos de La Coruña, Arteijo y Culleredo; señalando en ellos unas zonas íntegramente industriales y unas áreas de expansión de la ciudad. Las zonas íntegramente industriales, ampliaban las del Plan del 48, abarcando el espacio ocupado por una Refinería de Petróleo y Aluminios de Galicia, prolongándose hacia el SO. y apoyándose en la carretera de Finisterre en la sub-zona de Pastoriza. Así mismo se creaban las zonas íntegramente industriales de El Burgo en el fondo de la Ría y la de Sabón-Arteijo, en la costa Atlántica, al Oeste de la citada primeramente.

Se señalaban áreas residenciales de expansión de la ciudad, una en Arteijo en las proximidades del Polígono de Sabón y otra en el valle de Vega, próximo a Santa María de Celas.

Se observa, que así como en las áreas íntegramente industriales se sigue un criterio realista, en muchos casos señalando zonas ya ocupadas por la industria. En las de expansión de la ciudad no pasa de ser un mero esquema indicativo. No obstante aparece por primera vez el desarrollo urbano, no como algo continuo sino como zonas satélites a la ciudad.

Si el plan del 48 vigente en esta época, ya estaba desfasado de la legislación (ley de Régimen del suelo y Ordenación urbana de 1956), los polos de Desarrollo introducen un criterio desarrollista al margen de lo establecido en la citada Ley. El deseo de impulsar la implantación industrial en áreas tan extensas y sin planeamiento global unido a la estructura de los asentamientos humanos, de la propiedad, vialidad, topografía

y todos los condicionamientos de este medio, provoca un desarrollo atomizado e inconexo, agudizando el caos existente.

Esto se pone de manifiesto a lo largo del eje viario de la carretera de Finisterre, un importante eje industrial que en las proximidades con el área planeada y evitando las restricciones propias de ella, se transforma en una zona suburbial obrera de la ciudad.

Con motivo de esta situación que hemos venido señalando, se encarga en 1965 la revisión del Plan del 48 a los Arquitectos, Srs. Molezun, Corrales y Pagola.

La razón y alcance de su planeamiento se recoge en los siguientes puntos:

A) Haberse cumplido la fecha marcada para la revisión del Plan vigente de 1948.

B) Necesidad de actualizar las Normas Urbanísticas y trazados contenidos en dicho Plan.

C) Urgencia de un estudio de las Areas Industriales y residenciales posibles en la zona natural de expansión de La Coruña y su Comarca.

D) Coordinación con una serie de actuaciones de la Gerencia de Urbanización.

Naturalmente el alcance ya es el marcado por la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, para un Plan General de Ordenación Municipal, añadiéndose además un estudio esquemático de la Comarca natural de La Coruña.

Se consideran factores determinantes del Planeamiento:

1) El carácter de capitalidad regional que tiene la ciudad que exige la previsión de espacio para dotaciones a esta escala.

2) La evolución industrial profunda que sufre la ciudad en esta época y sobre todo pensando en los efectos del Polo de Desarrollo.

3) La previsión de incrementos notables en el rendimiento de las actividades de la pesca y agricultura.

Se consideran factores condicionantes y limitativos:

A) La topografía y el clima que determinan de un modo muy concreto su expansión, ya que limitan enormemente las posibilidades de localización de suelo residencial y otras actividades.

B) El crecimiento demográfico, que les hace fijar para el año 2.000, los 400.000 habitantes.

Ambos factores hacen pensar, a los autores del plan, la necesidad de fijar un techo demográfico acorde con las posibilidades físicas del desarrollo, y plantean la necesidad de organizar núcleos satélites (fig. n.º 26).

Como puntos de partida del Planeamiento, se consideran los siguientes:

1. Plan general de 1948.
2. Polígonos residenciales de Zalaeta, San Pedro de Mezonzo y Elviña.
3. Polígono industrial de Bens.
4. Desarrollo del Puerto de La Coruña.
5. Datos de Gerencia de Urbanismo: Comuni-

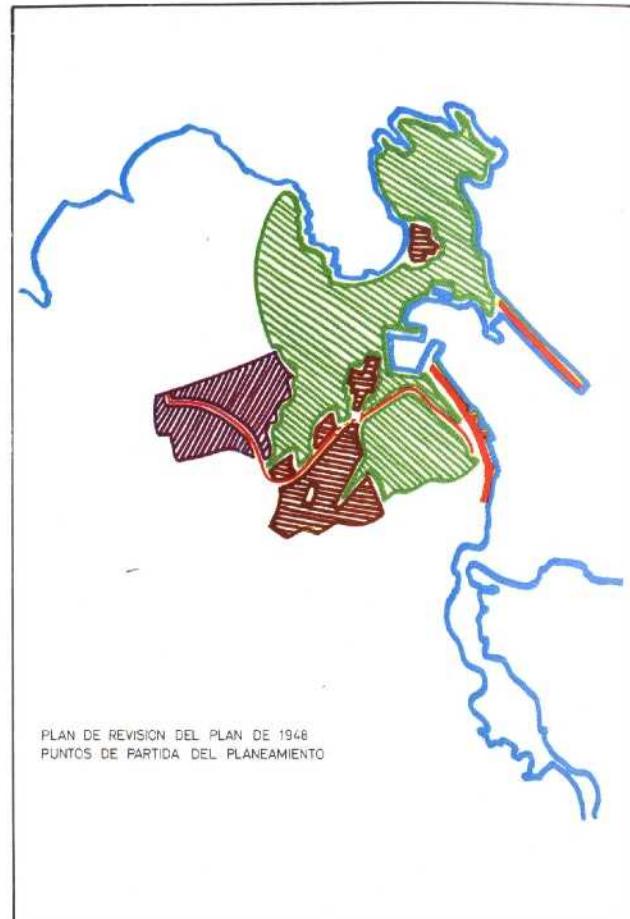
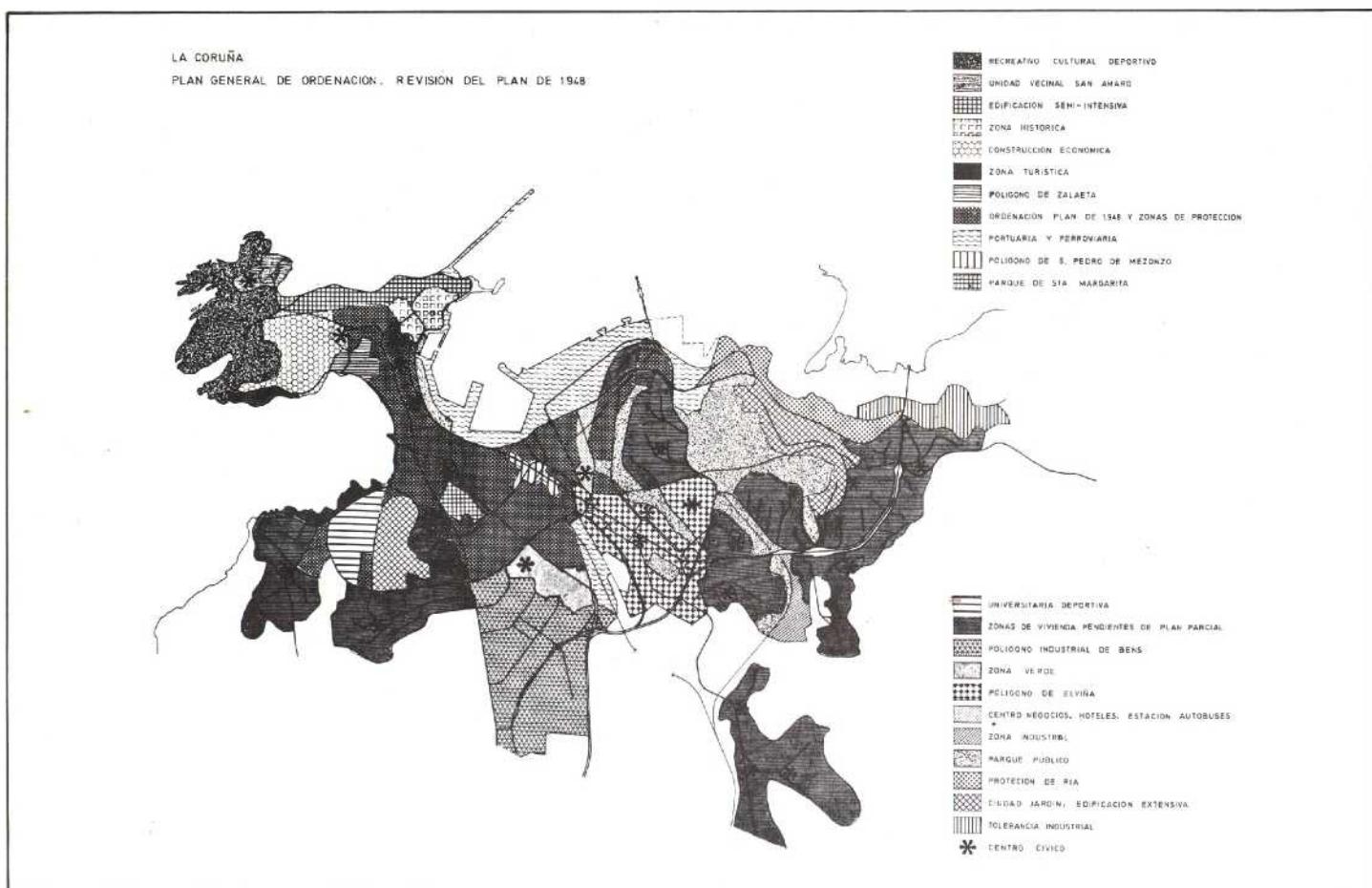


Figura 26.



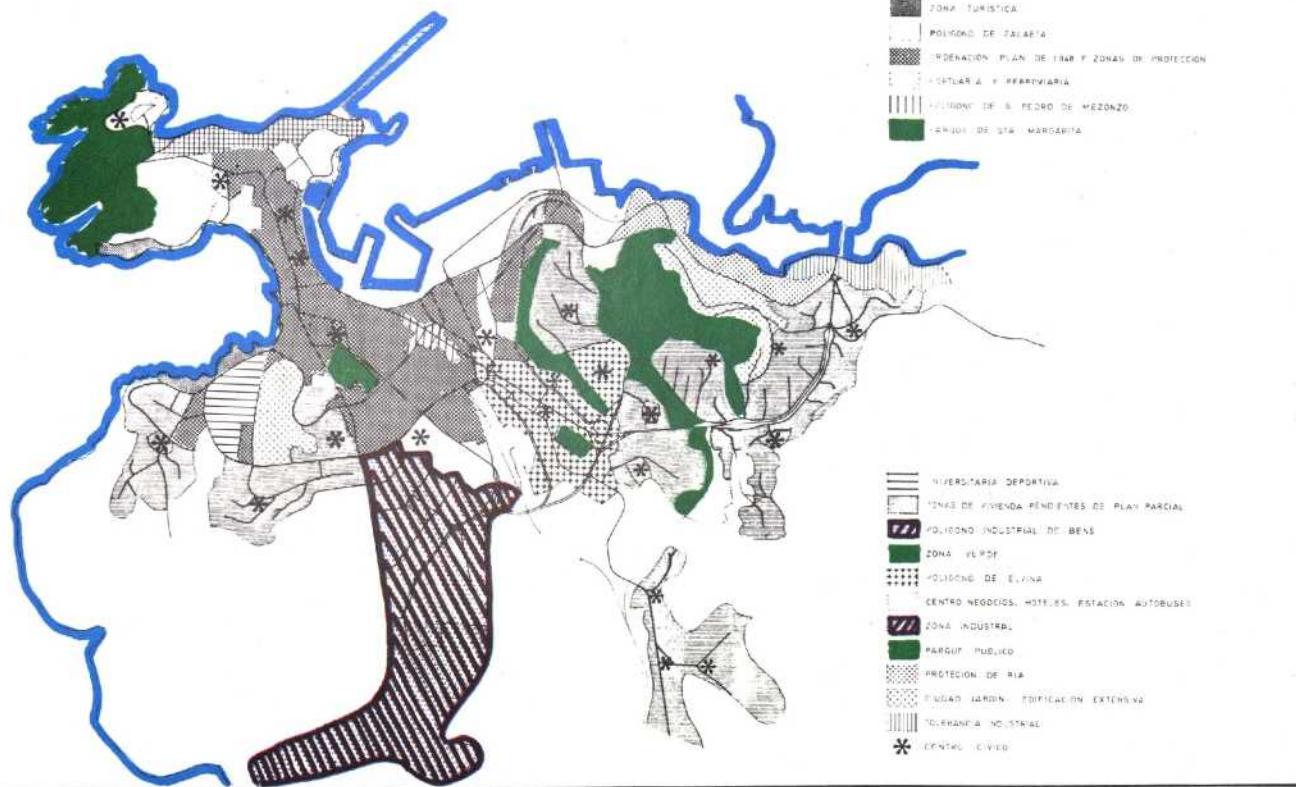


Figura 28.



Figura 29.

cación del Polígono de Bens con el puerto y túnel bajo La Vedra.

6. Plaza del Espino con sus lazos circulatorios (fig. 27, 28 y 29).

El plan establece dos zonas fundamentales: La Z-8 ó casco urbano, que recoge lo urbanizado de acuerdo al Plan de 1948, y las manzanas de éste, iniciadas en su construcción, donde es posible edificar de acuerdo a unas ordenanzas que se indican y que deberán ser desarrolladas.

El resto del Área del Plan del 48 y el de implantación de nuevas áreas residenciales se denomina Zona Z-13, pendiente de Plan Parcial a ejecutar, para ello se dicta una normativa. El resto se clasifica atendiendo a las características particulares de la zona y dictando directrices para su desarrollo. Se prevé una capacidad en el área planeada para 283.250 habitantes además de lo existente.

La zona industrial se amplía atendiendo a las actuaciones ya iniciadas y en curso.

Las zonas verdes aparecen desplazadas hacia la periferia, creándose las fundamentales en la parte alta de Santa María de Oza y en las cumbres de Eiris. Asimismo se utilizan como barreras, entre zona industrial y zona de viviendas, ferrocarril y zona de viviendas.

El sistema viario sigue las directrices del trazado en el Plan anterior. Si bien se suprime el titulado Camino Francés, se mantienen los otros y se vuelve a valorar la Avd. de La Vedra, que aparece como eje de desarrollo de la ciudad.

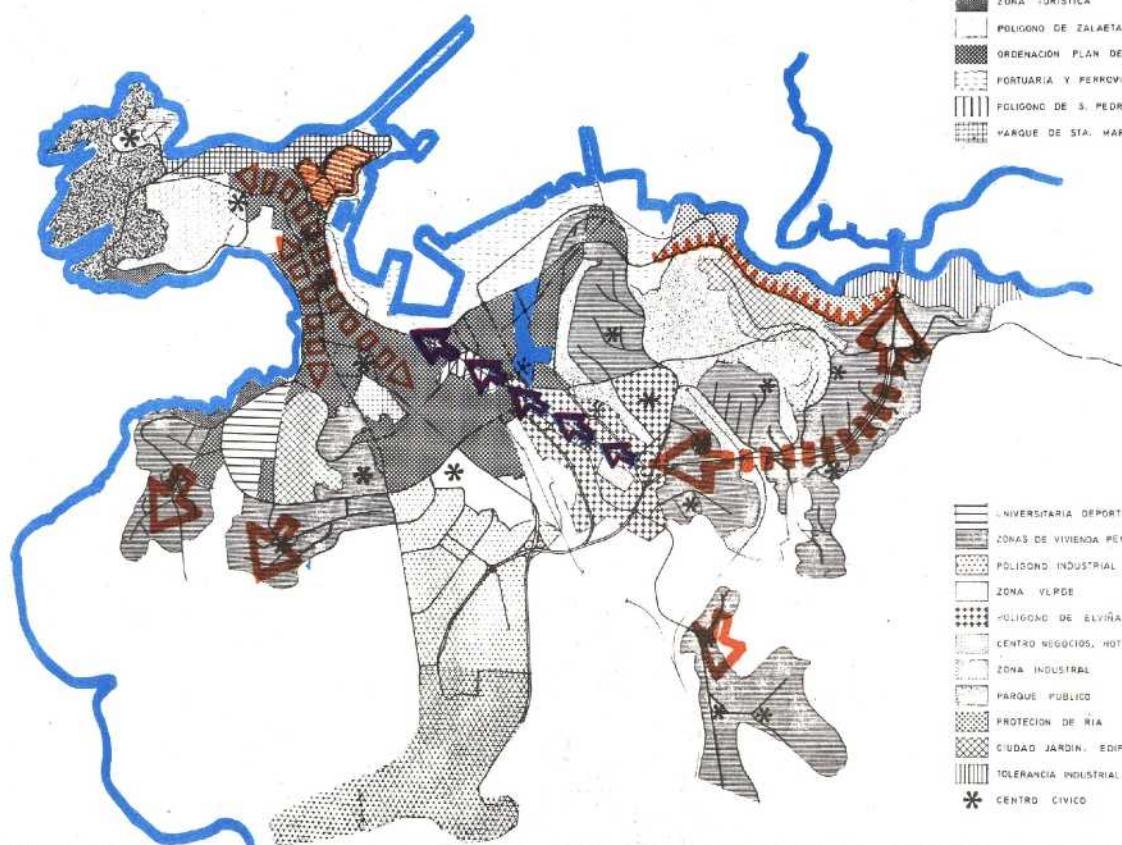


Figura 30.

ARTEJO

Centro Residencial Agrícola

Residencial
Veraneo Turístico
Posible Puerto
Franco

Centro Residencial
Dominical

Turismo
Pesca

Turismo
Pesca

Residencia

BERGONDO

Turístico

PLAN G^a DE ORDENACION
REVISION DEL PLAN DE 1948

PROPUESTA DE ORDENACION
DE ZONA DE INFLUENCIA

■ ZONAS INTEGRAMENTE INDUSTRIALES

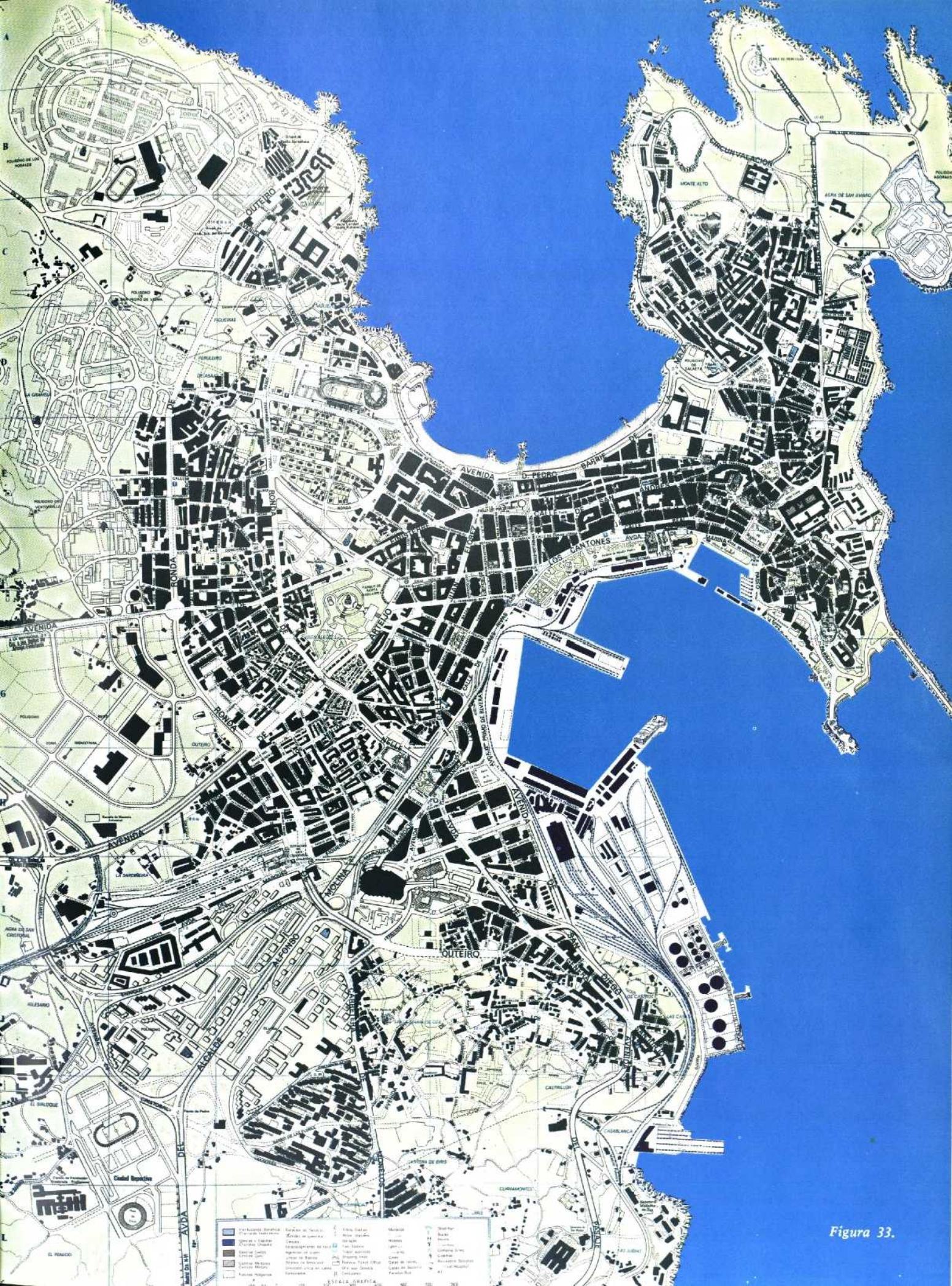
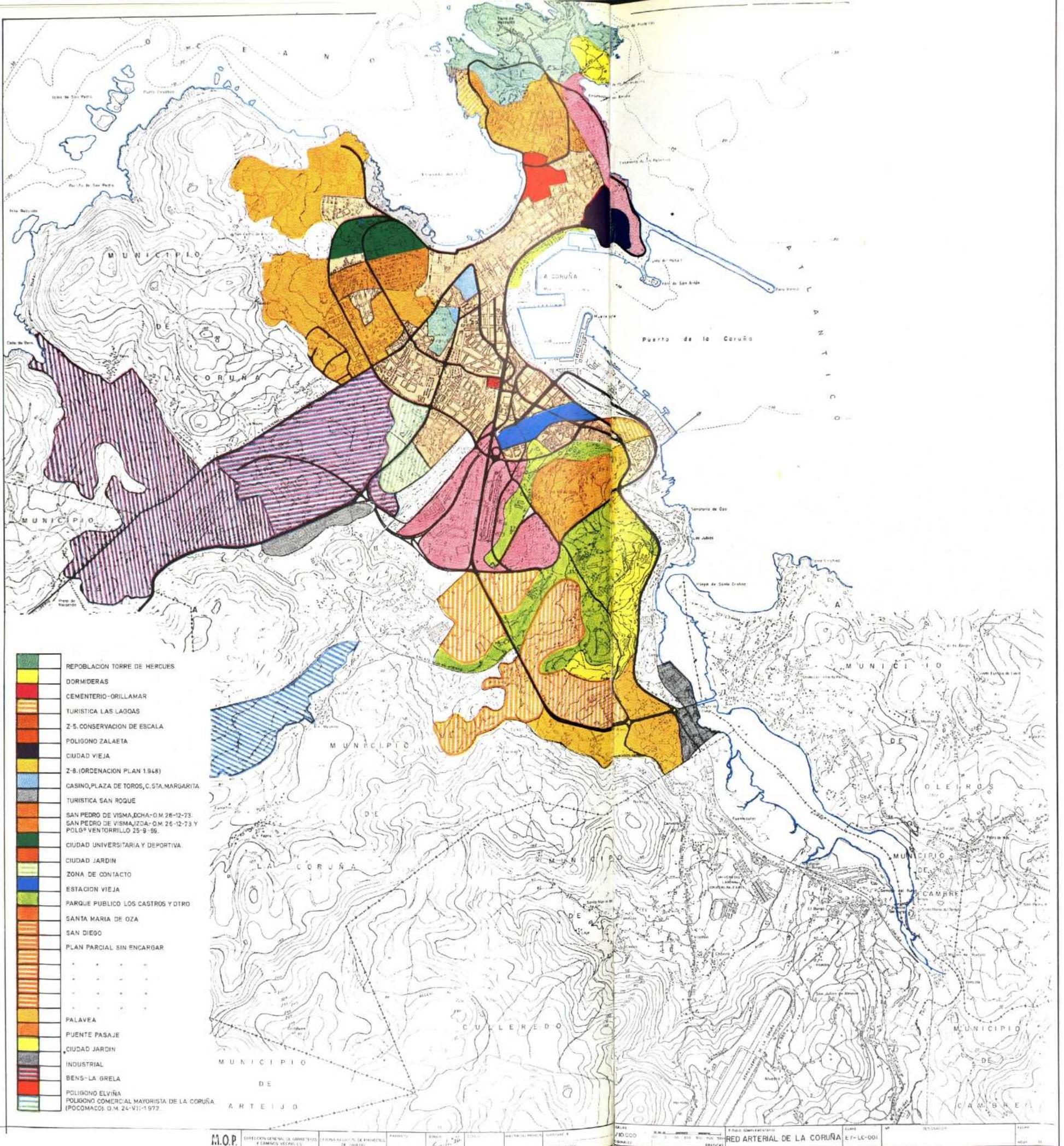


Figura 33.



En cuanto a las Rondas, se suprime las Rondas de Estaciones y se completa la de San Cristóbal hasta el puerto. En su parte Norte se varía el trazado de las de Nelle y Outeiro. Aparecen los cruces a distinto nivel, aunque los principales ya se plantean con anterioridad al plan (plaza del Espino, San Pedro de Mezonzo y túnel bajo La Vedra).

Se plantean como puntos singulares de actuación urbanística (fig. n.º 30):

A) La ordenación viaria del casco con perímetro de tránsito rápido y eliminación de transversales, destinando las longitudinales a tránsito peatonal que podría enlazar el parque de Santa Margarita con el casco antiguo.

B) Creación de un gran centro cívico comercial y de negocios en los terrenos de la antigua estación del F.C. y depósitos de Campsa.

C) Revalorar ciertos aspectos ambientales, ciudad vieja, defensa de vistas de la Avd. del Pasaje, playas Orzan Riazor, Plaza María Pita, Cantones, cornisa del Este de la Torre.

Coherente con el principio de fijar un techo a la ciudad, se proponen en la comarca y zona de influencia, las siguientes actuaciones (fig. n.º 31):

- 1) Núcleo de reserva industrial en Sabón y en el Burgo.
 - 2) Núcleo agrícola en el Valle de Veiga (Celas de Peiro).
 - 3) Núcleos residenciales y turísticos de Santa Cruz y Mera.
 - 4) Núcleo residencial en Cambre.
 - 5) Núcleo turístico en la Ría de Betanzos.

La zonificación es acorde con el concepto de buscar asentamientos idóneos fuera del desarrollo continuo. Naturalmente al no ir este deseo del planificador, acompañado de directrices de carácter económico, queda reducida la propuesta a un mero esquema indicativo; a ello hay que añadir que dentro de la legislación vigente, el marco comarcal se sale del propio de un Plan General Municipal.

General Municipal.

El plan utiliza como estrategia del planeamiento el concepto de Plan Parcial, que varía sustancialmente el proceso seguido hasta la fecha.

Por otra parte cuando este criterio se maneja de forma tan realista y flexible, de tal modo que se excluye de este planeamiento parcial lo construido, siguiendo las directrices del plan anterior, parece que debe venir apoyado en una estrategia muy concreta que aclare perfectamente las etapas a realizar. Si esto no se hace, la flexibilidad se transforma en un camino abierto a la infracción, y el realismo pasa a dar carta de legalidad a éstas.

Este ha sido el caso concreto de La Coruña, grandes áreas señaladas como pendientes de un planeamiento parcial, se ha ido transformando en una mancha urbana sin directriz fija, en donde los servicios urbanísticos se realizan al mismo tiempo o detrás de las construcciones. Estas áreas rodean a la ciudad y ocupan totalmente un suelo que según el primitivo criterio debía de estar dotada de edificios y espacios públicos.

Esta situación se pone en evidencia, cuando el Ayuntamiento acomete la tarea de redactar estos planes (fig. n.º 32, 33 y 34).



Figura 35.

En el año 1969 se acometen la redacción de prácticamente todos los planes parciales. Sus límites ya no coinciden con lo señalado en el Plan General y sus centros cívicos aparecen muchas veces en zonas ya construidas. Ello motiva que muchas veces, el área con expectativa urbanística, sea zona planeada como rural y surge la paradoja de que la aprobación del Plan Parcial tiene que venir acompañada de una previa modificación del Plan General (plan Rosales Norte, Pocomaco, Plan Ventorrillo, Plan Mesoiro).

Por otra parte, la propia zona agrícola lo es solamente como tal en el Plan, no en la realidad, en donde la industria y las construcciones la han transformado en un área desordenada y deprimida, absorbida por la ciudad.

El establecer como una zona común Z-8, la zona construida y urbanizada, con ordenanza común, significa unificar con un criterio constructivo tramas urbanas con estructura tan diferente como la Pescadería, el Ensanche y las zonas construidas en el plan del 48. Ello redundará en la pérdida casi total de la calidad urbana.

Por otra parte las ordenanzas municipales que deberían aclarar y desarrollar una normativa de esta zona, encauzando el planeamiento hacia los objetivos fijados por el Plan se transforman en ordenanzas que dan mayores posibilidades edificatorias (ordenanza de compensación de volúmenes, vuelos áticos), ayudando a destruir la riqueza de unas estructuras que la ciudad ha formado a lo largo de los años.

Una de las acciones que más ha transformado a La Coruña en estos últimos años ha sido la realización de las vías de acceso (La Vedra-Cantones). Su ejecución supuso un corte en la estructura urbana. La accesibilidad conseguida ha transformado una de las zonas de más vida ciudadana, los Cantones-Marina en una prolongación de una vía de tráfico intenso, con la consiguiente pérdida de calidad ambiental (fig. número 35). ■