

EL IMPACTO METROPOLITANO: A CORUÑA, 1970-1988

Pablo García Pita

En este artículo se pretende llamar la atención de los cambios provocados por un área metropolitana de dimensiones relativamente reducidas (sobre todo si las comparamos con áreas como las de Madrid o Barcelona), pero no por ello exenta de importancia e impacto en el territorio de una comunidad autónoma periférica como Galicia.

El estudio del fenómeno urbano metropolitano se analiza desde 1970 y con una óptica interna (crecimiento demográfico, cambios en usos del suelo, condicionantes físicos y económicos, construcción de viviendas, repercusiones en el medio ambiente, situación del planeamiento urbano, etc.) y externa (teniendo en cuenta la realidad de Galicia, de su jerarquía urbana, la situación de excentricidad geográfica con respecto a Europa, carencias de infraestructuras de comunicaciones, etc.).

The impact of the metropolis: La Coruña 1970-1988.

This article sets out to call our attention to those changes provoked by a metropolitan area, albeit a relatively reduced one if compared to others such as those of Madrid or Barcelona. It argues that scale here does not rob the phenomenon either of impact or importance in an outlying autonomic regional community such as Galicia is.

This study of a metropolitan area's affects covers the period from 1970 to 1988 and considers the phenomenon internally (birth rate growth, changes in land usage, economic and physical conditionings, house building, ecological alteration, the standing of urban planning, etc.) and, likewise, externally (the overall Galician regional picture, its urban hierarchy, its outlying geographical position in Europe and concomitant lack transport facilities and infrastructure).

1. EL MARCO REGIONAL

La comunidad autónoma de Galicia, en la que se asienta la ciudad y área metropolitana de A Coruña, geográficamente se sitúa en una posición periférica con respecto a los principales centros de decisión políticos y económicos del país —Madrid y Barcelona fundamentalmente— y europeos —Londres, París, Bruselas, Frankfurt...—. Su excentricidad, en el extremo noroccidental de la Península Ibérica, se encuentra agravada por la mala dotación en infraestructuras de comunicaciones: no hay una autopista que una la región con el exterior, electrificación ferroviaria parcial, necesidad de mejora en aeropuertos y nuevas líneas, etcétera.

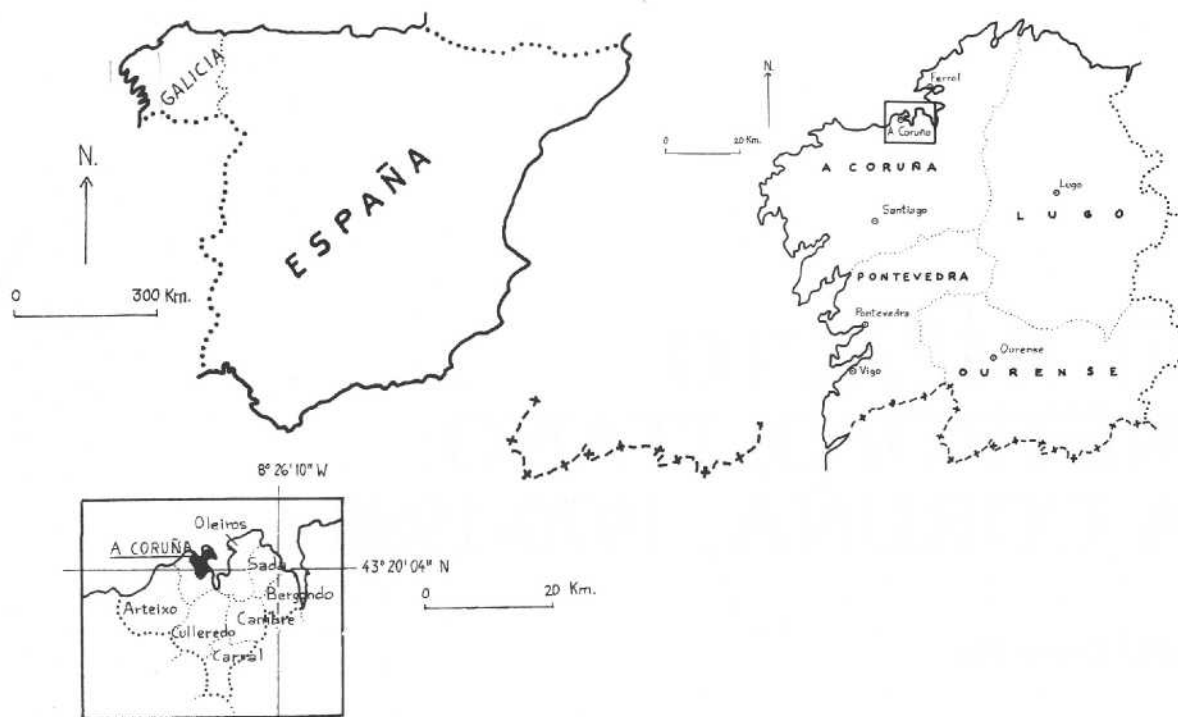
Pablo García Pita es Geógrafo y documentalista de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña.

(1) XUNTA DE GALICIA: Consellería de Economía e Facenda, Centro de Información Estadística (1988): *Galicia en cifras. Anuario*. pp. 21 y 25.

Galicia, con 29.434 km² y 2.785.394 habitantes (1986), representa el 7,1 % de la población española, porcentaje que ha venido disminuyendo paulatinamente y que en 1900 era de 10,6 % (1). Actualmente la comunidad presenta una estructura demográfica de las más envejecidas de España, resultado de una acusada emigración a ultramar y Europa Occidental.

En la economía gallega, el sector primario ocupa el 37,5 % de la población activa y únicamente el 12,4 % de la producción del valor añadido bruto (2), lo que evidencia unos claros síntomas de subdesarrollo representados en el minifundio, autoconsumo e impactos negativos para una importante ganadería bovina tras el ingreso en la CEE (1986) —cuotas lácteas—.

(2) XUNTA DE GALICIA: Consellería de Economía ... (1988). Op. cit., la población activa de estos sectores se refiere a 1986, p. 60, y el valor añadido bruto a 1983, p. 217.



Situación del área metropolitana de A Coruña.

El secundario representa el 22,7 % de la población activa y el 31,9 % del valor añadido bruto, destacando el subsector de la Construcción y el empleo generado por algunas grandes industrias muy localizadas y preferentemente dedicadas a: alimentación, astilleros, transformados metálicos, madera, textil, química, minería y producción de energía.

El terciario emplea al 33,9 % de la población activa y representa, sin embargo, el 55,7 % del valor añadido bruto. Con una gran expansión en los últimos años, es claramente insuficiente para absorber la mano de obra excedentaria de los otros dos sectores. El fortalecimiento de esta actividad se debe fundamentalmente al nuevo aparato administrativo creado por la Xunta, siendo Santiago la ciudad más beneficiada, y a la acusada terciarización de las dos áreas metropolitanas de Vigo y A Coruña.

Esta situación enmascara al mismo tiempo la existencia de «dos Galicias»: una con mayor nivel de desarrollo, formada por las provincias occidentales de A Coruña y Pontevedra, y otra con muestras evidentes de subdesarrollo, integrada por las orientales de Lugo y Ourense. La Galicia occidental representa el 71,3 % del total de la población gallega, experimentando también un mayor crecimiento intercensal (3), una superior implantación del secundario y terciario, y en consecuencia un nivel de renta más elevado, aunque cada una de las provincias registra un índice de nivel de desarrollo inferior a la media española (4).

(3) XUNTA DE GALICIA: Consellería de Economía ... (1988). Op. cit., p. 29.

(4) BANESTO (1988): *Anuario del Mercado Español 1988*. El nivel de desarrollo es la relación entre la cuota de riqueza activa (previa selección de series utilizadas en este

GALICIA: POBLACION DE HECHO POR PROVINCIAS. 1986

Provincias	Habs.	%
A Coruña.....	1.102.376	39,6
Lugo.....	399.232	14,3
Ourense.....	399.378	14,3
Pontevedra.....	884.408	31,7
Galicia.....	2.785.394	100,0

Fuente: Xunta de Galicia, Consellería de Economía e Facenda, Centro de Información Estadística (1988). *Galicia en cifras...*, op. cit.

NIVELES DE DESARROLLO (Nivel nacional: índice 100)

Provincias	Índice
A Coruña.....	85,0
Lugo.....	74,4
Ourense.....	68,5
Pontevedra.....	84,4
Galicia.....	80,8

Fuente: BANESTO (1988). *Anuario del Mercado Español 1988*. Madrid.

Tras el ingreso en la CEE se intenta paliar esta grave situación con las subvenciones del Fondo Europeo de Desarrollo Regional —FEDER— y la declaración de «Zona de Promoción Económica», en un intento de corregir los desequilibrios

Anuario) de cada provincia y el índice de su población total, considerando 100 el nivel medio nacional, pp. 221 y 234.

(5) A propuesta del Ministerio de Economía y Hacienda se aprobó por el Real Decreto 568/1988 de 6 de mayo la delimitación de la zona de promoción económica de Galicia y publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el 8 de junio de 1988.

territoriales e impulsar el potencial endógeno y la iniciativa empresarial (5).

Los resultados de esta política todavía no se han dejado notar decisivamente, mientras que se asiste por parte de la Administración Central a una potenciación del eje Barcelona-Madrid-Sevilla de cara a 1992 —Juegos Olímpicos y Exposición Universal—, con la realización de grandes obras de infraestructura, parques tecnológicos y atracción de capital extranjero, relegando a una posición secundaria las perspectivas de mejora económica del Norte peninsular (6).

Dentro de Galicia existe también un fuerte *contraste entre las áreas urbanas*, de notable dinamismo económico, y un *mundo rural* anclado en modos de producción anacrónicos. Algunos autores como Mella Márquez, X. M. conciben el territorio gallego como una región «anisotrópica», por desarrollarse en torno a un eje lineal que une las áreas de A Coruña-Ferrol y Vigo-Pontevedra, algo que considera como típico de los sistemas litorales de tipo colonial y de economías dependientes, al mismo tiempo que se margina el resto del espacio geográfico y económico del interior (7).

La *jerarquía urbana*, aunque con algunas matizaciones de los distintos investigadores, se concibe como una estructura bipolar en su encabezamiento, A Coruña y Vigo, pero no están tan claros los escalones siguientes, sobre todo en lo que respecta a las otras cinco ciudades (Santiago, Ourense, Ferrol, Lugo y Pontevedra) (8). Es evidente, también, la casi total carencia de núcleos de población intermedios —entre 20.000 y 50.000 habitantes—, aunque en virtud de su crecimiento demográfico algunas cabeceras comarcales llevan el camino de asumir este papel vertebrador (9).

2. CONFIGURACION Y DINAMICA EVOLUTIVA DEL AREA METROPOLITANA, 1970-1988

El término de área metropolitana surgió en EE.UU. a mediados del siglo XIX para denominar a la gran ciudad industrial que crece y se extiende a los espacios vecinos de forma intensa y

discontinua (10). Para su constatación los geógrafos utilizan criterios demográficos, poder económico, centralidad, expansión urbana, usos del suelo, etc., aunque sin un acuerdo unánime.

Con esta breve explicación conceptual, la presencia y delimitación del área metropolitana de A Coruña es algo que ha surgido fundamentalmente desde 1970, cuando la ciudad traslada su crecimiento demográfico y urbano-funcional hacia los municipios limítrofes, fenómeno que ha sido especialmente investigado y confirmado en trabajos de investigación dirigidos por Rodríguez Martínez-Conde, R., geógrafo de la Universidad de Santiago de Compostela (11), algo que por estar suficientemente tratado sería prolijo pormenorizar y nos apartaría del verdadero motivo de este informe que ya da por hecho el fenómeno metropolitano de A Coruña.

La existencia de una segunda área metropolitana en Galicia, la de Vigo, nos permite constatar algunas diferencias entre 1970 y 1988:

— Los municipios limítrofes en el caso coruñés ya crecían en un mayor porcentaje que la ciudad central en la década 1970-1980, mientras que el área de Vigo habrá de esperar al período 1981-1986 para que esta característica, netamente metropolitana, se manifieste con claridad.

— En este más pronto traslado espacial del crecimiento demográfico de la ciudad herculina, han desempeñado un papel fundamental: la menor extensión superficial de su término municipal (36,8 km² y 109,4 en el de Vigo), una densidad poblacional superior al doble (6.570 y 2.413 hab./km² respectivamente), condicionantes físicos importantes de A Coruña (estrecha península, zonas agrestes y desprotegidas del fuerte viento, cinturón montañoso al Sur y Oeste) y escasa dotación de suelo calificado de «urbano» en el municipio coruñés.

— En la dinámica demográfica de las dos áreas metropolitanas, la de Vigo, que en 1986 ostentaba la primacía en números absolutos (353.778 y 318.660 habitantes la de A Coruña) creció entre 1970 y 1986 en 87.665 habitantes (29,5 % de aumento) frente a 71.955 en el área de A Coruña (23,2 %). Sin embargo, en el último período

(6) GARCIA PITA, P. (1987, 1988): en dos artículos que tratan sobre la marginación de Galicia en infraestructuras publicados en la revista *Orientación Económica y Financiera*, núms. 182 y 183, de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña. En Francia acontece un fenómeno similar con la potenciación del eje mediterráneo en detrimento de la costa atlántica.

(7) MELLA MARQUEZ, X. M. (1980).

(8) SOUTO GONZALEZ, X. M. (1988): en *Xeografía Humana* establece la siguiente jerarquía: las ciudades rectoras de A Coruña y Vigo, ciudades rectoras del interior: Santiago, Lugo y Ourense, ciudades de apoyo a la trama urbana rectora: Ferrol y Pontevedra, y villas. MELLA MARQUEZ, X. M. (1980) en «Un análisis espacial...», op. cit., establece la siguiente división: capitales regionales en Vigo-Pontevedra, Santiago y A Coruña-Ferrol, ciudades interiores: Lugo y Ourense, y villas. PRECEDO LEDO, A., del Departamento de Geografía de la Universidad de Santiago de Compostela, en diversas publicaciones —*Algunas consideraciones teórico-conceptuales a propósito del sistema gallego de asentamientos* (1981) y «Las modificaciones del sistema urbano español en la transición postindustrial» en *Estudios Territoriales* (1986)— concibe

la vertebración siguiente: metrópolis regionales de función incompleta: A Coruña y Vigo, cinco ciudades entre las que destaca Santiago como centro regional especializado en ciertos sectores del terciario (universidad, aparato administrativo de la autonomía, aeropuerto internacional de Galicia...), cabeceras comarcales y subcentros.

(9) El desarrollo demográfico y socioeconómico de estos núcleos, en contraste con sus áreas próximas, aminora en parte la tendencia a la concentración en el eje A Coruña-Vigo, que de forma un tanto esquemática se ha expuesto en más de una ocasión.

(10) SANTOS LEDO, M. J. (1986): en «Algunos aspectos teórico-conceptuales en el estudio del área metropolitana de La Coruña», en separata de *REVISTA*, del Instituto José Cornide, pp. 119-122.

(11) Memorias de Licenciatura de SANTOS LEDO, M. J. (1981): *Estudio del área metropolitana de La Coruña. Aplicación de criterios de tipo industrial* y GARCIA PITA, P. (1981): *Aplicación de los criterios de tipo residencial y servicios en el área metropolitana de La Coruña*, y SANTOS LEDO, M. J. (1986) en «Algunos aspectos...», op. cit.

MUNICIPIOS DEL AREA METROPOLITANA DE A CORUÑA, 1970-1981-1986

Municipios	Habitantes			%		
	1970	1981	1986	1970-81	1981-86	1970-86
Arteixo.....	12.166	15.268	16.678	25,5	9,2	37,1
Bergondo.....	5.225	5.424	5.460	3,8	0,6	4,5
Cambre.....	7.259	9.137	10.629	25,8	16,3	46,4
Carral.....	4.935	5.481	5.491	11,0	0,2	11,2
Culleredo.....	9.962	13.129	13.829	31,7	5,3	38,8
Oleiros.....	10.457	15.100	16.509	44,4	9,3	57,9
Sada.....	7.047	7.998	8.256	13,5	3,2	17,1
TOTAL MUNIC. PROX.....	57.051	71.537	76.852	25,4	7,4	34,7
A Coruña.....	189.654	232.356	241.808	22,5	4,0	27,5
TOTAL A.M.	246.705	303.893	318.660	23,2	4,8	29,1

MUNICIPIOS DEL AREA METROPOLITANA DE VIGO, 1970-1981-1986 (12)

Municipios	Habitantes			%		
	1970	1981	1986	1970-81	1981-86	1970-86
Baiona.....	7.887	9.702	10.066	23,0	3,7	27,6
Gondomar.....	8.679	10.009	10.161	15,3	1,5	17,1
Mos.....	11.183	13.102	13.593	17,1	3,7	21,5
Nigrán.....	9.048	12.336	13.985	36,3	13,3	54,5
Porriño.....	10.044	13.571	14.713	34,5	8,4	46,5
Redondela.....	22.128	27.202	27.262	22,9	0,2	23,2
TOTAL MUNIC. PROX.....	68.969	85.922	89.780	24,6	4,5	30,2
Vigo.....	197.144	258.724	263.998	31,2	2,0	33,9
TOTAL A.M.	266.113	344.646	353.778	29,5	2,6	32,9

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (1987, a): *Poblaciones de hecho de los municipios españoles según los censos oficiales de 1900 a 1981*. Madrid. Instituto Nacional de Estadística (1987, b): *Poblaciones de derecho y de hecho de los municipios españoles. Padrón Municipal de habitantes de 1986*. Madrid. Elaboración propia.

1981-1986 la tendencia se ha invertido, aumentando en términos porcentuales el área coruñesa en casi el doble de la viguesa (4,8 y 2,6 % respectivamente).

— En la ralentización del área metropolitana de Vigo, ha influido decisivamente la base esencialmente industrial que posee, sufriendo el impacto de crisis como las de los astilleros y textil, al tiempo que el área de A Coruña, de base netamente terciaria, no se ha visto tan seriamente afectada.

En el análisis pormenorizado del área coruñesa, los municipios que más fuertemente han recibido las consecuencias de la expansión y descongestión de la ciudad central son los que han crecido en una proporción mayor que la misma en el período 1970-1986. Oleiros (con un 57,9 % de aumento) ha sido el principal catalizador de la expansión residencial y terciaria. Cambre (46,4 % de incremento) debe su crecimiento a factores residenciales y, en menor medida, a algunos encla-

ves industriales y a un cierto desarrollo de una agricultura intensiva de invernaderos y granjas. Culleredo (38,8 % de aumento demográfico) perdió el carácter industrial de los años sesenta en beneficio de su nuevo papel eminentemente residencial. Arteixo (con el 37,1 % de incremento) es, hoy por hoy, el principal receptor de la expansión industrial de la ciudad. La influencia metropolitana es más reducida en los restantes municipios del área, situados a más de 15 km de la ciudad.

En nivel de renta el área metropolitana de A Coruña está a la cabeza de la comunidad autónoma, con unos valores superiores a los del área de Vigo, aunque sin llegar a rebasar la media española. Los municipios de mayor renta son los que se dedican preferentemente a actividades industriales y terciarias (Oleiros, A Coruña y Culleredo) y los de menor nivel aquéllos en los que todavía pervive un fuerte peso del sector primario y un empleo industrial de escasa cualificación y remuneración económica (Arteixo).

(12) El área metropolitana de Vigo comprende los municipios que SOUTO GÓZALEZ, X. M., considera pertene-

cientes a su «área de vecindad» (*Xeografía Humana*, op. cit. p. 178).

NIVELES DE RENTA, PROVINCIAS GALLEGAS (1986) (13)

Provincias	Nivel de renta
A Coruña	5
Lugo	4
Ourense	4
Pontevedra	5
GALICIA	5
ESPAÑA	6

NIVELES DE RENTA, MUNICIPIOS DEL AREA METROPOLITANA DE A CORUÑA (1986)

Municipios	Nivel de renta
Arteixo	4
Bergondo	5
Cambre	5
Carral	5
Culleredo	6
Oleiros	7
Sada	5
TOTAL MUNIC. PROX.	5,59
A Coruña	6
TOTAL A.M.	5,91

3. CAMBIOS PROVOCADOS EN EL TERRITORIO

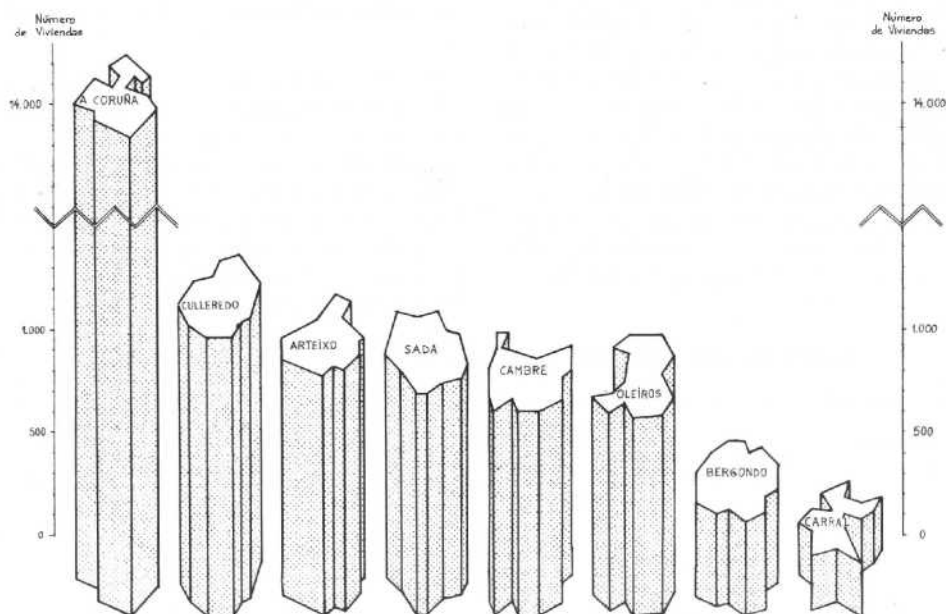
Entre 1960 y 1970 la ciudad de A Coruña experimentó un auténtico «boom» de la construcción, al igual que otras muchas urbes españolas que en aquellos años conocieron el fenómeno del desarrollismo económico. A partir de 1970, y cada vez con más intensidad, los municipios limítrofes de A Coruña comienzan a urbanizarse a pasos acelerados y a un ritmo superior al crecimiento demográfico, ya que si éste fue del 29,1 % entre 1970 y 1986, las nuevas viviendas duplicaron prácticamente la cifra con un 57,1 %.

Este desfase se traduce en la realidad en un gran número de pisos vacíos y una alta proporción de viviendas secundarias. Las primeras tuvieron un aumento cercano a las 10.000 entre 1970 y 1981 —se carecen de datos más actuales—, lo que en términos porcentuales supone un 70,2 %, y las segundas crecieron en números absolutos en más de

NIVELES DE RENTA, MUNICIPIOS DEL AREA METROPOLITANA DE VIGO (1986)

Municipios	Nivel de renta
Baiona	4
Gondomar	2
Mos	2
Nigrán	6
Porriño	5
Redondela	4
TOTAL MUNIC. PROX.	3,94
Vigo	6
TOTAL A.M.	5,41

Fuente: BANESTO (1988), *Anuario del mercado español 1988*..., op. cit. Elaboración propia.



Construcción de viviendas por municipios, 1980-1987.

(13) El *Anuario del Mercado Español 1988*, op. cit., p. 21, establece un total de diez niveles de renta comprendidos entre las siguientes cantidades: 1: hasta 330.000 ptas/año. 2: 330.001 a 385.000, 3: 385.001 a 440.000, 4: 440.001 a 525.000,

5: 525.001 a 660.000, 6: 660.001 a 825.000, 7: 825.001 a 990.000, 8: 990.001 a 1.210.000, 9: 1.210.001 a 1.430.000 y 10: más de 1.430.000.

5.500 y en porcentajes 181,7 %, siendo determinante en este último caso el que el habitante urbano de clase media cada vez con mayor frecuencia construye una segunda residencia para sus días de vacaciones, hecho especialmente constatable en la parte oriental y costera del área metropolitana (Oleiros, Sada, Bergondo y Cambre) (15).

Esta expansión de la ciudad central produce igualmente unos cambios de gran trascendencia en los *usos del suelo*, al igual que sucede en todas las metrópolis con mayor o menor intensidad, y que aquí se caracteriza por los siguientes hechos:

— El desarrollo urbano-funcional del territorio se ha transmitido primordialmente a partir de las principales *vías de comunicación*, en razón de una mayor accesibilidad a la ciudad central. Esto es perfectamente constatable alrededor de las carreteras: N-VI Madrid-A Coruña (sector oriental), N-550 A Coruña-Santiago (centro) y C-552 A Coruña-Fisterra (sector occidental).

— Los *condicionantes de tipo relieve* son decisivos en la densidad del poblamiento: las fuertes pendientes, el terreno montañoso y las altitudes superiores a 200 m. inciden negativamente en el asentamiento de la población (amplias zonas de los municipios de Arteixo, Culleredo y Carral).

— El «*status*» económico de la población influye también en la tipología de las viviendas. Se distingue así una zona Oeste (Arteixo, Meicende...) de predominio de edificios convencionales de varios pisos, habitados por personas de bajo poder adquisitivo que suelen trabajar en los polígonos industriales próximos. Este tipo de construcciones forma aglomeraciones que por su hacinamiento recuerda a lo que normalmente se denomina «barrio obrero». En contraposición a esta zona existe otra en el Este donde una calidad de vida y unas características socioeconómicas de mayor rango, se reflejan en un verdadero mosaico de viviendas unifamiliares tipo chalés, apartamentos en las proximidades de algunas playas (Sta. Cristina-Perillo, Pto. de Sta. Cruz, Sada...) y concentraciones de altas densidades de edificación —aunque en general de mayor calidad que en la parte occidental— en los núcleos más importantes (los recién mencionados y O Burgo-Fonteculler y Cambre).

EVOLUCION DEL NUMERO DE VIVIENDAS FAMILIARES, 1970-1987

Municipios	1970	1981	1987	% 1970-1987
A Coruña	62.807	86.409	92.761	47,7
Arteixo.....	3.249	6.380	7.161	120,4
Bergondo.....	1.861	2.422	2.770	48,8
Cambre	2.018	4.358	4.925	144,4
Carral	1.340	1.799	2.041	52,3
Culleredo.....	3.790	4.984	5.490	44,8
Oleiros	4.343	8.679	9.409	116,6
Sada	2.731	3.683	4.521	65,5
TOTAL A.M.	82.139	118.714	129.078	57,1

Existe una tendencia clara por parte del habitante medio de la ciudad a construir su segunda casa o a fijar definitivamente su residencia en esta última zona debido a: costa más protegida y con mayor número de playas que en la parte oriental, relieve menos accidentado, no presencia de grandes industrias contaminantes, red de carreteras más densa y mejores comunicaciones no sólo con la ciudad central sino también con el resto de Galicia y España, y porque tradicionalmente siempre ha tenido una interrelación mayor con la urbe, siendo incluso de la misma comarca —As Mariñas—. Esta superior atracción se refleja también en el precio del suelo, más elevado que en el Oeste, lo que a su vez determina unas características socioeconómicas igualmente de mayor nivel.

— Además de la expansión residencial, el entorno hasta entonces netamente rural en formas de vida y actividades económicas, se ve afectado por un profundo cambio en los nuevos *usos del suelo* destinados ahora a fines *industriales y terciarios*:

En 1964 A Coruña se va a beneficiar de haber sido seleccionada como uno de los Polos de Desarrollo pensados para impulsar el crecimiento económico de las regiones más deprimidas del país, implantándose en Galicia también en Vigo y Vilagarcía. Surgen en esta época grandes establecimientos industriales en los polígonos de A Grela-Bens y Sabón (municipio de Arteixo) y en el Norte de Culleredo (O Burgo, Alvedro...). La

EVOLUCION DE VIVIENDAS DESOCUPADAS Y SECUNDARIAS, 1970-1981

Municipios	Desocupadas		%	Secundarias		%
	1970	1981		1970	1981	
A Coruña	10.783	14.984	38,9	1.699	3.857	127,0
Arteixo.....	316	2.355	645,2	5	77	1.440,0
Bergondo.....	281	238	-15,3	187	726	288,2
Cambre	99	1.314	1.227,3	37	525	1.319,0
Carral	84	295	251,2	63	100	37,0
Culleredo.....	1.093	1.201	9,9	64	325	407,8
Oleiros	735	2.325	216,3	779	2.104	170,1
Sada	309	602	94,8	209	860	311,5
TOTAL A.M.	13.700	23.314	70,2	3.043	8.574	181,7

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (1973): *Censos de la población, de la vivienda y de los edificios en España, 1970*. Fasc. n.º 15, provincia de La Coruña, separata de los tomos I, Madrid. Instituto Nacional de Estadística (1983): *Censo de Viviendas 1981*. Tomo IV resultados a nivel municipal, Madrid. Registros de Viviendas de la Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas. Xunta de Galicia. Elaboración propia.

carretera N-VI se convierte asimismo en otro importante factor de localización industrial, cuyo papel se ha venido a reforzar últimamente con la creación del polígono industrial de Bergondo. Más próximas a la ciudad se localizan también un número importante de plantas industriales dispersas, algunas anteriores a los Polos de Desarrollo. La tendencia en los próximos años, a tenor de los distintos proyectos y las dotaciones del suelo industrial de los planes municipales, refuerza los ejes de la N-VI y de la N-550 —carretera a Santiago—, al tiempo que la zona occidental del área, antaño primada por la localización de los polígonos industriales, no conoce una nueva expansión de suelo industrial desde hace cerca de veinte años, desempeñando un importante papel en esto su escaso atractivo para un personal de media y alta cualificación profesional (que en gran porción trabaja hoy en la industria moderna) por múltiples factores ya mencionados (comunicaciones, deterioro medioambiental...).

En los usos del suelo con fin terciario es decisivo la descentralización de los servicios de la ciudad coruñesa, sobre todo en la década actual. Su localización principal en el área se encuentra en las proximidades de la urbe —radio inferior a 3 km del casco urbano— y en torno a la N-VI. En el primer caso se levantan talleres y almacenes (parte del polígono de A Grela-Bens y el de comercio mayorista de POCOMACO) y, flanqueando las vías de accesos más importantes de la ciudad, concesionarios de automóviles, hipermercados, colegios privados, colegio universitario, centros sanitarios y asistenciales, etc. Y en el segundo, N-VI, estamos ante un verdadero eje funcional de especialización terciaria, con establecimientos de diverso tipo (concesionarios automóviles, mueblerías, delegaciones comerciales, etc.), extendiendo la influencia de la ciudad en unos 20 km. Más dispersos espacialmente, aunque con una tendencia hacia la parte oriental, aparecen numerosos enclaves terciarios que tienen que ver con actividades deportivas, culturales, turísticas y educativas fundamentalmente. Paralelamente a la descentralización, A Coruña se especializa como centro comercial, de servicios, cultural y de ocio, no sin profundos cambios internos en la estructura urbana y actividades económicas de la misma (16). Para el futuro existen previsiones en importantes dotaciones de suelo con fines de ocio y esparcimiento (paseos marítimos, jardines, atracciones diversas, instalaciones deportivas...) en lugares de la costa como Sada y Perillo (con importantes obras ya realizadas) y en la margen izquierda del Sur de la ría —Ría de O Burgo—. En este último lugar es de resaltar el proceso de recuperación medioambiental experimentado en los últimos años por la supresión de vertidos y el cierre de industrias contaminantes, así como un cambio radical en su funcionalidad: concebida ya en dé-

cadantes anteriores a los Planes de Desarrollo como lugar «ideal» para la instalación de industrias, repitiendo el esquema de la Ría de Nervión en Vizcaya, hoy sin embargo se consolida como una zona de expansión residencial y de esparcimiento metropolitano.

Otro de los profundos cambios en el territorio tiene lugar a través del *planeamiento urbano* de los distintos municipios del área metropolitana. Este, cuando no prácticamente inexistente, se llevó a la práctica como un medio de obtener rentabilidad económica y de especular con el suelo, más que como un procedimiento para mejorar la calidad de vida. En consecuencia, y sobre todo entre los años 1960-1975, se produjo un notable incremento de bloques de viviendas en los barrios periféricos de la ciudad central y un crecimiento en vertical sintetizado en al menos una veintena de edificaciones con quince y más plantas. Al mismo tiempo en la periferia, sobre todo en los municipios más próximos de Arteixo, Oleiros y Culleredo, tienen lugar verdaderos desastres urbanísticos, con una construcción indiscriminada que no tuvo en cuenta carencias infraestructurales como alcantarillado, servicios de agua, aceras, etc., imponiéndose a un medio hasta entonces claramente rural.

La situación cambia notablemente con posterioridad a las primeras elecciones democráticas municipales —tras el periodo del régimen anterior—, en 1979, ya que en general las nuevas corporaciones demostraron una mayor preocupación urbanística, intentando poner freno y remediar la anterior dinámica con la confección de planes urbanos, que a su vez condicionarían las pautas del crecimiento posterior.

De esta forma existen planes que favorecen un incremento mayor en la construcción al permitir elevar más plantas, cesiones al dominio público no preocupantes en términos de rentabilidad económica para los promotores, toleran una cierta «flexibilidad» en los usos del suelo a cambio de contraprestaciones en favor del municipio y posibilitan una mayor agilidad burocrática. Esto es muy claro en A Coruña, Culleredo, Sada, Arteixo y Cambre.

Por el contrario, la construcción se ha reducido en estos años en municipios como el de Oleiros, donde las características son inversas a las citadas anteriormente.

La aplicación de estos planes ha motivado, y motiva, una intensa polémica de diversa procedencia, no exenta de un importante contenido ideológico.

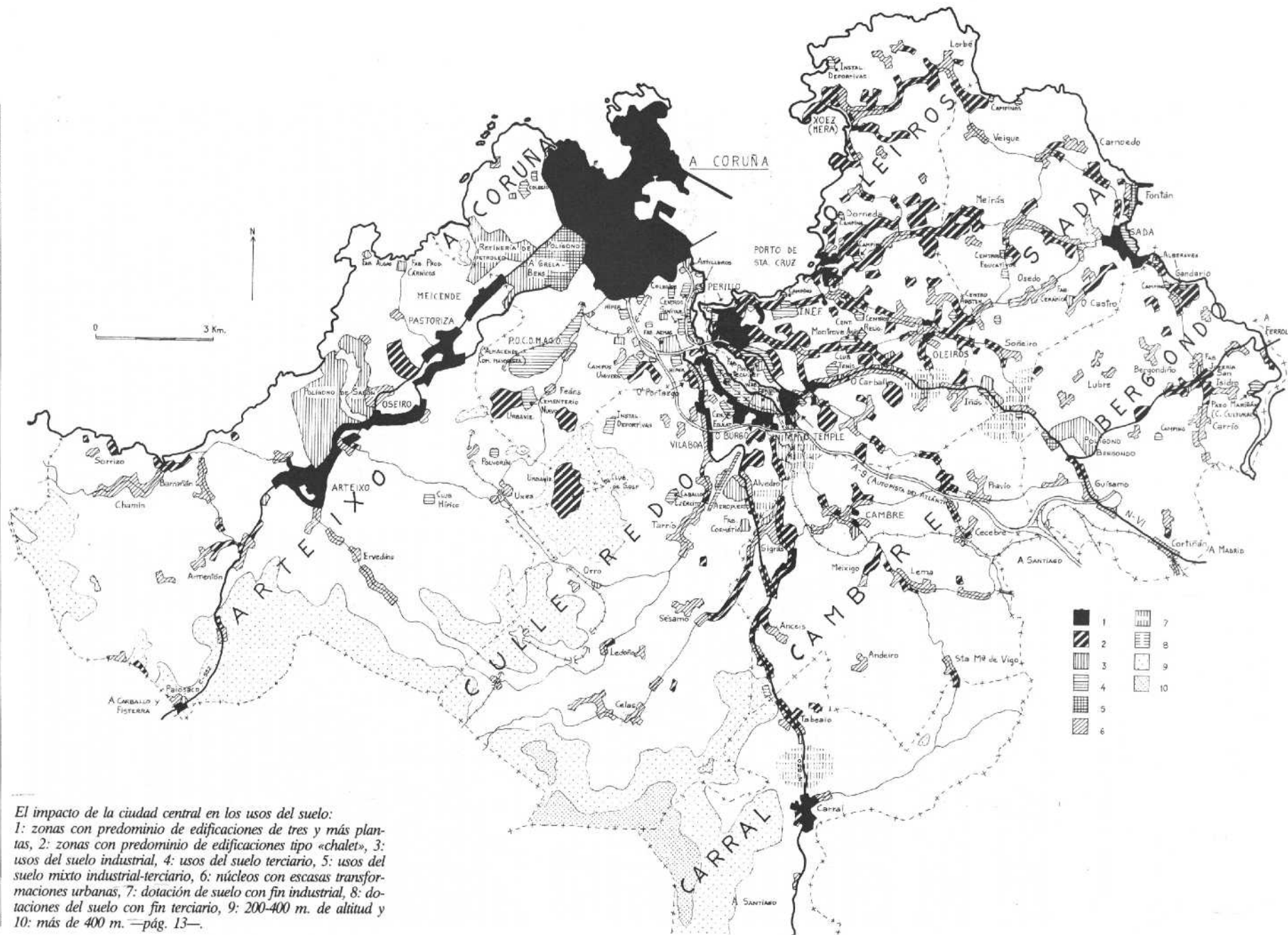
4. PROBLEMÁTICA ACTUAL DEL ÁREA Y MODELO DE CIUDAD

Los profundos cambios experimentados en el territorio y la población de esta zona de Galicia

(15) Las repercusiones de carácter residencial han sido estudiadas por PENAS MURIAS, M. V. (1987) y GARCIA PITA, P. (1981).

(16) PRECEDO LEDO, A. (1987): en «La estructura ter-

ciaria del sistema de ciudades en España», *Estudios Territoriales*, núm. 24 My-Ag., pp. 53-73, determina una especialización cultural para la metrópoli coruñesa entre las restantes áreas españolas.



El impacto de la ciudad central en los usos del suelo:

1: zonas con predominio de edificaciones de tres y más plantas, 2: zonas con predominio de edificaciones tipo «chalet», 3: usos del suelo industrial, 4: usos del suelo terciario, 5: usos del suelo mixto industrial-terciario, 6: núcleos con escasas transformaciones urbanas, 7: dotación de suelo con fin industrial, 8: dotaciones del suelo con fin terciario, 9: 200-400 m. de altitud y 10: más de 400 m. —pág. 13—

han generado una serie de nuevas necesidades y características que se han venido a unir a otras anteriores y a las que habrá que buscarles solución adecuada:

— En primer lugar cabe mencionar las *carencias en infraestructuras* (inexistencia de redes de agua potable, alcantarillado, teléfono, escasa potencia eléctrica...) en amplias zonas del área, particularmente en los núcleos más pequeños y alejados de las principales carreteras.

En infraestructuras de comunicaciones existe una densa red viaria sobre todo en la parte oriental (Oleiros y Sada) y una clara confluencia en la ciudad central, lo que acentúa la congestión de tráfico. Esta podría aliviarse con la creación de cinturones de circulación metropolitana entre Arteixo y la Autopista y N-VI, con la posibilidad de convertirse en nuevos ejes de crecimiento.

El ferrocarril, en franca inferioridad con respecto a la carretera por: menor accesibilidad, horarios poco frecuentes y en función de largas distancias, es poco utilizado como servicio interno a excepción de algunos núcleos con deficiente servicio de autobuses (Uxes, Cambre, Cecebre...).

En comunicaciones aéreas se está ampliando el pequeño aeropuerto de Alvedro para dar un servicio digno al Norte de Galicia. La situación actual, con uno o dos vuelos diarios a Madrid en un pequeño avión a hélice, es claramente deficitaria, utilizándose masivamente el aeropuerto de Labacolla-Santiago, a 60 km de A Coruña.

— La *acentuada dispersión de la población*, común al conjunto del territorio galaico, comprende un total de 610 entidades en una superficie de 382 km², lo que ofrece una cifra de 1,6 entidades/km². Actualmente existe una tendencia generalizada a la concentración de la población en aquellos núcleos mayores, mejor comunicados y con más equipamientos, aunque las viviendas secundarias tipo chalet se extienden indiscriminadamente por todo el espacio, sobre todo del sector oriental.

Las administraciones locales, mediante los planes de ordenación urbana, favorecen igualmente el crecimiento urbano y la concentración demográfica en núcleos con cierto umbral de población (en general no menores a 500 habitantes). En ellos se permiten las máximas alturas, se prevé nuevo suelo para la expansión urbana y, al mismo tiempo, se van localizando centros educativos, sanitarios, culturales... Esto hace posible una mayor rentabilidad económica de las inversiones y una optimización de los servicios que de otra forma tendrían que cubrir amplios espacios de población irregularmente repartida.

— El desarrollo del fenómeno urbano ha generado paralelamente un *fuerte impacto medioambiental* de no fácil solución a corto plazo. Los ver-

tidos contaminantes de origen industrial y doméstico han afectado a: las playas próximas del polígono de Sabón y refinería de petróleo (vertidos químicos), el puerto de A Coruña (desagües de alcantarillado urbano, limpieza de barcos, derrames de los petroleros, etc.), zona Sur de la ría (vertidos industriales, domésticos y los provenientes del puerto) y algunos pueblos costeros como Porto de Santa Cruz (contaminación bacteriológica de origen doméstico).

Hasta el momento las depuradoras de aguas residuales se muestran por lo general bastante ineficaces, algunas ni depuran o están conceptuadas como meras estaciones de bombeo que lanzan su contenido a través de un emisario. A esto hay que añadir el que la mayoría de las industrias vierten directamente o sin apenas tratar sus peligrosos residuos tóxicos.

Esta situación repercute desfavorablemente en la riqueza marisquera, de gran importancia económica en la Ría de O Burgo, y en la atracción turística de las playas durante la época estival, si bien con la puesta en práctica del *Plan de Saneamiento* (17) ya se han construido importantes tramos de alcantarillado y suprimido vertidos en A Coruña y ambas márgenes de la Ría de O Burgo, que se canalizarán hacia mar abierto, en las proximidades de la refinería de petróleo (emisario de Bens).

El adecuado tratamiento y reciclaje de los residuos sólidos del área es otro de los grandes temas pendientes relacionados con el medio ambiente, ya que estos desechos se depositan en un monte próximo, también, a la refinería. Allí son desbrozados con maquinaria especial y rellenados con tierra periódicamente. Existe la esperanza de que con la puesta en práctica del *Plan de Xestión de Residuos Sólidos Urbanos* (18), que proyecta una planta incineradora en A Coruña, se consiga una solución adecuada al problema.

En cuanto la contaminación atmosférica rebasa en ocasiones los límites permitidos y proviene sobre todo de las importantes industrias químicas próximas a la ciudad. Hasta el momento no se ha planteado ningún tipo de estudio.

— Paralelamente a los cambios periféricos, en el interior de lo que es la propia ciudad se han producido *grandes transformaciones internas* que han afectado a su estructura urbano-funcional y económica, especialmente en los últimos cinco años.

De una parte se acentúan una serie de procesos centrífugos ya observados en años anteriores: almacenes, delegaciones de diverso tipo, centros educativos y servicios dependientes de la Administración central y autonómica continúan «saliendo» del centro tradicional y se ubican en barrios periféricos, polígonos y N-VI. A esto hay que añadir la construcción en tan sólo dos años, 1985-1987, de dos hipermercados ubicados en los

(17) Plan elaborado por Ingeniería del Atlántico, S. A. y la Dirección Danesa del Medio Ambiente (1985) para la Xunta de Galicia.

(18) XUNTA DE GALICIA: Consellería de Ordenación

do Territorio e Obras Públicas (1988), el Plan prevé una inversión de 8.600 millones de ptas. y contempla la construcción de una planta transformadora en Ferrol, 15 vertederos controlados y dos incineradoras en A Coruña y Vigo.

accesos a la ciudad y un gran almacén y centro comercial en la zona de conexión del casco urbano moderno y los barrios de expansión más reciente (Monelos-Elviña) y estratégicamente situados con respecto a los principales medios de comunicación.

En dirección inversa se vienen observando unos procesos centrípetos, que tienden a localizarse en el centro tradicional. Son aquellas actividades relacionadas con el sector financiero y los seguros, servicios de empresas, salas de exposiciones, actividades culturales y establecimientos relacionados con la hostelería.

El balance es francamente negativo para la segunda de las tendencias mencionadas. El impacto de la instalación de las nuevas grandes superficies puede calificarse de brutal y las repercusiones económicas en el pequeño y mediano comercio coruñés aun no han dejado de sentirse, con cierre de muchos locales, particularmente del ramo textil. Agravan este deterioro económico del centro las dificultades de accesibilidad en automóvil por la congestión del tráfico y la falta de aparcamiento (a pesar de la construcción de siete nuevos estacionamientos subterráneos). Por si fuera poco la creación del nuevo área comercial no supuso una continuidad espacial del que ya existía (como acontece en otras ciudades), sino que surgió separado y a cierta distancia, con lo que el centro no se benefició de las economías de aglomeración, ya que se produjo un traslado de la población potencialmente compradora, psicológicamente atraída por las nuevas formas comerciales.

Al mismo tiempo, del deterioro económico del centro tradicional y Ciudad Vieja deriva el urbanístico (viviendas abandonadas en mal estado y ruinosas y decaimiento del valor del suelo), demográfico (envejecimiento, traslado a otros barrios nuevos o a la periferia metropolitana y descenso consiguiente de la población) y convivencia ciudadana (aumento de actos delictivos y consumo de droga).

La situación debe paliarse con un plan de rehabilitación que vuelva a hacer atractiva esta parte de la ciudad: aplicación de modernas fórmulas de urbanismo comercial (peatonalizaciones, atracciones lúdicas, especializaciones...), adecentamiento y restauración de viviendas, edificios histórico-artísticos convertidos en centros culturales o de servicios y medidas que garanticen una mayor seguridad ciudadana.

Por otra parte, la implantación de la nueva área comercial y gran almacén al margen de la vía de acceso entre los polígonos industriales y el puerto, genera un denso tráfico pesado al que se ha venido a unir el de los coches particulares de las personas que acuden a comprar, con lo que las situaciones de congestión de tráfico comienzan a ser

frecuentes. La solución podría estar en la construcción de una nueva arteria para el tráfico pesado que, bordeando la ciudad, conectase los polígonos del oeste con el puerto.

— Por último, se hace imprescindible una *política conjunta metropolitana* de los municipios afectados, que por protagonismos estériles está incidiendo negativamente en la falta de subvenciones para la realización de proyectos para el transporte público, saneamiento, tratamiento residuos, educación, ocio y esparcimiento, dotación de infraestructuras, etc. La carencia de un planeamiento a nivel comarcal y la inexistencia de un órgano para la gestión y articulación de la ejecución del mismo, condiciona las posibilidades de mantenimiento del rango actual de la ciudad y afecta a la articulación del área (19).

Analizada la principal problemática interna de la ciudad y su área metropolitana, A Coruña tenderá a proyectar un *modelo de ciudad* que la afiance como metrópoli regional y centro terciario del noroeste ibérico (si bien para ello ha de completar su dotación universitaria y sanitaria).

Se hace necesario para apuntalar este papel una mejora sustancial en infraestructuras de comunicaciones, vitales para una comunidad periférica como Galicia en el conjunto europeo (autopista con la Meseta española, Cornisa Cantábrica y Portugal; electrificación ferroviaria y tren de alta velocidad...).

La industrialización no se contempla por los poderes de decisión locales como una solución a su desarrollo económico —aunque no falten manifestaciones que incidan en esto—, puesto que actualmente se encuentra en inferioridad de condiciones con respecto a otras zonas de Galicia con más incentivos fiscales para la inversión (Zona Industrial en Declive de Ferrol y Zona de Urgente Reindustrialización de Vigo) y a pesar de haber sido declarados «zonas prioritarias» para la industrialización todos los municipios del área coruñesa con la excepción de Carral.

Sin embargo, cabe esperar un cambio sustancial en los próximos años, ya que a la disponibilidad de suelo industrial ha de añadirse la tendencia actual a la implantación de estas actividades económicas en áreas metropolitanas, donde se benefician de las economías de aglomeración. Hoy una industria requiere más que nunca de un tejido industrial previo, una gran ciudad y todo lo que ello conlleva en servicios y especialización terciaria. Las «periferias» —como en este caso— tendrán que realizar grandes esfuerzos para aplicar una política selectiva de creación de nuevos centros, reforzando algunas tendencias ya observadas en éstos, y crear así nuevos polos de difusión de la innovación.

(19) En el capítulo de Ordenación Territorial del *Informe Artabro*, editado por la Cámara Oficial de Comercio, Indus-

tria y Navegación de La Coruña (1984), se hace una especial incidencia en esta deficiencia, pp. 85-89.

BIBLIOGRAFIA

- BANCO ESPAÑOL DE CREDITO-BANESTO (1988): *Anuario del Mercado Español 1988*. Madrid.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE LA CORUÑA (1984): *Informe Artabro*. A Coruña.
- GARCIA PITA, P. (1981): *Aplicación de los criterios de tipo residencial y servicios en el área metropolitana de La Coruña*. Inédita. Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Santiago de Compostela.
- GARCIA PITA, P. (1987): «Algunos proyectos de infraestructura básica que olvidan a Galicia y la alejan de Europa: el tren europeo», en: *Orientación económica y financiera*, núm. 182, pp. 21-35, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.
- GARCIA PITA, P. (1988): «Algunos proyectos de infraestructura básica que olvidan a Galicia y la alejan de Europa: la autopista transeuropea», en *Orientación económica y financiera*, núm. 183, pp. 19-30, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de La Coruña.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (1973): *Censos de la población, de la vivienda y de los edificios en España, 1970*. Fascículo núm. 15, provincia de La Coruña, separata de los tomos I. Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (1983): *Censo de viviendas 1981*. Tomo IV, resultados a nivel municipal. Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (1987, a): *Poblaciones de hecho de los municipios españoles según los censos oficiales de 1900 a 1981*. Madrid.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (1987, b): *Poblaciones de derecho y de hecho de los municipios españoles*. Padrón Municipal de habitantes de 1986. Madrid.
- MELLA MARQUEZ, X. M. (1980): «Un análisis espacial de la economía gallega», en *Papeles de Economía Española. Comunidades Autónomas: Galicia*. Confederación Española de Cajas de Ahorro, núm. 3, pp. 121-127.
- MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA (8-6-1988): *Boletín Oficial del Estado*, núm. 137, fascículo primero. Madrid.
- PENAS MURIAS, M. V. (1987): *El área Oleiros-Sada: un espacio de ocio en la periferia de La Coruña*. Editorial Diputación Provincial. A Coruña.
- PRECEDO LEDO, A. (1981): *Algunas consideraciones teórico-conceptuales a propósito del sistema gallego de asentamientos*. En homenaje a Floristán, A. Pamplona.
- PRECEDO LEDO, A. (1986): «Las modificaciones del sistema urbano español en la transición postindustrial», en: *Estudios Territoriales*, núm. 20, pp. 121-138. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid.
- PRECEDO LEDO, A. (1987): «La estructura terciaria del sistema de ciudades en España», en *Estudios Territoriales*, núm. 24, pp. 53-73. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid.
- SANTOS LEDO, M. J. (1981): *Estudio del área metropolitana de A Coruña. Aplicación de criterios de tipo industrial*. Inédita. Facultad de Geografía e Historia, Universidad de Santiago de Compostela.
- SANTOS LEDO, M. J. (1986): «Algunos aspectos teórico-conceptuales en el estudio del área metropolitana de La Coruña», en separata de *REVISTA* núm. 22. Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses.
- SOUTO GONZALEZ, X. M. (1988): *Xeografía Humana*. Editorial Galaxia. Vigo.
- XUNTA DE GALICIA; Consellería de Economía e Facenda, Centro de Información Estadística (1988): *Galicia en cifras. Anuario*. Santiago de Compostela.
- XUNTA DE GALICIA; Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas (1985): *Plan de Saneamiento para cinco sistemas de rías en Galicia —elaborado por Ingeniería del Atlántico, S. A. y Dirección Danesa del Medio Ambiente—*. Santiago de Compostela.
- XUNTA DE GALICIA; Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas (1988): *Plan de Xestión de Resíduos Sólidos Urbáns*. Santiago de Compostela.