

HISTORIA URBANA DE LA VILLA DE PONTEDEUME (1840-1998): PRESENTACION DE UN PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

José M^a Cardesín
Universidad de A Coruña

El objeto de interés de este artículo¹ se centra en el proceso de urbanización en la Galicia litoral. El locus de estudio lo constituye la villa gallega de Pontedeume, de unos 4.600 habitantes, ubicada entre las rías de A Coruña y Ferrol. La investigación se articula en dos momentos. En primer lugar, analizamos el proceso de urbanización desde los años 80 hasta el presente: crisis del casco histórico, que pierde funciones residenciales y se reconvierte en centro comercial; expansión de la actividad constructiva en torno a las tres principales carreteras que salen del pueblo; desarrollo de una pequeña área industrial periférica. En segundo lugar, y mediante una metodología regresiva, estudiamos este mismo proceso de urbanización en un "tiempo largo", los últimos 150 años: reorganización del casco viejo y los arrabales; expansión urbana condicionada por el derribo de las murallas y las obras de relleno sobre el mar; inserción de la villa en una nueva red de comunicaciones por carretera, ferrocarril y mar.

El objetivo es entender las transformaciones en la situación local como producto de la interacción de dos vectores. De un lado, la correlación local de fuerzas entre los distintos agentes sociales e institucionales. De otro lado, la ubicación de la localidad en un contexto regional, estatal y mundial.

1.- ANTECEDENTES:

El estudio del proceso de urbanización, partiendo de una definición mínima de este como "la articulación espacial, continua o discontinua, de población y actividades", ha sido abordado recientemente de forma muy fructífera, desde la sociología², la geografía o la antropología. En qué medida este proceso, en cualquier localidad o comarca, se ve condicionado por su ubicación en una economía mundial?. Cual es la capacidad de intervención de las instituciones de gobierno local y de las de rango estatal o supraestatal?. Cómo afecta todo ello a la organización de las vidas de las personas?.

1. Este artículo presenta algunos de los primeros resultados del proyecto de investigación 'Estructura y cambio social en una villa gallega: Pontedeume, 1880-1995', que hemos venido desarrollando un equipo de sociólogos, antropólogos e historiadores. Este proyecto, código XUGA 10201A96, ha recibido durante los años 1996 y 1997 una ayuda financiera de la Dirección General de Universidades y Política Científica de la Xunta de Galicia.

2. La definición, con un carácter marcadamente operativo, en J. Borja & M. Castells: Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid, Taurus, 1997, p. 13.

Desde la antropología diversos autores han analizado cómo en cualquier contexto las personas conservan capacidad de actuar de forma creativa, de "estrategizar". La antropóloga Beatriz Ruiz, en su investigación³ centrada en la ciudad gallega de Vigo en el marco de la reconversión industrial de los años 70-80, ha estudiado la construcción del espacio urbano y las soluciones al problema de la vivienda como resultado de una "negociación" entre dos polos. De un lado las diversas administraciones. Del otro lado las personas, de forma individual, o mejor dicho reunidas en grupos domésticos, que son unidades de gestión, muchas veces de consumo y frecuentemente de producción; pero también las personas de forma colectiva, en especial los "nuevos" movimientos sociales que surgen de problemas específicos ligados al proceso de urbanización⁴. En cualquier caso existe siempre un hiato potencial entre los intereses y perspectivas de los ciudadanos y las políticas públicas⁵.

La nueva historia urbana, surgida en Francia en los años 80, ha intentado abordar estas cuestiones desde un marco diacrónico. Autores como B. Lepetit⁶ han estudiado las transformaciones en el espacio urbano y en las redes de ciudades como respuestas específicas a constricciones mayores (cambios en el mercado y el Estado). Finalmente la sociología histórica⁷ y la antropología histórica⁸ han contrastado las virtualidades de los estudios microanalíticos, con un enfoque diacrónico, para poner a prueba hipótesis de trabajo aplicables luego a marcos mayores.

La elección de un lugar de estudio y de una población de tamaño limitado, se subordina así a una estrategia de investigación: desarrollar un conocimiento sistemático del terreno y de las interrelaciones entre las personas; abordar a una proporción significativa de la población; aprovechar toda una documentación administrativa cuya unidad básica es el municipio; desarrollar esa investigación hacia el pasado, para poder analizar el proceso urbanizador a lo largo de los últimos dos siglos, diferenciando los factores de larga duración y la génesis de los problemas actuales. Por tanto la elección de este locus de estudio es compatible con la hipótesis, de la que partimos, de que actividades económicas y población se articulan a lo largo de un continuum espacial, que en poco tiene en cuenta las demarcaciones municipales.

3. B. Ruiz: *La domesticación de la economía. Antropología de la ciudad de Vigo*. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, 1993 (edición en microficha, 1995).

4. M. Castells: *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, Alianza, (1983) 1989.

5. P. Hall: *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el S.XX*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.

6. B. Lepetit: *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*. Paris, Albin Michel, 1988.

7. C. Tilly: *Grandes estructuras, procesos amplios, comparaciones enormes*. Madrid, Alianza, (1984) 1991.

8. J.M. Cardesín: "*Redes flexibles y redes rígidas: urbanización, producción y transporte en la Galicia litoral*", en J.M. Cardesín & B. Ruiz (coords): *Antropología Hoy: Teorías, Técnicas y Tácticas*. Número monográfico de Areas: Revista de Ciencias Sociales. Universidad de Murcia-Caja Murcia, 1999 (en prensa).

2.- LA VILLA HOY:

Pontedeume es un ayuntamiento de 29,5 km², situado en el fondo de la ría homónima, enclavado de forma estratégica en medio del corredor urbano/de servicios que se extiende entre las ciudades de A Coruña y Ferrol, globalmente una de las áreas más dinámicas y de mayor crecimiento demográfico de la Galicia actual. En el año 1986 tenía censados 8.587 habitantes, de los cuales unos 4.600 se concentraban en la cabecera municipal. Durante los años 70-80 sufrió los efectos de la dura reconversión industrial que afectó a la ría de Ferrol⁹, y que ahora amenaza al cercano complejo minero/industrial de As Pontes. Pontedeume salvó en parte esas dificultades en una triple dirección:

En primer lugar mediante la consolidación de la cabecera como centro de servicios, tanto para su hinterland más inmediato como para el turismo estival¹⁰. Hostelería, bares y otros establecimientos comerciales vienen a sumar 225 licencias comerciales en el año 1991¹¹. Además ahí se concentran la práctica totalidad de las instalaciones escolares (de primaria, secundaria, bachillerato y FP), la banca (9 oficinas), la burocracia y quienes ejercen profesiones liberales.

En segundo lugar, mediante su reciente potenciación como centro residencial, dentro del ya mencionado eje urbano A Coruña-Ferrol: un número apreciable de residentes trabajan en Fene y As Pontes o en A Coruña y Ferrol, donde acuden a los cines o a hacer la compra mensual en el hipermercado. De este doble papel como centro de servicios y residencial se deriva la importancia de la actividad constructiva en la última década: 311 trabajadores encontraban empleo en la construcción en 1991.

Finalmente, en el mismo año, estaban censados en la industria 611 trabajadores: la reciente instalación de un conjunto de industrias de mediano tamaño¹² se ha combinado con el mantenimiento de otras más antiguas, como los aserraderos. En cambio las actividades del sector primario han experimentado en los últimos años un marcado retroceso, apareciendo registradas 192 personas en la agricultura y 49 en la pesca.

La articulación en el espacio de personas y actividades se refleja en el plano urbano. Partimos de cartografía a escala 1/5.000, 1/1.000 y 1/500, que pretendemos digitalizar y asociar a

9. Sólo entre los años 1984 y 1990, el número de trabajadores de la empresa de construcción naval "Astano" empadronados en Pontedeume cayó de 330 a 169. Fuente, C. Ferrás: Desenvolvemento urbanístico e económico en Fene: séculos XIX e XX. Universidad de Santiago de Compostela, 1993, p. 168.

10. La proximidad de la playa de La Magdalena y su complejo residencial (en el vecino ayuntamiento de Cabañas, pero a menos de 1 km. de distancia de la villa), y el pequeño conjunto residencial en torno a la playa de Ber (en territorio municipal) marcan el peso de la actividad turística.

11. La fuente de este dato y los siguientes es Xunta de Galicia: Censo de Poboación e Vivendas. Santiago de Compostela, 1991.

12. Entre las que destaca la Central Lechera 'Celta' y la empresa 'Ediciones Informatizadas S.A.'.

bases de datos. La metodología es plural: trabajo de campo basado en técnicas cualitativas (entrevistas, historias de vida); memoria escrita (archivos públicos y privados, prensa); y memoria visual (fotografía, vídeo). De forma que la informatización de los datos de la investigación permita el trazado e impresión de planos que reflejen los usos del espacio, el deterioro urbano, los flujos de población... tanto para el momento presente como para distintas etapas previas.

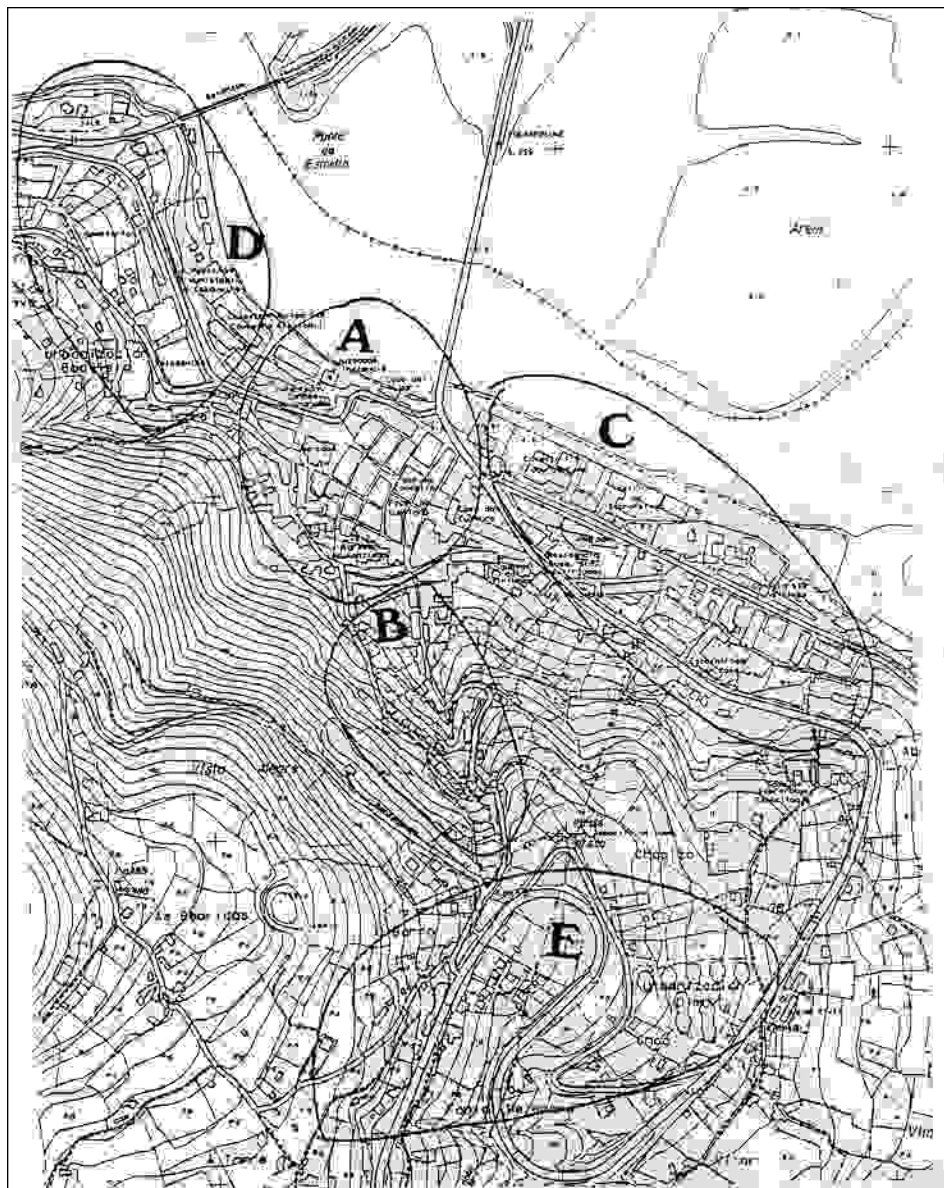
Como podemos ver en el PLANO I, hemos distinguido a efectos expositivos cinco zonas:

El SECTOR A se corresponde con el casco histórico de la villa, y -salvo ciertas modificaciones localizadas- con los límites y el trazado del casco urbano a mediados del S. XIX. Presenta un grado variable de deterioro, debido a la antigüedad de los inmuebles, y al tipo de materiales. Las normas de protección patrimonial, en especial la declaración del núcleo como "conjunto histórico-artístico-monumental" desde 1971 ha añadido dificultades y restado incentivos a sus propietarios para la rehabilitación de las viviendas, al obligar a respetar el trazado de solares pequeños, estrechos, con escasa luz y limitación de altura. A simple vista hay un porcentaje significativo de viviendas deshabitadas, ya porque en los últimos veinte años sus dueños se han trasladado a vivir a los nuevos sectores urbanos en expansión -C y sobre todo D-, ya porque han marchado del pueblo y sólo las utilizan eventualmente en verano.

Por contra el índice de ocupación de los bajos es altísimo, contabilizándose más de 200 establecimientos comerciales o de servicios (sin incluir los de la Plaza del Mercado). Más de 30 tiendas de ropa y calzado, concentradas al este en torno a la Plaza Mayor y a la Plaza del Conde (donde se celebra un "feirón" semanal muy concurrido); más de 60 establecimientos de hostelería, sobre todo bares y pubs; 9 de las 10 entidades financieras del municipio; el ayuntamiento; sedes de profesiones liberales... También un conjunto de establecimientos como autoescuelas, fotografía, joyería-relojería, ferreterías, artículos para el hogar... y hasta una docena de peluquerías. Por fin en cuanto a la alimentación, la oferta se concentra en la surtida Plaza del Mercado, y en dos docenas de tiendas, en su mayoría especializadas (confitería, carnicería, panadería...); por contra los supermercados están ausentes.

El Sector B está compuesto por los antiguos arrabales que se arracimaban fuera del recinto murado, escalando las laderas al sur, en torno al antiguo camino de salida del pueblo. La estrechez de las vías de acceso y lo accidentado del relieve, la estructura de la propiedad y las propias normas urbanísticas municipales han generado un poblamiento de viviendas unifamiliares, que forman calles cerca del casco histórico y se diseminan en tanto nos alejamos de él. La situación, más que de deterioro, cabría calificarla de esclerotización.

Las áreas de mayor crecimiento urbano desde finales de los años 70 se concentran en la periferia inmediata, en los SECTORES C y D, en torno al litoral y a las principales carreteras que salen del pueblo: es significativo que los dos únicos supermercados del ayuntamiento, correpon-



AYUNTAMIENTO DE PONTEVEDRA: CASCO URBANO

- A. Casco histórico.
- B. Arrabales del casco histórico.
- C. Urbanización reciente: carreteras del río y de A Coruña.
- D. Urbanización reciente: carreteras de la estación de ferrocarril y del cementerio.
- E. Area "industrial" de Campolongo/Vilar, entorno a la carretera de A Coruña.

dientes a las cadenas Mas-y-Mas y Gadisa, se repartan entre los dos sectores. Excepción hecha de un colegio, y del cementerio (que data de 1888) que están ubicados en el Sector D, la totalidad de los grandes servicios, públicos o privados, se concentra en el SECTOR C, en el espacio comprendido entre el litoral, la carretera del río (ahora Avenida de Ricardo Sánchez) y la carretera de A Coruña. Antiguo terreno de relleno ganado al mar en su mayoría, llano y en grandes parcelas, y originariamente con una importante superficie de dominio público, aquí es donde se ubicaron los centros educativos, el centro de salud, la residencia de ancianos, los 2 hoteles... Si la construcción en altura data aquí de principios de los años 50, cuando se edificaron viviendas de protección oficial, y la expansión se produce en los años 80, la construcción de un paseo marítimo a mediados de los 90, aprovechando financiación europea, ha convertido este Sector C en el área residencial más expansiva, con un crecimiento exponencial de los precios de la vivienda (en venta y alquiler). No es casualidad que aquí se haya localizado la nueva oficina del registro de la propiedad.

Por su parte el SECTOR D se extiende en la periferia oeste de la villa, en torno a la carretera de la estación del ferrocarril (Av. de Ferrol) y a la carretera de la costa (Av. del Dr. Villanueva). Área de expansión urbana desde los años 70, aquí parecen haberse trasladado muchas familias que vivían previamente en el casco histórico, en viviendas pequeñas o de rehabilitación difícil. El modelo original de "grandes" urbanizaciones en bloques está siendo sustituido por edificaciones en altura pero de mayor calidad.

Finalmente el SECTOR E se extiende a lo largo de la carretera de A Coruña, en el lugar de Campolongo, a una distancia de 2-4 km. de la villa. La ubicación de sendas urbanizaciones, una - Los Olmos- de viviendas sindicales de los años 70, otra más reciente de chalets, no puede esconder la especialización no residencial del sector. En sus inmediaciones se ubican las principales industrias del ayuntamiento: la central lechera, la empresa de ediciones gráficas, dos aserraderos, empresas de excavaciones y maquinaria. También aquí se sitúan una serie de negocios relacionados con el automóvil: concesionarios de venta, talleres de reparaciones, tiendas de repuestos, dos gasolineras. Y la única entidad bancaria asentada fuera del casco histórico.

3.- UN POCO DE ARQUEOLOGÍA:

Bien, hemos realizado en las páginas precedentes una descripción del casco urbano de Pontedeume, y de cómo se articulan población y actividades sobre su plano. Entender cómo ha llegado esto a ser así nos obliga a enfrentarnos con un problema central de investigación, la pluralidad de agentes e intereses que se articulan en torno al problema de la vivienda¹³. En primer lugar grandes y pequeños promotores, embarcados desde los años 80 en una viva actividad constructiva. Después los consumidores de vivienda, sea esta antigua y remodelada ahora, o de construcción

13. Ver B. Ruiz: *"El problema de la vivienda y el proceso de reproducción social: vida y vivienda en la ciudad de Vigo"*, Antropologies (Monográfico: Passat Industrial), 1997, p. 62-77.

reciente; sea unifamiliar y diseminada, o en bloques de pisos; en propiedad o en alquiler. Tercero, el ayuntamiento, que delimita los espacios residenciales y condiciona la edificación a través del Plan General de Ordenación Urbana, las Normas Subsidiarias y las intervenciones cotidianas. Y finalmente instituciones de rango superior, como la Diputación provincial, la Xunta de Galicia, el gobierno central y diversos organismos de la UE, que aportan financiación, marcan una política general de infraestructuras y definen un marco legal (Ley del Suelo, Ley de Patrimonio...).

Si a esta pluralidad de agentes implicados en la redefinición del espacio local añadimos el peso de la historia, es decir, la incidencia en el presente de las decisiones adoptadas en el pasado por otros agentes, para hacer frente a coyunturas globales también cambiantes... tenemos que concluir que la dirección que toma el proceso de urbanización en la escala local se caracteriza hasta cierto grado por dos características: autonomía y aleatoriedad¹⁴. Estudiar el pasado nos permite cobrar perspectiva para entender el presente, con un doble objetivo: reformular la teoría social e intervenir sobre el futuro. Una propuesta de investigación-acción que ya formulara hace más de setenta años el "urbanista" P. Geddes: *"debemos ir excavando las sucesivas capas de nuestra ciudad hasta remontarnos a los tiempos más antiguos -las oscuras pero heroicas ciudades sobre las que se ha levantado; y a partir de ahí tenemos que leer hacia arriba, visualizando a medida que avanzamos"*¹⁵.

Evidentemente no se trata de realizar una excavación arqueológica, sino de practicar una arqueología espacial, que tomando el plano actual como punto de partida, y aplicando un método regresivo¹⁶, vaya reconstruyendo según intervalos de tiempo variables los diversos planos urbanos que se han ido sucediendo en el tiempo. Téngase en cuenta que el espacio urbanizado posee ciertas características de rigidez, derivadas del hecho de tratarse de una realidad "material" difícil de modificar, debido a condicionantes físicos y a la existencia de un marco legal que condiciona su manipulación. Pero ese mismo espacio posee también un cierto grado de flexibilidad, presente en la posibilidad de demolición, y en todo caso en la redefinición de su significado, a través de políticas de rehabilitación, cambios en la normativa...

Hablo naturalmente de un plano contextualizado sociológicamente: quiénes ocupaban qué casas, cuales eran las relaciones que vinculaban a los habitantes entre sí y con el poder local... Contamos para ello con una cartografía, detallada hasta la escala 1/500 para el presente, y más

14. B. Lepetit: "De l'échelle en histoire", en J. Revel (dir): *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*. Paris, Gallimard-Le Seuil, 1996, p. 71-94.

15. P. Geddes: *"The valley in the town"*, Survey, nº 54, 1925, p. 415-416. Citado en P. Hall: *Ciudades del mañana...* p. 153.

16. Que hemos desarrollado en nuestras investigaciones, si bien en espacios más "rurales". Ver J.M. Cardesín: *Tierra, trabajo y reproducción social en una aldea gallega, S.XVIII-XX*. Madrid, MAPA, 1992. En la comarca de Ferrolterra, el historiador y arqueólogo A. Pena ha propuesto una metodología de este tipo, que le ha permitido remontarse a la Alta Edad Media. Ver A. Pena: *Narón, un concello con historia de seu*. Tomo II: *A Terra de Trasancos ollada dende os mosteiros de Xuvia e Pedroso na Idade Media*. Concello de Narón, 1992.

general para diversos momentos del pasado¹⁷. Contamos también con documentación escrita y visual (fotografías de fondos particulares). Y sobre todo con la información que nos proporciona el trabajo de campo, a través de la memoria oral y de los vestigios que permanecen en los edificios y en el trazado urbano en general: información que podemos organizar cronológicamente de forma rigurosa a través de historias de vida, genealogías e historias de edificios.

Dentro del periodo de estudio, y a efectos de claridad expositiva, vamos a diferenciar dos grandes etapas históricas. Relacionando así los cambios en el proceso de urbanización en la escala local con cambios mayores en la organización del Estado y del mercado mundial, y consecuentemente con modificaciones en las oportunidades de negocio y en el acceso de distintos grupos sociales al poder económico y político.

4.- FASE I: 1840-1930:

Ya en la segunda mitad del S.XIX el ayuntamiento poseía un importante sector primario, basado en su ventajosa posición a caballo entre un hinterland rural-agrario y la ría. Productos agropecuarios y pesqueros se comercializaban, y se transformaban o consumían en el núcleo urbano; y a ello se añadía un rosario de pequeñas actividades industriales, entre las que destacaban las fábricas de curtidos. La importancia estratégica del puerto se yuxtaponía a las funciones administrativas: cabecera municipal desde el año 1820, también lo fue de partido judicial de forma casi ininterrumpida hasta el año 1965. En la villa residía un número importante de profesionales liberales, burócratas, comerciantes y rentistas.

Si el espacio entre las rías de A Coruña y Ferrol constituía un área de trabajo y de negocios por la que se desplazaban trabajadores y burgueses locales, la creciente interpenetración con el mercado español y mundial resulta en la emigración americana y en el retorno de indianos, que en ciertos casos traen consigo capitales considerables. La proletarianización se agudiza debido a la incidencia del proceso migratorio, en principio masculino, con lo que se desarrolla un estrato de mujeres solas y de ancianos en situación muy precaria (que en el padrón de población son calificados como "pordioseros").

Tras la accidentada trayectoria política que vive España en los primeros tres cuartos del S.XIX, el sistema de la Restauración (desde 1875/80) introduce una estabilidad que se refleja en la renovación de las élites locales y en la formación de complejas redes de relaciones en torno a la política municipal. La crisis del sistema, desde la segunda década del S.XX, se expresa localmente en una extremada polarización entre dos grandes coaliciones "interclasistas" enfrentadas por el poder municipal.

17. Para el casco urbano, y llegando al detalle de distinguir las manzanas de casas, se conservan planos de 1940, 1882, 1869...

A lo largo de esta FASE I, la villa se ha enfrentado a dos retos: la reorganización de la red viaria, por mar, carretera y finalmente ferrocarril; y la redefinición del trazado urbano. Las realizaciones se centran en dos momentos: los años 50 y 60 del S.XIX; y la segunda década del S.XX. En congruencia con el sistema político vigente, las reales órdenes que dan impulso a las diversas realizaciones, o la concesión de financiación para las obras por parte del estado o la diputación provincial, tienen mucho que ver con la actividad de sendos diputados representantes del partido de Pontedeume: entre 1860-64 Frutos Saavedra Meneses, que fue además director general de obras públicas; entre 1910-12 José Lombardero.

La villa se nos aparece configurada como centro de servicios desde su fundación medieval¹⁸, al pie de uno de los siete puentes erigidos por los Condes de Andrade, para establecer una red viaria eficaz que permitiera salvar las recortadas costas que se extienden entre las villas de Ferrol y Betanzos. Las carencias de infraestructuras se hacen de notar especialmente desde que la monarquía borbónica establece el complejo de astilleros y base naval en Ferrol, a partir del segundo cuarto del S.XVIII. El proyecto de construir el territorio español como mercado unificado, impulsado en el S.XIX por los diversos regímenes liberales, no cuaja en una política de infraestructuras hasta que la implantación del régimen moderado, en 1845, genera unas condiciones de estabilidad política. La voluntad del nuevo régimen de hacerse obedecer se expresará en la organización de la guardia civil, y en Pontedeume en la edificación de la nueva y amplia cárcel del partido, entre 1853-56. La carretera de Betanzos-Xubia (Ferrol) se construye por fin¹⁹ en los años 1851-56, y el puente por el que esta ruta salva la ría de Pontedeume, en 1863-68; paralelamente comienzan a trazarse una serie de ramales secundarios que comunican nuestra villa con las cercanas de Ares, Monfero y A Capela.

Similar cronología sigue la construcción de los malecones y rampas del puerto, al oeste del puente, hasta alcanzar su trazado actual: en dos momentos, mediados de los años 60, y 1911. Al este del puente comienzan también a finales de los años 60 las operaciones de relleno sobre la ría, a partir de la misma carretera Betanzos-Ferrol, que pasaba paralela a la muralla de la villa: relleno que se extenderá en diversas fases, generando hoy día la principal área de expansión urbana de la villa. Finalmente el trazado de la línea férrea entre Betanzos y Ferrol comienza en 1898, y se inaugura en 1913, generando un paso decisivo en la integración de Ferrolterra en el mercado nacional. La nueva estación, situada al oeste de la villa, absorbe rápidamente el tráfico de mercancías que previamente salía por el puerto.

En cuanto al trazado urbano, la villa debía afrontar unas limitaciones derivadas de la naturaleza del relieve y de su propia historia. Encajonada al norte por la ría (la línea de marea alta lamía la muralla) y al sur por la montaña, estaba encerrada por la muralla que la circundaba y -a este y

18. C. de Castro: *"A Poboia de Pontedeume a través dos privilexios reais e da documentación monástica"*, Cátedra. Revista Eumesa de Estudios, nº 4, 1997, p. 5-24.

19. Tras una serie de proyectos fallidos que arrancaban del año 1806.

oeste- por dos complejos de edificios adosados al perímetro amurallado, y vinculados a la autoridad que ejercía señorío sobre la villa: respectivamente el Convento de San Agustín y el Palacio de los Condes. Estando prácticamente agotado el terreno útil para edificar ya en el S.XVII, sólo quedaban dos expedientes. Primero mediante la práctica del concejo de ceder trozos de muralla para construir o ampliar viviendas ya existentes²⁰. Segundo, mediante el crecimiento de los arrabales fuera del recinto murado: al oeste, en torno al camino de Breamo (arrabal de Porto); y al sur, a lo largo del camino que trepaba desde la "puerta de la villa" hacia Betanzos (San Roque, A Fontenova, Empedrado, Souto da Vila, O Barro). A mediados del S.XVIII las obras de construcción de una nueva iglesia parroquial promovidas por el arzobispo Raxoi, incluirán la remodelación del atrio.

A lo largo del S. XIX, la progresiva demolición del lienzo murado permite la incorporación de los antiguos arrabales. La desamortización eclesiástica pondrá en manos del ayuntamiento edificaciones que, previa demolición, permitirán urbanizar las plazas de las que carecía el pueblo: la plaza de S. Roque, en torno a la capilla homónima demolida en 1840; la del Convento, sobre dependencias del convento de S. Agustín demolidas a mediados de siglo.

Las reformas liberales generan un nuevo espacio político-administrativo, y en concreto un nuevo órgano de poder, la corporación municipal elegida por sufragio, y que cuenta con la voluntad de reorganizar el espacio urbano. Esta voluntad queda bien expresada en la promulgación en 1893 de unas Ordenanzas Municipales, que se plantean como objetivos centrales en el plano urbanístico los siguientes: *"Todos los años se indicará por el Ayuntamiento las mejoras locales de carácter preferente, y deben referirse a la construcción de un paseo con jardines para solaz del público; a la apertura de una calle central que atraviese la población de Este a Oeste, y que ponga en comunicación la carretera general que va a Betanzos con la calle de Porto, y a ensanchar la plaza llamada del Conde, lo necesario con el fin de tener local capaz para celebrar las ferias y mercados"*²¹.

La reorganización de la red viaria de la que ya hablamos antes, obliga a las autoridades municipales a redefinir el trazado urbano. La nueva carretera de Betanzos-Xubia, en los años 50, rehuía la entrada tradicional en el pueblo a través de la rúa do Empedrado, demasiado empinada para los carruajes, y entraba a la villa por el este, trazando un largo rodeo a través del lugar de Campolongo. Los antiguos arrabales que crecían en torno a esa rúa do Empedrado quedarán progresivamente marginados, en tanto el interés se desplaza hacia la nueva entrada, que además da acceso a los terrenos que se están ganando al mar. Es así como, también a mediados del S.XIX, se traza al este de la villa la Avenida de Raxoi, previa demolición de la iglesia del convento de los

21. Art. 253 de las Ordenanzas Municipales de Puentedeume, aprobadas en 1893. Impresas en A Coruña, en 1895.

20. Expediente al que se recurre de forma creciente desde el S.XVII. Ver A. López: *"O libro rexistrador de propiedades do concello no Fondo de Patrimonio do Arquivo Municipal. Uns apuntamentos sobre Pontedeume e o seu alfoz no século XVIII"*, Cátedra. Revista Eumesa de Estudios, nº 4, 1997, p. 43-119.

agustinos; y en su antigua huerta se levanta el campo de la feria que posteriormente, a partir de 1919, se urbanizará como Alameda. La voluntad de potenciar la Avenida de Raxoi como nuevo eje de acceso al este de la villa llevará en 1888 a trasladar el cementerio al otro extremo oeste del pueblo, al final del camino de Porto. Frente a su antiguo emplazamiento se situará a principios de siglo un asilo de ancianos, que en 1919 será sustituido por el actual. Financiados por dos de los personajes más prominentes de la villa, el indiano Agustín Tenreiro y el ex-alcalde y rentista Manuel Paadin, vienen por fin a ofrecer un paliativo para ese significativo estrato de población anciana y "pordiosera" que se hacinaba en buhardillas y chozas de la villa, y que era en parte consecuencia del éxodo migratorio.

La necesidad de articular una vía que cruce el pueblo de este a oeste, como establecía el citado artículo 253 de las Ordenanzas Municipales, se agudiza desde el momento en que se establece la nueva estación ferroviaria al oeste del pueblo, y se hace necesario comunicarla con la carretera de Betanzos, al este. El complejo de edificios que se erigía a poniente, constituido por el palacio de los condes y demás dependencias anexas, era el principal obstáculo al respecto. El complejo es adquirido por el ayuntamiento en 1905, y pronto estalla una encendida polémica entre aquellos partidarios de demolerlo o conservarlo²². Quienes preferirían demolerlo, enarbolan la bandera del progreso para exigir el trazado de una avenida que atravesase el corazón de la villa, derribando todo lo que se interponga en su camino. Como decía un crítico: "[...] *proyecto de llevar una carretera por la mitad del pueblo, demoliendo la casa Consistorial y algunas otras más [...]* ¡La epidemia de la Gran Vía! que va a hacer más daño en España que el cólera morbo asiático"²³.

Los conservacionistas también toman como punto de referencia la llegada del tren, pero en tanto que promesa de las nuevas perspectivas que abre el turismo estival, ligado a la vecina playa de Cabañas: pronto el "Hotel Eumesa" será el estandarte de un movimiento de veraneantes que en los años 30 incluirá a la familia de Francisco Franco.

La "gran vía" local no llegaría nunca a completarse²⁴: al tener que atravesar el corazón del pueblo por la plaza del ayuntamiento, hubiera venido a dislocar un espacio donde desde hacía más de dos siglos las principales familias de la élite desplegaban su status, a través de la suntuosidad de sus viviendas; algunas de las cuales, además habrían tenido que ser demolidas. El palacio de los condes es salvado temporalmente de la piqueta, pero todo el conjunto de dependencias anexas será derribado. Queda libre así espacio suficiente para ampliar la "plaza del conde"; para abrir, entre 1910-12 la calle de la estación; y urbanizar en 1917 la antigua huerta del conde como jardines

22. Especialmente entre los años 1910-12. Ver C. Macedo & G. Moares: "*Crónica dunha desaparición: o pazo dos Condes de Andrade*", Cátedra. Revista Eumesa de Estudios, nº 4, 1997, p. 181-182.

23. R. Tenreiro: "*Del respecto a lo pintoresco*", artículo publicado en 1910 en un periódico local. He extraído la cita de C. Macedo & G. Moares: "*Crónica dunha desaparición...*", p. 181.

24. Se transformará en circunvalación que rodea la villa por el norte.

públicos. Enfrente de ellos el alcalde Gonzalo Prego promoverá una mini-urbanización de viviendas de clase media, y levantará en lugar prominente la casa de su hermano Ramiro, registrador de la propiedad e influyente líder político.

5.- FASE II: 1930-1973

Las consecuencias de la crisis económica del 29, seguida por la 2ª G.M., se yuxtaponen en España con la guerra civil y la autarquía franquista. Las restricciones en los intercambios mercantiles generan desempleo, pobreza, hambre. Mientras una fuerte represión acalla a sindicatos y organizaciones de "izquierda", las élites locales deben hacerse a un lado o subsumirse en el aparato franquista. En nuestra villa pronto cobrarán protagonismo ciertos empresarios dinámicos vinculados al estraperlo, a nuevas actividades (el sector naval) y a la política de infraestructuras (electrificación, carreteras...).

A principios de los años 40 el régimen de la autarquía promueve, entre otras, dos líneas de acción estratégicas: obras públicas para paliar el desempleo y dinamizar la actividad económica; y una supervisión centralizada de los intercambios comerciales, para hacer frente a los problemas de desabastecimiento. La corporación municipal de Pontedeume, provista de los medios expeditivos que caracterizan a la dictadura, emprende reformas urbanísticas de amplio calado: el palacio de los condes es derribado sin contemplaciones; en su lugar se levantará en 1942 la actual plaza del mercado, en la que se centralizan los intercambios hasta entonces dispersos en varias plazuelas del pueblo.

Comienza también por estos años a planificarse lo que será el futuro del actual SECTOR C al nordeste del casco urbano, situado sobre los terrenos ganados al mar: *"se ha acordado solicitar del Estado la cesión al ayuntamiento del sitio conocido por 'Las Gabarras', con objeto de levantar un malecón [...] y que uno o más técnicos de urbanización estudien el mejor aprovechamiento y distribución de toda la zona comprendida entre dicho malecón y la carretera de Betanzos a Jubia, determinándose los espacios a propósito para un gran campo de ferias [...]; otro para deportes [...]; otro con destino a un grupo de viviendas protegidas; otro para cuartel de la Guardia civil, y el resto para lugares de instalación de industrias. El ayuntamiento en sesión de 10 de abril de 1944, estudió con el máximo interés las antedichas realizaciones"*²⁵.

Desde mediados de los años 40 el aparato franquista empieza a construir un sistema de cooptación de las clases trabajadoras, que apunta a paliar algunas de sus carencias básicas: vivienda, educación, seguros sociales. En esos terrenos ganados al mar se va a levantar el edificio del pósito de pescadores y sus nuevas escuelas; y los primeros tres bloques de viviendas (en número de 56) de protección oficial, inauguradas en 1955.

25. A. Couceiro Freijomil: *Historia de Pontedeume y su comarca*. Pontedeume, (1944) 1981, p. 406.

También a principios de los años 50 se edifican los cinco primeros chalets en el "Arenal" junto a la playa de la Magdalena, en el vecino ayuntamiento de Cabañas: sus dueños, como Pilar Franco, hermana del dictador, o González Llanos, reciente fundador de los astilleros Astano, son la punta de lanza de esa burguesía que encabeza un nuevo movimiento de expansión del turismo de playa. Cuando este se torne masivo, en los años 60, Pontedeume se constituirá en centro de servicios para los veraneantes que acuden a la vecina playa de Cabañas: incluso se llegará a edificar un "gran" hotel (el nuevo "Eumesa") en los terrenos ganados al mar antecitados.

En el marco del desarrollismo franquista, Pontedeume se verá dinamizado por los cercanos y pujantes núcleos industriales de Ferrol-Fene (y ya en los años 70 por el de As Pontes). Y volverá a ser centro de expedición de emigrantes: entre los años 1950-1970 la población de nuestro ayuntamiento permaneció estancada, e incluso experimentó un ligero retroceso (de 8.206 a 8.107 habitantes censados).

La mejora económica de las familias trabajadoras se visualiza en su vivienda y equipamientos, adquiriendo, rehabilitando o edificando ex-novo: la legislación estatal era favorable, tanto en el terreno de la congelación de alquileres (Ley de 1956) como en el régimen de subvenciones a la construcción; y la normativa urbanística era más que flexible. Mientras, los hijos de las viejas élites marchan también a las principales ciudades españolas, atraídas por la expansión de la burocracia estatal y del mercado de profesiones liberales. Sus viviendas, convertidas todo lo más en residencia estival, empiezan a experimentar el deterioro y/o abandono. La declaración en 1971 del casco histórico de la villa como conjunto histórico-artístico-monumental, y la normativa municipal subsiguiente, empiezan a dificultar las posibilidades de renovación urbana. En las afueras de la villa se levantan ahora, durante los años 70, cuatro grandes conjuntos de bloques de viviendas de protección oficial, para familias de clase trabajadora: si la "Urbanización Los Olmos" en la carretera de A Coruña constituye hoy en día un recinto aislado dentro del SECTOR E, las urbanizaciones "Villanueva" y "Boavista" a poniente, en la carretera del cementerio, preludian la gran expansión del SECTOR D en los años 80.

Y nos acercamos ya a nuestro punto de partida. La crisis de reconversión de los años 70, seguida por la recuperación de los 80, en función de la incorporación a la CEE. El sistema democrático genera una renovación parcial de las personas y redes implicadas en la política municipal. La capacidad de los gobiernos locales se revela crucial en el terreno de la reordenación urbana. Comienza a delinarse lo que parece ser el futuro de Pontedeume de los 90, un centro residencial secundario vinculado a la autopista A Coruña-Ferrol. El tramo que pasa al lado de la villa se inaugura a finales de 1998, mientras en la villa se hace popular la frase: *"Agora Pontedeume é un barrio máis da Coruña"*.

6.- CONCLUSIONES:

Pocas. Nos queda aún mucho camino por recorrer. Contamos con una metodología de investigación y con un conjunto de hipótesis que parece que podrían funcionar. Ya es algo.

Nuestro punto de partida ha sido una sensación de incomodidad con lo que había sido hasta ahora nuestra propia trayectoria. Y la voluntad de buscar salidas a una doble dicotomía: entre teoría y empiria; entre investigación y acción práctica. Sirvan las palabras con que P. Hall caracteriza el alejamiento entre la Academia y la práctica de la ordenación urbana: *"lo que resultaba nuevo, extraño y particular de los años 80 era el divorcio que existía entre los teóricos marxistas de la academia [...] y el estilo antiteórico, antiestratégico y antiintelectual de los jugadores que se movían en el campo [...]* La razón es muy sencilla: a medida que todo tipo de educación profesional es absorbida por la academia, que sus profesores están más integrados en ella, que las carreras dependen más de la opinión de los colegas académicos, entonces, sus normas y valores -teóricos, intelectuales, independientes- se convertirán en omnipresentes; y el vacío entre los teóricos y los que practican la profesión se ampliará"²⁶.

Para actuar en cualquier ámbito espacial es preciso realizar una investigación empírica previa: estudiar el presente, entenderlo como producto de un pasado, y proceder a planificar el futuro, planteando intervenciones públicas. No nos basta pues con obras que nos describen el proceso de urbanización -o cualquier otro- en términos generales, o con el auxilio de estudios de caso. No nos basta con seguir dándole vueltas a un marco teórico heredado de los padres fundadores del S. XIX, mientras en el seno de las ciencias duras se construye un nuevo paradigma en torno a conceptos como azar, desorden, autoorganización...²⁷ Con una formación de partida, en nuestro caso de sociólogos, historiadores o antropólogos, sentimos la necesidad de cuestionar la división del trabajo entre las distintas ciencias, en favor de un enfoque "holístico". Y más aún, de cuestionar la metodología basada en abordar un problema descomponiendo el espacio implicado en ámbitos más pequeños (locales, comarcales, provinciales...) esperando que la síntesis sea posible a partir de una suma posterior de estos estudios parciales. Porque el todo es algo más -mucho más- que la suma de las partes.

BIBLIOGRAFIA

ARRIGHI, G. & PISELLI, F.: "Capitalist developments in hostile environments: feuds, class struggles and migration in a peripheral region of Southern Italy". *Review*, X, nº 4, 1987, p. 649-751.

26. P. Hall: *Ciudades del mañana...*, p. 350-351.

27. El texto más sugerente que hemos leído recientemente, en tanto propuesta de "investigar para actuar" basada en un diálogo interdisciplinar muy consistente, es B. Ruiz: *"Salvad a la vida de la ciencia"*, comunicación presentada al VI Congreso Español de Sociología.

- BIGET, J.L. & CHERVE, J.C.: *Panoramas urbains: situations de l'histoire de la ville*. Paris, ENS, 1995.
- BONAMUSA, Francesc & SERRALONGA, Joan (eds): *La sociedad urbana en la España contemporánea*. Madrid, Asociación de Historia Contemporánea, 1994.
- BORJA, Jordi & CASTELLS, Manuel: *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus, 1997.
- CARDESIN, José María: *Tierra, trabajo y reproducción social en una aldea gallega, S.XVIII-XX*. Madrid, MAPA, 1992.
- CARDESIN, José María: "Redes flexibles y redes rígidas: urbanización, producción y transporte en la Galicia litoral", en *J.M. Cardesín & B. Ruiz (coords): Antropología Hoy: Teorías, Técnicas y Tácticas*. Número monográfico de *Areas: Revista de Ciencias Sociales*. Universidad de Murcia-Caja Murcia, 1999 (en prensa).
- CARDESIN, José María & BARBOSA, Ana & CID, JoséManuel: "Urbanización y territorio en la Galicia litoral: procesos económicos, agentes sociales y política local en el ayuntamiento de Pontedeume". VI Congreso Español de Sociología, A Coruña, IX/1998.
- CARDESIN, José María & LIINARES, Luis & GARCIA, Roberto: "La catástrofe del puente de Ferrol: reconfiguración del territorio en un mundo globalizado", en *J. Pujadas, E. Martín & J. Pais de Brito (coords): Globalización, fronteras culturales y políticas y ciudadanía*. Actas del VIII Congreso de Antropología, vol. I, Santiago de Compostela, 1999 (en prensa).
- CASTELLS, Manuel: *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, Alianza, (1983) 1989.
- CASTRO, Carlos de: "A Poboia de Pontedeume a través dos privilexios reais e da documentación monástica". *Cátedra. Revista Eumesa de Estudios*, nº 4, 1997, p. 5-24.
- COLSON, D. & NIZEY, J. & ROUX, J.: *Un quartier industriel á Saint Etienne. Le Marais entre histoire et planification*. Lyon, 1993.
- COUCEIRO FREIJOMIL, Antonio: *Historia de Pontedeume y su comarca*. Pontedeume, (1944) 1981.
- DODIER, Nicolas: "Agir dans plusieurs mondes". *Critique*, nº 529-530, 1991, p. 427-458.
- FERRAS, Carlos: *Desenvolvemento urbanístico e económico en Fene: séculos XIX e XX*. Universidad de Santiago de Compostela, 1993.
- HALL, Peter: *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el S.XX*. Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.
- HARVEY, David: *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, S.XXI, (1973) 1989.
- ITURRA, Raul: "A oralidade e a escrita na construción do social". *Educação, Sociedade e Culturas*, nº 8, 1997, p. 7-20.
- LEPETIT, Bernard: *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*. Paris, Albin Michel, 1988.
- LOPEZ, Andrés: "O libro rexistrador de propiedades do concello no Fondo de Patrimonio do Arquivo Municipal. Uns apuntamentos sobre Pontedeume e o seu alfoz no século XVIII". *Cátedra. Revista Eumesa de Estudios*, nº 4, 1997, p. 43-119.

- MACEDO, Carola & MOARES, Gloria: "Crónica dunha desaparición: o pazo dos Condes de Andrade". *Cátedra. Revista Eumesa de Estudos*, nº 4, 1997, p. 167-184.
- PENA, Andrés: *Narón, un concello con historia de seu*. Tomo II: A Terra de Trasancos ollada dende os mosteiros de Xuvia e Pedroso na Idade Media. Concello de Narón, 1992.
- PETSIMERIS, Petros (ed): *As Redes Urbanas. Unha nova xeografía das cidades*. Universidad de Santiago de Compostela, (1989) 1996.
- REVEL, Jacques (dir): *Jeux d'échelles. La micro-analyse á l'expérience*. Paris, Gallimard-Le Seuil, 1996.
- RONCAYOLO, M. et Alii: *Métropoles hier et aujourd'hui*. Paris, Editions Economica, 1993.
- RUIZ, Beatriz: "El problema de la vivienda y el proceso de reproducción social: vida y vivienda en la ciudad de Vigo". *Antropologies* (Monográfico: Passat Industrial), 1997, p. 62-77.
- RUIZ, Beatriz: *La domesticación de la economía. Antropología de la ciudad de Vigo*. Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Madrid, 1993 (edición en microficha, 1995).
- RUIZ, Beatriz: "Salvad a la vida de la ciencia", VI Congreso Español de Sociología. A Coruña, IX/1998.
- SOUTO, X.M.: *Vigo: Cen anos de historia urbana*. Vigo, Xerais, 1990.
- TILLY, Charles: *Grandes estructuras, procesos amplios, comparaciones enormes*. Madrid, Alianza, (1984) 1991.
- VAN DER WOUDE, A.D. & DE VRIES, Jan & HAYAMI, Akira (coords): *Urbanization in History. A process of dynamic interactions*. Oxford, Clarendon Press, 1990.