

# LAS CARRETERAS Y EL TERRITORIO EN GALICIA

Carlos Nárdiz Ortiz.  
Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

## RESUMEN

*En estos momentos estamos asistiendo en Galicia a un proceso de transformación de la red viaria tanto a nivel urbano como interurbano, que va introducir modificaciones sustanciales en las condiciones anteriores de accesibilidad. La consideración de que las carreteras no son solamente elementos de transporte, sino también elementos fundamentales en la remodelación del espacio urbano y geográfico, determinó la organización de un curso sobre las Carreteras y el Territorio en Galicia, dirigido por el autor de este artículo, cuyas conclusiones se comentan aquí.*

## ABSTRACT

*Galicia is undergoing a transformation of its urban and rural road network which will bring about a notable change in the conditions of access. The consideration of roads not merely as elements of transport but also as basic elements in the remodelling of urban and geographic areas led to the organization of a course on Roads and Territory in Galicia. The author of this article, who directed the course, presents some of the conclusion.*

## 1. INTRODUCCIÓN

La situación periférica de Galicia en relación a los ejes de desarrollo peninsulares y europeos, la complejidad orográfica y geotécnica, la multipolaridad del sistema urbano, el carácter disperso de la población rural, el fuerte desequilibrio existente entre la Galicia litoral e interior, y la ausencia de una gran ciudad que actúe de difusora del crecimiento, han sido argumentos esgrimidos a menudo para justificar las deficiencias infraestructurales de esta franja noroeste del territorio peninsular.

La creencia de que en las distintas épocas históricas, incluida la actual, las deficiencias de la red viaria de conexión con el exterior, han actuado como un factor de aislamiento y de retraso en la modernización de Galicia, se ha extendido a todos los sectores sociales y profesionales, haciendo que cualquier intento de racionalización de la futura red, produzca enseguida un rechazo mayoritario.

No existen ya carreteras en el sentido tradicional, sino vías rápidas, corredores, autovías o autopistas. No existen ya calles en el sentido tradicional, sino viarios especializados en el acceso a los principales núcleos urbanos.

La generalizada demanda de mayor accesibilidad, fundamentalmente en vehículo privado, está teniendo consecuencias importantes en la transformación de la estructura urbana de los núcleos en Galicia, formada en la mayor parte de los casos en torno al paso de los antiguos caminos, y transformada fundamentalmente en el siglo pasado con la construcción de las nuevas carreteras, que actuaron de principal elemento de urbanización.

En numerosos núcleos todavía hoy en Galicia, la calle principal coincide con la carretera, convertida en travesía urbana, a lo largo de la cual se extienden las edificaciones y servicios con una voluntad algún día de ocupar las franjas intermedias entre ciudades.



**Paso de la  
Autopista del  
Atlántico por  
Pontevedra.**

La terminación reciente del tramo de la Autopista del Atlántico que había quedado sin ejecutar entre Santiago y Pontevedra, los nuevos tramos en ejecución que prolongan la autopista hasta las proximidades de Ferrol y la frontera portuguesa, las autovías de conexión con la Meseta que desde Benavente, con final en los puertos de La Coruña y Vigo, está ejecutando la administración Central, las vías rápidas, corredores y autopistas de nuevo trazado que está ejecutando la administración Autónoma para enlazar los núcleos menores y puertos autonómicos con la autopista y la red estatal, y las nuevas vías de acceso que está ejecutando y proyectando fundamentalmente la administración Central a las principales ciudades de Galicia, van a producir una modificación sustancial de las condiciones anteriores de accesibilidad.

Esta modificación no debería plantearse exclusivamente en términos funcionales, por haber sido las carreteras en el pasado, y no hay ninguna razón para que no lo sigan siendo en el futuro, un

elemento fundamental en la remodelación del espacio urbano, geográfico y paisajístico de Galicia.

Fue este razonamiento el que me llevó a plantear y dirigir un curso sobre "Las Carreteras y el Territorio en Galicia" (1), en el marco de la Universidad Internacional de Menéndez y Pelayo y de la Universidad de La Coruña, en el que intervinieron ingenieros de la administración del Estado en Galicia, ingenieros de la Xunta de Galicia y de las Diputaciones Provinciales, ingenieros consultores encargados de la realización de los proyectos, arquitectos, economistas y geógrafos, y cuyas conclusiones se comentan aquí, por haber constituido un encuentro inusual, sobre un tema complejo, que en Galicia presenta unas características singulares.

Las reflexiones que hago, por tanto, en este artículo, se mezclan con citas de ponentes que intervinieron en el mismo, y en cuya realización el apoyo del Colegio de Ingenieros de Caminos de Galicia, de la Demarcación de Carreteras del Esta-

do en Galicia, de la Consellería de Política Territorial de la Xunta de Galicia, y de la Fundación de Ingeniería Civil, nacida en apoyo de la Escuela de Caminos de La Coruña, fue fundamental, como un ejemplo de colaboración entre estas instituciones y la Universidad.

Sus conclusiones relativas a la importancia que tienen las carreteras en el desarrollo regional y en el reequilibrio territorial, a la necesidad de coordinación entre las distintas administraciones que actúan sobre las carreteras, a la necesidad de reestudiar el mapa de titularidades actual, a la importancia que van a tener en la modificación de las anteriores condiciones de accesibilidad los nuevos tramos de autopistas, autovías, y vías rápidas, al papel que juegan las carreteras en el crecimiento urbano y en la transformación y urbanización de amplias franjas del territorio, pueden tener validez para otras muchas regiones del territorio peninsular, pero necesitan ser matizadas en el caso de Galicia.

En este sentido, nos limitaremos a comentar en este artículo los objetivos territoriales de las carreteras de nuevo trazado que se están proyectando o construyendo en Galicia, y el papel de las carreteras en la transformación de la estructura urbana y territorial de Galicia, haciendo incapié en los nuevos accesos viarios que se están proyectando o construyendo a La Coruña y Santiago.

Otros aspectos de las carreteras tratados en el curso, relativos a los condicionantes geográficos y técnicos, de enorme importancia para entender las dificultades con las que se están encontrando los ingenieros en una orografía tan difícil y compleja, se salen fuera de los objetivos de este artículo.

## 2. OBJETIVOS TERRITORIALES DE LAS CARRETERAS DE NUEVO TRAZADO EN GALICIA

Una aproximación al territorio desde el espacio económico, recogida por el Plan Director de Infraestructuras del MOPTMA, plantea la intervención en las carreteras como una parte más de una estrategia de desarrollo territorial.

Las autovías, por la doble función que cumplen -dice Emilio Pérez Touriño- de poner en comunicación territorios distantes y vertebrar las zonas que recorren, han sido consideradas como las opciones potencialmente más idóneas en la planificación de las intervenciones de los poderes pú-

blicos. Desde este punto de vista, el objetivo final que plantea el P.D.I. con la construcción de las autovías que comuniquen Galicia con la Meseta, es el de conseguir que Galicia pierda su condición periférica, haciendo posible su acercamiento a los centros de actividad económica más dinámicos del territorio español y del espacio europeo. En este sentido, las autovías con la Meseta responden al objetivo de integrar Galicia en el eje peninsular que aparece más dinámico, el eje mediterráneo.

Otros ejes sobre los cuales tienen que actuar las nuevas vías de comunicación, son el que se extiende por la cornisa Galaico-Portuguesa y el que se extiende por la cornisa Cantábrica.

Las infraestructuras de transporte del arco atlántico gallego-portugués dice Pérez Touriño han venido siendo uno de los mayores obstáculos al desarrollo económico de la región, y las deficiencias de una red que ha funcionado como factor de aislamiento, ha sido una de las causas del retraso de la modernización agraria, ganadera, comercial, industrial y turística.

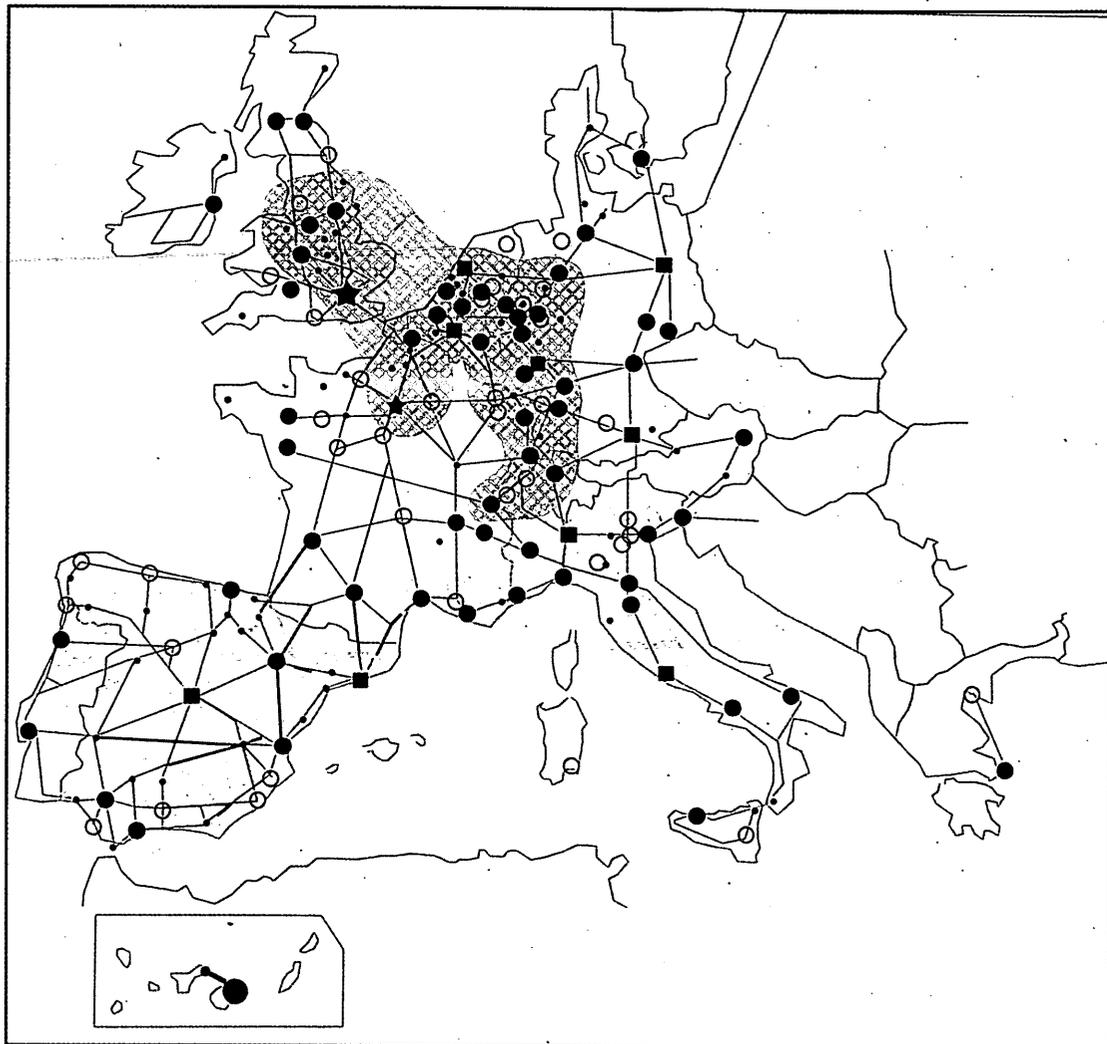
La Autopista del Atlántico, con el tramo ya completado entre La Coruña y Vigo, y con los tramos en proyecto o en ejecución, que la prolongan por el Norte hasta Fene (y en último término hasta Ferrol) y por el sur hasta Puxeiros (y en último término hasta la frontera portuguesa) está contribuyendo a la creación de un continuo urbano entre dos áreas en proceso de metropolización en torno a La Coruña y Vigo, y dos ciudades medias, Santiago y Pontevedra, como demuestra el incremento de movilidad que se ha producido en los últimos años. De la misma opinión es Manuel Ibáñez Bosch, que atribuye a la autopista el papel de eje vertebrador de toda la red viaria de la franja litoral gallega: "La autopista pretende convertirse en la arteria de una red capilar de carreteras, debiendo conectarse con las carreteras existentes".

El diagnóstico de la fachada atlántica, lo extiende Pérez Touriño a los puertos "que aunque numerosos, son de escala regional o de influencia limitada, y ofrecen un tráfico poco diversificado. Presentan una falta de coordinación entre sí y una ineficaz conexión con la red ferroviaria y de autopistas". Estas mismas carencias, las extiende a los aeropuertos, que sin embargo aparecen bien comunicados con las restantes grandes ciudades europeas.

La justificación de la autovía del Cantábrico hasta Galicia, que potencie las relaciones a través de la cornisa Cantábrica, continuación de la que

Sistema de ciudades europeo.  
Fuente "Plan Director de Infraestructuras 1993-2001".

EL SISTEMA DE CIUDADES EUROPEO.



- ★ GRANDES AREAS METROPOLITANAS MUNDIALES.
- AREAS METROPOLITANAS INTERNACIONALES.
- AREAS METROPOLITANAS NACIONALES.
- AREAS METROPOLITANAS REGIONALES.
- AREAS URBANAS EN PERIODO DE METROPOLITIZACION.
- ☉ "DORSAL" CENTRAL EUROPEA
- ESPACIOS DE "NUEVA CENTRALIDAD"

en este momento está en proyecto, ejecutada o en construcción entre Asturias y la frontera francesa, solo puede realizarse dice Pérez Touriño en términos de desarrollo regional. Las relaciones en la cornisa Cantábrica son de carácter regional, pero se piensa que la autovía puede contribuir a generar un eje de desarrollo.

De la misma opinión es Francisco García Mata, para quien frente a la alternativa del corredor Subcantábrico, si en el corredor Cantábrico no hay demanda de tráfico es porque no se puede circular "La Autovía del Cantábrico tiene su justificación clara si pasa próxima a los núcleos, recogiendo las entradas de tráfico de los mismos. A mejor carretera, mayor movilidad". El problema, dice García Mata, es que la autovía se ubicaría sobre suelo ya ocupado, siendo el corredor por este motivo tan estrecho que no sería posible instalar otras carreteras que no fuesen vías especializadas. La importancia, por otra parte, de la conexión de los puertos pesqueros, exige una actuación para el futuro.

Desde la perspectiva de las carreteras autonómicas Emilio García Gallego defiende que "no se puede actuar sólo con criterios económicos, debiendo plantearse la accesibilidad en términos socioeconómicos". En este sentido, dice, no solo hay que mejorar las carreteras que tienen mayor tráfico: "se ha demostrado, y cita los casos de la Autoestrada Coruña - Carballo o el Corredor Centro entre Lalín y Monforte, que la mejora de la red repercute en el tráfico".

Desde una opción distinta Andrés Precedo Ledo, resaltó la contradicción entre la construcción de vías rápidas, y la vertebración del territorio: "está comprobado que las vías rápidas, favorecen procesos de concentración del crecimiento, y por tanto vacíos en los espacios intermedios".

En el litoral se ha formado un corredor metropolitano que tiene ventajas desde el punto de vista de la competitividad, el cual saldrá reforzado con la prolongación de la Autopista del Atlántico y con las Autovías de la Meseta, con final en las principales áreas metropolitanas.

Este modelo de desarrollo territorial, apoyado en criterios de desenclave, produce según Precedo concentración que determina fuertes impactos territoriales. En este sentido, frente al modelo de ejes, de origen francés, apoyado en las infraestructuras, Precedo propone el modelo alemán, más adecuado para la planificación: "Galicia posee una estructura urbana y en general de centros de servicios, muy adecuada para una ordenación

equilibrada del territorio. La comarcalización aparece como la tarea fundamental para la integración del territorio. En la conformación de este modelo, la red de carreteras es fundamental".

### 3. LAS CARRETERAS Y EL CRECIMIENTO URBANO

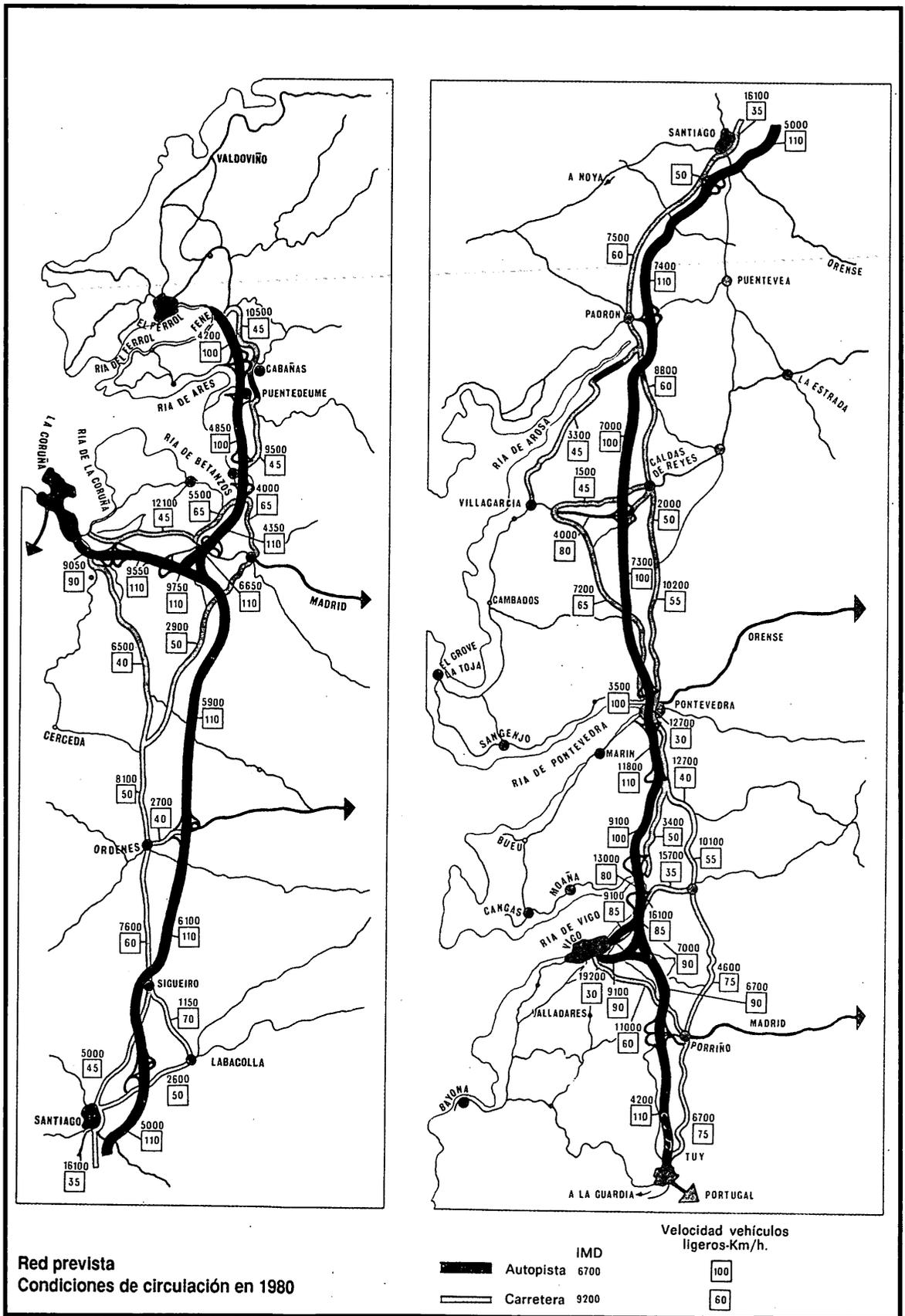
Galicia no tiene una gran ciudad. A cambio presenta un sistema equilibrado de asentamientos urbanos, con raíces históricas, que rellenan de manera heterogénea sus actuales límites territoriales. No existe solo una Galicia litoral y otra interior, o una meridional y una septentrional, existen 314 Galicias gobernadas por distintos ayuntamientos, no sé cuantas parroquias, muchas más aldeas, mientras que las villas se reducen a los núcleos históricos que no han desarrollado el rango de ciudad, y las ciudades se reducen a las cuatro capitales administrativas (La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra) más Ferrol, Santiago y Vigo.

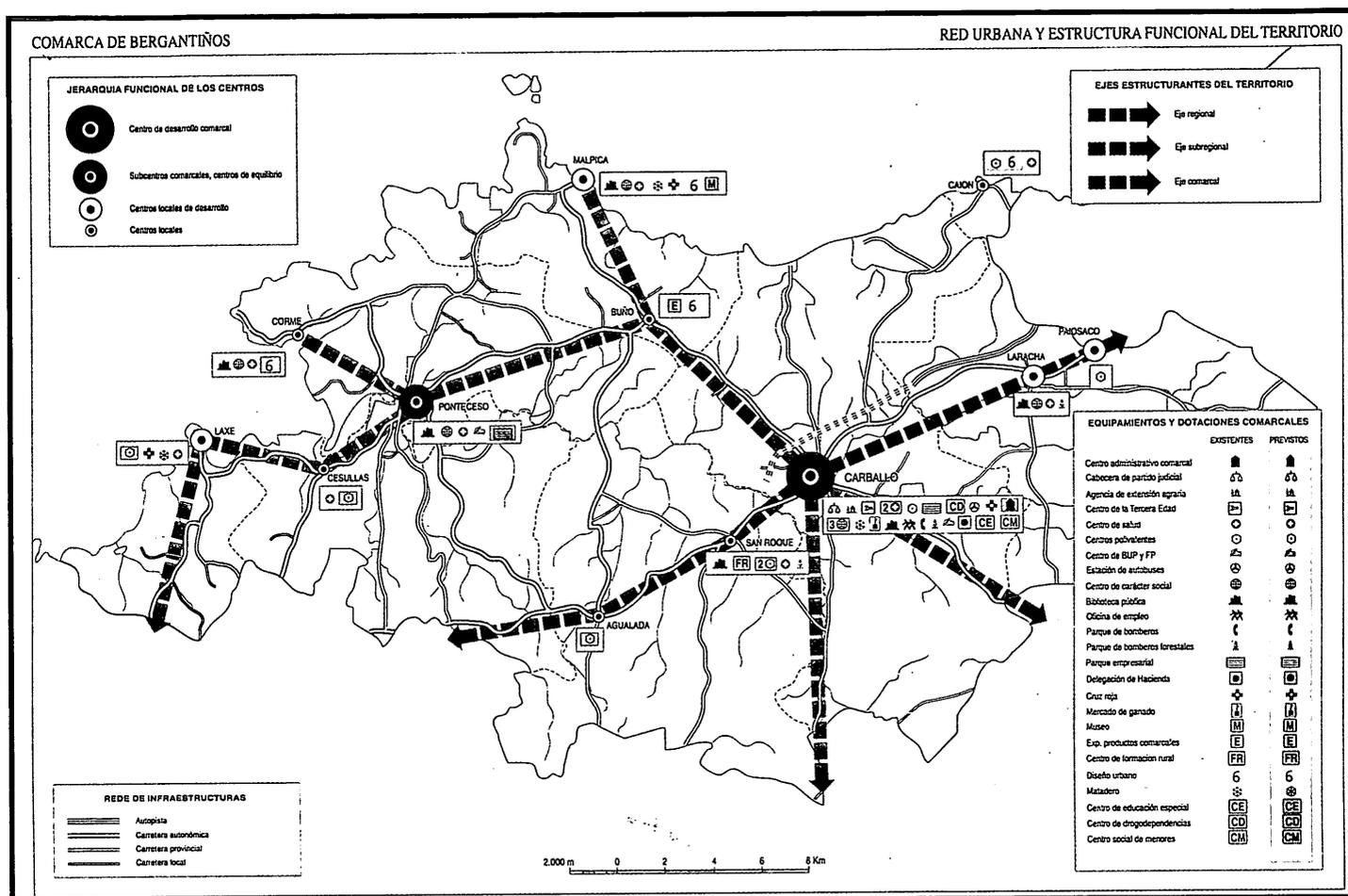
Se trata, en todos los casos, dentro del sistema jerárquico de ciudades, de ciudades medias, pero entre las mismas aparecen dos con voluntad de convertirse en áreas metropolitanas, La Coruña y Vigo, y aún los geógrafos distinguen una gran conurbación a lo largo del litoral entre estas dos áreas, favorecida por la conclusión de la Autopista del Atlántico, entre La Coruña y Vigo y su actual prolongación hasta Ferrol.

En medio, una Galicia interior, polarizada en torno a multitud de centros de comarcas, con dos grandes áreas urbanas Orense y Lugo, que ejercen una función comarcal, entre las que se intercalan aldeas que dominan los terrenos agrícolas y ganaderos en los que se asientan villas históricas, cuyas estructuras urbanas hasta mediados de este siglo no se había extendido mucho más allá del casco histórico tradicional, nuevos núcleos y periferias urbanas surgidas en torno al paso de las carreteras, que convierten a Galicia en una inmensa travesía urbana, zonas de valles y de montañas, inadecuadas para los asentamientos humanos, sobre las cuales ya está actuando la concentración parcelaria, en busca de la extensión de la urbanización del campo.

No se entiende Galicia sino es a través de un proceso continuo e indefinido de urbanización y edificación, en donde las carreteras, tengan o no limitación transversal de accesos, las vías o pistas municipales, que delimitan cada vez intervías más pequeñas en el rural, como queriendo llevar la ex-

**La Autopista del Atlántico.  
Fuente Autopista del Atlántico 1976.**





trama división parcelaria hasta el propio trazado de la red viaria, se han convertido en el principal soporte de la urbanización. El planeamiento municipal solo sirve para consolidar el espacio intermedio entre carreteras, y un proceso continuo de nueva parcelación se desencadena en el momento en que se abre una nueva carretera, pista o vía municipal. El crecimiento de los núcleos urbanos o de las ciudades, se limita después a rellenar huecos, con unas calles que a modo de viario secundario terminarán siempre en las carreteras.

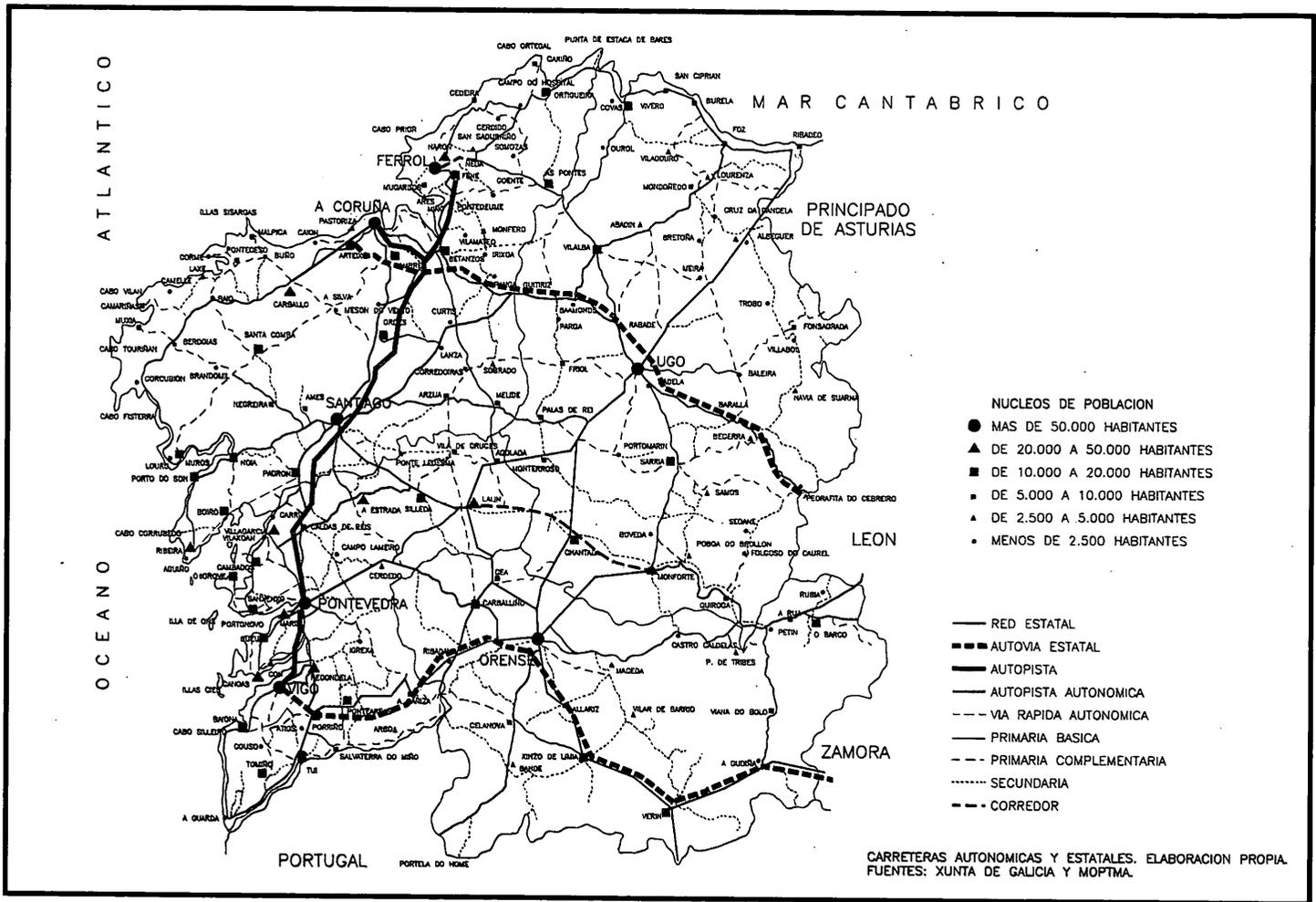
Las carreteras o nuevas vías municipales, por otra parte, están produciendo una modificación de los ejes anteriores de crecimiento de los núcleos urbanos menores, con las consiguientes consecuencias desde el punto de vista urbano, ambiental y paisajístico, derivadas de la dispersión.

La responsabilidad en este sentido de los ingenieros, cuando proyectamos los nuevos trazados viarios, sobrepasa el campo funcional, para sin quererlo muchas veces, estar dando forma y soporte a los nuevos crecimientos urbanos. La máxi-

ma ingenieril de búsqueda de una mayor capacidad y movilidad, resulta enseguida mermada por las nuevas actividades y edificaciones que se localizan en los bordes de las carreteras. La ubicación, sin embargo, de las mismas, y las características técnicas con que está proyectadas en función de esa máxima ingenieril, quedan como una huella difícil de transformar a través de la cual se va a reconocer la imagen urbana y territorial de las zonas que atraviesan.

Sobre la transformación paisajística en el entorno de las carreteras, referida a Cataluña, habló Manuel Torres i Capell, mostrando como para enfrentarse hoy con el modelo disperso de ocupación del espacio, derivado sobre todo de la utilización del automóvil, no es suficiente con aplicar las reglas del planeamiento urbano, apoyadas en una visión de las ciudades compactas y agregadas, debiendo tener en mente un espacio metropolitano, con pocos elementos de integración, lleno de vacíos, para cuyo entendimiento hay que acudir a los estudios paisajísticos. La forma de la ciudad

**Red urbana y estructura funcional del territorio. Comarca de Bergantiños. Fuente Precado Ledo "El Plan de Desarrollo Comarcal de Galicia". 1994.**



**Carreteras estatales y autonómicas de Galicia. Interpretación propia. Fuente Xunta de Galicia MOPTMA.**

futura no depende de un plano preconcebido, o del planeamiento, sino del impacto de las nuevas construcciones. En este sentido tiene una gran importancia el análisis de las formas preexistentes del territorio y de la malla de caminos, no recogidas por los modelos de abstractos tipo Cristaller de análisis territorial, apoyados en razones económicas, e inadecuados para el análisis de la realidad.

Este tipo de reflexión es plenamente aplicable a Galicia, en donde la aproximación económica, funcional, o geográfica, es insuficiente para entender el territorio. La malla de caminos -dice Juan Luis Dalda- es la malla básica de construcción del territorio, ya que constituye el soporte de las demás construcciones y explica el territorio como forma construida. Es el tipo de aproximación que planteo en mi libro sobre "El Territorio y los Caminos en Galicia. Planos históricos de la Red Viaria" (2), en el que aparte de las consideraciones geográficas y técnicas que explican las transformacio-

nes del trazado de la red hasta la época actual, planteo la necesidad de entender la estructura urbana y territorial formada en torno a los viejos caminos y a las carreteras de los siglos anteriores, como un medio para aproximarnos a la realidad territorial actual.

El territorio, en este sentido, no solo se transforma, desde el punto de vista económico o funcional, y entre los objetivos de las carreteras de nuevo trazado debe estar el integrar en los propios proyectos las transformaciones que se van a producir en sus bordes. Ello exige una aproximación urbana, histórica, ambiental, y porqué no como dice José Antonio Fernández Ordóñez, poética al territorio que va más allá de los ya clásicos e insuficientes estudios de impacto ambiental, para descender a la comprensión del lugar en el que se está interviniendo. Esta comprensión, escapa por una parte del campo tradicional de la ingeniería cuando se plantea en términos de relaciones urbanas y territoriales con las nuevas obras proyecta-



*Camariñas.  
Crecimiento en  
torno a la carretera  
de acceso.  
Fotografía aérea.  
Instituto  
Geográfico y  
Catastral. E 1/5000.*

das, e incide por otra parte en lo más profundo de la ingeniería, cuando se plantea en términos de relaciones entre la obra y el lugar que se transforma.

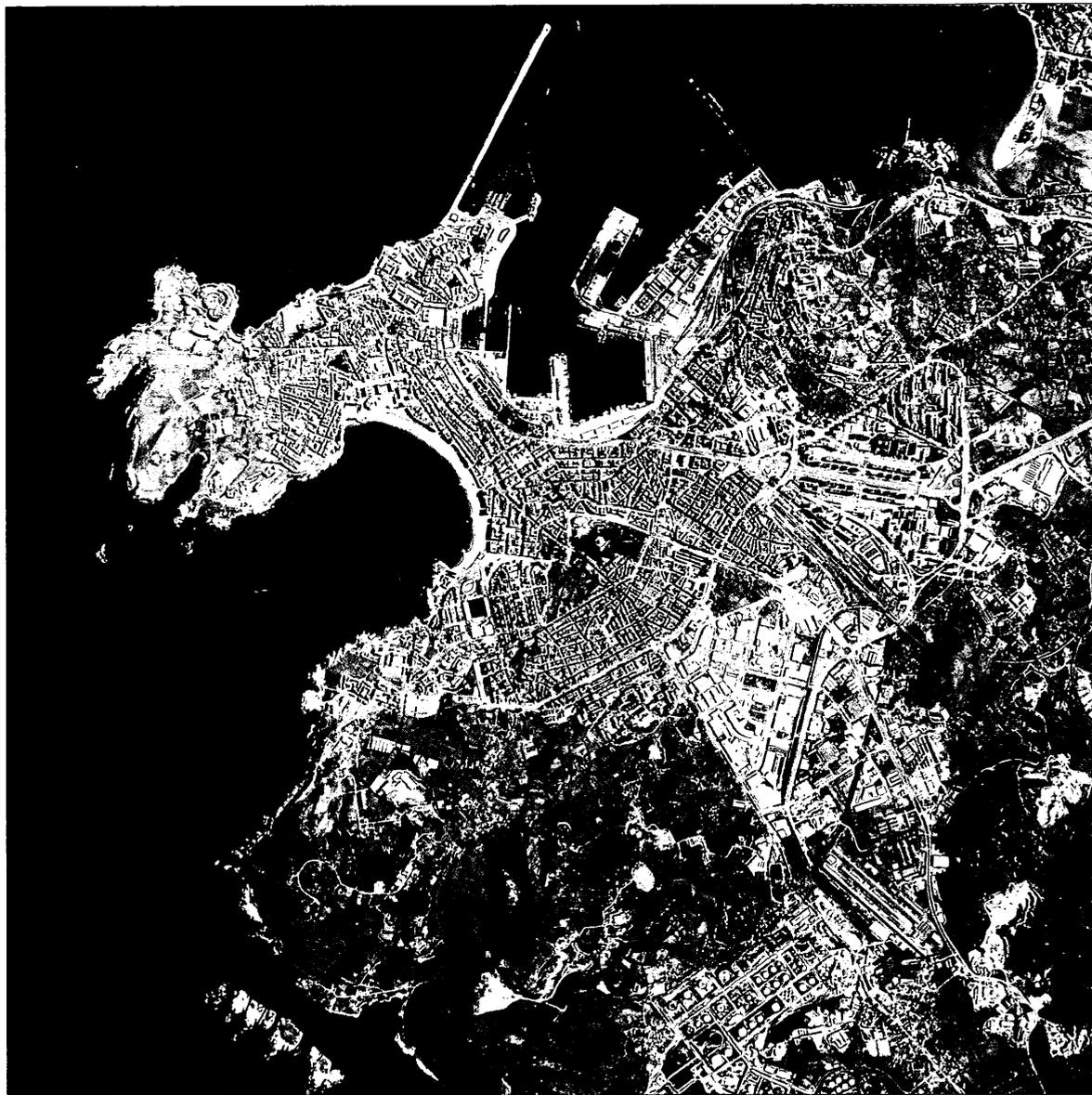
#### **4. LOS ACCESOS VIARIOS A LAS CIUDADES DE GALICIA**

Son los accesos planteados desde el exterior en conexión con las carreteras, autovías o autopistas interurbanas, los que han tenido una incidencia más grande en la organización del crecimiento de las principales ciudades, al dibujar, como dice José Luis Gómez Ordóñez, nuevas rentas de suelo y nuevas expectativas de crecimiento. En

este sentido, la ubicación adecuada de una vía de acceso, de un enlace, de un puente, de un túnel, es fundamental por la dinámica que introduce en el territorio.

Los otros dos aspectos que considera Gómez Ordóñez de gran interés, por suponer un cambio fundamental respecto al tratamiento realizado hasta ahora del viario arterial de las ciudades-des, son los que hacen referencia a la necesidad de prestar especial atención dentro de estos proyectos a la movilidad interna, integrándola en los nuevos accesos especializados que se proyectan, acercando los puntos de transbordo de las variantes al borde de las ciudades, y a la necesidad de recomponer la estructura territorial anterior de la

**La Coruña.**  
**Xunta de Galicia.**  
**E 1/30.000.**



periferia que se transforma, con fuerte capilaridad, modificada por los nuevos viarios periféricos que hacen de barrera.

Para José González-Cebrián también, es necesario compatibilizar la movilidad urbana y el acceso a los puertos y aeropuertos, con la lógica del crecimiento urbano: "penetrar en la lógica del planeamiento viario urbano sólo puede producirse con rigor desde la comprensión específica del plano de cada ciudad, tratando de relacionar la traza viaria del acceso a la población con el viario menor y con los procesos estructurales del crecimiento urbano".

Es conocida la polémica que se originó en los años setenta entre el planeamiento viario de las

redes arteriales de acceso a las principales poblaciones españolas y el planeamiento urbanístico. El planeamiento viario, criticado entonces por ser llevado a cabo de una manera sectorial e independiente de la estructura direccional de crecimiento de la ciudad, quedó sin embargo, por el rigor con que se realizaron los estudios de tráfico, y por ser incorporado por el planeamiento urbanístico de los años setenta (a pesar de no ser en la mayor parte de los casos aprobado) como el único documento existente que permitió efectuar una reserva viaria en los núcleos consolidados.

Aunque el planeamiento urbanístico de los años ochenta, recondujo el viario arterial en función de los nuevos criterios de acabado de la ciu-

dad existente y de recuperación del espacio público, la reserva viaria efectuada entonces, está permitiendo que aquellas vías no ejecutadas que quedan hoy en contacto con las zonas edificadas, puedan ser ejecutadas por la administración local, autonómica o central, sin tener que hacer frente a grandes costes de expropiación, aparte de otras consideraciones sociales.

El lado negativo del planeamiento de las redes arteriales de los años setenta, era ya reconocido por el propio Plan de Carreteras de 1984-91, y es hoy reconocido por el propio Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 al decir que "hay una tradición de fricciones entre las infraestructuras y las ciudades que ya es tiempo de conciliar". Frente a la lógica funcionalista, de separación estricta de espacios, "es necesario valorar las dimensiones más urbanas que puedan ofrecer estas infraestructuras a la ciudad".

En 1991 se desarrollaron estudios en Galicia de las necesidades de actuación en la red General del Estado en zonas urbanas (red arterial, según la ley 25/1988), con motivo del Avance del II Plan de Carreteras 1992-2000, los cuales sirvieron de base para plantear la necesidad de nuevos accesos viarios a las ciudades, o para acondicionar los existentes. A diferencia de las redes arteriales de los años setenta, no se apoyan en un planeamiento viario conjunto, sino que están orientadas a la red de interés general del Estado, y a resolver problemas localizados que afectan a la red de acceso y circunvalación de las ciudades, o a los accesos a puertos y aeropuertos. Demuestran en todo caso una decisión clara de intervenir en la ciudad, para resolver el problema de la congestión viaria, con todas las consecuencias ambientales y sociales que ello lleva consigo, frente a intervenciones realizadas en los años ochenta, que se limitaron a ejecutar proyectos que quedaron pendientes de aprobación en la década anterior.

Plantean, por otra parte, problemas importantes de coordinación, en los que como decía Andrés Corral en el curso "es ingrata y poco reconocida la actuación que llevan a cabo los ingenieros". A pesar de que la ley actual de carreteras resuelve las discrepancias que puedan existir entre el planeamiento viario y el urbanístico, con la intervención del Consejo de Ministros, se considera fundamental llegar a acuerdos con los municipios afectados para evitar que las intervenciones viarias propuestas resulten inviables. En Galicia, además, la urbanización dispersa que rodea a las ciudades, obliga a que el planeamiento viario des-

cienda a la escala del detalle, incluso al detalle del proyecto ya que "si esta dificultad no se solventa podría ocurrir que todo el esquema, o una parte del mismo fuese inviable a la hora de su ejecución" (3).

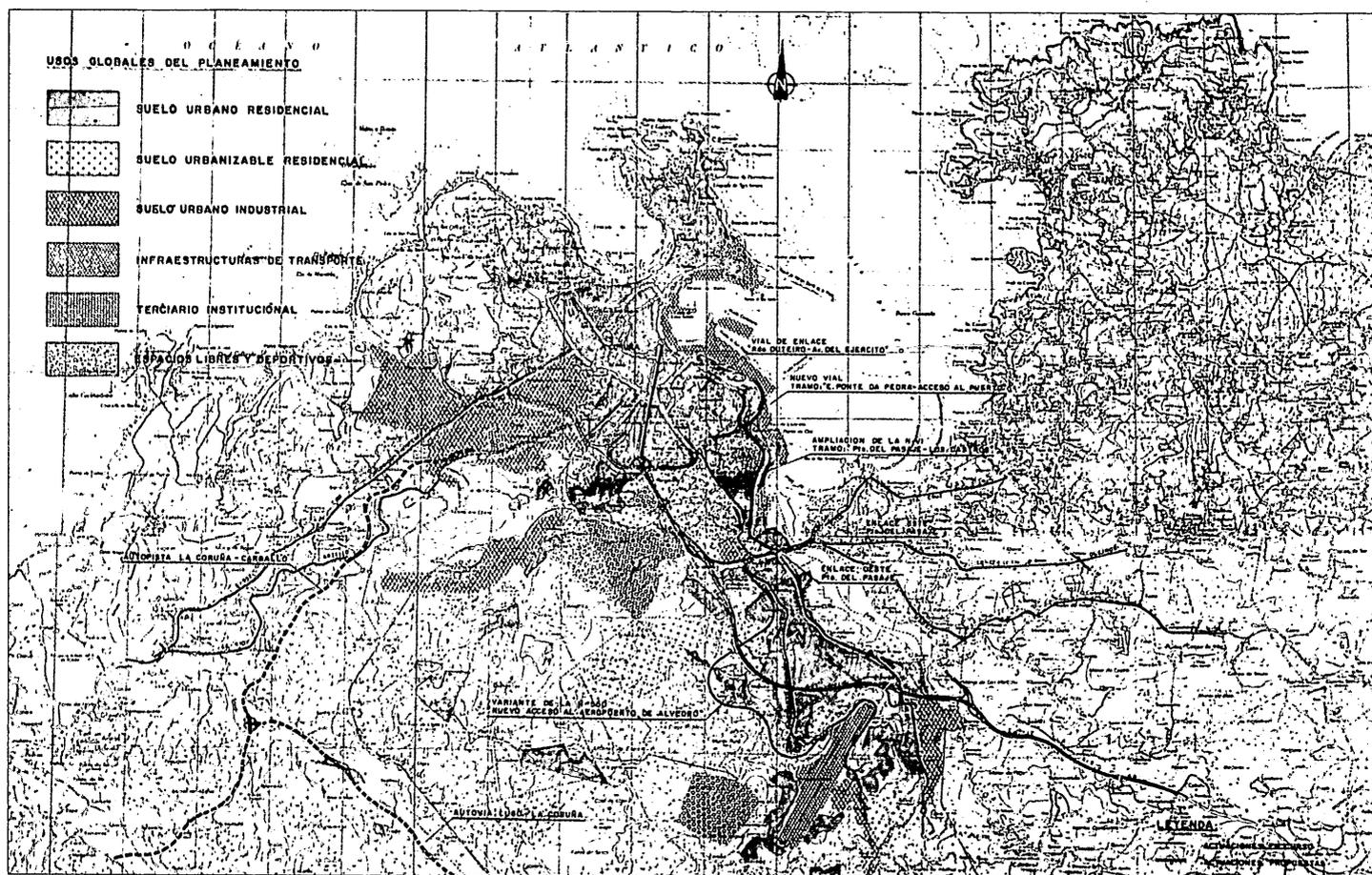
Un breve repaso de los mismos concentrado por limitaciones de espacio en La Coruña y Santiago, nos servirá para ponernos en contacto con la importancia que van a tener, tanto para la transformación de las condiciones actuales de accesibilidad, como para la futura estructura urbana y el paisaje de la ciudad. Se trata, en todos los casos, de actuaciones de la Administración Central del Estado en Galicia, aunque en algunos casos se complementan con actuaciones de la Comunidad Autónoma interesada en dar continuidad a su red viaria, mejorando el acceso a las principales ciudades o poniéndolo en conexión con la red estatal. Es el caso por ejemplo de la Avda de Arteijo en La Coruña o de la Avenida de Eiriña en Pontevedra.

En donde sin embargo la actuación de la Comunidad Autónoma de Galicia está siendo ya muy importante, es en el acceso a los núcleos urbanos menores y a los puertos de interés regional, al constituirse las nuevas vías o carreteras proyectadas, como variantes o como acceso, en la principal operación urbanística del núcleo, en ausencia de un planeamiento urbanístico adecuado o de medios para su gestión. En los núcleos menores, como dice González Cebrián, lo único que ha funcionado es el reparto de suelo en torno a las vías existentes, y la consecución de nuevo suelo en torno a las nuevas vías.

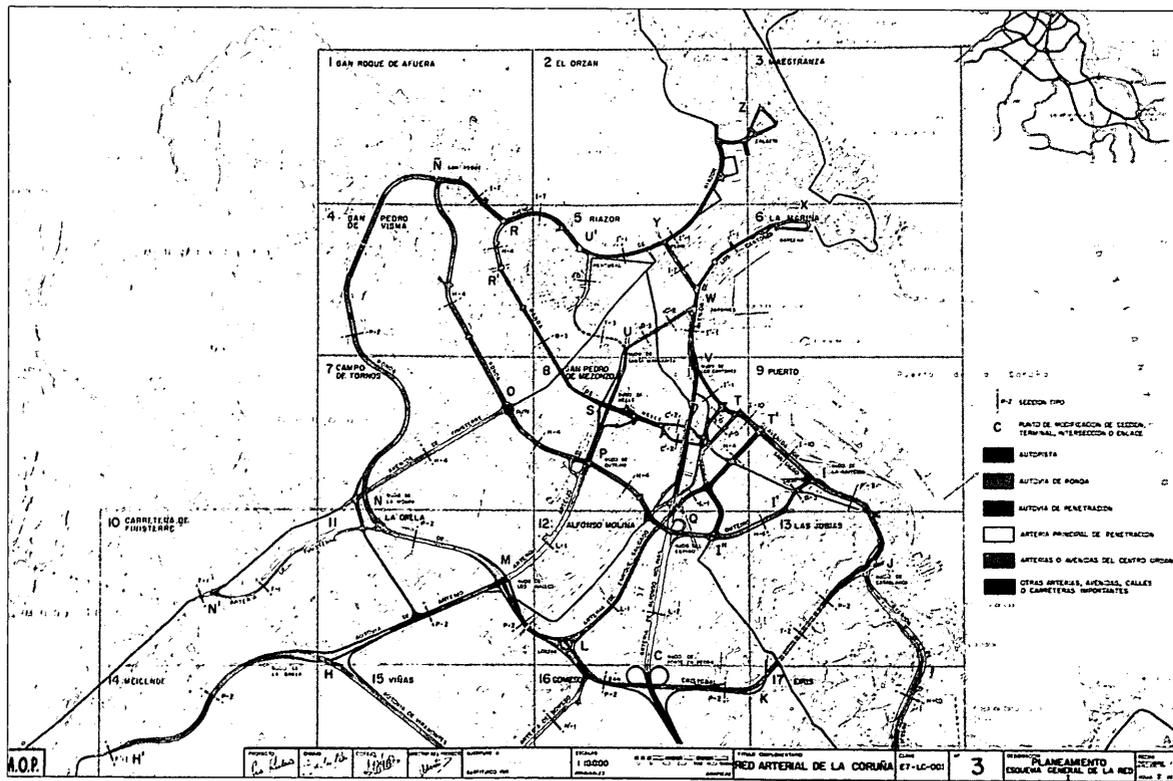
## 5. LOS NUEVOS ACCESOS A LA CORUÑA Y SANTIAGO

Aunque en estos momentos se plantean o se están ejecutando actuaciones viarias también importantes en Pontevedra, Vigo, Orense, Lugo, Ferrol y Vilagarcía, comentaremos solamente los accesos a estas dos ciudades de Galicia, por ser las que van a soportar mayores cargas de tráfico, y presentar problemas interesantes de integración de los nuevos viarios en la estructura urbana.

El caso de LA CORUÑA, con una población en torno a los 250.000 habitantes y un tráfico exterior (interceptado por una línea ideal de rondas exteriores) de 125.000 veh/día, es el de una ciudad que ha crecido conjuntamente con su puerto, y que apoya su competencia en el sistema de ciu-



**Nuevos accesos viarios a La Coruña.**  
Fuente MOPTMA 1991.



que apoya su competencia en el sistema de ciudades en su especialización terciaria.

El planeamiento de la red arterial, realizado en 1974 siguiendo el modelo tradicional de tipo radiocéntrico, se ajustaba al esquema viario recogido en el Plan de Alineaciones de 1948, que apoyaba el crecimiento de la ciudad en nuevas vías de acceso y de ronda, que como en el caso de las Rondas de Nelle y Outeiro, en parte construidas durante los años sesenta, soportaron la urbanización y edificación de barrios como Os Mallos o el Agra del Orzán. Igual papel jugó la Avenida de Lavedra (hoy Alfonso Molina) recogida en el Plan del año 48, y hoy convertida en la principal arteria de penetración, en torno a la cual se viene produciendo desde los años setenta el crecimiento direccional de la ciudad.

En La Coruña se puede decir, y en parte también en el resto de las ciudades de Galicia, que han sido las infraestructuras viarias de acceso las que han definido el crecimiento de la ciudad, supeditando el planeamiento urbanístico a las mismas.

El tráfico exterior, interceptado por el cordón previsto entonces cuando se redactó la red arterial, no llegaba a los 33.000 veh/diarios. La comparación con el tráfico actual, nos muestra, tal y como ya preveía la red arterial que se ha multiplicado el tráfico exterior por cuatro.

En donde no acertaba la red arterial era en el tráfico de tránsito (con origen y destino en el exterior del cordón) que en aquellos momentos era del 3'60 por ciento, y cuyo crecimiento se preveía en torno al 5'40 por ciento, muy inferior al 10 por ciento actual. La razón estaba en la falta de previsión del proceso de metropolización que se iba a originar en torno a esta ciudad, que determina los problemas de congestión suburbana actuales.

Así mientras las previsiones para la Avenida de Alfonso Molina, en torno a los 80.000 veh/diarios, eran exactas, la carga futura que se asignaba al puente del Pasaje era de 30.000 veh/día, frente a los 75.000 actuales. Tampoco se pensaba que el acceso al puerto por la Avenida de Enrique Salgado o por la Avenida del Pasaje, iba a quedar limitado por el tráfico local.

Son estas deficiencias las que se intentan corregir en estos momentos con los nuevos accesos viarios que se proyectan a La Coruña, consistentes en la construcción de los enlaces Este y Oeste al Puente del Pasaje, con la ampliación de la Avenida del Pasaje a 3 carriles, y con el nuevo vial de acceso al puerto desde Ponte da Pedra, en la

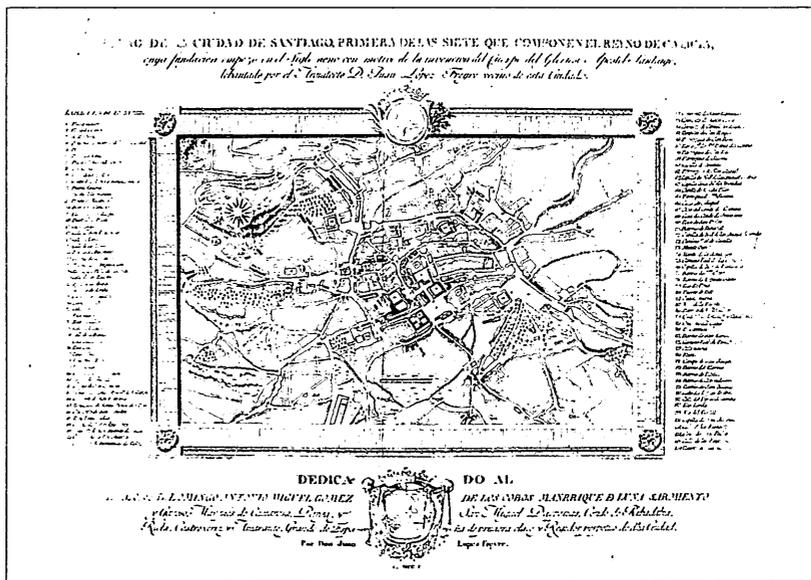
Avenida de Alfonso Molina, que completa por el Este la Ronda de San Cristóbal recogida en la red arterial.

Se piensa, sin embargo, que las actuaciones en curso van a ser insuficientes para absorber el tráfico generado como consecuencia del desarrollo del área metropolitana, debiendo plantearse un nuevo acceso a La Coruña sobre la ría del Burgo. Un problema de incertidumbre añadido al futuro planeamiento viario de La Coruña, viene derivado del papel futuro que puede jugar la Autopista del Atlántico en torno al área metropolitana, ya que en el caso de que se acceda a la liberalización del peaje, como piden los municipios afectados en contra de la opinión de la concesionaria, podrá contribuir a aliviar los problemas actuales de congestión suburbana y evitar la duplicación del viario como el nuevo acceso que se propone al aeropuerto de Alvedro.

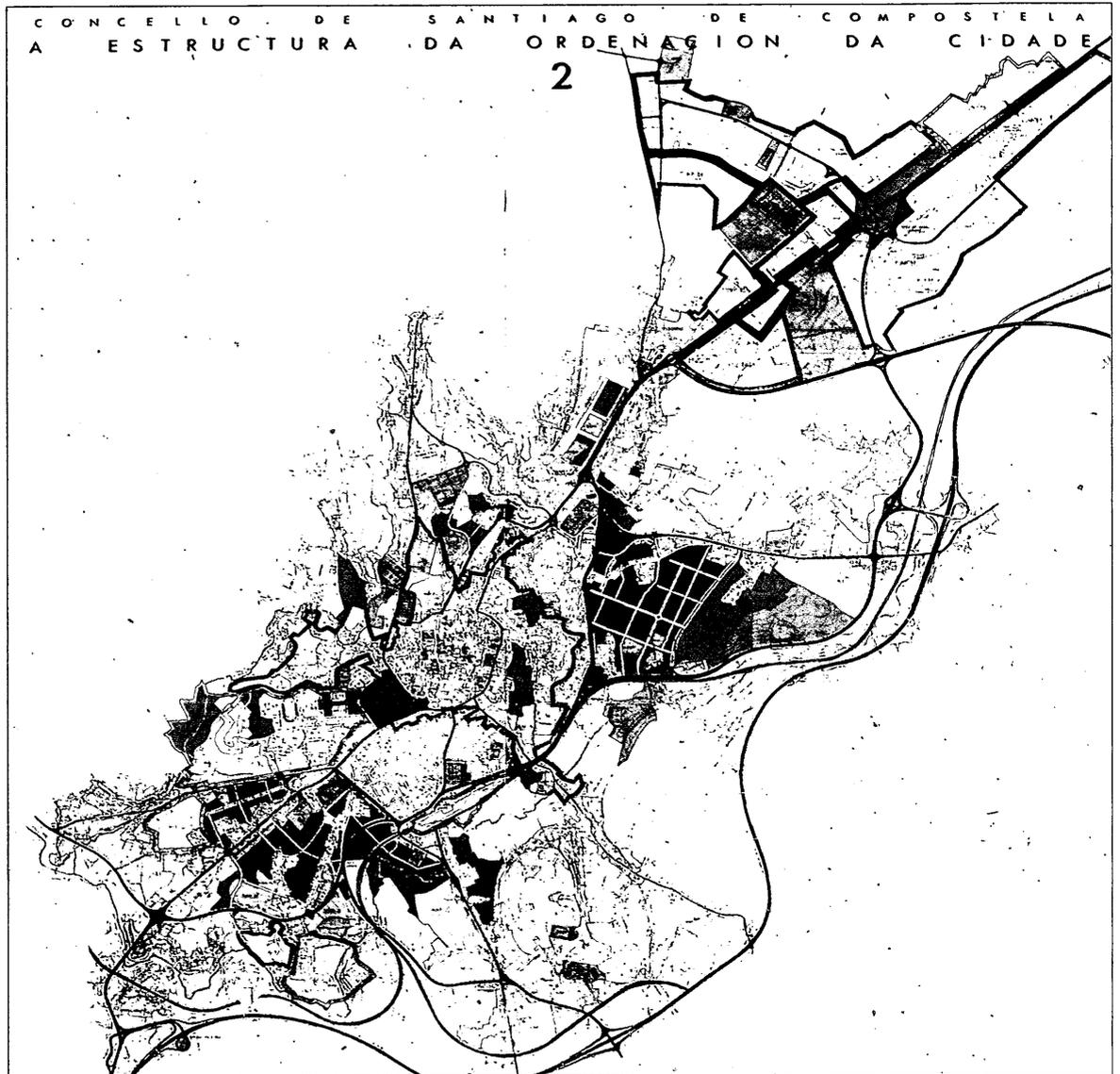
Al nuevo viario de acceso a SANTIAGO, en estos momentos en gran parte ya ejecutado, nos acercaremos desde una perspectiva menos funcional y más urbanística, por haber sido condicionado por la propia redacción del Plan General.

El plano de López Freyre de Santiago, de finales del siglo XVIII, nos muestra una estructura urbana consolidada en torno al anterior recinto medieval, con el espacio antes ocupado por la muralla convertida en camino de ronda, y un red viaria radial, que conjuntamente con las intervenciones periféricas de los monasterios, ha soportado el crecimiento del núcleo. Esta estructura, con ligeras modificaciones, se mantiene a mediados del siglo XX, y sobre ella actuará, en contacto con el

**Plano de López Freyre de Santiago. Siglo XVIII. Archivo del Reino de Galicia.**



**Plan General de Santiago.**  
Redactado por la  
"Oficina de Planeamiento S. A."  
en 1989.



casco histórico, el Ensanche de 1947 apoyado en el viario de acceso y de ronda.

El desarrollo posterior de los polígonos de Vite, Pontepedriña, Tambre, y el más reciente de Fontiñas, ya no se apoyará en el casco histórico, sino en la red viaria de carreteras de acceso existentes, y en las nuevas vías abiertas por iniciativa de la Jefatura de Obras Públicas en los años 50 y 60: nuevo acceso Norte al casco histórico desde la carretera de La Coruña (Avda de Juan XXIII) y carretera de circunvalación de la N-550 (actual ronda interior de Santiago)

La red arterial de 1972 recogía el paso de la Autopista del Atlántico por Santiago, y un viario arterial que seguía el modelo radiocéntrico con una circunvalación Este, que completaba la ronda interior actual, y una circunvalación Oeste, que el

Plan General de 1989 rechazó por su poca utilidad y por su impacto paisajístico y urbano negativo sobre la fachada Oeste.

Es esta fachada, la que en estos momentos caracteriza la imagen histórica urbana de Santiago, en contacto con el rural, proyectando las actuaciones directoras del crecimiento urbano hacia la fachada Este, degradada por las edificaciones construidas en los últimos años.

A la circunvalación Este, recogida en la Red Arterial y en el Plan General, y en estos momentos ejecutada entre Cornes-Choupana y entre Outeiro y el Polígono del Tambre, dando así continuidad a la N-550 a su paso por Santiago, se le atribuye un papel estructurador, al depositar sobre la misma las nuevas zonas públicas y privadas, y los grandes equipamientos "no se construye -en palabras

de su alcalde- un viario de esa magnitud, solo para comunicarnos mejor, o para que los coches vayan a mayor velocidad, sino que construimos un periférico para ordenar en torno a él el conjunto de dotaciones , equipamientos y zonas residenciales de la ciudad. Los grandes contenedores nuevos, los diseñamos, los colocamos y obtenemos el suelo al lado del periférico antes de que el mercado lo ponga en valor” (4)

No hay duda de que este planteamiento del viario de circunvalación, que además de resolver problemas de acceso y movilidad urbana, actúa de infraestructura de unión de nuevos usos y actividades localizadas en la periferia, es de una gran riqueza y entronca con el carácter estructurador del mejor planeamiento viario urbano, remitiéndonos incluso a proyectos barrocos del sistema viario extendido a la periferia.

La consideración, por otra parte, del viario de acceso o circunvalación como elemento de urbanización, que contribuye a la descentralización de

actividades del centro generadoras de tráfico, potenciando a su vez itinerarios tangenciales que descongestionen los itinerarios radiales, nos remite nuevamente a la necesidad de ligar el planeamiento urbanístico con el del transporte.

Santiago, con una población mucho menor que la de La Coruña, de unos 115.000 habitantes, tiene un tráfico exterior equivalente de unos 115.000 veh/día (de los cuales el 28% son de tránsito), por lo que la actuación sobre el periférico se completa con el desdoblamiento en estos momentos ya ejecutado de los accesos desde la N-550, con el nuevo acceso desde Castiñeiriño a Cornes, de la Carretera de Orense, y con la nueva Autovía de Santiago a Labacolla, que además de resolver las comunicaciones con el aeropuerto mejora el acceso viario desde la carretera de Lugo.

En Santiago además, el periférico de circunvalación interior, como observa la Memoria del Plan General, se complementa con la función de cir-

**Periférico de Santiago.**  
**Fotografía aérea.**  
**Fuente MOPTMA.**



convalación exterior que ejerce la autopista, libre de peaje, reforzando la direccionalidad de crecimiento NE-SW que se trata de potenciar con el Plan.

## NOTAS

(1) El curso se desarrolló en Julio de 1994, actuando como secretario del mismo **Juan Manuel Páramo Neyra**, Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, C. y P. de Galicia, y en él participaron:

–**Emilio Pérez Touriño**. “La autopista del Atlántico y las autovías de Galicia como grandes ejes estructurantes del desarrollo gallego”. Secretario General de Infraestructuras del Transporte Terrestre del M.O.P.T.M.A.

–**Emilio García Gallego**. “Los objetivos territoriales de las carreteras de nuevo trazado en el Plan de Carreteras de Galicia”. Director Xeral de Obras Públicas de la Xunta de Galicia.

–**Pedro Sánchez Tamayo**. “Las autovías y los accesos a Galicia”. Ingeniero Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

–**Juan Lazcano Acedo**. “La calidad del proceso constructivo de las autovías”. Subdirector de construcción del M.O.P.T.M.A.

–**Manuel Ibáñez Bosch**. “La planificación y construcción de la Autopista del Atlántico”. Director de Autopistas del Atlántico.

–**Francisco García Mata**. “Evolución Histórica de la Carretera Cantábrica”. Ingeniero del Área de P.P. y O. de la demarcación de Carreteras en Asturias.

–**Andrés Precado Ledo**. “Las carreteras y la funcionalidad del territorio en Galicia”. Director del Gabinete de Planificación e Desenvolvemento Territorial.

–**Manuel de Torres i Capel**. “La transformación paisajística en el entorno de las carreteras”. Catedrático de Urbanismo de la Universidad de Cataluña.

–**José Antonio Cobrerros**. “Actuación de rehabilitación en el entorno de la carretera paralela al Camino de Santiago”. Delegado De la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de la Xunta de Galicia.

–**Juan Luis Dalda Escudero**. “Las carreteras y la urbanización del territorio de Galicia”. Profesor titular de urbanismo en la Universidad de La Coruña.

–**Xosé Luis Martínez**. “Carreteras y tipos Edificatorios. El nacimiento de la Periferia”. Profesor titular de urbanismo en la Universidad de La Coruña.

–**Augusto Pérez Alberti**. “Las carreteras y la dinámica natural del paisaje”. Profesor Titular de Geografía Física de la Universidad de Santiago.

–**José Luis Gómez Ordóñez**. “Carreteras y ciudades”. Catedrático de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Universidad de Granada.

–**José González Cebrián**. “Transformación viaria en las ciudades gallegas”. Catedrático de Urbanismo en la Universidad de La Coruña.

–**Luis Antelo Cortizo**. “Planificación de los accesos a los núcleos urbanos y la competencia de las comunidades autónomas”. Jefe de Servicio de Planificación y Programación de la Dirección Xeral de Obras Públicas de la Xunta de Galicia.

–**Ángel Andrés Corral**. “Actuaciones del MOPTMA en Áreas Metropolitanas de Galicia”.

–**Martínez Cela y Ángel González Río**. Ingenieros de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

Paralelamente se desarrollaron mesas redondas sobre:

–La coordinación en los planes de carreteras (**Juan Manuel Páramo, Andrés Corral, Francisco García Mata, Guillermo Grandío, Ramón Ramos**).

–Los condicionantes del Proyecto en las carreteras de nuevo trazado (**Pedro Sánchez Tamayo, César García Cordovilla, Victoriano Rodríguez Salgueiro, Vicente Berrocal, Rafael Barredo, Javier Blanco**)

–La transformación urbanística y Paisajística en el entorno de las carreteras (**Enrique Acuña, Xosé Luis Martínez Suárez, Augusto Pérez Alberti, José Luis Gómez Ordóñez, Manuel Torres i Capel**)

–Las nuevas vías de acceso a las ciudades (**Ramón Molezúm, José Manuel Moure, José Ramón Fernández Mesa, Enrique Urcola**)

(2) **Carlos Nárdiz Ortiz**. “El Territorio y los Caminos. Planos Históricos de la Red Viaria” (1992). Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Nº 46. Xunta de Galicia

(3) ESTUDIO DE NECESIDADES DE ACTUACIÓN EN CARRETERAS EN ZONAS URBANAS DE LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA. Documento síntesis dirigido por Andrés Corral González, del que se han tomado algunos datos de tráfico y la referencia a las actuaciones en proyecto o en ejecución.

(4) Entrevista a Xerardo Estévez, Alcalde del Ayuntamiento de Santiago, en la Revista RUPTURA 2. COMPOSTELA. 1994. ●