



LA CIUDAD DE LAS RIAS. SESION DE CRITICA DE ARQUITECTURA

CARLOS DE MIGUEL: El tema de hoy es la ciudad de Las Rías. Esta reunión surgió cuando Andrés Fernández-Albalat me enseñó un artículo que se había publicado en *La Voz de Galicia*, y me preguntó qué me parecía aquello. Yo sé muy pocas cosas, pero de urbanismo no sé absolutamente nada... Si me dejáis unos cuantos números de ese periódico, yo se los mandaré a compañeros de aquí, de Madrid, más enterados en temas de urbanización. Me envió los ejemplares, se los mandé a esos compañeros y me dijeron que sí, esto tiene interés. Entonces, pensé, vamos a hacer una Sesión de Crítica de Arquitectura. Por eso estamos aquí reunidos.

ANDRÉS F. ALBALAT: Primero, muchas gracias por esta Sesión de Crítica. Y a ustedes por haber venido.

Esta sesión presenta unas características un poco distintas de las habituales. En general, suele tratarse de una obra ya hecha, consumada, de una realización que se expone con detalles, se opina sobre ella y se enjuicia a posteriori.

Hoy el planteamiento es radicalmente distinto. Se trata de enjuiciar una idea-proyecto. Mucho más idea que proyecto.

Como idea se pensó un poco, y como proyecto, muy

poco. Existe, por tanto, el peligro de que esta sesión se nos vaya de las manos. Pero creo que no se puede pretender más que el opinar un poco entre todos si esto puede ser o debe ser. Y si debe ser así o de otra manera. Casi un lanzamiento de idea en común, en equipo, que en este momento somos un poco todos, ustedes y yo.

Evitamos empezar con un planteamiento de cifras, datos y cosas que ustedes saben.

Partimos simplemente de una demografía prevista en un lugar dado. De las corrientes de inmigración interior y de los fenómenos derivados de todo ello.

Datos tan conocidos como la Declaración de Delos, según la que crece la población mundial a un ritmo de un 2 por 100, y la urbana, a un 4 por 100. En el año 2000, de los 6.000 millones de habitantes del mundo, se estima el 62 por 100 urbano. Y en España, con una desproporción mayor, de los 45 millones totales se supone que el 80 por 100 será urbano; es decir, 36 millones vivirán en las ciudades.

Yo parto de los estudios sociológicos derivados de las conversaciones sobre inmigración interior celebradas en Barcelona en octubre de 1965.

Allí se analizaron estas cuestiones y llegaron a unas conclusiones. Se vio lo que va a suceder en España

de aquí a cuarenta años, y de cómo debía suceder.

Según el sociólogo Mario Gaviria, para entonces habrá dos ciudades en España de rango mundial: Madrid y Barcelona. Y seis de rango europeo, cabezas de región. Se reconsidera la división regional y se concretan nuevas regiones. Galicia queda como está. Y la aglomeración urbana de tipo regional, con un millón escaso de habitantes, se sitúa en La Coruña, cabeza de región y enlace de ésta con Europa.

Centrándonos en la cuestión, tenemos a la vista una posible La Coruña con un millón escaso de habitantes. Y nos pegamos el susto.

En La Coruña actual se están haciendo obras urbanísticas importantes. Se podrán absorber unos cientos de miles de habitantes, pero no tantos como se prevé va a haber. Se la aplastaría. Esto, claro, es una opinión nada más que personal, derivada de la peculiar disposición de La Coruña: una semiisla, una península con garganta muy estrecha, cuyo perfil es muy conocido.

La solución un poco radical y elemental parece que es irse a otro lado. Y surge un lugar posible.

Entramos ya en el tema concreto: la ciudad de Las Rías.

Un nombre muy vulgar, de puro natural, al pensar el asentamiento de esta nueva ciudad, de este con-

ELEMENTO BASICO, EL BARRIO, DE UNOS 8.000 HABITANTES. SERVICIOS COMUNES ELEMENTALES, PEQUEÑO CENTRO CIVICO.

CONVIVENCIA E INDEPENDENCIA. INTIMIDAD Y COMUNIDAD. LO SOCIAL Y LO PRIVADO. LO INDIVIDUAL Y LO COLECTIVO.

CON TRES BARRIOS, UN GRUPO DE 25.000 HABITANTES, QUE CONFIGURA LA CIUDAD, CENTRO CIVICO INDEPENDIENTE.

Y CON CUATRO GRUPOS, LA ZONA, DE 100.000 HABITANTES, QUE COSIDERAMOS CUALITATIVAMENTE COMO LA CIUDAD COMPLETA. EN SU CENTRO CIVICO, ESPECIFICO, LAS MAXIMAS INSTALACIONES COMUNES Y SERVICIOS SOCIALES: EL GRAN ESTADIO, EL AUDITORIO, EL COMPLETO CENTRO SANITARIO, EL COMERCIO O EL ESPECTACULO RARO.

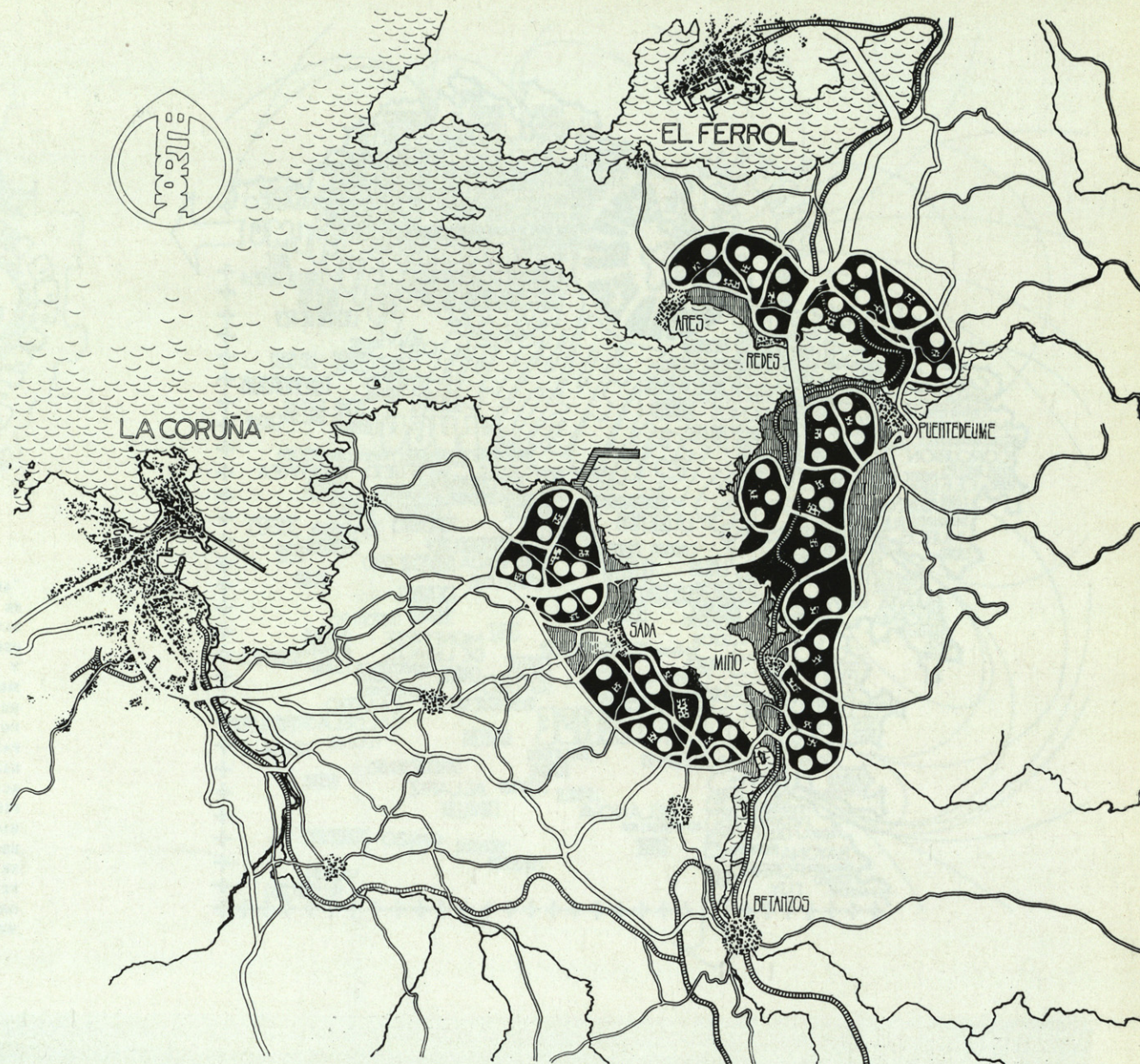
PLANTEAMIENTO ORGANICO. MUY IMPORTANTE LA TOPOGRAFIA Y LOS VIENTOS, EL SOL Y LAS VISTAS.

ORDENANDO MUY BIEN, MUY POCAS COSAS. EL RESTO, CON MODOS DE HACER LIBRES.

NO ES UNA CIUDAD JARDIN. NI UNA CIUDAD TURISTICA. LOS BARRIOS SERAN COMPLETAMENTE URBANOS, PERO INTEGRADOS EN LA NATURALEZA ESTA.

CON SEIS ZONAS, LA CIUDAD TOTAL DE 600.000 HABITANTES.

TRAFICO DIFERENCIADO Y JERARQUIZADO. UNA VIA RAPIDA QUE LIGA EL FERROL Y LA CORUÑA, VERTEBRA LA CIUDAD Y ACORTA MUCHO LAS DISTANCIAS.



junto urbano, en las rías de Sada-Betanzos y de Ares-Puentedeume.

La situamos aquí por muchos motivos, mayores y menores.

El de partida es el hecho de que los sociólogos sitúan el foco de crecimiento en La Coruña. Y esta posible ciudad de Las Rías quedaría entre La Coruña y El Ferrol, sensiblemente equidistante de estas dos ciudades. Lugares importantes de trabajo, de industria y de industrialización.

Motivos de costa y litoral. Motivos de clima. Motivos, en fin, que habrán de seguirse analizando.

Esta ciudad surge entonces como una solución. Existe un problema de crecimiento planteado y la solución que se brinda es esta posible ciudad en estos lugares concretos.

DATOS NUMERICOS

Superficie de la ciudad de Las Rías: 5.635 hectáreas.

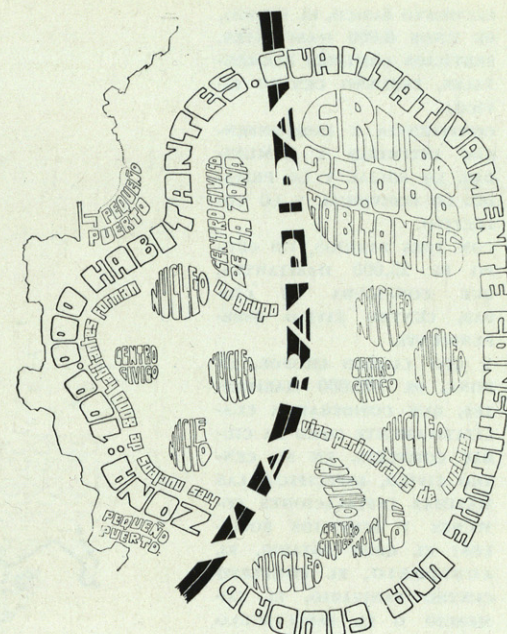
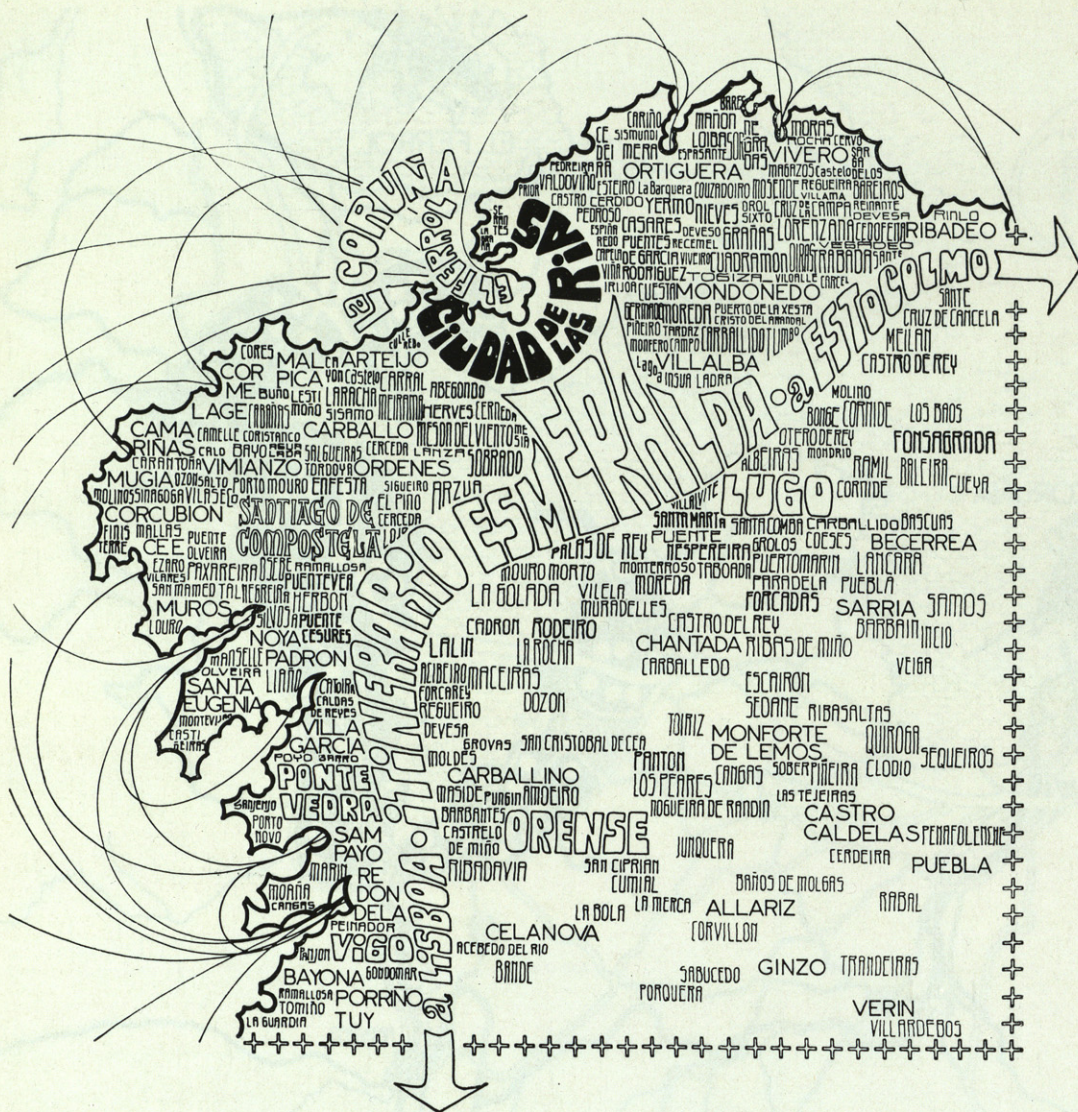
Densidad media: 106 habitantes por hectárea.

Longitud de costa de la ciudad: 43 kilómetros.

Distancia que resulta con la nueva vía de enlace La Coruña-El Ferrol, desde el Obelisco de la primera al Ayuntamiento del segundo: 41 kilómetros.

La distancia entre los municipios referidos, desde la margen oeste de la ría del Pasaje hasta la margen norte de la ría de El Ferrol, utilizando la misma vía, es de 31 kilómetros.

La ciudad de Las Rías, sensiblemente a medio camino. Viaductos sobre las rías de Sada y de Ares, con longitudes de 2.600 metros y 1.250 metros, respectivamente. Calados en estas zonas del orden de seis a siete metros.



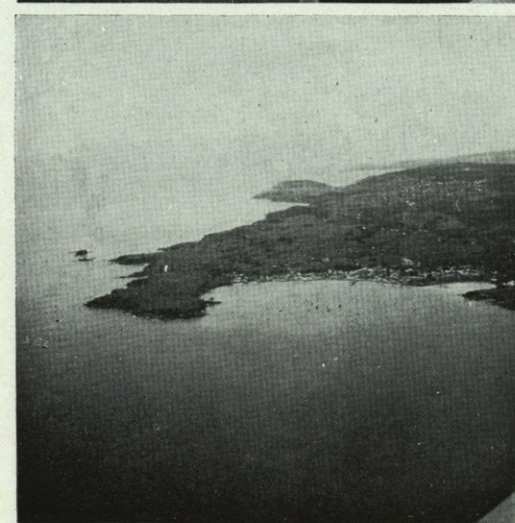
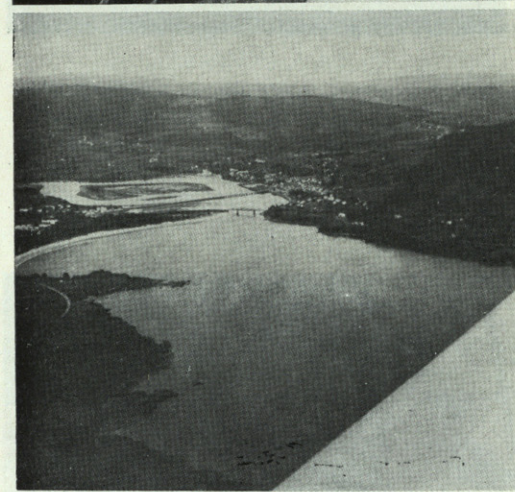
"AL PRINCIPIO, ERA GALICIA." MAPA DONDE SE FIJA EL LUGAR DE LA CIUDAD.

DENSIDAD HACIA LAS COSTAS. INDICACION DEL LLAMADO "ITINERARIO ESMERALDA"; IR Y VENIR, TRAFICO Y COMUNICACION, MOVIMIENTO Y CONOCIMIENTO DE GENTES, CORRIENTE QUE PARTE DE ESTOCOLMO, BAJA POR EUROPA HACIA EL SUR, ENTRA EN ESPAÑA, RECORRE LA CANTABRIA, PASA POR GALICIA Y ACABA EN PORTUGAL, EN LISBOA. ACABARA, POSIBLEMENTE, SIENDO UNA AUTOPISTA. DERIVACION HACIA EL LUGAR DE LAS RIAS.

ESQUEMA DE LA POSIBLE CIUDAD, EN EL QUE SE VE SU RELACION CON LA CORUÑA Y EL FERROL. LA COMARCA.

ORGANIGRAMA DE INTEGRACION DE NUCLEOS MENORES QUE FORMAN EL SUPERIOR.



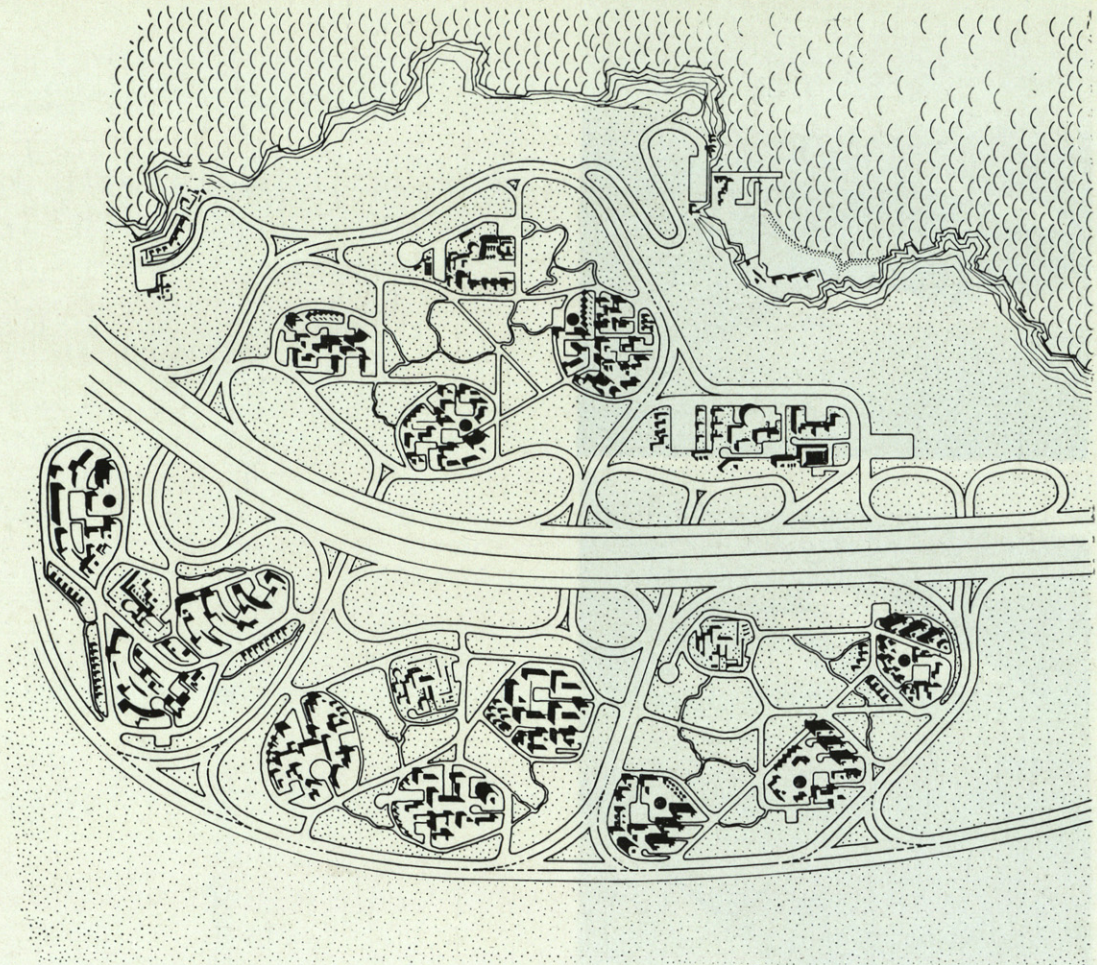


LAS RIAS, VALLES DE AGUA, COMO ELEMENTOS DE UNION ENTRE LAS ORILLAS, ENTRE LOS BARRIOS.

IR Y VENIR CONTINUO DE EMBARCACIONES DEL "SERVICIO URBANO". AMIGOS EN LAS DOS ORILLAS. Y PINARES ENTRE LOS BARRIOS. EN LAS DIAPOSITIVAS SE VEN CON CLARIDAD LOS LUGARES DE ESTE EMPLAZAMIENTO. DAMOS TRES PASADAS SIGUIENDO MAS O MENOS EL LITORAL Y GIRANDO OESTE-SUR-ESTE-NORTE.

LA PRIMERA, DESDE EL AIRE. SE ENTRA POR SADA, TODA BLANCA, Y SE SALE POR ARES. DESPUES DE PASAR POR EL PEDRIDO, CON EL FABULOSO BETANZOS AL FONDO, Y POR PUENTEDEUME.

LA SEGUNDA, DESDE LA MAR. EL MISMO RECORRIDO, POR PUERTOS.



PLAYAS, ENSENADAS Y CANTILES. EL MONTE BREAMO, SOBRE PUENTEDEUME, MOJA SUS VERDES EN LA MAR. REDES SE NOS APARECE CON COLORES DE VIEJO TAPIZ.

Y EN LA TERCERA PASADA, POR TIERRA, RECORREMOS CAMINOS Y RINCONES DE LA POSIBLE CIUDAD. VARIADISIMOS. CON LA TOPOGRAFIA MENOR Y MOVIDA QUE POSIBILITA ALGO TAN ESTUPENDO COMO EL "MICROCLIMA" QUE SE DA EN GALICIA.

JOSE LOPEZ ZANON: La Coruña, ¿qué condiciones económicas tiene actualmente para ser un poblamiento tan grande como es? Vosotros siempre os quejáis que tenéis poco desarrollo industrial. Tenéis muy poco y tenéis, sin embargo, un gran polígono industrial en La Coruña. Seguramente fuera ya de lo que debe ser en tamaño un polígono industrial, y ello, aunque lo ignoréis, os puede llegar a dar en el futuro problemas importantes de tipo social, por lo uniforme que va a ser en su dedicación y las dificultades consiguientes ante cualquier crisis económica. Me explicaré con un ejemplo: el caso de El Ferrol, que está tan cerca. Yo lo recuerdo, siendo yo pequeño, con una huelga tras otra, y era precisamente porque su economía estaba sujeta como ninguna a la coyuntura. Era una ciudad de 40.000 habitantes y 4.500 obreros que tenía

problemas continuos cuando los contratos de construcción de buques escaseaban.

¿Es que os vais a llevar hoy estos problemas también a La Coruña? Seguramente.

Luego te quería decir otra cosa: La Coruña hoy día vive de la industria de la construcción. Y por ello vosotros os enfrentáis con un sistema urbano de colmatación interior construyéndolo todo, todo, creando dentro de La Coruña un tejido densísimo, con unos coeficientes completamente absurdos de edificabilidad, de índice de pisos, de congestión, en una palabra. Pero los pisos promocionados no están todos llenos de inquilinos. Allí lo que hay es una venta acelerada por el mercado potencial de emigrantes que vuelven con su dinero. Estos emigrantes tradicionalmente iban a compensar el déficit rural. Me refiero a mi abuelo, por ejemplo: vino de Cuba con su capital y lo fue a in-

vertir al lugar más absurdo de Galicia porque era su aldea. Pero compró los caseríos de la gente que estaba arruinada y le dio al Municipio una inyección económica, y, por supuesto, igual que mi abuelo hicieron todos los jóvenes que tuvieron fortuna.

Hoy no sucede esto. Hoy día, cuando desembarcan o descienden del avión, se les venden pisos en La Coruña, tú lo sabes muy bien. Aunque luego se encuentren defraudados al cabo de dos años, cuando ni los han podido transmitir ni alquilar, o sea que hay un poco de engaño sobre los déficit y sobre la construcción de viviendas.

Esto seguramente es lo que nos da la idea de que aquello va a crecer mucho, y es que lo estamos haciendo crecer de manera artificial.

Por último, te quería decir que actualmente la forma de vida urbana, como aspiración, se puede irradiar también sobre el medio rural, si quieres llamarlo rurbano, con toda la serie de medios de comunicación social a nuestra disposición: circulación de periódicos, programas de todo tipo de medios de información, modas, etc. Hoy día se puede llegar a estructurar esta región homogénea que es Galicia polarizándola en un esquema un poco más perfeccionado del que tiene, porque actualmente está constituido por núcleos situados a la distancia normal en que en su tiempo se produjeron y conviene deshacer muchos de ellos e ir aglutinando otros tantos. Pero si vosotros hacéis un monstruo muy grande, éste extenderá sus tentáculos y todo el *interland* seguirá deprimido, y a mí, como gallego y de El Ferrol, no puede ilusionarme la idea tuya, porque me temo atrapado dentro del ovillo sin quedarme un lugar donde pasar el verano, ¿comprendes? Es un poco egoísta mi punto de vista.

Querría con todo esto decir que La Coruña, si quiere ser el cerebro que mueva la región como polo de irradiación, se lo tiene que merecer culturalmente, se lo tiene que merecer en sus empresas, con sus orientaciones de toda índole sobre la región entera, ¿me entiendes?

Entre tanto no haya un núcleo que comande realmente o que se pueda crear con este fin de irradiación sobre la región entera, que actúe con la dualidad funcional de la regionalización, esto es, el movimiento ciudad-región y región-ciudad, no podemos decir que una aglomeración como la que tú propones deba producirse.

Estas son, sencillamente, las razones de mis dudas.

EMILIO LARRODERA: Después de oír a Zanón, que, además de saber mucho, es gallego y de El Ferrol, es muy difícil decir algo que esté al nivel de lo que primero García Pablos y luego Zanón acaban de decir.

He de confesar que la conferencia me ha dejado estupefacto en esas diapositivas, que son sensacionales. Yo he pensado si de lo que se estaba hablando era de un parque nacional intocable.

A mitad de la exposición ha surgido el comentario que tú, Albalat, has dicho sobre "que algo hay que hacer ahí". No estoy seguro de que haya que hacer algo ahí, precisamente.

Todos sabemos que Galicia, en España, es un problema, y muy grande, por muchas razones. En las mismas diapositivas se veía el minifundio y se adivinaban también otras muchas cosas más, entre ellas una pugna entre esa Galicia vertida al mar y el resto del país.

Lo que nos ha explicado Zanón de su abuelo es importantísimo, y me da la impresión de que en Galicia, y todos lo sabemos, hace falta hacer algo esencial, que es unirla con el resto de la nación.

Galicia tiene unos problemas sociales económicos graves. Creo que la experiencia, por ejemplo, de La Coruña, de ese polo industrial que tenéis, dentro de unos años os va a dar unos resultados que habrá que analizar; pero en Galicia hay que hacer mucho más, empezando por el terrible problema agrario que hay que resolver.

Al empezar tú la conferencia has dicho una cosa: que La Coruña va a crecer mucho; te has situado en un millón, aunque también señalabas que los sociólogos dicen que quizá no se llegue a esa cifra; yo creo que esta opinión es, por de pronto, interesantísima. Ahora, ¿estáis seguros de que ese millón va a crecer porque las cosas van a continuar siendo como han sido hasta ahora? O, por el contrario, ¿de aquí a que se llegue a ese millón habrá algo, algún tipo de actuación, que en lugar del millón serán más o menos estos habitantes? ¿En éste o en otro sitio? Porque Galicia no es solamente La Coruña-El Ferrol, donde, al fin y al cabo, se centra esa solución y este modelo de planeamiento físico, que en definitiva es una versión, por decirlo así, actualizada de una ciudad lineal con dos ciudades punto, que son La Coruña y El Ferrol.

Ahora bien: ¿los problemas de Galicia y el desarrollo de La Coruña y El Ferrol van a incidir precisamente a lo largo de ese desarrollo lineal? Galicia es algo más que La Coruña y El Ferrol. Es una región donde queda muchísimo por hacer. Prácticamente, lo que se ha hecho, se ha hecho intuitivamente. Yo creo que lo que hay que hacer es empezar precisamente de la raíz socio-económica de esa región, que produce, entre otras que hemos visto, dos cosas: ese minifundio que se adivina y luego ese paisaje maravilloso que, aunque está tocado en algún punto, todavía perdura, y en el supuesto de que en ese eje La Coruña-El Ferrol fuera parte de una solución, tengo mis serias dudas de que pueda ser realmente base de una expansión indiscutible, porque de momento no se sabe para qué va a ser. Tú nos has dicho que era mirando al mar. De ahora en adelante esa cifra que queda hasta el millón de habitantes quizá no todos van a mirar al mar. A lo mejor todos van a tener que complementar su actual economía mirando hacia dentro, y entonces tengo la impresión de que esas bajas densidades quizá no van a ser convenientes ni posibles.

El paisaje, por otra parte, ese parque nacional de que os hablaba al principio, me da la impresión de que ahí va a ser muy difícil de conservar. Tú nos hablabas de unas medias laderas tratadas con una labor de cincel, por así habría que cuidar a ese paisaje, con una expansión a baja densidad. Dificilísimo.

Han pasado muchos siglos en España con ese minifundio terrible gallego. Una actuación puntual, focal si queréis, sería más conveniente que una actuación más extensa, como tú propugnabas. Pero todo esto es hablar en el terreno puramente intuitivo. El problema gallego es un problema mucho más hondo. El planeamiento físico es el que viene al final.

JOSE BAR BOO: Justamente en las dos ciudades de El Ferrol y La Coruña lo veo bastante difícil, francamente. No veo un motivo que pueda polarizar ahí esa pobla-

ción que se pretende llevar. En fin, realmente poco más puedo decir, porque todo lo ha dicho Zanón; nos ha dejado a nosotros sin tema. Claro, una de las cosas que hay que eliminar de Galicia es el minifundio. Mientras no se podrá hacer nada en absoluto. Tan repartida está la población, que pretender llevarla a ese punto sin unos motivos reales, algo que polarice, como decía antes, a la población ahí, no lo intuyo. Tendría que haber una gran riqueza inmediata; crear la riqueza, que tendría que ser industrial, no cabe duda... y seguramente relacionada con el mar. Porque el terreno nuestro, tan accidentado, no permite una explotación agrícola extraordinaria, industrial.

En fin, no se me ocurre más.

MARIANO JAUREGUIZAR: Querría decir algo sobre la justificación de la situación de esa ciudad, de esa gran ciudad entre La Coruña y El Ferrol.

Hay un tema que se está tratando (quizá muchos de los que aquí estamos ya lo conozcan): es el de la creación de un puerto de explosión. Hoy día se habla de que para que el transporte marítimo sea rentable hay que ir a barcos de 300.000 o 500.000 toneladas. Estos barcos, que vendrían de Extremo Oriente no por el Canal de Suez, sino por el Sur, tendrían que llegar a Europa a un puerto, que por eso se llama de explosión, donde, a su vez, repartirían la carga a los demás puertos de Europa.

Parece que la situación de Galicia es bastante privilegiada para la creación de este puerto. Por otra parte, ya dentro de Galicia, la situación de este puerto tiene muchísima importancia no sólo para el desarrollo de Galicia en sí, sino porque acarrearía una necesidad de creación de industria a su alrededor importante, desde siderúrgicas, refinerías, todas las industrias subsidiarias, etc.

Entonces la situación de este posible puerto requeriría la creación de una ciudad casa de un millón de habitantes.

Yo creo que la situación de esta gran ciudad debe ser la ría de Arosa. La ría de Arosa tiene más calado que ninguna, por lo menos más extensión de calado en profundidad. Tiene más desarrollo perimétrico de costa que ninguna de las otras rías, incluso que la de Pontevedra y Vigo juntas. Tiene una cosa muy importante para el posible asentamiento de esta industria, que es márgenes planas, que no tiene Vigo. Vigo cae en vertical al mar. La costa sur de la ría de Arosa, toda la zona de Cambados, Villanueva de Arosa, es completamente llano y tiene muchísimas hectáreas para poder asentar esta industria.

Con respecto a la relación con el resto de Galicia, cosa que apuntaba Zanón, si vemos un poco el mapa la posibilidad de la autopista de acceso a Galicia lleva directamente a la ría de Arosa; es decir, que ya las ramificaciones a La Coruña y a Vigo serían brazos de ésta, o sea el punto más próximo que podría alcanzarse desde el centro de España sería la ría de Arosa.

La proximidad del aeropuerto de Santiago, que es el aeropuerto más importante que hay en Galicia—y tenemos que procurar no querer tener cada pueblo un aeropuerto—, está a 30 ó 50 kilómetros de la ría de Arosa. El acceso por ferrocarril llega hasta el mismo mar.

El clima. Creo que a medida que en Galicia se viene del Norte a Sur mejora muchísimo, desproporcionadamente con los kilómetros.

No sé si he dicho algunas vaguedades o me he ido del tema. Creo que la situación de la ciudad nueva, importante, de Galicia, polo de un nuevo núcleo industrial que promocionaría incluso toda la región—si se consiguiera el llevar ese puerto importante a Galicia—, sería la ría de Arosa. No sé si me equivoco.

JAIME ARRANDIAGA (director de Puertos de La Coruña): Eueno, yo quiero hacer notar que Galicia tiene una industria en la costa, y una industria que, dentro de su volumen, es bastante floreciente. Tiene industria de construcción naval y la industria pesquera.

Vigo es el primer puerto pesquero de la península. La Coruña, que ahora es el tercero, y después hay una serie de pequeños puertos diseminados por toda la costa, entre ellos Sada, que tienen unos ingresos de unos 2.000 a 3.000 millones de pesetas. Estos los de la provincia de La Coruña.

Por otra parte, la industria de construcción de barcos en Galicia tiene una tradición fuerte y tiene unos obreros buenos. Y se han llegado a pagar hace unos años un 5 o un 10 por 100 más, a igualdad de características, los barcos construidos en la ría de Vigo o en las rías gallegas que los construidos en otros sitios del Norte de España. Esto, aun faltando las materias primas y trayendo el acero de Bilbao o la parte de Asturias, también tiene bastante importancia.

En cuanto a lo de los puertos, el hacer ahora un puerto en Villagarcía sería un puerto un poco artificial. Tenemos ya dos puertos grandes: La Coruña y Vigo, que cualquiera de ellos puede soportar un tráfico bastante más intenso que el que tienen ahora. Si no mueven más mercancías, en general, es porque les falta *interland* y la materia prima para mover por allí.

Y en cuanto a la construcción de la ciudad que dice Albalat, yo lo que veo es que ahora en Sada se está pagando el terreno a 1.500 y 2.000 pesetas metro cuadrado. Esto visto hace siete u ocho meses. O sea, queramos o no queramos, todo eso se nos va a llenar de casas. Y supongo que será mejor que se vaya llenando con un plano que no que se vaya llenando de medianeras, de esas que estamos viendo todos.

Yo llevo, pues, diez años ligado a la costa gallega y cada vez que hago un recorrido siempre veo casas nuevas a las que les falta de todo. Casas que nos ponen a todos de mal humor. Que los de la Vivienda se ven en apuros para controlarlas, y que no hay manera de hacer que se sujeten a unas normas.

O sea que aunque quizá la ciudad ésta de Albalat no sea la ideal, porque no me voy a meter en ello, no sé si los núcleos de 8.000 habitantes o de 25.000, o de lo que sea, son en su tamaño, lo que sí se ve es que hay una necesidad imperiosa de poner orden en toda esa zona y de intentar urbanizar aquello e intentar que los que construyan se sujeten ya a unas normas y lo hagan en unos núcleos determinados.

Voy a hacer notar otra cosa: que Galicia está completamente volcada hacia el mar, y se nota. Se nota porque en las zonas donde no hay rías, o no hay abrigos naturales, o donde no hay puertos, es mucho más pobre la región. Si se recorre desde el límite con Lugo la provincia de La Coruña, bajando hacia La Coruña, toda la costa desde la parte de la ría de El Barquero hasta llegar a la ría de Cedeira, es una

costa bastante pobre. Está Santa Marta de Ortigueira; pero Santa Marta de Ortigueira es un pueblo que va disminuyendo. Cariño, en cambio, tiene un puerto desde hace siete u ocho años. Y Cariño ahora va otra vez arriba. Y Cedeira lo mismo. A Cedeira se le ha construido un puerto hace ocho o diez años y también se ha notado su aumento; me parece que ha duplicado la población en diez o quince años.

JOSE MANUEL BRINGAS (economista): Yo quiero decir que esto me parece muy interesante. Primero porque parece que ya es hora de que los urbanistas vayan preparando, vayan haciendo algo por el planeamiento físico del nuevo desarrollo.

O sea, lo que Albalat me parece que plantea es un desarrollo regional futuro.

Independientemente de que la ciudad sea como quieran ustedes que sea, yo veo el hecho de que por primera vez se piensa de antemano en localizar un desarrollo regional futuro.

Evidentemente, España tiene que cambiar su tónica actual de desarrollo, tiene que regionalizar ese desarrollo. Si hay que engrandecer Galicia, si hay que engrandecer Andalucía, Extremadura, Castilla, hay que regionalizar.

Entonces allí, en Galicia, tiene que haber una reversión de fondos de la nación. Tiene que crearse riqueza. Bien. Eso va a condicionar un asentamiento de población, el que sea el millón o sean ochocientos mil personas es lo mismo. El hecho es que va a haber unos asentamientos de población fuertes y probablemente y dada la circunstancia de El Ferrol y La Coruña, pues se localizarán en torno de El Ferrol y La Coruña. Entonces la idea de Albalat de preparar ya algo que reciba esos nuevos aluviones de dinero y de población me parece interesantísimo. Entonces el problema es, de verdad, hacerlo lo mejor posible.

Qué es lo que hay que respetar, qué es lo que no hay que respetar, cómo hay que hacer las vías o cómo no hay que hacer las vías, creo que es totalmente secundario. El problema es que por primera vez plantea eso y plantea otra idea interesantísima a mi modo de ver también: que es que pide que se aúne toda la voluntad gallega en hacer su ciudad. Entonces estamos pensando todos con miras actuales, yo creo, estrechas.

¿Por qué no se va a hacer una promoción desde ahora hacia esa gran ciudad? Entonces eso quiere decir que el hacer actual del gallego sobra. Hay que hacer un nuevo pensamiento del gallego hacia su gran conurbación, hacia su gran ciudad.

Entonces el que el metro cuadrado valga 1.500 pesetas es una cosa secundaria si se consigue, de verdad, una catalización de todos hacia la construcción de su gran conjunto. Yo creo que con técnicas y con divulgaciones y con educación se podrá ir logrando.

ANGEL MONTEOLIVA (ingeniero municipal de La Coruña): Mi intención, como técnico que soy, sería centrar un poco el problema desde el principio. Yo soy de La Coruña, soy muy amigo de Albalat, de modo que todo lo que pueda decir a favor o en contra de esa idea no vale mucho. Lo que sí es cierto es que con las preguntas que yo he visto que se han hecho y las contestaciones que yo espero nos dé nuestro querido Albalat nos estamos saliendo, desde luego, del tema

totalmente. Porque en principio, y si no lo dijo lo ha pensado siempre, y creo que lo ha dicho también, él parte de unos datos que ni se ha creado ni los ha pensado, ni los ha justificado, ni le preocupa el hacerlo.

El ha tenido una idea en base a unas hipótesis; éstas las han dado una serie de técnicos y sociólogos. En varias reuniones a que yo he asistido, en Congresos de Urbanismo, he podido compulsar que son realmente las que están en el ambiente.

Y entonces la capitalidad de Galicia parece ser que está clara; vamos a dejarla ya de un lado en este momento. No quiero decir que en otros Congresos de Urbanismo, en otros planteamientos, se pueda discutir todo lo que se quiera; pero lo que quiero aclarar yo es que Albalat parte de que la capital de Galicia es La Coruña. Y si tenemos esta posibilidad con todas las ventajas y con todos los inconvenientes que pueda tener, surge la idea de la Ciudad de las Rías. Y sobre esta idea es sobre la que nos ha presentado estas magníficas fotografías y sobre la que quiero que nos conteste a todo lo que han dicho.

JULIO CANO LASSO: Al hablarse de la futura gran ciudad de Galicia es preciso tener en cuenta la dualidad La Coruña-Vigo. Si, a pesar de ello, aceptamos la previsión de que La Coruña ha de alcanzar una población de un millón de habitantes, es evidente que el recipiente previsto en el planteamiento actual no tiene capacidad para ello. Es decir, habría que pensar en nuevas zonas urbanizadas donde establecer ese exceso de población.

Albalat plantea una ciudad disuelta en el bello paisaje costero de las rías, de pequeña escala, respetuosa del ambiente y del paisaje, pero con una densidad elevada, porque 100 habitantes por hectárea, a escala de ciudad, es una densidad excesiva para una concepción paisajista y llevaría a una destrucción total del paisaje actual. Se crearía otro, en cambio, que no tendría la virtud de ser un paisaje propiamente urbano, pero que tampoco sería el paisaje natural que ahora nos admira. Daría lugar a una solución suburbana en la acepción anglosajona del término.

Creo, por ello, que Albalat ha sido tímido y se ha quedado a mitad de camino en su planteamiento. Me hubiera gustado más si a lo largo de esa vía que enlaza La Coruña con El Ferrol hubiera planteado grandes concentraciones, de fuerte volumen, que podrían ser torres o grandes edificios complejos en los que se hubiera acumulado la población y los servicios, con lo cual hubiera sido posible dejar virgen el paisaje actual en grandes sectores. Es decir, creo que son menos destructivos para el paisaje las grandes concentraciones de edificios en puntos determinados que la disección.

En otro punto tampoco estoy de acuerdo: creo que no puede plantearse una ciudad cuya actividad sea exclusivamente los servicios y con las industrias de "entretenimiento" que decía Albalat, es decir, industrias estrictamente al servicio de la población.

Una población de 600.000 habitantes, sobre todo si ha de ser impulsora del desarrollo regional, debe basarse en una economía mucho más completa, y ello llevaría naturalmente consigo la necesidad de zonas industriales próximas a la ciudad y en estrecha relación con las áreas de residencia. Debe tenerse presente

que la industria del futuro será cada vez menos molesta y que ya en la actualidad más de dos terceras partes de la industria en países de tecnología avanzada no produce ruidos, olores, etc., que obliguen a alejarla de las zonas de vivienda.

Y no se me ocurre más que decir, puesto que los demás ya lo han dicho.

RODOLFO GARCIA PABLOS: La idea de Albalat de crear la Ciudad de las Rías hay que reconocer que es valiente y que ha sido presentada de una manera tan atrayente que tiene mucha garra. El paisaje o territorio que envuelve la ciudad de La Coruña puede calificarse como extraordinario, y verdaderamente me da miedo que cualquier arquitecto o urbanista actúe sobre un medio geográfico tan delicioso.

Estoy de acuerdo con la intervención de Julio Cano en el sentido de que las delimitaciones de las áreas residenciales se produzcan al mínimo, aunque pueda permitirse un volumen mayor que debe estar concentrado en lugar de disperso. La proliferación de nuevas áreas de habitación sobre las vías de comunicación y sobre el paisaje me parece, en principio, un sistema equivocado y, por tanto, no conveniente.

No estoy de acuerdo con la intervención de Eringas, que justifica la creación de una ciudad de 600.000 habitantes, con lo que se introduce una pieza urbana del nivel regional. En definitiva, estimo que este proyecto de la Ciudad de las Rías debe estar subordinado a un estudio profundo de carácter regional que comprenda al país gallego. No hay que olvidar que desde hace muchos años se está trabajando de firme en un plan de nueva estructuración de la isla gallega y que en el II Plan de Desarrollo, actualmente aprobado, se prevé la realización de importantísimas obras de infraestructura de puertos, comunicaciones y, en definitiva, de una fuerte acción regional. Hay que tener presente que se han señalado dos polos de desarrollo industrial en Vigo-Porriño y en La Coruña, y también hay que considerar que la actuación urbanística en todas las grandes poblaciones gallegas ha sido estudiada y debe tenerse presente este hecho tan importante.

Como consecuencia de lo que acabo de indicar, sugiero a Carlos de Miguel que se convoque una segunda reunión en la que podamos entrar en profundidad en el problema urbanístico gallego en su contexto general. La colaboración de Albalat en esta segunda convocatoria la considero indispensable, pero pudiéramos contar con una representación de aquellos organismos que tienen un conocimiento muy profundo del tema gallego. Podrían nombrarse dos o tres ponentes, o quizá mejor convocarse un pequeño seminario, que pudiera durar dos o tres días, para tratar de los problemas generales de la revitalización de Galicia. Yo me permito ofrecer los servicios o la participación del Gabinete de Estudios Técnicos y Socioeconómicos de la Secretaría General Técnica del Ministerio, que ha redactado ya un anteproyecto sobre el tema y que puede servir como una aportación de conjunto.

También anuncio que se encuentra en prensa una publicación sobre el Plan general de ordenación de La Coruña, encomendado por la Dirección General de Urbanismo a un grupo privado, integrado por los arquitectos señores Corrales, Molezún y Pagola.

La sugerencia de Zanón en el sentido de que pudiera establecerse una nueva ciudad en un centro geográfico del país bien relacionada con el nuevo acceso, en fase de construcción, a Galicia, es un factor de primera categoría que hay que tenerlo muy en cuenta.

Y de momento nada más, sino felicitar al conferenciante, que ha sabido traer un tema atrayente planteado a una escala de primer nivel, que demuestra su conocimiento e inquietud sobre un urbanismo de primera división. Lo de menos es la localización concreta en las rías Sada-Betanzos y Ares-Puentedeume, o si, por el contrario, debe establecerse una nueva capital regional en un lugar plenamente justificado. Quizá esta alternativa pueda surgir de la segunda reunión que propongo se celebre, o mejor, de un seminario que se ocupe del tema gallego.

J. L. ZANON: Vuelvo a intervenir para hablar de la relación de Galicia con el mar.

Hoy están repartidos los pescadores gallegos por casi todo el norte de España, y es porque los originarios de Ondárroa o de Santurce, debido a su fuerte economía, no salen ya a la mar y las tripulaciones tienen cada vez más marineros gallegos. Así, cuando hay una desgracia en el Golfo de Vizcaya, en la lista de las víctimas casi la totalidad de los apellidos son gallegos.

La Marina Mercante, por su parte, está evolucionando, como todos sabemos, hacia los buques-tanque, los transportes a granel y los *containers*. Vamos hacia barcos enormemente grandes, con unas tripulaciones reducidísimas, que en el futuro incluso van a ser gobernados por radio. Conforme el gobierno de los buques sea electrónico, hará menos falta el personal embarcado.

Las flotas pesqueras, como todo el mundo sabe, van a pescar lejísimos, haciendo la campaña con un enorme buque-factoría, donde está situada la fábrica que transformará los productos del mar. Es decir, que cuando este producto sale del buque-factoría se transborda a otro cualquiera que lo llevará a un sitio de consumo también cualesquiera, que no tiene por qué ser precisamente la región de origen de las tripulaciones ni el lugar de residencia de los armadores.

O sea que, en general, nos vamos separando del mar, no como fuente de vida, sino que nos separamos en la cifra de gentes que están en contacto directo con él. Basta ver la cantidad de españoles que trabajan hoy en la flota noruega, danesa o sueca, donde las gentes nórdicas, que tradicionalmente han poblado el mar, rehúsan embarcarse.

Por eso tenemos que pensar algo más en las tierras fértiles y llanas del interior de Galicia. Hay que pensar en el acceso a la región por Chantada o por Monforte, por esos lugares que nos van a dejar "A terra-chá" de Lugo, la verdadera despensa, colocada a la derecha, y esto va a ser el principal punto de consideración, según nuestro criterio, para localizar cualquier asentamiento futuro.

Yo me quedé maravillado cuando vi por primera vez Dinamarca y pensé que la parte llana de Galicia podría algún día llegar a alcanzar un desarrollo parecido.

Claro, esto no quiere decir que no se produzcan posteriormente al desarrollo grandes aglomeraciones.

Pero éstas surgirán, naturalmente, consecuencia del desarrollo, no del capricho.

Aquí le quiero decir a Bringas que no estamos tratando de una conurbación, porque El Ferrol y La Coruña están muy separados para formar conurbación; solamente puede conseguirse una gran aglomeración, y ya sabemos que la aglomeración acarrea defectos fabulosos que no tiene normalmente la conurbación.

O sea que la ciudad planteada por Albalat tendría los defectos de toda aglomeración y ninguna ventaja de conurbación.

Porque en la conurbación son exclusivamente los servicios los que se administran en común y entre núcleos que no se deben en su origen unos a otros. Esto es lo único cierto que existe entre El Ferrol y La Coruña. El Ferrol ha tenido una producción industrial y un personal militar permanente que le han dado vida propia, mientras La Coruña ha sido ciudad administrativa de carácter regional. Las dos han progresado de forma diferente. Hoy día La Coruña parece tener el deseo de satelizar a El Ferrol dentro de su órbita y para ello pretende llenar el *interland* con un tejido urbano de defectos imponentes, porque entre ellas, dada la naturaleza del lugar, no se podrían llegar a conseguir en común más servicios que los del transporte.

Por eso le veo muchas dificultades para que la proposición llegue a constituir una conurbación. Será, a lo sumo, una aglomeración con terribles defectos. Convertiremos las rías, si la idea prosperara, en un lago urbano. Esto es una cosa triste. Recordamos la belleza que tienen los dibujos de la bahía de San Francisco antes de haberse poblado, y lo que nos cuentan los literatos de lo que han sido las dos entradas a Nueva York antes de llegar a formar el lago urbano que lo machacó todo.

Esto es lo que temo: que la aglomeración lo llene todo y que se pierda completamente lo que de manera tan magnífica nos has enseñado, eso tan maravilloso que sólo da la naturaleza.

ANDRES F. ALBALAT: Procuraré contestar un poco esquemáticamente.

Sobre lo que ha dicho Zanón:

Hablaste del asentamiento de las autopistas, de las penetraciones, urbanizaciones y conurbaciones; de los emigrantes y los marineros; de los lagos urbanos, de la industria y la vivienda. Y, hasta en broma, de "satelizar".

Sobre el asentamiento y sobre las autopistas, en principio, te diré lo siguiente:

En este momento—estamos un poco en familia—sobre las autopistas de entrada a Galicia es sobre lo que más se escribe y sobre lo que menos, de verdad, se sabe.

Hay una serie de jurisdicciones que interfieren, desde lo que tiene previsto Obras Públicas, lo que tiene previsto el Consejo Económico Sindical, etc., se siguen llenando páginas de periódicos.

Estoy de acuerdo contigo en lo de las autopistas y su importancia. A lo que yo me refería, al hablar de este itinerario Esmeralda, no es una autopista, es un "itinerario". Algo que en su día a fuerza de ser itinerario, de ser real, acabará siendo autopista.

Especie de versión actual de los viejos caminos de

las peregrinaciones. Ligaré a Estocolmo con Lisboa. De momento es una frecuencia y densidad de tráfico. Adolece en este sentido de una posible señalización normalizada, no hablo de otra cosa.

Volviendo al tema de la autopista, no sé, y no sé si sabes y no sé si sabemos, dónde irá a parar la vía de penetración de Galicia.

El menor día, por lo que sea, resulta que la harán. Confiemos en que será por donde debiera ser. Allá veremos.

El esquema que se ha presentado aquí, y con esto creo que también contesto a otros, es un esquema más expositivo que constructivo.

Planteado como lanzamiento de una idea para abrir camino. Con el consiguiente impacto y sus reacciones en los distintos estratos de opinión.

No se ha tratado—ya se ve—a nivel de diseño. Pero como había, no obstante, que dibujar, se han hecho los croquis que habéis visto, con un planteamiento más intencional que otra cosa.

A mayor abundamiento, podría resultar dañino, aun cuando llegara en momento del diseño, pretender hacer y fijar demasiado el planeamiento.

Estamos en unas estructuras de cambio, de gran aceleración, que nos obligan a andar con mucho tino a la hora del urbanismo. Dentro de diez años no se sabe cómo serán las traslaciones y las relaciones. Cuando hablamos de autopistas, según algunos teóricos, estamos tratando de futuras pistas de patinaje.

La relación, a su vez, está en revisión. La relación ¿va a ser física?, o la relación ¿va a ser visual?, ¿o vamos a meternos en todo este mundo de los medios audiovisuales? Llevado esto a la enseñanza, se ha llegado a la conclusión—ya no lo que dije antes, de que en lugar de tantas escuelas de 50 niños, en cuanto se llega a 500 alumnos hay que poner un autobús y un grupo escolar—. Es que, además, ahí no habrá tampoco profesores. Creo que es en Francia donde están haciendo unos ensayos estupendos sobre la televisión aplicada a la enseñanza. Las aulas son una especie de pentágonos. Y llevan a los tipos mejores a que den las clases mejor dadas. Esto en cuanto a una relación tan inmediata, tan humana como es la de alumno a profesor. Aquella cosa vieja del maestro: una generación comunicándose con otra generación.

Todo ello supone, claro, un artificialismo; supone que nos metemos en un mundo muy mecanizado.

Este artificialismo nos embota los instintos. Es una civilización más tecnológica, una civilización más frágil.

Entonces, ¿qué queda de un posible esquema actual de ciudad? El esquema de tipo general, si se hace de aquí a cuarenta años, tiene que ser un esquema totalmente libre, un esquema en donde se procure que, en principio, lo individual y lo colectivo se conjuguen perfectamente bien. Tangencialmente no incidan, pero donde después se fijen solamente las cuatro o cinco cosas que hay que fijar y las otras queden como opinables. De manera que al ir haciendo por fases no se inmovilice todo el sistema.

El esquema más reciente de urbanismo puede ser el de mañana.

La cuestión de la emigración y de los marineros gallegos que están en flotas pesqueras extranjeras es, a mi entender, muy real. Tema sociológico y hasta literario, para el que no tenemos tiempo ahora. Incluso ni lugar.

El lago o los lagos urbanos que puedan formarse con esta ciudad... es algo que, personalmente, no creo sea bueno ni malo. Todo dependerá de como se haga. Puede resultar hasta precioso.

En cuanto a lo de por qué no se industrializa La Coruña, al igual que la no industrialización de Galicia, es por un problema—entre otros—inmenso de cultura y preparación.

Los economistas dicen que desde un punto de vista económico las mejores inversiones son las que se realizan sobre el hombre. Es decir, se ha comprobado que por mucho que se monte o que se instale—lo que tú decías, García Pablos, el polo de La Coruña, en efecto, no va como tenía que ir; el de Vigo creo que va un poco mejor, tampoco va como tenía que ir—, si no se preparan los hombres, todo es inútil.

¿Qué pasa concretamente en La Coruña? Pues que por muchos polos, leyes, millones y subvenciones que echés, lo que no haces de golpe y porrazo son los hombres.

Entonces falta una mentalidad empresarial, falta trabajar sobre el hombre. Echar millones a la cultura, al carácter.

Si tenemos unos hombres estupendos, entonces esto te condiciona y te crea una serie de cosas. A lo mejor hay que empezar a crear algo para que estos hombres puedan hacerse un poco estupendos.

Esto es una disquisición, pero me parece que estamos tocando el *quid* de lo que tú decías Larrodere: de plantear a fondo qué pasa en Galicia.

Siguiendo con Zanón, la especulación de Galicia, de La Coruña. El hecho del hombre gallego, que no quiere unos papeles, ni unas acciones, ni unos valores. Entonces su intento, en cuanto a ahorro, es comprar una "casiña".

Viene y compra una casa. En lugar de comprarla en la aldea—antes hacían un grupo escolar en su parroquia—, ahora resulta que el hombre compra un piso en La Coruña, pisos que se compran por teléfono. Entonces se especula. Como en todos lados.

La industria de La Coruña máxima es la industria de la construcción. Yo me atrevería a decir que como en toda España. Cada vez que se entrevé un problema posible de paro obrero hay que abrir el grupo de viviendas de renta limitada.

Con respecto a Larrodere, sobre el no tocar el paisaje, hemos tocado tanto el no tocar, que lo único que se me ocurre es reconocer la dificultad de hacerlo bien. Esto sucede siempre en toda o casi en toda obra de arquitectura o de urbanismo. Hay que encajar en un medio, en un ambiente. A medida que el entorno es más bello, hay que afinar más. Simplemente eso.

Estoy muy de acuerdo con Julio Cano en cuanto a esa posibilidad, y abundo en la cuestión de que el esquema es un esquema elemental. En este sentido, posiblemente con respecto al paisaje y su dimensión una vez que nos pusiéramos a dibujar llegábamos a la conclusión de que esos núcleos de 8.000 habitantes dejarán poco sitio entre ellos. Aparecería a lo mejor esa necesidad que decís de disponer unas arterias muy importantes, vertebrarlas y producir unos impactos fuertes de población.

Lo de que en Galicia hay que hacer algo, de acuerdo. Hay que hacer mucho.

Lo del crecimiento, también se habló bastante. Los sociólogos tienen la palabra. Yo parto—como ha dicho Monteoliva—de unos supuestos, de unas necesidades, que me dan. La Ciudad de las Rías surge, en principio, para resolver un problema.

Parece que andamos buscando, por aquí y por allá, unos cientos de miles de personas para llevar allí. Y no es ese el caso. El origen sería enormemente artificial.

Diré, de mi cosecha, que todas las curvas de crecimiento se nos hacen asinóticas y nos quedamos ridículos y cortos siempre.

Por añadidura, a medida que la ciudad es mayor estos crecimientos de que hablamos, del 4 por 100 en los núcleos urbanos, en todas las de más de 100.000 habitantes es mucho mayor del 4 por 100. Hay unas aceleraciones brutales. Y a lo mejor dentro de veinte años nos están sobrando todavía cientos de miles de habitantes.

Como resumen de lo que dijo Pepe Bar, opino que se distinguen dos puntos: El primero, no ves la posibilidad de esta ciudad. Yo contesto que veo la necesidad, por lo dicho hasta aquí. El segundo, del minifundio y el problema agrícola, como síntesis de la reforma agraria. Es cierto.

Con respecto a lo que has dicho tú sobre el puerto de explosión, me parece una cosa muy interesante, muy importante. Pero yo en esto no estoy de acuerdo en unir ese gran puerto con esa gran ciudad.

En casi todos los procesos surge una ciudad al lado de un sitio bueno para embarcar y desembarcar. No se sabe qué es primero: puerto o ciudad, o ciudad-puerto.

Entonces empieza a crecer la ciudad; llega un momento en que el puerto tiene que aumentar mucho y entonces se come la ciudad.

De manera que ese gran puerto tú lo situas en Villagarcía; es posible que sea sitio bueno. A mí me parece que Vigo es sensacional.

Ahora, lo que yo no veo es por qué la gran ciudad, ese contingente humano de seiscientos u ochocientos o un millón de habitantes, tiene que ir en ese gran puerto. Creo que es crearse problemas *a priori*.

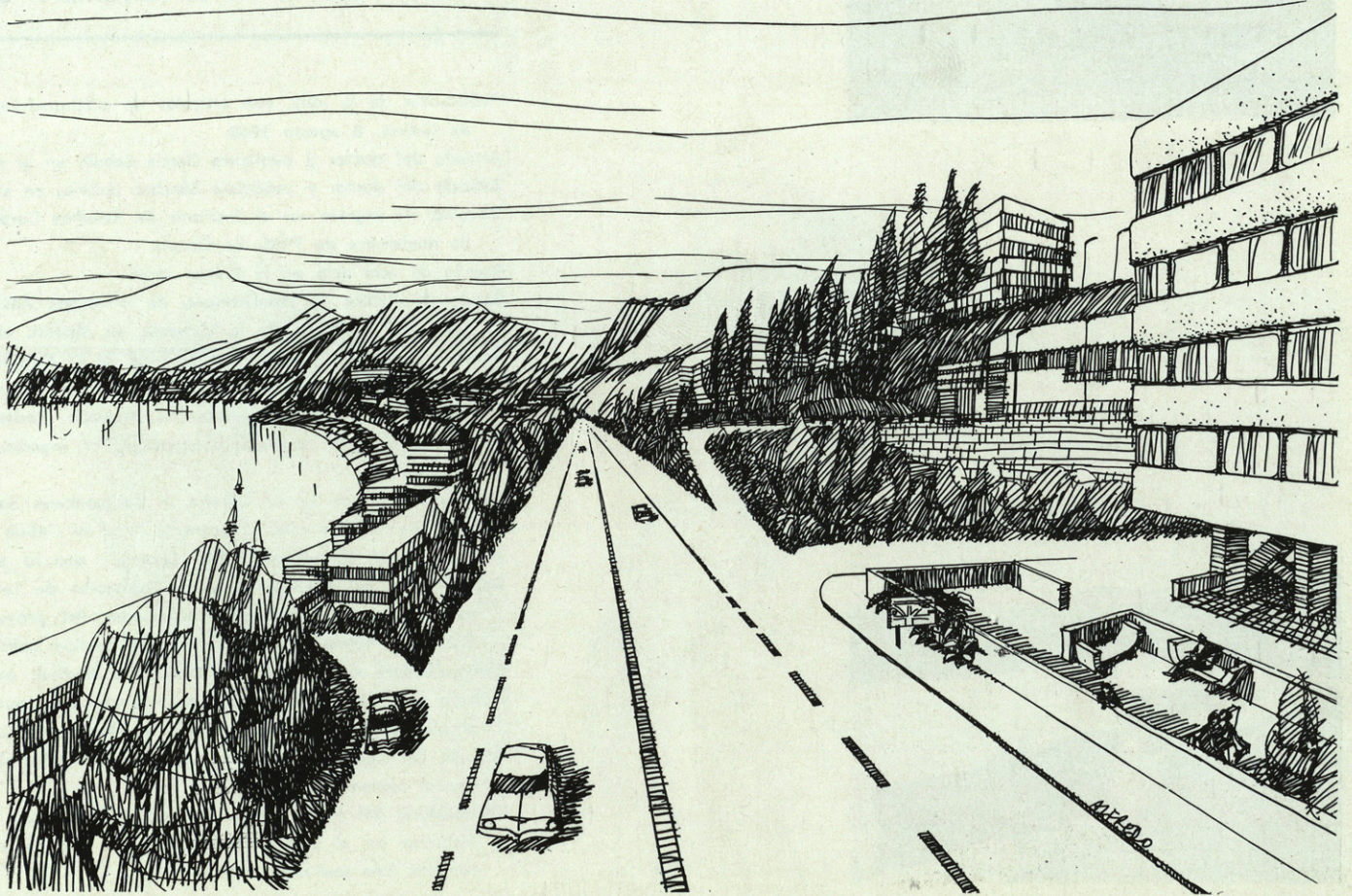
El hecho de que el gran puerto, en principio y en teoría, no deba ir unido con la gran ciudad es un planteamiento de lo que es mejor o de lo que es peor. Lo que tú hablas es de un estado de hecho un poco inevitable que, paradójicamente, aún no existe. Y habrá de evitarse.

Lo del clima, concretamente ese aumento de temperatura que se advierte al bajar de Norte a Sur en Galicia, no parece sea razón suficiente.

El clima en las rías de esta posible ciudad es francamente bueno, templado y tranquilo. Mejor que en La Coruña. Y no olvidemos, por último, que el frío no debe ser muy malo. Los países centroeuropeos y nórdicos no son precisamente atrasados. Ya se sabe eso del Mare Nostrum, cuna de cultura y civilización, etc. Pero no confundamos el urbanismo con la Costa del Sol.

Vamos a rematar, porque esto se alarga un poco, acabando de contestar a Julio Cano.

Eso de situar la ciudad no ha sido—y perdón por la presunción de gallego—buscando el paisaje mejor.



Se buscó ahí un sitio para la ciudad. Lo que pasa es que el paisaje resultó estupendo, que el paisaje está muy bien. Pero seguro que si seguimos un poco para un lado o para otro, nos lo íbamos a encontrar parecido. Esto resulta, a mayor abundamiento, un detalle sin importancia.

Ya hablé sobre las grandes concentraciones; te he contestado que posiblemente tengas razón.

En cuanto a ese planteamiento que tú dices que es muy rígido, que es difícil el que pudiera evitarse allí la industria, que la industria tendría que estar cerca, fíjate que los polos, los focos industriales que se propugnan, grandes, amplios, poderosos, en La Coruña y El Ferrol, están a sólo 15 kilómetros de la ciudad. De

manera que hoy día esto casi es demasiado cerca. Tú hablabas que esta ciudad tenía que surgir al lado de una industria fuerte. A mí me parece que 15 kilómetros a cada lado resulta incluso demasiado cerca.

Y creo que nada más, porque se me ocurre que hemos hablado un poco de todo. No sé si sacamos algunas conclusiones acertadas. La primera es, en principio, el estar todos aquí tratando de esto—para mí importante—; haber, en fin, explotado vuestra paciencia y benevolencia; haber escuchado vuestras opiniones.

Y la segunda es haber planteado un poco el tema importantísimo de Galicia. Esto creo que es lo más interesante de lo visto y oído aquí.

El hecho de que esta gran ciudad deba hacerse

—yo, en principio, creo que sí, si no no la hubiera planteado—o de que no, si debe hacerse aquí o debe hacerse un poco más allá, creo que no tiene trascendencia. Sobre si los esquemas deben de ser de una manera o de otra, tampoco. Es a modo de gimnasia mental. Y el fruto próximo de esta reunión—Carlos de Miguel tiene la palabra—sería eso que decías, García Pablos, Rodolfo, sobre una posibilidad de estudiar un poco a fondo, por unos especialistas muy fríos, muy poco apasionados, toda esta problemática urgente y apasionante de Galicia.

Esto, sólo esto, para mí merece el buen rato que he pasado con vosotros.

Y nada más.



CIUDAD DE LAS RÍAS. RESUMEN DE LO "SUCEDIDO"

Publicación de la idea, con artículos de colaboradores, en el diario local *La Voz de Galicia*, 8 agosto 1968.

Artículo del doctor y publicista García Sabell, en el mismo diario.

Artículo del doctor y publicista Sánchez Salorio, en el mismo diario.

Discurso de ingreso en el Instituto de Estudios Coruñeses "José Cornide", el 23 de noviembre de 1968, La Coruña.

Reseña de este acto en la Prensa local.

Sesión de Crítica de Arquitectura, de la revista *ARQUITECTURA*, en el salón de actos del Ministerio de la Vivienda, en Madrid, el 28 de noviembre de 1968.

Reseña de esta sesión en la Prensa local de La Coruña y en el diario *Madrid*.

Encargo de estudios, a nivel de informe, a siete "expertos": Cano Laso, Larrodera, Bringas, Gaviria, Nieto Alvarez-Uria, Molezún (Pedro) y Molezún (Ramón). (Dos arquitectos, tres sociólogos-economistas, un ingeniero agrónomo y un ingeniero de Caminos.)

Cambio de alcalde en La Coruña. Y declaraciones del nuevo edil sobre la necesidad de llevar a cabo el proyecto (*Voz de Galicia* de 14 de febrero de 1969).

Paso del tema al Instituto "José Cornide", que lo patrocina a nivel de estudio.

Declaraciones del presidente de la Diputación de La Coruña, tomando el papel este organismo de posible coordinador del proyecto y los trabajos. Así, la Diputación tutela el tema a nivel de gestión política.

Conversaciones con el Consejo Económico Sindical, que se interesa por el tema.

Petición del Consejo Económico de Betanzos para que se incluya esta ciudad en el planeamiento de la ciudad de Las Rías.

Petición del Consejo Económico Comarcal de El Ferrol para tener un coloquio sobre el planeamiento.

Convocatoria del presidente de la Diputación coruñesa a los alcaldes de Municipios incluidos en el planeamiento, para una reunión y conocimiento oficial de la cuestión (sin realizarse todavía).