

A EXPANSIÓN DAS CIDADES.

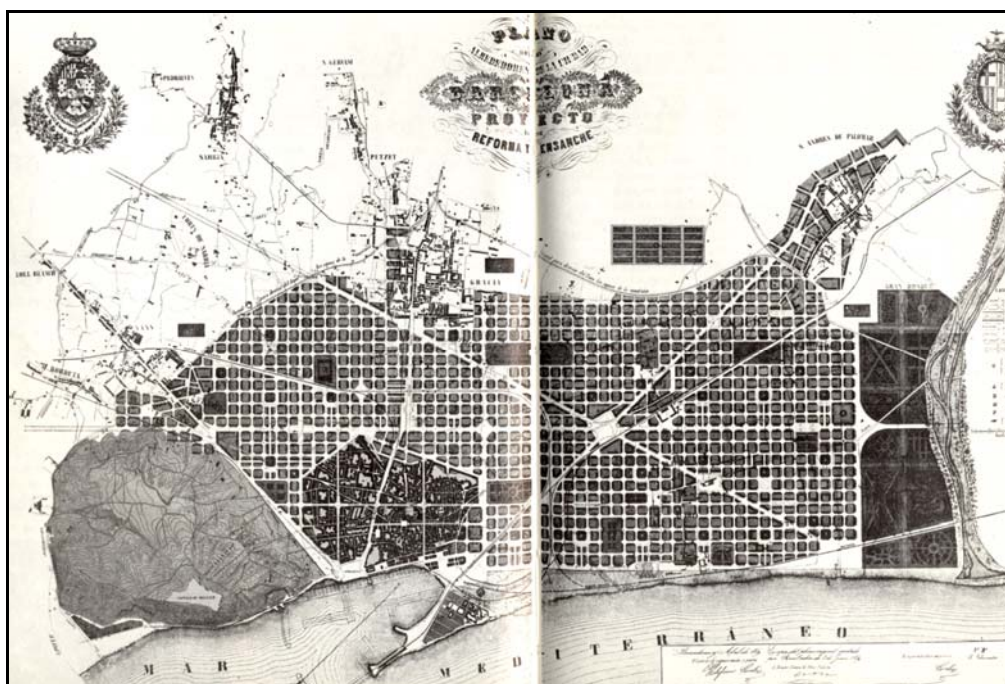
O inicio da industrialización repercutiu directamente sobre a ordenación urbanística das cidades europeas. Por un lado a presenza das fábricas no entorno urbano provocou o éxodo de poboación do campo á cidade e por outro a propia vitalidade da actividade económica favoreceu o rápido ascenso dunha burguesía que necesitou dotarse de elegantes espazos nos que amosar a súa nova posición social. Ademais da industrialización o propio auxe demográfico incidiu na transformación das cidades europeas.

Nun primeiro momento prodúcense actuacións sobre a cidade histórica co derrubamento de murallas e aliñación das rúas preexistentes, para crear a continuación **zonas planificadas de ensanche** con amplas e elegantes rúas onde a burguesía instala as súas suntuosas moradas. Os ensanches canalizáronse a través do trazado de planos regulares, polo xeral de carácter ortogonal ou en cuadrícula. Nas novas e regulares rúas dispóñense edificios que presentan unha certa regularidade no estilo arquitectónico e unha igualdade na altura que quedaba fixada na propia planificación. Sobre o plano da cidade o ensanche diferénciase do caso histórico por ter este último un trazado irregular e tortuoso que contrasta coa regularidade xeométrica do espazo do ensanche. As cidades comezaron a dotarse de novo pavimento, canalizacións de auga, redes de sumidoiros, iluminación de gas, teatros, transportes públicos, hospitais, etc.

Os ensanches foron o lugar predilecto de residencia da burguesía ó longo do XIX e nas primeiras décadas do século XX, polo que encargaron ós arquitectos máis prestixiosos os proxectos das súas moradas. No ensanche fóronse dando citas os principais estilos de ese período como o eclecticismo, historicismo, modernismo, art déco, etc.

En tódalas cidades a burguesía buscou planificar ensanches como lugares dignos de residencia. Sen embargo, a elegancia e planificación deses ensanches non tiña nada que ver coas malas condicións hixiénicas dos barrios obreiros. Os traballadores asalariados vivían en suburbios sen ningún tipo de infraestrutura, superpoboados, sucios e inhóspitos, onde se daban as condicións precisas para o desenvolvemento de enfermidades como o tifus ou o cólera. Ocupaban barracóns ou vellos edificios que se foron densificando. As habitacións eran pequenas e compartidas por varios membros da familia.

En España un dos primeiros ensanches foi o de Barcelona, trazado polo enxeñeiro Idelfonso Cerdá e aprobado no 1859. A planificación ordenábase mediante unha retícula ortogonal con cuadrados cos ángulos cortados en chafrán. A rúas foron proxectadas cunha anchura de vinte metros, agás algunha das grandes avenidas como a Diagonal que foi trazada cunha anchura de cincuenta metros. En Madrid o ensanche foi trazado polo enxeñeiro Carlos María Castro en 1860.



ENSANCHE DE BARCELONA.

Proxecto do
enxeñeiro
Idelfonso
Cerdá

1859

ENSANCHE DA CIDADE DE VIGO

A cidade de Vigo é exemplo significativo da expansión urbana deste momento. Entre os anos 1860 e 1920 transfórmase de vila mariñeira en cidade moderna e cosmopolita, gracias ás actividades relacionadas co mar, en especial o desenvolvemento do sector conserveiro, o único en Galicia que alcanza unha auténtica industrialización. Este sector, ademais de potenciar a actividade da flota pesqueira, actuou como arrastres doutras industrias: metalográfica, estaleiros, fundicións, etc.

As propias condicións naturais do porto favorecen un incremento da actividade marítima. Coa Revolución Industrial prodúcese unha serie de cambios nos medios de transporte marítimo e aparecen os barcos de vapor de gran tonelaxe que necesitan portos de gran calado. Como consecuencia algúns portos perden importancia, mentres outros desenvólvense notablemente, como é o caso de Vigo. A inauguración en 1881 da liña do ferrocarril entre Ourense e Vigo e a súa conexión coa rede española en 1885 a través de Monforte, favorece tamén a actividade económica ó abaratar custos no transporte, acercar novos mercados e permitir unha maior cantidade de mercadorías transportadas.

Vigo destaca pola prontitude en recibir proxectos urbanísticos de ensanche, adiantándose a cidades españolas de maior importancia. Os primeiros traballos de planificación comezan co inicio do século XIX. Os proxectos de “Nova Poboación” de Fausto Caballero (1807), José Müller, Carlos María Abajos, Agustín Marcoartú (1841) e José María Pérez (1853) pretendían crear un novo e amplo espacio urbano ó leste da cidade amurallada, sobre o barrio e praia do Areal, gañándolle terreo ao mar.

As obras da “Nova Poboación” comezan en decembro 1857, seguindo o proxecto de José María Pérez. Esta planificación fracasa ó intentar implantarse sobre un barrio que se consolidara no longo espacio de tempo de preparación e aprobación dos proxectos (1807-1857). Se ben no ano 1860 o enxeñeiro Joaquín Bellido adapta o proxecto á realidade preexistente, a execución da totalidade non vai adiante. A única parte executada foi o “Ensanche de García Olloqui”, entre a praza de Compostela e o mar. Sen embargo deu orixe as rúas Policarpo Sanz e García Barbón, que nos diversos proxectos son trazadas como un camiño de circunvalación á nova cidade.

En 1861 autorízase o derrubamento de parte das murallas da cidade, o que permitiu que a expansión se efectuara a través das estradas que entraban na cidade. A estrada de Castela deu orixe ás rúas Príncipe e Urzaiz. A de Pontevedra a rúa Areal. O ensanche real da cidade de Vigo concretouse mediante proxectos de novos viais que enlazan entre si o Camiño de Circunvalación e as citadas estradas principais.

Para a consolidación do ensanche foi importante o plano de Manuel Fernández Soler (1880), que hoxe é considerado como o primeiro plan de ordenación urbana de Vigo. Este plano, que enlaza mediante rúas transversais os viais existentes, canaliza a expansión ata que Ramiro Pascual conclúe en 1907 unha nova planificación. Fernández Soler proxecta tamén cara ó ano 1880 a apertura da Travesía de Vigo (hoxe rúa Elduayen) co fin de comunicar os sectores leste e oeste da cidade. Coa finalización do século XIX o enlace entre os dous sectores establécese tamén pola fronte marítima co derribo da batería da Laxe e a construción dun dique que permite a apertura da rúa Cánovas del Castillo.

EVOLUCIÓN URBANA DA CIDADE DE VIGO (1597-1907)

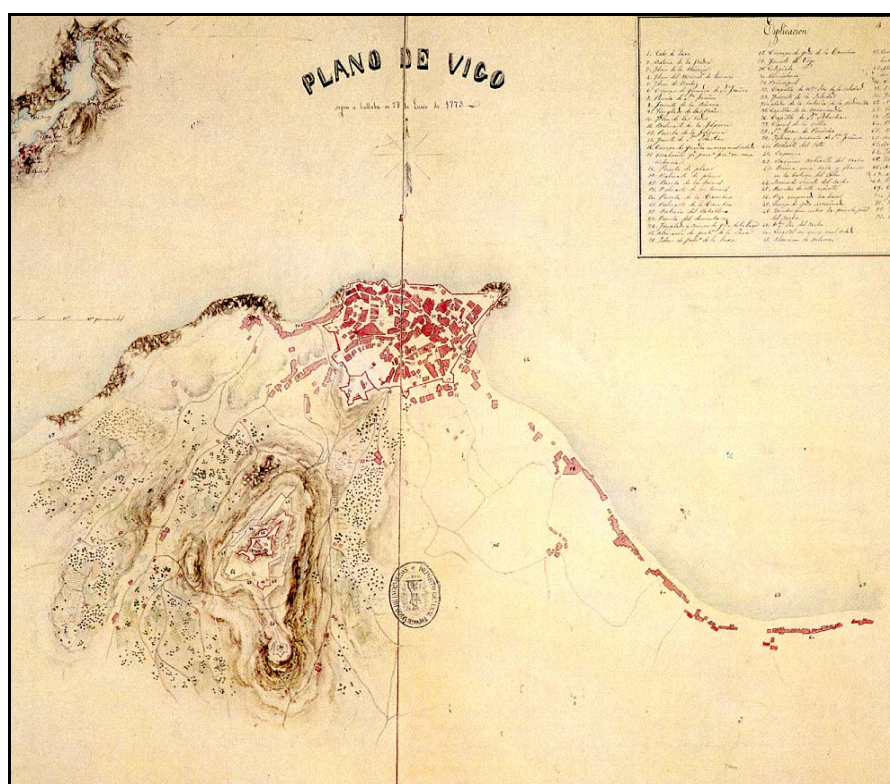


VIGO AO FINAL DO SÉCULO XVI. Plano de Vigo de 1597. Trazado posiblemente polo enxeñeiro italiano Leonardo Turriano. Amosa unha vila sen murallas, cun trazado urbano de tipo medieval no que se distingue actual praza da Constitución e casas do Berbés. (Arquivo Xeral de Simancas).



VIGO NO SÉCULO XVIII

Plano de Vigo en 1773. Fóra das murallas comezaran a crecer os barrios do Areal, Falperra e Berbés. (Servicio Histórico Militar. Madrid)

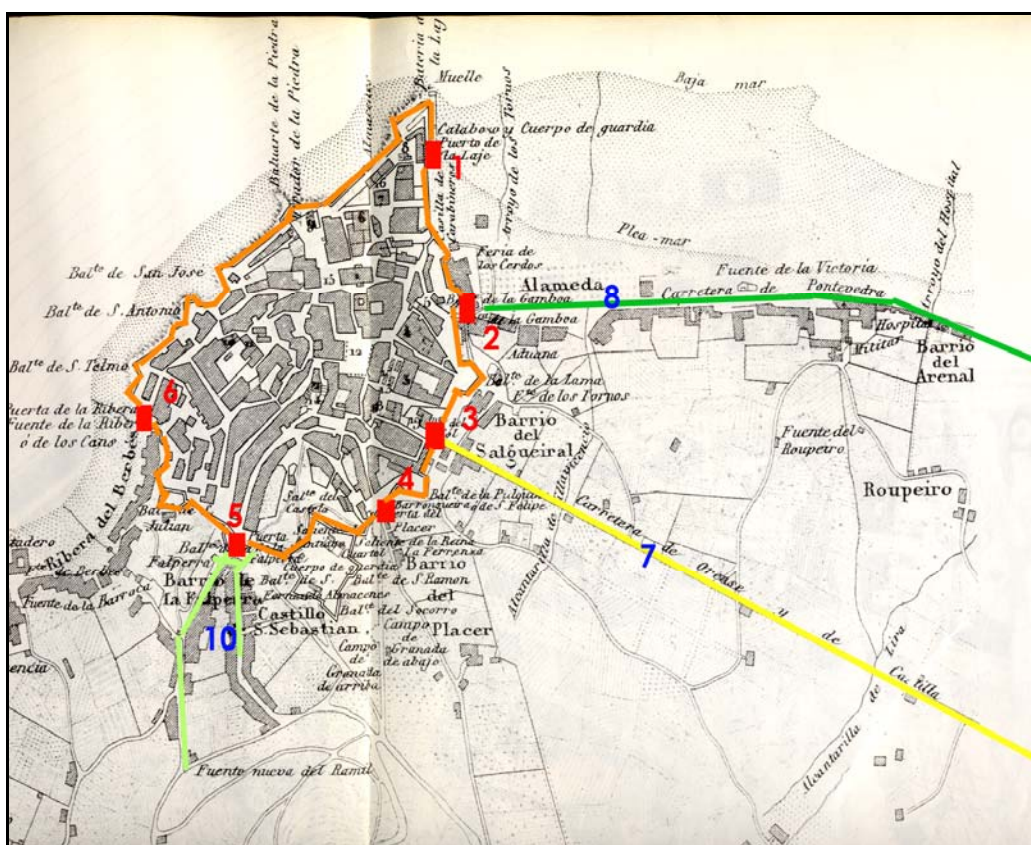


VIGO NO SÉCULO XVIII

Plano de Vigo en 1773. A cidade amurallada. Percíbese o aumento de poboación ó longo da praia do Areal. Tamén aparece consolidado fóra das murallas o barrio do Berbés. No primeiro tramo da estrada de Baiona comezara a formarse o barrio da Falperra. En primeiro termo o castelo do Castro. (Servicio Histórico Militar. Madrid).



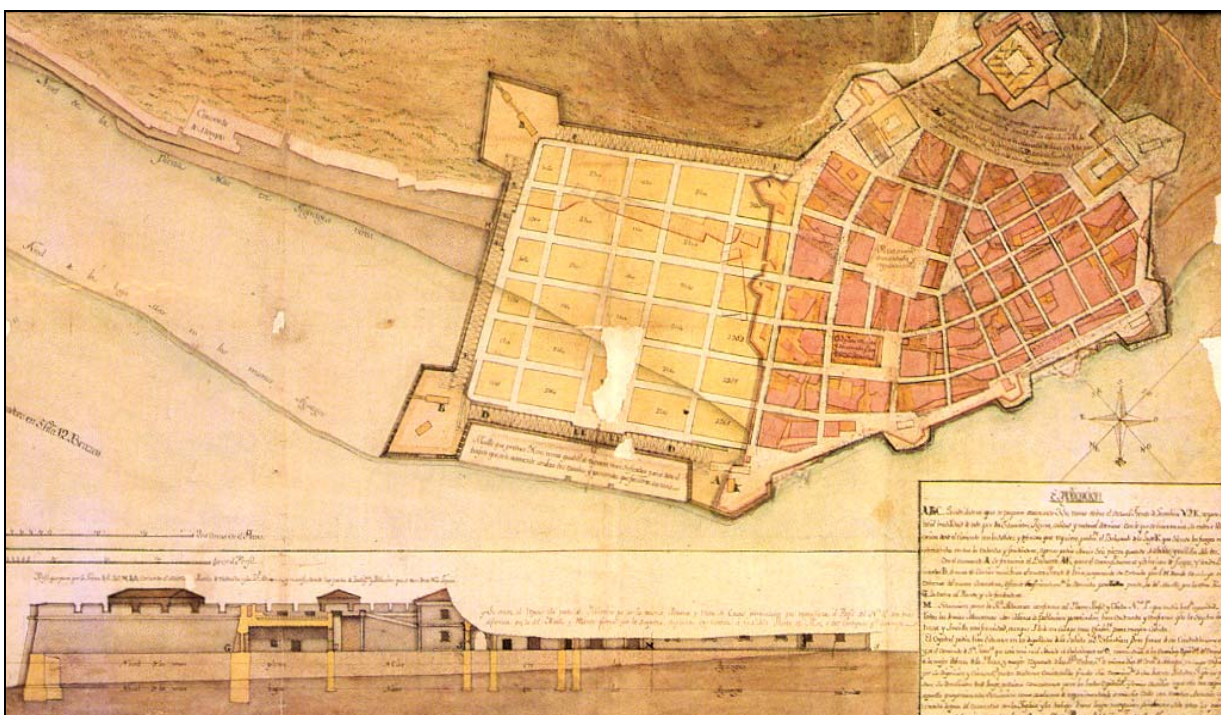
VIGO A FINAIS DO SÉCULO XVIII. A cidade de Vigo rodéase de murallas entre os anos 1656 e 1665 con motivo da Guerra de Restauración Portuguesa que enfronta a españois con portugueses (1640-1668). Tamén se constrúen os castelos de San Sebastián e Castro. (Servicio Histórico Militar. Madrid)



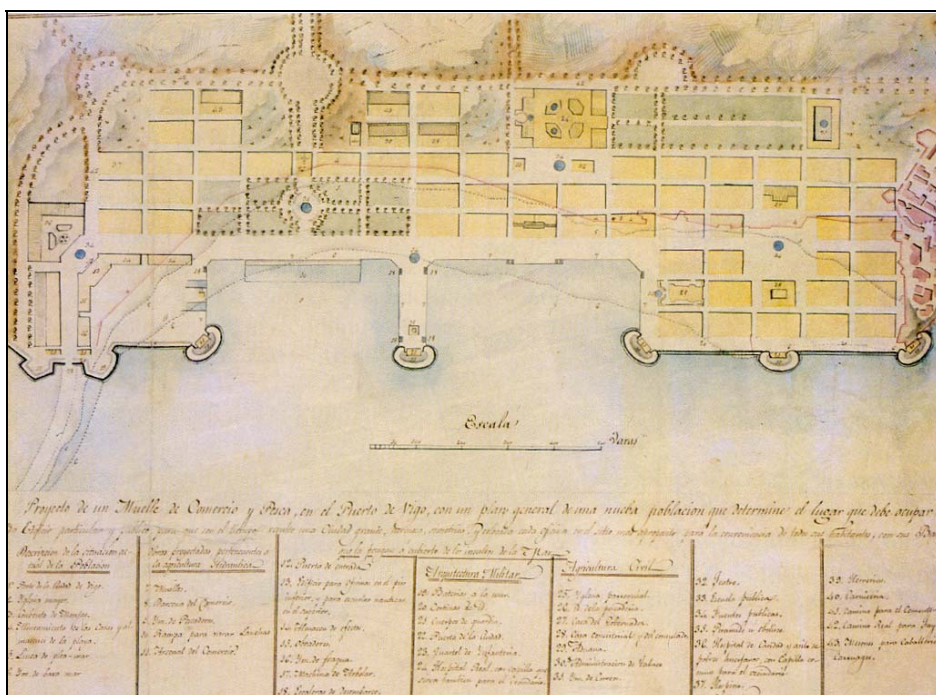
PLANO DE VIGO. Francisco Coello. **1856.** En **laranxa** recinto de murallas. En **vermello** portas da muralla (1: Laxe; 2: Gamboa; 3: Porta do Sol; 4: Pracer; 5: Falperra; 6: Berbés). En **verde escuro** estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal. 8); En **amarelo** estrada de Castela (rúas Príncipe e Urzaiz. 7) En **verde claro** estrada de Baiona(10).



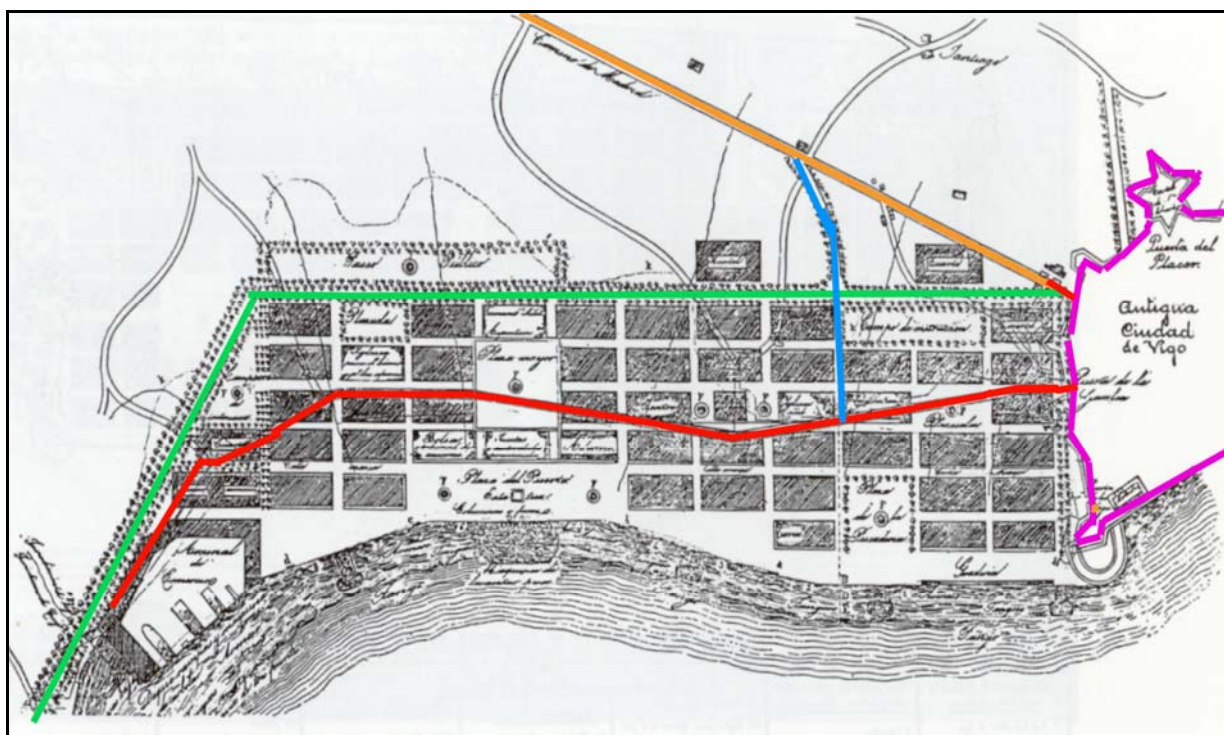
A Ribeira do Berbés. No centro, á esquerda, apréciase un tramo de murallas. Debuxo do pintor vigués Teodomiro Avendaño publicado no xornal madrileño *El Globo* o 27 de xullo de 1878.



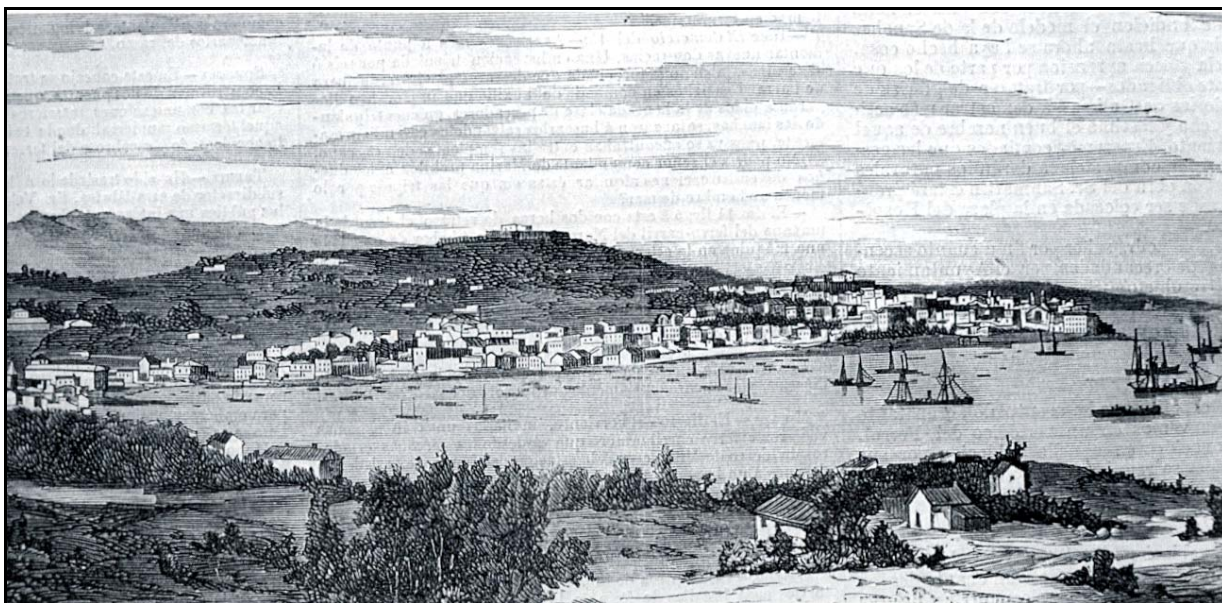
PROXECTO DE NOVA POBOACIÓN. Fausto Cavallero. 1807 (Servicio Histórico Militar). Fausto Cavallero propuña a remodelación da cidade histórica e a creación dunha nova no primeiro tramo do Areal. É o inicio dunha planificación que, con lixeiras diferencias, se tenta concretar na cidade de Vigo.



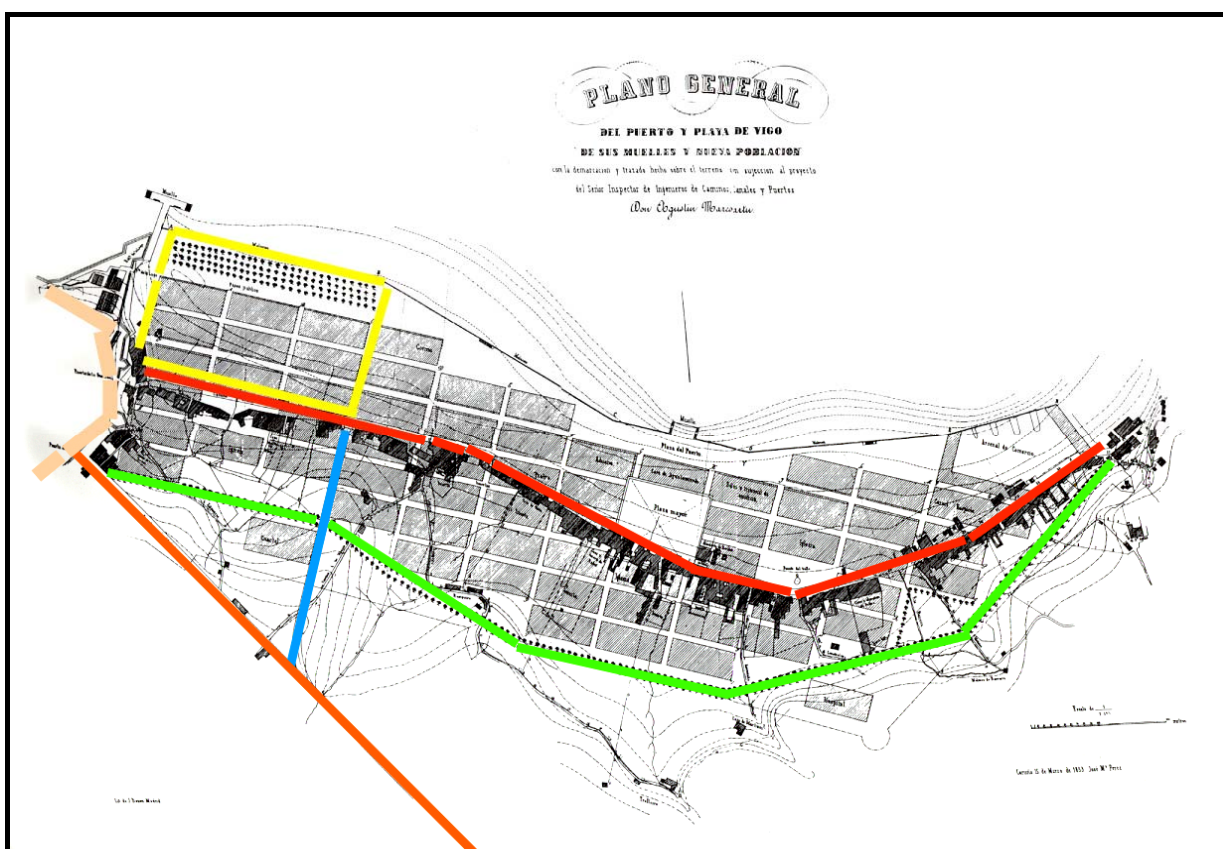
PROXECTO DE NOVA POBOACIÓN.
 Cara ó ano 1820
 (Servicio Xeográfico do Exército). Trazado probablemente polo enxeñeiro Müller e continuado polo enxeñeiro Carlos María Abajos. Implantaríase sobre o barrio do Areal, partindo da cidade vella.



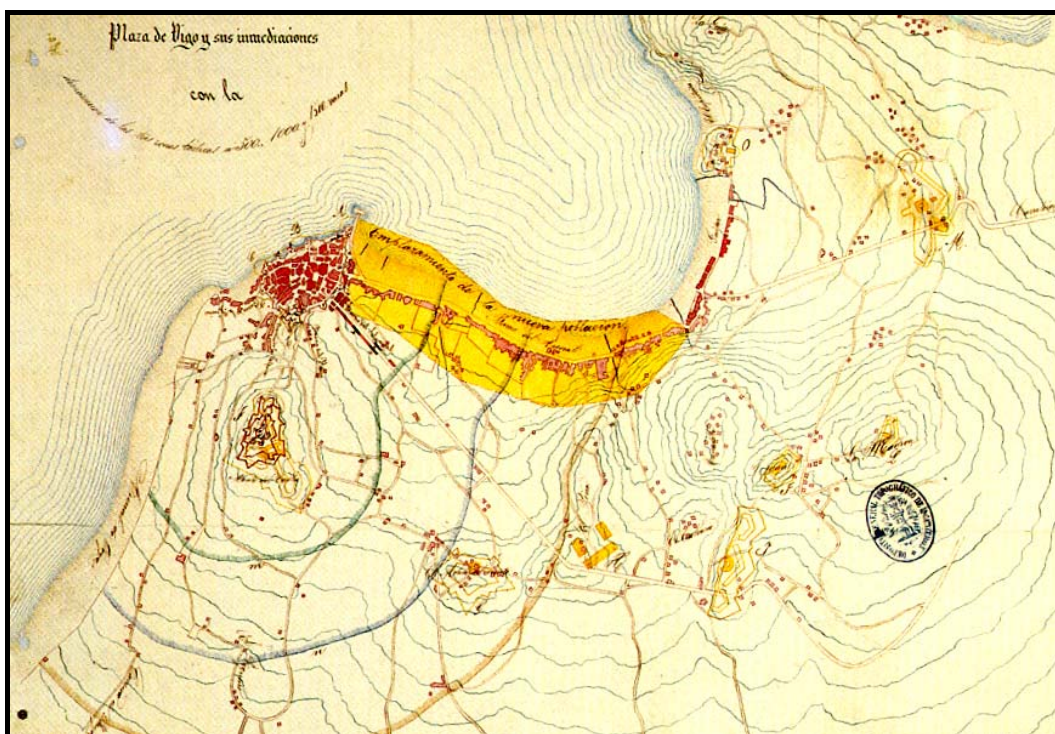
PROXECTO DE NOVA POBOACIÓN. Agustín Marcoartú. 1837 (Servicio Histórico Militar. Madrid). Ordenación reticular de rúas que se implantarían sobre a zona do Areal, gañándolle terreos ao mar.
 Violeta: cidade amurallada. Vermello: estrada de Pontevedra. Laranxa: estrada de Castela. Verde: Camiño de Circunvalación. Azul: ramal de enlace da estrada de Castela coa circunvalación.



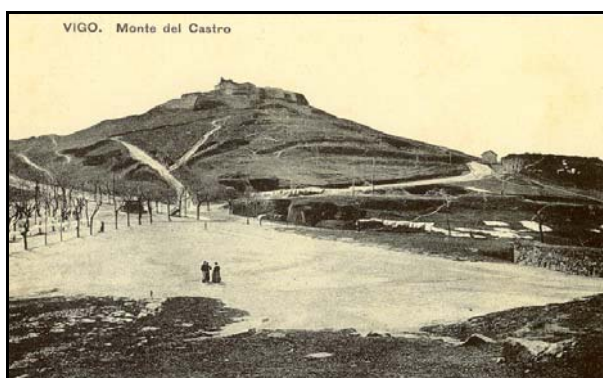
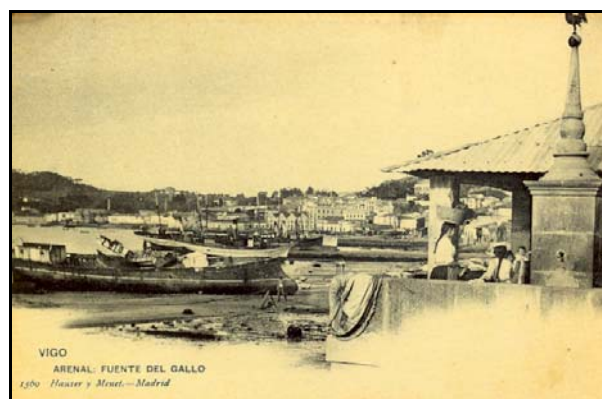
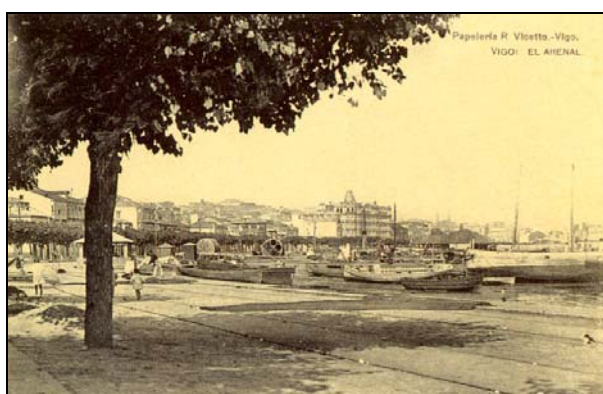
VISTA DA CIDADE DE VIGO NO ANO 1880 (*La Ilustración Gallega y Asturiana*, 18-III-1880). Vista da zona da praia do Areal, onde se tentou implantar o ensanche ou “Nova Poboación”.



PROXECTO DE NOVA POBOACIÓN. José M^a Pérez. 1853 (Fund. Penzol).
Vermello: estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal). **Verde:** Camiño de Circunvalación (hoxe rúas Policarpo Sanz e García Barbón). **Laranxa:** estrada de Castela (hoxe rúas Príncipe e Urzaiz). **Amarelo:** Ensanche de García Olloqui. **Ocre:** cidade vella.

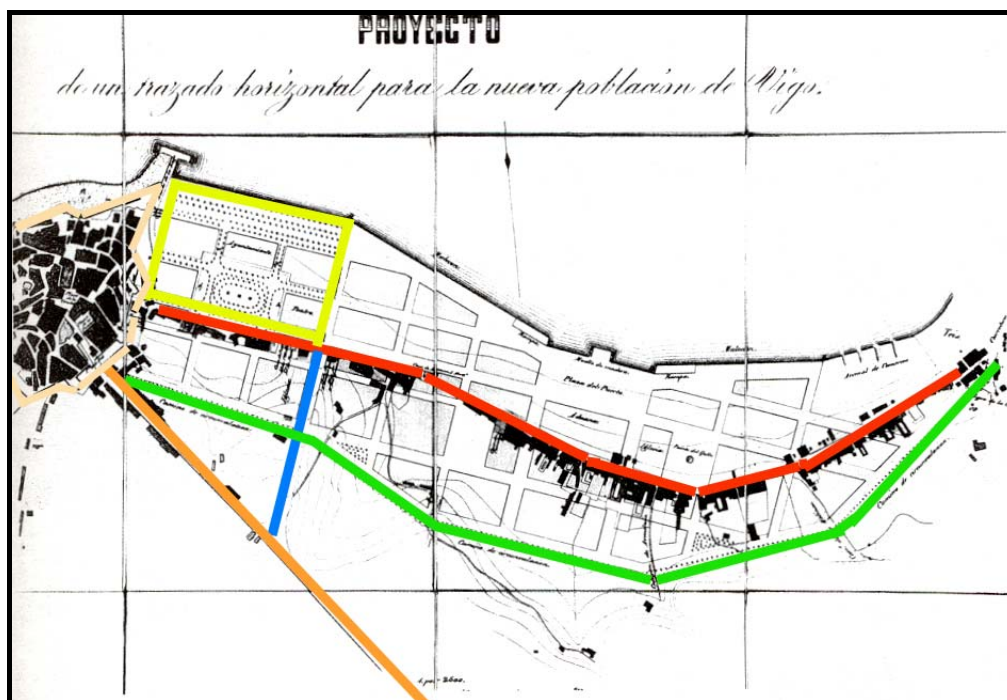


NOVA POBOACIÓN DE VIGO. En amarelo o espazo que ocuparía o ensanche ou “Nova Poboación” de Vigo. Situábase sobre o mar e sobre a praia e barrio do Areal. En vermello a edificación preexistente.



Arriba: Praia e barrio do Areal onde se pretendeu implantar o ensanche planificado ou “Nova Poboación” de Vigo.

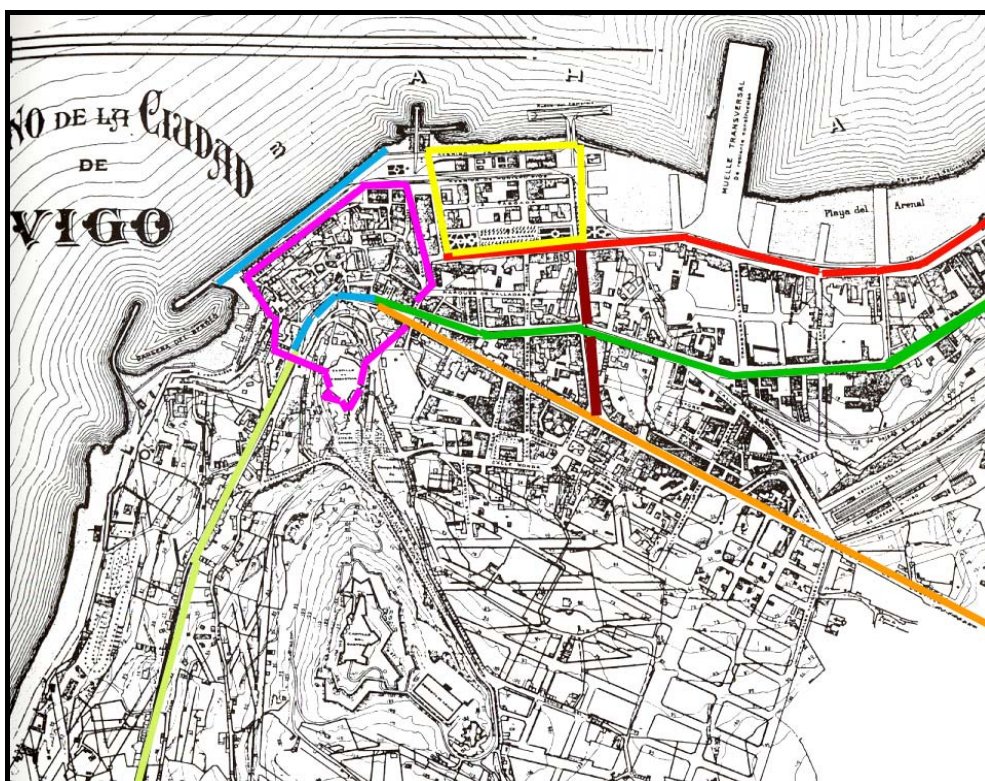
Abaixo: Monte do Castro coa fortificación que dominaba toda a cidade.



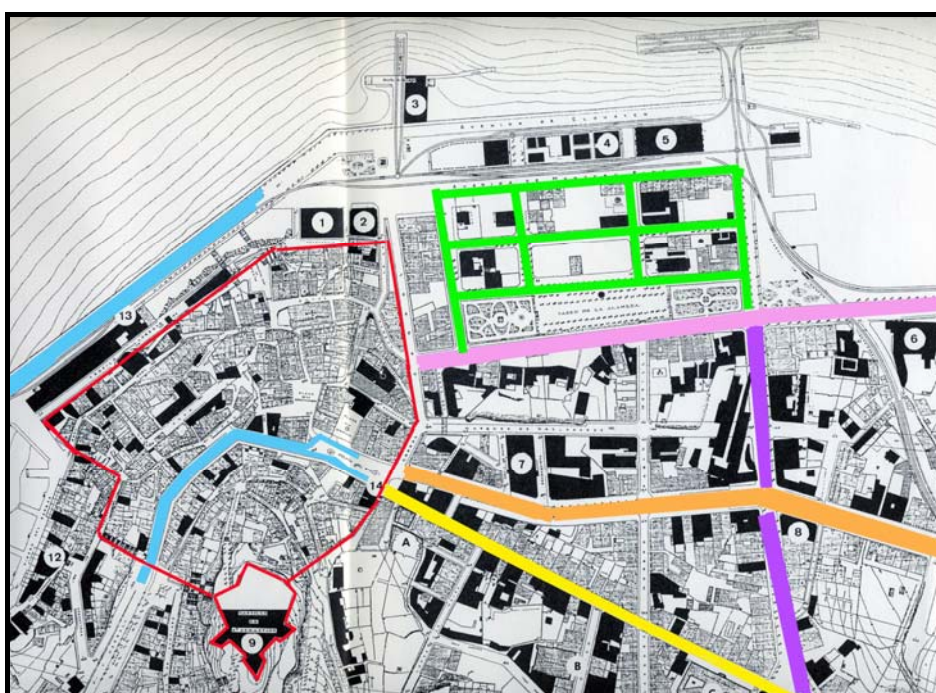
PROXECTO DE NOVA POBOACIÓN. Joaquín Bellido. 1860. (Arquivo da Administración Central. Alcalá de Henares). **Vermello:** estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal). **Verde:** Camiño de Circunvalación (hoxe rúas Policarpo Sanz e García Barbón). **Laranxa:** estrada de Castela (hoxe rúas Príncipe e Urzaiz). **Amarelo:** Ensanche de García Olloqui. **Ocre:** cidade vella.



PLAN XERAL DE VIGO. Manuel Fernández Soler. 1880. (Xaime Garrido. *El Puerto de Vigo*). En amarelo o ensanche de Olloqui. A única parte finalizada do proxecto de Nova Poboación. Ó seu lado a praia do Areal.

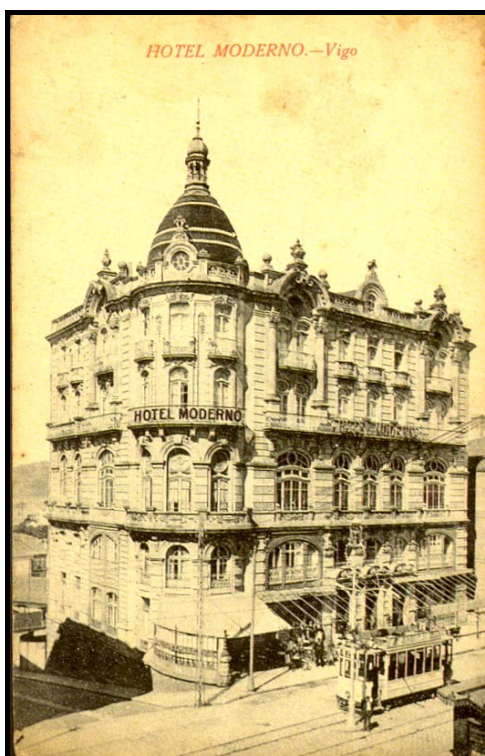


PLANO DE RAMIRO PASCUAL. 1907. **Vermello:** estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal). **Verde escuro:** Camiño de Circunvalación (hoxe rúas Policarpo Sanz e García Barbón). **Verde claro:** Estrada de Baiona (Hoxe Paseo de Alfonso e Pi i Margall). **Laranxa:** estrada de Castela (hoxe rúas de Príncipe e Urzaiz). **Marrón:** Ramal (hoxe Colón). **Amarelo:** Ensanche de García Olloqui. **Violeta:** cidade vella. **Azul:** apertura de dúas rúas de comunicación dos sectores leste e oeste da cidade.



PLANO DE RAMIRO PASCUAL. 1907.
(Detalle).

Vermello: cidade histórica. **Rosa:** estrada de Pontevedra (hoxe rúa Areal). **Laranxa:** Camiño de Circunvalación (hoxe rúas Policarpo Sanz e García Barbón). **Amarelo:** estrada de Castela (hoxe rúas de Príncipe e Urzaiz). **Violeta:** Ramal (hoxe Colón). **Verde:** Ensanche de García Olloqui. **Azul:** enlace entre os sectores leste e oeste da cidade.



V I G O. E N S A N C H E.

Esquerda: Hotel Moderno.
Arquitectura ecléctica. Michel Pacewicz.

Dereita: Desaparecido edificio Rubira do ángulo das rúas
Colón e García Barbón. Jenaro de la Fuente Domínguez.



V I G O. E N S A N C H E.

Arriba: Rúa García
Barbón e Policarpo Sanz (esquerda). Cruce
de Colón con Príncipe e Urzaiz.

Abaixo: Rúa Policarpo Sanz.



V I G O. E N S A N C H E.

Arriba: Rúa do Príncipe.

Abaixo: Rúa do Príncipe (esquerda). Rúa García Barbón (dereita).



V I G O. E N S A N C H E.

Arriba: Escola de Artes e Oficios. Michel Pacewicz (esquerda). Edificio Bonín. Jenaro de la Fuente Domínguez (dereita)

Abaixo: Porta do Sol.