

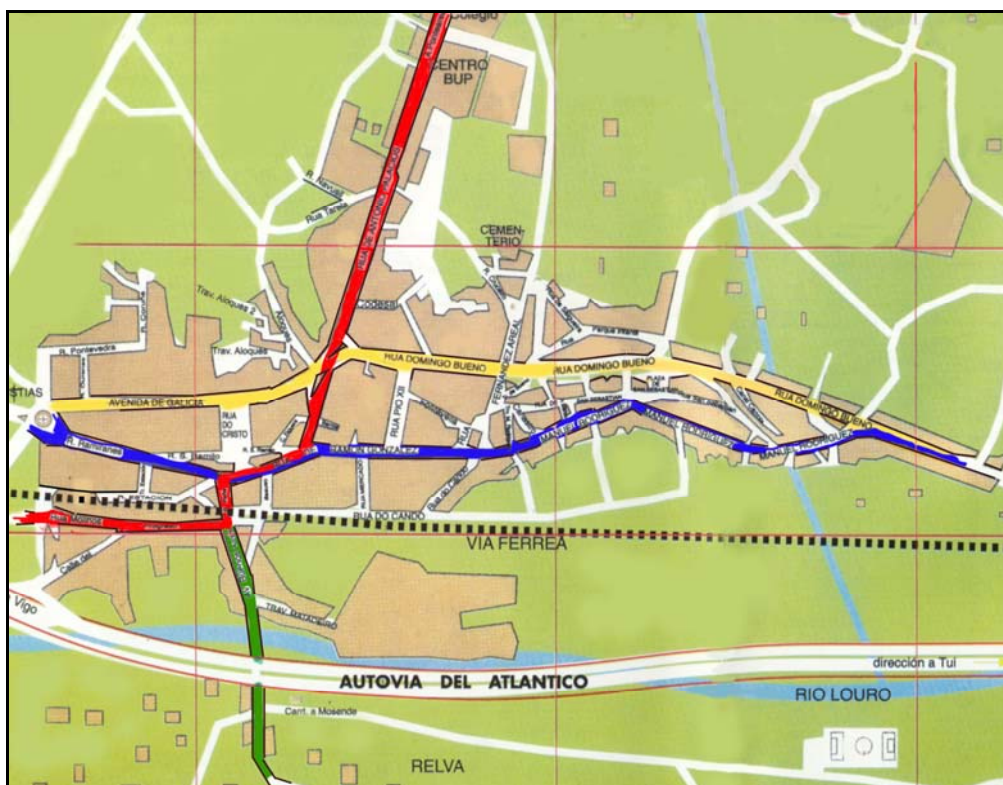
EVOLUCIÓN URBANA DO PORRIÑO.

Na vila do Porriño, aínda que máis tardiamente que en Vigo, tamén podemos observar a incidencia da industrialización e da presenza do ferrocarril sobre o desenvolvemento urbano. A súa presenza favoreceu o desenvolvemento económico da vila, estimulando nun primeiro momento actividades propias dunha economía de base agropecuaria. A apertura da liña Ourense-Vigo e a súa conexión con Monforte en 1885 impulsa o aumento da produción de bois cebóns, galiñas e manufacturas de madeira. Nesa actividade destaca empresa “Avícola Gallega”, que, mediante de gaiolas, enviaba por ferrocarril aves vivas de curral ós mercados do interior, en especial a Madrid e Barcelona.

O ferrocarril permitiu tamén activar as canteiras de Atios que nese momento comezan a fabricar lastros (*adoquín*) para pavimentar as rúas de Vigo e doutras localidades galegas. O transporte deste material facíase a través do ferrocarril. Este medio favoreceu tamén a inauguración en 1928 do matadoiro de MARUCOGA (Matadoiros Rurais Cooperativos Galegos), primeira industria agroalimentaria que se instala en Galicia. Outro dos feitos destacados foi a constitución de Zeltia no ano 1939 como primeira industria química da bisbarra.

Ó igual que sucedeu na cidade de Vigo, no Porriño as vías de comunicación desempeñan un destacado papel na configuración urbana. A inauguración da liña do ferrocarril Ourense-Vigo crea unha liña infranqueable que frea a expansión da vila cara ó río Louro, só salvada na zona do paso a nivel

O inicio das obras da estrada de Castela ou de Vigo a Villacastín en 1833 favorece o crecemento da vila ó longo das súas beiras. Desta estrada e da de Pontevedra a Camposancos derivan as rúas principais da vila. A estrada de Castela dá orixe as rúas Pogreso e Peña, Praza Central, Praza do Cristo, rúas Ramón González e Antonio Palacios (antiga Elduayen). Esta última rúa foi durante a primeira metade do século XX a vía de tráfico máis intenso no Porriño. No seu tramo final, en dirección a Ponteareas, sitúase o noso instituto. A estrada de Pontevedra a Camposancos xerou as rúas Ramiranes, Ramón González e Manuel Rodríguez. Do ramal desta estrada a Gondomar deriva a actual rúa Bos Aires. Con fin de evitar o intenso paso do tráfico polo centro da vila inaugúrase en 1954 a “Travesía do Porriño”(actuais Avenida de Galicia e segundo tramo de Domingo Bueno). Esta travesía canalizaba o tráfico procedente de Madrid con dirección a Vigo, salvando a vía do tren cunha ponte e enlazando en Sanguñeda coa vella estrada. Tamén se regulou o tráfico con dirección a Tui mediante unha prolongación da rúa Domingo Bueno a través do Campo da Feira, enlazando na Pontenova coa antiga estrada de Pontevedra a Camposancos.



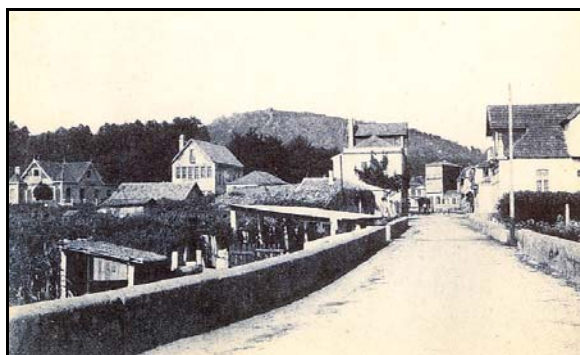
A IMPORTANCIA DAS ESTRADAS NA CONFIGURACIÓN DO PORRIÑO. En **vermello** estrada de Castela, trazada a principios do século XIX. En **azul** estrada de Pontevedra a Camposancos. En **verde** ramal a Gondomar. En **amarelo** variantes a Tui e Vigo, trazadas para evitar o paso do tráfico pesado polo centro da vila.



O PORRIÑO: VELLAS ESTRADAS, NOVAS RÚAS.

Arriba: estrada de Castela na súa saída do Porriño (hoxe rúa Antonio Palacios). Esquerda: estrada de Castela vista dende a zona do Instituto ó centro da vila. Dereita: dende o centro cara ó Instituto.

Abaixo: enlace das estradas de Castela e Pontevedra a Camposancos. No centro, coas paredes brancas, o antigo edificio do Concello. Para ese espacio proxectou Antonio Palacios o edificio actual.



O PORRIÑO: VELLAS ESTRADAS, NOVAS RÚAS.

Arriba, esquerda: antiga estrada de Pontevedra a Camposancos (hoxe rúa Manuel Rodríguez) Ao fondo aínda está sen construír o edificio do Concello.

Arriba, dereita: estrada a Gondomar (hoxe Avenida de Bos Aires.
Abaixo: zona do paso a nivel.



O PORRIÑO: VELLAS ESTRADAS, NOVAS RÚAS

Arriba, esquerda: variante da estrada de Castela aberta na década en 1954 (hoxe: Avenida de Galicia)

Arriba dereita: rúa Nova, aberta en 1928 (hoxe Domingo Bueno)

Enlace das estradas de Castela e Pontevedra a Camposancos no seu paso pola vila (hoxe praza Central).



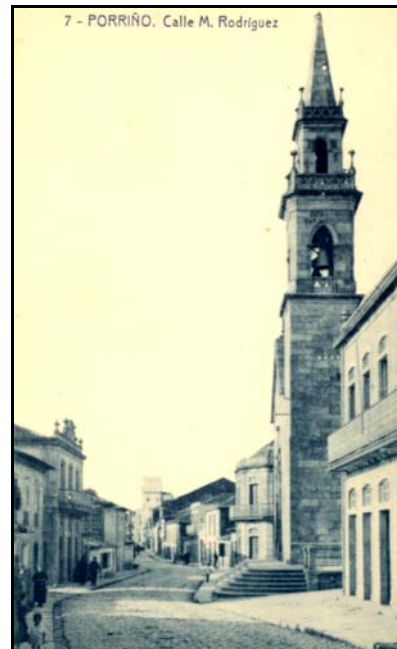
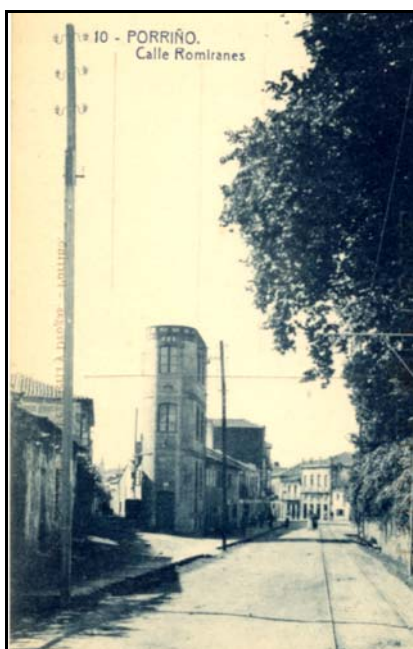
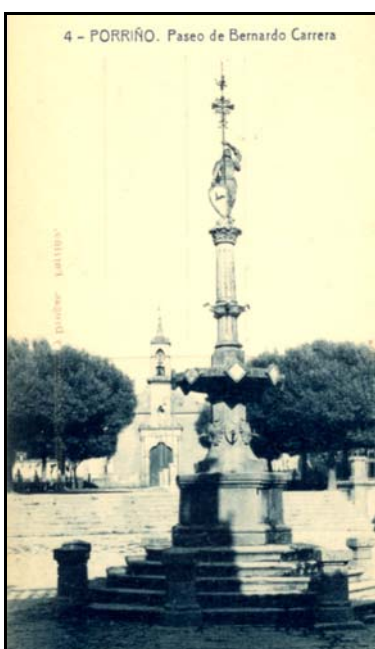


O PORRIÑO: VELLAS ESTRADAS, NOVAS RÚAS

Arriba, esquerda: estrada de Pontevedra a Camposancos no seu paso polo barrio de San Benito.

Arriba dereita: estrada de Castela na zona da praza do Cristo.

Abaixo: praza Central, antigo enlace das estradas de Pontevedra a Camposancos e Castela dende a actual rúa Ramiranes.



Esquerda: Praza do Cristo coa fonte proxectada por Antonio Palacios en 1904. Centro: entrada na vila da estrada de Pontevedra a Camposancos (hoxe rúa Ramiranes). Abaixo: Estrada de Pontevedra a Camposancos ó seu paso por diante da igrexa parroquial (hoxe rúa Manuel Rodríguez).

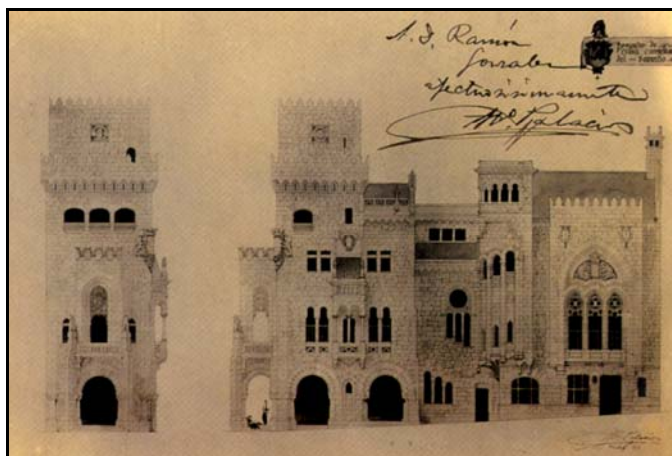


**O PORRIÑO: ARQUITECTURA DO
SÉCULO XIX E PRIMEIRAS DÉCADAS
DO XX.**

Praza do Concello.



Edificio do Concello do Porriño (1919-1924).
Arquitecto: Antonio Palacios Ramilo.





Fonte do
Cristo (1904-
1905)

“Botica
Nova de
José
Palacios ”
(1909)

Arquitecto:
Antonio
Palacios
Ramilo.



Arquitectura ecléctica de finais do século XIX e principios do XX.

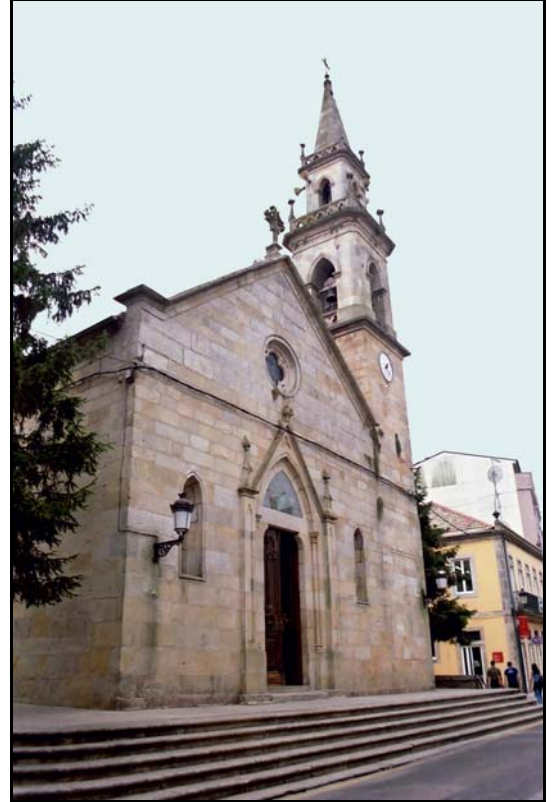


Arquitectura ecléctica de finais do XIX e principios do XX.



Palco da música do barrio de San Benito. 1908. Autor do proxecto: Isidro Palacios García e Teruel, pai do arquitecto.
Dereita: detalle do peitoril de ferro de fundición.





Historicismo ecléctico. Esquerda: Capela de San Benito (1890). Dereita: Igrexa Parroquial de Santa María. Estilo neogótico. Arquitecto: Manuel Felipe Quintana Ochaíta.



“Villa Angelita” (Hoxe “Villa Florida”). Construída pola familia Rodríguez-Bonín a finais do XIX. Estilo ecléctico de influencias francesas. Autor: Jenaro de la Fuente Domínguez.



Villa Angelita (hoxe Villa Florida). Xardín e fachada posterior. Detalles da magnífica cantería de granito.



Arriba esquerda: Antiga Escola Graduada (1926). Arquitecto: Antonio López Hernández.
Arriba dereita: "Villa Anastasia". Principios do século XX. Autor: Jenaro de la Fuente Domínguez.
Abaixo: Balcón con peitoril de ferro con motivos modernistas.

