

ENRIQUE CLEMENTE CUBILLAS

“Ferrol, ayer y hoy. De la urbanización inicial del siglo XVIII a la actual ciudad del XXI”

11 DE NOVIEMBRE DE 2011



ENRIQUE CLEMENTE CUBILLAS

Nace en Bilbao en 1942.

Finaliza sus estudios universitarios en junio de 1968 en la Universidad de Salamanca. Desde ese mismo año ejerce como profesor en dicha Universidad

Es doctor en Geografía y Profesor Titular de Geografía Humana en la Universidad de Salamanca desde 1976.

Su docencia, su investigación científica y sus publicaciones siempre se han centrado en temas de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente. Es autor del libro titulado: *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Editado, en 1984 por el Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia y por Ediciones de la Universidad de Salamanca.

También ha ejercido responsabilidades políticas en las Administraciones Públicas en cargos siempre relacionados con su especialidad académica y científica:

- Director Provincial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU), en la provincia de Salamanca (1983-1985).
- Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio en la Junta de Castilla y León (1985-1987).
- Procurador en Cortes de Castilla y León (Diputado Regional) y coordinador de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo (1987-1989).
- Director General de Ordenación y Coordinación Ambiental en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, desde 1989 a 1991.



FERROL, AYER Y HOY. DE LA URBANIZACIÓN INICIAL DEL SIGLO XVIII A LA CIUDAD DEL SIGLO XXI

Un ferrolano ilustre, afamado y prestigioso escritor, D. Gonzalo Torrente Ballester, publicó en 1995 una curiosa novela, *La boda de Chon Recalde*, en la que se retrata y describe a la sociedad ferrolana de la primera postguerra, especialmente a la sociedad femenina, y cuyo argumento, por tanto, lo ambienta y sitúa en esta ciudad, en su ciudad natal, en Ferrol.

Pero D. Gonzalo, como buen gallego que era, no descubre en la ficción novelística el verdadero nombre de la ciudad en la que se desarrolla la historia de *Chon Recalde*. Se inventa un apodo, una especie de seudónimo literario que esconde el auténtico nombre de esta ciudad. En la novela, Ferrol se llama Villarreal de la Mar.

Claro que este nombre imaginario e inventado no es, desde luego, casual. Todo lo contrario. Está lleno de intención y de significado. La agudeza literaria de Torrente Ballester es capaz de expresar, con plena exactitud y en un único topónimo de su propia invención, la caracterización social y urbana más específica y diferencial de su ciudad de nacimiento y de sus paisanos, es decir su código genético, el A.D.N. que les identifica y singulariza.

Villarreal hace referencia a su fundación monárquica, al nacimiento histórico puntual de la ciudad por una decisión político-administrativa para atender necesidades estratégicas navales y de defensa militar. Estas circunstancias fundacionales se proyectarán y se materializarán en un proyecto cartográfico, en un plano urbano racionalista, geométrico y jerarquizado, muy del gusto de la cultura y del pensamiento barrocos e ilustrados del siglo XVIII.

La siguiente palabra del topónimo novelístico - a modo de complemento semántico, como si fuera el apellido familiar que se añade al nombre de pila-: de la Mar, nos sugiere, en contraste con el orden, la disciplina y la jerarquía que insinúa Villarreal, el carácter exageradamente marítimo de Ferrol y de los ferrolanos, con su espíritu romántico y aventurero y con su permanente invitación al viaje prolongado sin temor al reto de la lejanía ni al riesgo de lo desconocido.

Estas almas tan distintas, hasta opuestas y contradictorias, de la personalidad urbana y sociológica de la ciudad, para nuestro escritor, no sólo coinciden o se suman, sino que se complementan y se relacionan estrechamente entre sí de manera sorprendente y llamativa, interactuando siempre entre ellas.

De hecho, Ferrol no se hubiera fundado por decisión real como ciudad naval y militar sin las ventajas marítimas de su emplazamiento en una ría de alto valor estratégico por su peculiar topografía litoral, en relación con las posibilidades de la tecnología bélica del siglo XVIII. La monarquía borbónica no hubiera ordenado construir *Villarreal* si ésta no hubiera sido beneficiada y mejorada por la presencia *de la Mar*, gracias a las eficientes prestaciones de su ría.

Conviene aclarar que la fundación militar de la ciudad no es una originalidad exclusiva de Ferrol. Al contrario, la motivación castrense, las razones defensivas han sido las causas más frecuentes de la construcción de las ciudades históricas. Es lo que hicieron los griegos y los romanos en sus épocas más expansivas y colonizadoras. Así nacen en España las ciudades más antiguas como Barcino (Barcelona). Tarraco (Tarragona) Emérita Augusta (Mérida) Asturica Augusta (Astorga) o Helmántica (Salamanca).

Todo empezó, para Occidente, en Mileto a donde llegó Hipódamo a diseñar el puerto de la ciudad¹. Desde entonces, se le ha considerado el padre del urbanismo europeo, el inventor de los planos en retícula, que sirvieron, después, de modelo a los romanos y que tuvieron una prolongada continuidad hasta nuestros días en el urbanismo renacentista, en el barroco del siglo XVIII -Ferrol sería un buen ejemplo- y en los ensanches contemporáneos de las grandes ciudades postindustriales².

Los romanos, siguiendo ese patrón regular del trazado de Hipódamo, levantaban sus campamentos militares, con el *cardus* y el *decumanus* como eje de coordenadas de proyección ortogonal, en sus avances colonizadores. Algunos de esos campamentos, diseñados siempre en cuadrícula, permanecían para fijar las posiciones de la conquista y controlar a la población autóctona. Estos serán los que se acaben convirtiendo en ciudades de origen militar, pero que evolucionan y se desarrollan más tarde, una vez que desaparecen las circunstancias iniciales de inestabilidad bélica, porque se reconvierten en centros mercantiles, en lugares de intercambio de bienes y en mercados periódicos, incorporando así como principal función urbana la actividad económica más permanente, con mayor proyección de futuro que la primitiva función militar.

Esta es precisamente la originalidad de Ferrol, a diferencia de la mayoría de las ciudades históricas de fundación militar. Su nacimiento urbano es más tardío, en el

¹ CARTLEDGE, P. (2009), *Ancient Greece. A History in Eleven Cities*. Nueva York. Oxford University Press pp 54, 91.

² CARTLEDGE, P. (2009) *Op. cit* p 54.

siglo XVIII, y, sobre todo, su inicial vocación militar permanece en el tiempo por razones de interés nacional, incluso en tiempos de paz, y sigue siendo predominante y hegemónica social y urbanísticamente respecto a otras funciones como la industrial de construcción naval, que siguen siendo dependientes y subsidiarias de aquella primera vocación militar principal.

La novela de *Chon Recalde* comienza con un prólogo —el autor lo escribe en latín: *Incipit*— que no pertenece a la literatura de ficción. Es más bien un atinado comentario sociológico, un breve y expresivo diagnóstico de la psicología colectiva de los ferrolanos, en razón de la personalidad histórica y geográfica peculiar y diferenciada de la ciudad en la que han nacido y viven:

El genio racionalista que fundó Villarreal de la Mar no tuvo en cuenta, desafortunadamente, su enclavamiento sentimental en el finisterre de Europa, ni tampoco el alma, totalmente romántica, de las gentes locales... y su ímpetu aventurero y movedizo, ávido de lejanía... Sin el racionalismo y la industria, Villarreal de la Mar no pasaría de burgo acostado junto a las aguas... Pero la industria y el racionalismo produjeron a las gentes de la ciudad un alma contradictoria, paradójica... es demasiado para el espíritu céltico surgir en una ciudad de calles geométricas, de vida geométrica, jalonada de cañonazos ordenancistas y toques de trompeta. Es demasiada la preferencia local por la cultura matemática. Y es demasiada, sobre todas las cosas, esa debilidad que las madres sienten por la vida segura, pero mínima y modesta, que brindan la nómina estatal o la nómina de la factoría.

Difícilmente se hallarán chicos más impetuosos e imaginativos que los nacidos en Villarreal... pero las mayores inquietudes, las mejores vocaciones heroicas sucumben a la tiranía de la nómina... Hay, en una palabra, el contraste entre el alma geométrica y racionalista que se impuso por decreto a la ciudad, y el alma lírica de las gentes atlánticas, enemigas del límite.

Nuestro escritor llega incluso, a personificar esa doble alma, contradictoria y paradójica, de Ferrol y de sus gentes en dos personajes clásicos de la historia de la ciudad: D. Ramón Plá, *marqués de Amboage*, que es el *antigenio local*, el *contrapolo de Jorge Juan*: un hombre que cuando aún había barcos de vela, piratas y negreros, se hizo fabulosamente rico navegando por el Atlántico.

El profesor universitario que firma este escrito publicó en 1984 un breve ensayo sobre esta ciudad tan dual, tan contradictoria y paradójica, que Torrente Ballester bautiza literariamente como Villarreal de la Mar y que, en realidad, se llama Ferrol (*Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia y Ediciones de la Universidad de Salamanca). El libro tardó algunos años en ser editado, porque en realidad su texto estaba terminado en 1979. De hecho, el Ferrol del libro, la ciudad de 1979, ya no existe, y la actual de 2011 es sensiblemente distinta: El viejo cuadro de Esteiro se había derribado y no se había empezado a construir el actual, el polígono residencial de Caranza estaba en sus comienzos, las comunicacio-

nes terrestres por carretera no eran las actuales, no existía el puerto exterior, no había campus universitario, etc.

Los motivos de dicha publicación tuvieron que ver con el propósito de que una reflexión sobre la realidad urbana y social de Ferrol pudiera servir de orientación y de estímulo para el compromiso cívico de los ciudadanos, en un momento histórico especialmente oportuno, aunque, como todo lo que afecta a esta ciudad, inevitablemente contradictorio.

Por un lado, acababa de inaugurarse la democracia municipal con las elecciones locales de 1979 y podía pensarse que la nueva democracia les iba a sentar bien a los ferrolanos, como al resto de los españoles, para mejorar su convivencia cívica. Pero, además, le iba a sentar muy bien al urbanismo y al crecimiento de la ciudad, por esa regla de tres de la Sociología de que el territorio, en este caso el territorio urbano, es un producto social, una creación y una construcción de la sociedad que lo habita. Si los ferrolanos se empezaban a comportar civilmente como demócratas, la ciudad que construyeran -se empezaba a redactar el Plan General de Urbanismo- sería también un producto territorial y social democrático, sería un escenario adecuado para la convivencia, la integración colectiva y la sociabilidad respetuosa. Ferrol, dejaría de ser sólo y únicamente la *urbs* latina, la urbe material, geométrica y ortogonal, para empezar a ser también la *civitas* romana de las relaciones sociales, del respeto mutuo y de los contactos interpersonales abiertos y generosos, y, en tercer lugar, podría ser también la *polis* griega de la participación pública y el compromiso activo en las tareas colectivas.

Esta era la circunstancia histórica esperanzadora y optimista, porque la nueva democracia municipal despertaba, en 1979, expectativas muy alentadoras. Pero existía una grave amenaza recurrente y repetida periódicamente en la historia de la ciudad: la profunda crisis de la construcción naval y la necesidad urgente de la reconversión industrial, que tantas tensiones sociales generó en la década de los ochenta del pasado siglo, y que volvió, una vez más, a poner al descubierto la dualidad sociológica de la ciudad, como había ocurrido con el motín de los obreros navales frente a las autoridades de Marina en 1875, o más recientemente, con los violentos conflictos laborales de Marzo de 1972, con el trágico balance de algunas víctimas mortales.

Es verdad que aquel Ferrol de 1979 tiene poco que ver ya con el actual de 2011. Pero... ¿qué queda en el Ferrol de hoy, en el del siglo XXI, de aquel Ferrol de ayer, que nace como ciudad en el siglo XVIII? Este es realmente el tema central de nuestra reflexión, y, por eso, nos interesa mucho contestar a esta pregunta, porque desde una valoración crítica permanecen del ayer algunas deficiencias que parecen estructurales y que se comportan como inercias pesadas que hay que identificar para vencerlas y superarlas en la ciudad de hoy con proyección de futuro para garantizar el progreso urbano.

La historia urbana de la ciudad nos ofrece algunas pistas. Ferrol es una ciudad históricamente joven. Nace hace menos de 250 años, pero conviene recordar algunos

datos significativos de su nacimiento. El primer monarca de la dinastía borbónica, Felipe V, se plantea la urgente necesidad de reorganizar la Armada española, teniendo en cuenta que en Abril de 1713 se había firmado el tratado de Utrecht, que después de la guerra de Sucesión la capacidad de nuestra fuerza naval era muy precaria, que la configuración peninsular del territorio de un estado poseedor de colonias alejadas de la metrópoli y la posibilidad de seguir compitiendo militarmente con el resto de las potencias europeas obligaban a impulsar una nueva política naval.

Por todo ello, el primer rey Borbón, en 1726, declara a Ferrol capital del Departamento marítimo del Norte, a Cádiz del Sur y a Cartagena de las costas levantinas. En esta fecha nace la ciudad departamental.

Unos años más tarde, en 1740, dentro del reinado de Fernando VI y bajo el mandato directo del Marqués de la Ensenada, es cuando se empiezan a trasladar los tinglados de construcción naval y los locales administrativos y militares del nuevo Departamento hacia la ensenada de Caranza, en la ribera oriental del pequeño cerro de Esteiro, extramuros de la antigua villa de Ferrol.

En 1751 se terminan de construir todas las gradas del primer arsenal de Esteiro. A partir del año siguiente, en 1752 y hasta 1770, se acelera el ritmo constructivo y se termina la gran dársena para resguardo y seguridad de los buques, con la edificación de los diques de carenas y de los restantes edificios del arsenal. El reinado de Carlos III resulta para Ferrol más favorable todavía que el de sus dos predecesores que, sin embargo, fueron los que colocaron los cimientos.

Existe, desde luego, un evidente paralelismo cronológico entre la construcción de las instalaciones navales y militares y la edificación de la nueva ciudad. Si el poblado inicial de Esteiro es contemporáneo de las obras del arsenal del mismo nombre, terminado en 1751, también el nuevo barrio central de La Magdalena se edifica al mismo tiempo que la gran dársena, entre 1752 y 1770. No hay duda de que el nacimiento urbano de Ferrol está presidido y estimulado por sus dos grandes vocaciones ciudadanas, a su vez estrechamente ligadas entre sí: la vocación militar y marina y la construcción naval.

En la primera expansión horizontal del plano ferrolano durante el siglo XVIII se distinguen con claridad tres etapas cronológicamente sucesivas, que se corresponden, a su vez, con las tres subunidades intraurbanas principales, que conforman su estructura y que se diferencian también por la morfología de su trazado y por la distinta calidad de sus edificaciones.

La primera de ellas es el núcleo primitivo, el barrio antiguo de Ferrol Viejo, el núcleo medieval preexistente a la primera urbanización, situado en la parte más occidental del plano urbano actual, en contacto directo con la ría.

En cambio, la denominada *población o cuadro de Esteiro* constituye la segunda subunidad intraurbana diferenciada del Ferrol del siglo XVIII, tanto por la fecha de su construcción como por el tamaño del área edificada, y se localiza en el extremo más

oriental y opuesto al emplazamiento de Ferrol Viejo. Esta población nace a mediados del siglo coincidiendo con el traslado de los tinglados navales y las instalaciones administrativas y militares del Departamento Naval desde la villa de La Graña hasta la ensenada de Caranza. Por su estructura espacial, por su morfología y trazado, el barrio de Esteiro, aunque no alcanza la perfecta regularidad del geometrismo ortogonal del núcleo central de La Magdalena, sí puede considerarse como un precedente urbanístico de éste, si bien de menor tamaño y de peor calidad edificatoria.

En los años centrales del siglo XVIII, el plano de Ferrol presenta una estructura bipolar representada por los poblamientos concentrados de Ferrol Viejo y Esteiro, situados en los extremos occidental y oriental del saliente terrestre que se adentra en la ría entre las ensenadas de La Malata y Caranza. Entre ambos poblamientos queda un amplio espacio rural sobre el que se construirá enseguida el núcleo central de La Magdalena.

En 1761 Carlos III aprueba definitivamente los planos de la nueva villa y ordena su construcción con arreglo a las alineaciones que dibujan dichos planos, elaborados por ingenieros militares con un mismo criterio urbanístico basado en un trazado en damero o retícula cuadrículada de calles rectilíneas que recortan manzanas iguales. El proyecto inicial es de Joseph de la Croix (1751), seguido por el de Miguel Martín (1755), el de Francisco Llobet (1761), con la reducción de Jorge Juan (1762) y las modificaciones finales de Julián Sánchez Bort (1765). El recinto fortificado es diseñado por Francisco Llobet y Sánchez Aguilera entre 1769 y 1774³. Nace así Villarreal como nueva ciudad, y podemos deducir que este año de 2011, Ferrol ha cumplido 237 años.

Este urbanismo dieciochesco, representado por la construcción puntual del poblado central de La Magdalena, se convierte en un exponente modélico en España de las características formales que, según Lavedan, definen a las ciudades barrocas: concepción del espacio urbano como un todo armónico, absoluta regularidad geométrica del plano, búsqueda de la perspectiva, planificación rigurosamente programada, simetría perfecta, espacios libres, etc⁴.

Con este breve recordatorio del arranque de la historia urbana de Ferrol, tenemos la información suficiente para poder identificar aquellas características de la ciudad del pasado que siguen condicionando a la ciudad del presente y a sus expectativas de futuro. Podemos reconocer lo que permanece en la ciudad de hoy de la ciudad inicial del ayer, hace 237 años. Estas características tan arraigadas y permanentes son las

³ VIGO TRASANCOS, F. (1980) "Evolución urbanística del barrio de La Magdalena" en Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. Comisión de Cultura *El barrio de La Magdalena del Ferrol*, Santiago de Compostela. pp 33-43.

⁴ LAVEDAN, P. (1941) *Histoire de l'urbanisme vol. II Renaissance et temps modernes*. París. Ed, Henri Laurent.

que definen el código genético de Ferrol, sus auténticas señas de identidad urbana y su especificidad y singularidad como ciudad diferenciada.

Una primera causa básica y fundamental del carácter cíclico y repetitivo de sus crisis, de las que la actual, tan grave y tan prolongada, no es más que su última y más reciente manifestación, debe buscarse en el modo en el que nace la ciudad por una decisión política y administrativa del poder central del Estado monárquico de los primeros borbones (Villarreal). Ferrol, desde su mismo origen urbano y hasta hoy, va a padecer, sigue padeciendo, una excesiva y negativa dependencia respecto a la evolución política y económica general de la Administración Pública, que la fundó por decreto. La llamativa carencia de autonomía local y la imposibilidad de un crecimiento económico más continuo y progresivo, sin tantos sobresaltos y altibajos, sin la continua amenaza de crisis cíclicas y periódicas, son la consecuencia inevitable de su nacimiento administrativo por decisión de una autoridad superior y lejana. Esta característica congénita en la vida de la ciudad es la que va a dificultar adquirir, con el paso del tiempo, un mínimo margen de funcionamiento autóctono, endógeno y autosostenido. No es ésta la ocasión ni el momento, pero no nos sería nada difícil reseñar múltiples antecedentes históricos en Ferrol de la actual y total dependencia del futuro productivo y laboral de Navantia de decisiones que deben tomarse en Madrid o en Bruselas.

Este grave problema estructural de ayer y de hoy, que entorpece el desarrollo futuro, ya fue advertido a finales del siglo XIX por el prestigioso geógrafo francés Eliseo Reclus, cuando visitó Ferrol en uno de sus frecuentes viajes por el mundo: *Según el estado de la Hacienda española y el desarrollo de sus escuadras, El Ferrol ha aumentado o disminuido de población, siendo tan pronto una colmena desbordante por la muchedumbre de sus trabajadores, como viendo crecer la hierba en sus calles desiertas*⁵.

Por decisión administrativa, Ferrol se construye como una ciudad militar y naval, por este orden, como un enorme cuartel rodeado de astilleros, de tal forma que su primera morfología urbana simboliza y expresa, de alguna manera, la meticulosidad y rigurosidad de la disciplina castrense. Torrente Ballester lo describía en el prólogo de la novela citada al comienzo... *una ciudad de calles geométricas, de vida geométrica, jalonada de cañonazos ordenancistas y toques de trompeta*.

Esta realidad, típicamente ferrolana, la describe con detalle Martínez Barbeito en su Guía de Galicia de 1957: *La regularidad, la simetría y la matemática proporción de vías y manzanas constituyen un claro y significativo ejemplo de lo que fue la Ilustración triunfante en el siglo XVIII. Eran tiempos en que se gustaba de planificarlo*

⁵ Esta cita, perteneciente a la obra de Eliseo RECLUS titulada *Nouvelle Geographie Universelle. La Terre et les hommes (1888-1892)*, ha sido recogida de la Antología publicada por un colectivo de geógrafos de la Universidad Autónoma de Barcelona en 1980 (*La geografía al servicio de la vida*). Barcelona, Nadir p. 420.

*todo con arreglo a patrones previstos y en que todo se sometía al imperio de la razón. El Ferrol tiene, por tanto, en la materialidad de su estructura y construcción no pocas notas que pueden calificarse de cartesianas, racionalistas y borbónicas... la ciudad se ha desarrollado bajo la influencia de la potestad real y de la potencia naval, jerarquizada como una inmensa oficina, como un enorme taller y como una no menos gigante plaza de armas.*⁶

En efecto, Ferrol no sólo se funda como plaza de armas, sino también como taller. No es únicamente una ciudad militar. Es, además, un núcleo industrial especializado en construcción naval en régimen de monocultivo. La fundación política de la ciudad no sólo determina su principal funcionalidad urbana castrense, sino que también es la causa de que el desarrollo industrial ferrolano no haya alcanzado nunca, en sus 237 años de historia, una madurez suficiente y una consolidación estable, porque las etapas productivas de mayor éxito en momentos puntuales son siempre interrumpidas por períodos de depresión que impiden un progreso continuo y una mínima estabilidad. Y la causa no es otra que su excesiva concentración en un sólo tipo de producción totalmente dependiente de una demanda exterior, que le niega constantemente posibilidades de diversificación productiva capaces de garantizar un desarrollo más autosostenido. Es lo que algunos expertos, como Edward Glaeser, denominan *síndrome de Detroit*, expresión que puede servirnos para comparar, por un momento, la situación de Ferrol con la de otras ciudades del mundo, por si dichas comparaciones nos ayudan a identificar soluciones posibles al problema⁷.

Detroit tenía acceso fácil a la madera y al mineral de hierro, y sus astilleros estaban en el centro del sistema de los Grandes Lagos. Era natural que esta ciudad se especializase en la construcción de motores de barco, y su veteranía en la construcción y reparación de motores convirtió a Detroit en el punto idóneo para la fabricación de coches⁸.

A finales del siglo XIX esta ciudad se parecía mucho a lo que ha significado Silicon Valley desde las décadas de 1960 y 1970. Dos ciudades en plena expansión económica, con un espectacular éxito productivo y una elevada competitividad urbana por la creciente demanda en el mercado de los productos que fabrican: coches y tecnología informativa⁹.

Pero el gran inconveniente de ambas localidades es que carecen de una mínima diversificación productiva en su oferta industrial, y la realidad demuestra que las ciudades centradas en una sola industria no suelen tener mucho futuro en el largo

⁶ MARTINEZ BARBEITO, C (1957) *Guía de Galicia*. Barcelona. pp 185-186.

⁷ GLAESER, E. (2011) *El triunfo de las ciudades*. Madrid. Taurus.

⁸ NEVINS, A. y HILL, F. E. (1954) *Ford. Vol. I The Times, the Man, the Company*. Nueva York, Scribner's, p. 51.

⁹ GLAESER, E. (2011) *Op. Cit.* p.73.

plazo, porque los monocultivos industriales desaniman el desarrollo de nuevas ideas y empresas¹⁰. Detroit se convirtió prácticamente en un sinónimo de ciudad de una sola industria y éste es también el grave impedimento actual de Silicon Valley con su absoluta concentración en la informática¹¹.

Este síndrome de Detroit, que siempre ha padecido y sigue padeciendo Ferrol, le ha convertido desde hace años en lo que en lenguaje comunitario se conoce como *áreas industriales en declive*, que, en España, se localizan preferentemente en el litoral cantábrico, donde el modelo productivo de éxito con monocultivos industriales de bienes de producción básica, fabricados en grandes factorías con miles de obreros no cualificados, es decir, el modelo heredado de la Primera Revolución Industrial, ha fracasado definitivamente antes de que finalizara el siglo XX. El ejemplo más notorio quizás sea el hundimiento industrial y la crisis laboral y social consecuentes de la ría de Bilbao, que ha obligado a esta ciudad a afrontar una auténtica reconversión de sus funciones y actividades ciudadanas y un cambio radical de su base económica urbana. ¿Podría servir en Ferrol, adaptándolo a sus concretas circunstancias, el modelo y la estrategia de la transformación urbanística reciente de Bilbao?

Hoy, los estudiosos y expertos en desarrollo urbano insisten en que las razones que llevan a una ciudad a triunfar y a ser competitiva en este mundo cada vez más difícil de la globalización, tienen mucho más que ver con su capital humano que con sus infraestructuras físicas¹², sobre todo, ahora que la era de la ciudad industrial ha terminado, al menos en Occidente, y nos ha dejado como pesada herencia los problemas de los antiguos gigantes fabriles que no han logrado reinventarse en la nueva era¹³. Ferrol no puede seguir viviendo en una era – la industrial – que ya no existe. Si no quiere quedarse desfasado, si no quiere salirse del camino de la evolución y del progreso que marca la nueva era de la información y del conocimiento, debe dejar de añorar el pasado y sustituir la fabricación de bienes por la fabricación de ideas, debe apostar fuerte por la innovación, porque ya tampoco nos puede sacar de la crisis la industria de la construcción ni la promoción inmobiliaria de la economía del ladrillo. También ha fracasado este modelo productivo, que no tiene ya sitio en la nueva era de la productividad.

¿Está dispuesta y preparada Ferrol, su ciudadanía y sus agentes sociales, para afrontar este reto necesario y urgente? ¿Tiene esta ciudad el suficiente capital humano para ello? Estas preguntas no pueden tener ahora una respuesta rotunda, segura y definitiva, pero sí se pueden sugerir algunas reflexiones, que siempre estarán relacio-

¹⁰ GLAESER, E. y Otros (1992) *Growth in Cities*. En *Journal of Political Economy* 100 (diciembre) pp 1132, 1150-1151.

¹¹ GLAESER, E. (2011) *Op. Cit* p 54 y 67.

¹² GLAESER, E. (2011) *Op. Cit.* p. 46.

¹³ GLAESER, E. (2011) *Op. Cit.* p. 64.

nadas con las herencias del pasado urbano que siguen condicionando el presente y limitando las expectativas de futuro.

La historia de la ciudad, que ya hemos recordado, desde sus comienzos, es primero y principalmente militar, no sólo por el hecho de que la construcción naval se concibe exclusivamente, al principio, con fines bélicos; sino, sobre todo, porque el poder social del colectivo de funcionarios de la Armada va a imponer su autoridad, su poder social y su capacidad de mando al resto de la sociedad local mayoritaria de obreros industriales.

Esta jerarquización social, desde el mismo siglo XVIII, se materializa en el propio plano de la ciudad por medio de una clara segregación social de los usos del suelo bastante discriminatoria y nada favorable para la integración ciudadana. Los marinos vivirán en el núcleo central de La Magdalena y los obreros residirán en Esteiro, en Canido, o en las áreas rurales próximas.

El prestigioso especialista local en las tipologías arquitectónicas de la ciudad y de sus valores patrimoniales, Juan Antonio Rodríguez Villasante, concluía en 1980 su ensayo sobre Ferrol afirmando que: *No sólo la estructura urbana y sus subunidades internas se individualizan socialmente, sino también los mismos tipos de vivienda dentro del núcleo central planificado*¹⁴.

Es indudable que la superación de esta bipolarización funcional –castrense e industrial- que determina una dualidad sociológica tan marcada, resulta imprescindible para afrontar los desafíos del progreso de Ferrol, para poder reunir con la integración del conjunto social el suficiente capital humano colectivo para abordar los retos del futuro en una nueva era.

La buena noticia es que esta superación, hoy, puede resultar más factible para una sociedad que lleva años conviviendo en un régimen democrático cada vez más maduro y consolidado. Sin embargo, quizás exista otra dificultad sociológica derivada de la vocación militar y marina de Ferrol. Es una cuestión que puede, al menos, aventurarse como una posible hipótesis, ya que el progreso de Ferrol va a requerir complicidad cívica, impulso social, compromiso ciudadano con los proyectos colectivos de innovación y con la fabricación de ideas y de conocimiento. Y ocurre que la continua movilidad migratoria, por cambio de destino y por necesidades del servicio, de los militares de Marina puede favorecer, en este estamento social tan cualificado y cuyo peso demográfico es significativo, un cierto desarraigo producido tanto por la inmigración que recibe de otras regiones de ciudadanos que no se identifican con su nueva ciudad de residencia, la consideran provisional y de paso, como por las prolongadas ausencias de una buena parte de marinos ferrolanos. Esta movilidad de doble dirección – foráneos que llegan, autóctonos que se van - ¿podría ser la causa del défi-

¹⁴ RODRIGUEZ VILLASANTE, J. A. (1980) “Génesis de las tipologías arquitectónicas” en C.O.A.G, *Op. Cit.* (1980) citado en la nota 3, pp 75-76.

cit de arraigo social y de una cierta indiferencia generalizada frente al compromiso social o los intereses colectivos de la comunidad?

En contraste con estos posibles inconvenientes, pueden apreciarse algunas ventajas actuales que animan al optimismo y a la esperanza. Ferrol, en un balance provisional y comparativo de un imaginario método DAFO, presenta debilidades y amenazas representadas por algunas inercias negativas de su pasado histórico; pero también aporta fortalezas y oportunidades recientes en estos primeros años del siglo XXI. Si no podemos conformarnos con fabricar bienes materiales y hay que fabricar ideas innovadoras, disponemos de nuevas factorías de producción que antes no teníamos: una joven y dinámica universidad con un campus propio en la ciudad, o la organización de foros de debate, como esta misma Cátedra Jorge Juan, donde se testimonia la buena convivencia de dos instituciones públicas claves en la ciudad actual: la Marina, tan identificada ayer y hoy, siempre, con la historia de Ferrol, y la Universidad, de creación muy reciente, pero con un futuro prometedor. Este buen entendimiento entre la institución más antigua y la más moderna de Ferrol, sin duda, constituye un aliciente y un estímulo a la participación crítica de la sociedad en los diálogos y debates públicos de interés colectivo y de carácter social y cultural. No es otra cosa la fabricación de ideas y de propuestas innovadoras que requiere la era postindustrial de la información y del conocimiento.

Sigue en el aire la pregunta anterior: ¿puede servir de ejemplo a imitar el modelo de renovación urbana de Bilbao, una vez adaptado a las particulares condiciones de Ferrol? Este modelo no se reduce al llamado efecto Guggenheim y a su atractivo para el turismo de calidad como icono de identificación de la marca publicitaria de una ciudad. Es mucho más, y lo que realmente importa es su sistema de coordinación y planificación estratégica aplicado a la gestión directa de la necesaria y urgente renovación urbana y funcional de Bilbao. En realidad, este sistema de gestión es el que ha trascendido las fronteras locales y nacionales y ha sido admirado y premiado en muchos momentos y en muchos lugares, al tiempo que es estudiado científicamente en varias universidades del mundo.

El organismo que garantiza la imprescindible planificación y gestión de objetivos y que asegura la adecuada coordinación interadministrativa de los entes públicos participantes, al tiempo que estimula y controla la participación de los agentes privados, se denomina *Bilbao, Ría 2000*. Es una sociedad anónima de capital público, creada en 1992, y está constituida a partes iguales por la Administración Central del Estado a través de empresas públicas como SEPES -Entidad Pública Empresarial de Suelo, adscrita al Ministerio de Fomento- o la Autoridad Portuaria de Bilbao, ADIF y FEVE; así como por las Administraciones vascas: Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y los Ayuntamientos de Bilbao y Baracaldo.

La sociedad –cuya misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano, con la ejecución de proyectos urbanísticos, de transporte y de medio ambiente– nació con una aportación inicial de capital de 1,8 millones de euros, y, desde el principio, ha logrado su equilibrio financiero sin tener que volver a recurrir a los presupuestos públicos.

Esto ha sido posible gracias a que las administraciones accionistas ceden terrenos que poseen en zonas centrales, al tiempo que los Ayuntamientos de Bilbao y Baracaldo modifican los usos previstos para esos suelos. La sociedad invierte en su urbanización y vende las parcelas a promotores privados, con lo que obtiene un excedente que se reinvierte en actuaciones en áreas degradadas de la aglomeración bilbaína. De esta forma, la estrategia urbanística y financiera que se practica no sólo garantiza una plena colaboración, bien coordinada, de todas las administraciones públicas afectadas, sino que sirve también para asegurar la participación de la iniciativa privada en los procesos de renovación urbana, siguiendo siempre, además de criterios de rentabilidad, pautas de solidaridad socioterritorial intraurbana. El caso más reciente ha sido la urbanización de la nueva plaza del Corazón de María en el centro de Bilbao la Vieja –el casco antiguo bilbaíno más degradado social y físicamente, en la margen izquierda de la ría–, con una inversión de 5,6 millones de euros procedentes de las plusvalías obtenidas en las operaciones urbanísticas de Abandoibarra, el área de mayor renta, de mejor calidad edificatoria y de más poder social¹⁵. Podemos repetir la pregunta: ¿no sería aplicable –con las necesarias adaptaciones– este modelo bilbaíno de gestión a la renovación urbana de Ferrol y de su comarca de Ferrolterra?

En mi publicación de 1984 –pero escrita en realidad en 1979 – aventuraba el siguiente pronóstico: *Es muy posible que el éxito o el fracaso de la actual planificación urbana del municipio vaya a depender, en gran medida, de la solución que se adopte en relación con el amplio solar vacante que ha dejado el derribo de Esteiro16*. ¿Se puede estar hoy satisfecho con la construcción del nuevo Esteiro y con las funciones urbanas que desarrolla y lo que contribuye a la integración urbanística del plano de Ferrol?

Esta pregunta es muy posible que tenga respuestas no coincidentes y que pueda ser motivo de debate; pero con lo que no se puede estar satisfecho, desde luego, es con el lamentable abandono del núcleo primitivo de Ferrol Viejo a favor de un deterioro creciente debido al poco peso demográfico y social de sus residentes, a su bajo nivel económico, y a la progresiva pérdida de renta de situación de este barrio, cada vez más alejado de la centralidad urbana de la ciudad que continúa desplazándose hacia el este. Ni siquiera la proximidad del puerto deportivo en el muelle de

¹⁵ Esta información se ha obtenido en el nº 23 de la Revista *Bilbao, ría 2000* de Julio de 2011, pp 4-9 y 39

¹⁶ CLEMENTE CUBILLAS, E. (1984) *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Santiago de Compostela. C.O.A.G. y Ediciones de la Universidad de Salamanca, p. 147.

Curuxeiras y los nuevos locales de hostelería son capaces de evitar la mala imagen de este núcleo cada vez más marginal en todos los sentidos. Podemos repetir y concretar la pregunta anterior... ¿sería posible que en la regeneración de Ferrol Viejo se utilizara la fórmula bilbaína con la que se financia la recuperación urbana y social de Bilbao La Vieja con los excedentes y plusvalías de Abandoibarra? ¿Cuál sería el Abandoibarra de Ferrol?

Algo parecido –aunque desde luego, no tan grave– está ocurriendo en el núcleo central de La Magdalena. Su deterioro físico es evidente, lo mismo que la congestión permanente de tráfico y la incomodidad para los peatones. En estas circunstancias cada vez es más difícil apreciar y valorar la regularidad de su trazado viario, el valor y el interés de sus plazas, o la belleza y riqueza de los edificios modernistas. Ferrol está dejando que se arruine su inicial y primer espacio urbano, el territorio que lo convirtió en ciudad hace 237 años. Es verdad que se han tomado algunas medidas parciales en relación con la peatonalización y con la decoración que aporta el mobiliario urbano y la jardinería, pero el problema está sin resolver en su conjunto y en su raíz.

El deseado expediente –así se fabrican ideas innovadoras– que solicita la declaración de ciudad patrimonio de la Humanidad, al poner en valor el urbanismo, la arquitectura y los baluartes militares, quizás sea difícil que prospere si se mantiene la actual indiferencia pública ante la degradación de La Magdalena. ¿No se podría aplicar también, en este caso, el modelo financiero y de gestión bilbaíno, que ha sido ensayado con éxito en situaciones análogas y ha logrado la aceptación comunitaria, que le ha facilitado, a su vez, recibir inversiones procedentes de la Unión Europea a través de programas específicos de regeneración urbana?

No nos es posible, en este texto, completar un recorrido crítico por todo el plano de la ciudad y por sus crecimientos horizontales y periféricos más significativos. Necesariamente se nos quedan muchas preguntas en el aire, sin una respuesta inmediata: ¿Se ha consolidado ya Caranza como un escenario de convivencia cívica y como un barrio residencial con suficientes dotaciones, servicios y equipamientos? ¿Sus vecinos se sienten integrados en el conjunto de la ciudad o siguen existiendo problemas de comunicación? ¿Ha logrado ya Canido un cierto orden urbanístico en su desarrollo o siguen existiendo déficit dotacionales y demasiada anarquía urbanística? ¿Qué juicio nos merecen, en los comienzos del siglo XXI, las prolongaciones longitudinales del plano urbano y la expansión de la ciudad, a través de los ensanches a ambos lados de la vieja carretera de Castilla? ¿Cuál es la calidad general de la edificación? ¿Existen o no demasiadas diferencias en la calidad edificatoria y en las prestaciones de servicios? ¿Estas expansiones contribuyen a integrar el conjunto del plano urbano o lo están dispersando y desordenando su estructura? ¿Es satisfactoria la atención específica que requiere la amplia zona rural del municipio? ¿Se está actuando con criterios de protección ambiental de los valores ecológicos de las áreas interiores y litorales, frente a los peligros de la colonización urbana y edificatoria, que siempre es invasiva y tiende a destruir los ecosistemas naturales?

¿Se está compatibilizando el interés residencial y de veraneo con la conservación de la naturaleza?

Son demasiadas preguntas sin respuestas, pero que deben servir para sugerir debates y para estimular la participación crítica y vigilante de los ciudadanos en la gestión pública como forma de buscar soluciones en el mundo de las ideas y de la innovación.

Para finalizar, con brevedad, se plantean tres últimas cuestiones: la promoción turística de la ciudad, la compatibilidad de usos militares y civiles en el puerto y las comunicaciones terrestres con el interior peninsular. Tampoco en estos temas enunciaremos afirmaciones tajantes y seguras. Se expondrán más dudas que certezas, como sugerencias para la reflexión compartida y el dialogo respetuoso con los criterios ajenos.

¿Las actuales campañas publicitarias de promoción turística de Ferrol son adecuadas y suficientes? ¿Tiene verdaderas posibilidades turísticas la ciudad? ¿Necesita algún icono de identificación urbana como imagen de marca para vender los atractivos que posee? ¿Estamos convencidos de que el turismo podría ser un sector económico emergente y con futuro para favorecer la urgente y necesaria diversificación productiva de una base económica urbana demasiado especializada en el monocultivo de la industria naval, en crisis casi permanente y ya no sólo periódica y cíclica?

En cuanto a los incentivos turísticos... ¿cuáles debe priorizar la oferta publicitaria: los culturales-patrimoniales, incluida la arqueología industrial y naval, los gastronómicos con los productos del mar, los recreativos y de ocio de su ría y en sus espacios rurales, la contemplación estética de la belleza de sus paisajes naturales interiores, marítimos y litorales? ¿No sería más rentable preparar y programar una mezcla complementaria, proporcionada y bien integrada, de los distintos motivos de atracción turística? Este sector económico –tan dinámico en la actual economía de servicios y de consumo– constituye un verdadero reto para la fabricación de ideas imaginativas y para la apuesta empresarial de nuevos emprendedores.

La segunda cuestión final –que algo tiene que ver con la anterior– es la de la necesaria buena convivencia entre el puerto militar y el comercial, turístico y recreativo. El problema es viejo porque la presencia de las instalaciones navales militares –las más antiguas históricamente, las primeras en llegar con su intensa y extensa utilización de las mejores condiciones portuarias de la ría para sus fines, han frenado, de algún modo, un mayor desarrollo de la actividad mercante, dificultando la formación de un emporio industrial más potente en este litoral como espacio útil para la concentración de economías de escala, que, teóricamente, hubieran ayudado a la tan deseada diversificación productiva.

Desde hace años, Ferrol, como otras ciudades departamentales, ha reivindicado la aprobación de un canon monetario o impuesto de radicación que debería de pagar la Armada al municipio como cualquier empresa consumidora de suelo urbano, sin que sirviera de eximente su condición de organismo público y su actividad de interés

nacional. Sin descartar esta solución, podíamos pensar que igual no fuera suficiente arbitrar un sistema de compensación económica, y que sería más adecuado ensayar algún modo de compatibilización de usos del puerto que permita coexistir sin tensiones a las actividades militares con las mercantiles y recreativas. Quizás ahora, en democracia, este contencioso pueda tener una solución dialogada y negociada para favorecer la diversificación productiva de la ciudad con el turismo y con la actividad mercante, que ahora se ve promocionada con la construcción del puerto exterior, que, sin duda, aumentará el volumen de tráfico de mercancías y mejorará su productividad.

Por último, en mi ensayo de Ferrol de 1984, pero, en realidad de 1979, afirmaba: *Si la incomunicación física y funcional ha sido considerada como una de las causas principales de la crisis urbana general de la ciudad y del estancamiento de su desarrollo sociodemográfico y económico; todas aquellas medidas encaminadas a potenciar la infraestructura espacial de relación comarcal, regional y estatal, deben adoptarse con prioridad. Ferrol necesita presupuestar grandes inversiones financieras en su red de comunicaciones y en la ampliación y mejora de todos los accesos viarios desde el interior de la península*¹⁷.

Desde 1979 hasta hoy las comunicaciones terrestres han mejorado notablemente con la construcción de la autopista del Atlántico y sus conexiones directas con el interior de la meseta castellana. ¿Es suficiente? ¿Se ha solucionado definitivamente el problema de la incomunicación? ¿Hay planes de renovación ferroviaria?

La solución final y completa de estas dos últimas cuestiones planteadas lograría superar las viejas y tradicionales disfunciones entre los dos términos del vocablo compuesto que D. Gonzalo Torrente Ballester imaginó para denominar y para definir las dos almas contradictorias y paradójicas de Ferrol y de los ferrolanos. Si la *Villarreal* militar acepta convivir en un mismo puerto con las actividades civiles -mercantiles, recreativas y turísticas- *de la Mar*; y si la ciudad, tan marítima y tan poco terrestre, compensa y equilibra esa desigualdad con un trazado de comunicaciones más capaz y permeable con el interior peninsular, Ferrol se conectaría mejor con el actual mundo globalizado y dispondría de un hábitat favorable y receptivo a la fabricación de ideas innovadoras de progreso, que garantizarían la creciente productividad de su economía y la competitividad de su modelo de ciudad en una red y en un sistema urbanos globales cada vez más exigentes. El Ferrol del siglo XXI vencería las pesadas inercias de la Villarreal de la Mar del siglo XVIII y su personalidad urbana sería la que les corresponde a las ciudades de lo que hoy Jeremy Rifkin llama la *Tercera Revolución Industrial*¹⁸.

¹⁷ CLEMENTE CUBILLAS, E (1984) *Op. Cit.* p. 117.

¹⁸ RIFKIN, J. (2011) *La Tercera Revolución Industrial*. Barcelona, Paidós.

Entrevista previa, publicada en *La Voz de Galicia* el día de la conferencia

ENRIQUE CLEMENTE CATEDRÁTICO EN GEOGRAFÍA HUMANA

«El campus de Ferrol debe ser una gran fábrica de ideas»

El profesor de la Universidad de Salamanca, que dará hoy una charla en la ciudad, apuesta por el modelo de Bilbao

A. VELLÓN

FERROL / LA VOZ

Enrique Clemente Cubillas, profesor de Geografía Humana en la Universidad de Salamanca y autor del volumen *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*, ofrecerá esta tarde —en el marco de la Cátedra Jorge Juan— una charla sobre la evolución de la ciudad. Será a las 19.30 horas en Herrerías.

—¿Qué desgranará en su charla de esta tarde?

—Será un rápido repaso sobre la evolución de Ferrol y de sus 237 años como tal. Desde que se fundó en el siglo XVIII hasta hoy. Por su funcionalidad militar depende de la hacienda pública y padece el monocultivo del sector naval. Y esto provoca que sufra, como sucede en la actualidad, crisis que se ocurren de forma periódica.

—¿Ha sabido Ferrol abordar la diversificación industrial?

—No ha sido capaz. Sigue dependiendo de ese monocultivo industrial y por eso sus crisis se van repitiendo. Padece lo que se denomina el *síndrome de Detroit*, que se quedó en nada por la crisis del sector automovilístico. Y el hecho es que



Enrique Clemente Cubillas.

Ferrol no es el lugar donde se va a decidir, por ejemplo, si se va a hacer o no el dique flotante para Navantia. Esa decisión depende de Bruselas y de Madrid. Y ese es el gran problema.

—¿Cuáles son las fortalezas de la urbe para enfrentar la crisis?

—Hay que pensar que se trata de una ciudad joven y que hoy tiene algo muy importante de lo que, hace unos años, carecía. Hay un campus universitario y creo que hay que otorgarle la importancia que tiene. Ferrol tiene que luchar para poder hacer barcos, pero también hay que entender que el campus ha de convertirse en una gran fábrica

de ideas. Esa es una gran fortaleza. No se deben concentrar los esfuerzos en una sola cosa.

—¿Más posibilidades?

—Hay que buscar oportunidades y crear puestos de trabajo en el sector servicios y en el área de la tecnología de la información y los conocimientos. De hecho, Ferrol tiene un modelo de reconversión muy próximo, el de Bilbao, cuyos pasos puede seguir. Hay una coincidencia entre ambas urbes, salvando las diferencias, y es su fracaso industrial clásico. Pero en Bilbao se ha puesto en marcha una filosofía exitosa de reconversión tanto económica como urbanística que ha sido revolucionaria. Se ha logrado cambiar la base económica, y eso también se puede hacer aquí.

—¿El urbanismo sirve también para paliar la crisis?

—Sí. En Bilbao se ha conseguido, se ha transformado la ciudad. En Ferrol hay dos necesidades urgentes. Rehabilitar Ferrol Vello. Porque es un escándalo la dejadez que ahí existe. Y, segundo, evitar que pase a suceder lo mismo en A Magdalena, que es el centro de Ferrol. Mejorar edificios, movilidad, tráfico... Hay mucho que hacer.

El profesor de Geografía Humana Enrique Clemente abrió el curso de la Cátedra Jorge Juan

"Ferrol no puede seguir viviendo en una era, la industrial, que ya no existe"

M.A. RICO • FERROL

■ El nuevo ciclo de conferencias de la Cátedra Jorge Juan, dirigido por el economista Fernando Aguiló, comenzó ayer en Herrerías con Enrique Clemente Cubillas, doctor y profesor de Geografía Humana en la Universidad de Salamanca. Clemente Cubillas es un gran conocedor de la realidad ferrolana por su familia política y también por sus estudios. Ya en 1984 publicó "Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol", escrito unos años antes, en 1979. "Aquel Ferrol tenía poco que ver con el actual pero, ¿qué queda en el de hoy del que nace como ciudad en el siglo XVIII?", apuntó. "Permanecen algunas disfunciones que parecen ya estructurales, como si fueran congénitas, y que se comportan como pesadas inercias que hay que saber vencer".

Este especialista en urbanización del territorio recordó el nacimiento de Ferrol, hace 237 años, a golpe de decreto, fruto de "una decisión política y administrativa del poder central monárquico". De entonces se mantiene su dependencia estatal, "una carencia de autonomía local y la imposibi-

"Del XVIII permanecen algunas disfunciones que parecen congénitas, pesadas inercias que hay que saber vencer"

lidad de un crecimiento continuo y próspero". De hecho, de ahí se derivan crisis cíclicas y repetitivas que se suceden en función de situaciones ajenas con "problemas cuya solución no dependen de la ciudad ni de los ferrolanos". "Dónde y quién puede tomar la decisión de construir un dique flotante? Autoridades muy alejadas y muy superiores a la ciudad", añadió.

Otra característica que pervive desde la fundación de Ferrol es su especialización industrial en el sector naval, un monocultivo que, a juicio de Clemente Cubillas, ha impedido que florecieran otros sectores empresariales. "Las ciudades centradas en una sola industria no suelen tener mucho futuro a largo plazo. Esto lo ha padecido y lo padece Ferrol, un área



Enrique Clemente y Fernando Aguiló, ayer, en el auditorio de Herrerías. D.A.

industrial en declive", explicó. Sucedió, en general, con el litoral cantábrico, centrado en un modelo propio de la primera revolución industrial "que fracasó definitivamente a finales del siglo XX". Por eso, "Ferrol no puede seguir viviendo en una era que ya no existe, que ha desaparecido" y debe sustituir "la fabricación de bienes por la fabricación de ideas", apoyándose en la universidad y en el debate y análisis crítico y superando una estructura social bipolar

que fomente "una mayor integración".

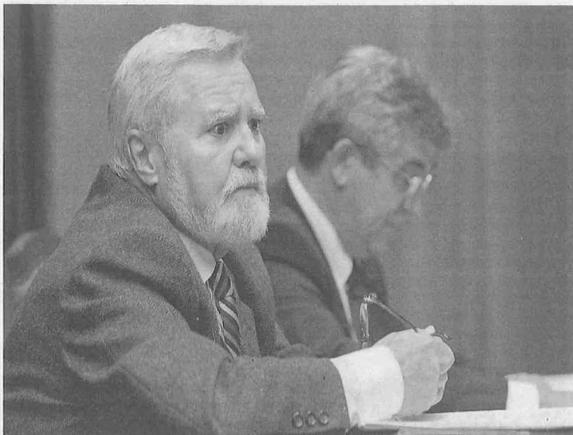
Como posible ejemplo de regeneración urbana citó la ría de Bilbao, un modelo de desarrollo en el que se combinó la iniciativa pública y privada para planificar y gestionar un nuevo espacio. Una recuperación que podría aplicarse a Ferrol Vello, barrio en un "lamentable abandono" y también a A Magdalena. "¿Tiene esta ciudad el suficiente capital humano para ello?"

«La ciudad industrial se ha terminado»

FERROL / LA VOZ

«La era de la ciudad industrial se ha terminado», señaló ayer Enrique Clemente Cubillas, profesor de la Universidad de Salamanca y autor del libro *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*, al pronunciar la conferencia *Ferrol ayer y hoy. De la urbanización inicial del siglo XVIII a la actual ciudad del siglo XXI*.

El docente, especialista en Geografía Humana, habló en la Cátedra Jorge Juan, en el centro Herrerías del Cantón de Molins, donde estableció un paralelismo entre el Ferrol real y la ciudad imaginada por Gonzalo Torrente Ballester, a quien él conoció en profundidad. Y aseguró que, para regenerar el espacio urbano, es necesario tomar conciencia de que la «fabricación de bienes» ya tiene que dejar paso a la «fabricación de ideas».



Clemente Cubillas, a la izquierda, con el director de la Cátedra Jorge Juan, Fernando Aguiló. CÉSAR TOIMIL