



EL Ferrol del Caudillo, sin duda el primer arsenal y astillero de España, con una industria complementaria de gran importancia, necesitaba dar una mayor expansión a estas zonas industriales y mejorar sus comunicaciones por tierra con el puerto trasatlántico y el importante nudo ferroviario de La Coruña.

Fuó en el verano de 1948, durante una de las visitas efectuadas por el Generalísimo Franco a su ciudad natal, cuando por propia iniciativa trazó las directrices generales del proyecto de unir las dos riberas de la ría de El Ferrol, entre la Punta Pía, cercana a Perlió, y el lugar de El Montón. El objeto principal de esta reforma era producir el acortamiento de las comunicaciones de acceso a El Ferrol por tierra. Tales obras suponían, asimismo, que, en los terrenos de este modo ganados al mar, se establecerían un magnífico aeropuerto, otras grandes mejoras y, sobre todo, la ampliación de la zona industrial de El Ferrol.

La idea del Jefe del Estado tuvo una entusiasta acogida en los medios técnicos y populares de El Ferrol, que vieron la posibilidad de que la gran industria ferrolana diese un gran avance, con las consiguientes ventajas para todos.

Se constituyó primeramente un Comité local, presidido por el alcalde; el director del puerto, señor Martínez de la Cueva, y el señor González Llano, que iniciaron las primeras gestiones en pro del proyecto.

#### PRIMEROS TRABAJOS DE LA COMISION

La primera preocupación de esta Comisión fué armonizar los intereses de los ayuntamientos ribereños, que, lógicamente, habían de resultar beneficiados por el proyecto de la gran reforma.

Entre las ventajas que desde un principio se supuso habían de producir las reformas, se consideró importante la que resultaba para la población obrera de los arsenales y factorías de El Ferrol, que hoy se ve obligada a realizar un largo recorrido, que después podrá hacer en la mitad de tiempo y sin las molestias inherentes al tráfico marítimo, sobre todo en casos frecuentes de mal tiempo. El Ferrol tendrá una entrada céntrica por terreno llano, que desembocará directamente a la Plaza de las Angustias y el Paseo de Herrera, por el sur de la nueva barriada del Instituto de la Vivienda.

#### ACTUACION DE LA COMISION INTERMINISTERIAL

El proyecto de la gran reforma de El Ferrol siguió su curso, y el día 11 de mayo de 1949 se reunía en El Ferrol del Caudillo, en el despacho oficial del coronel jefe de la Comandancia de Fortificaciones y Obras de la Región, don Juan Noreña Echevarría, la Comisión interministerial nombrada para estudiar el proyecto de «Industrialización de la Ría de El Ferrol».

La reunión fué presidida por el citado coronel Noreña, y en ella se tomaron importantes acuerdos sobre el cierre de la bahía a la altura del pueblo de Fene. A este cierre seguirá, según el proyecto aprobado, el relleno de una gran extensión de terrenos ganados

al mar, lo que permitirá primeramente la construcción de un aeropuerto, con pistas de dos mil metros; un canal navegable, una carretera y un ferrocarril, que acortarán las comunicaciones por tierra entre El Ferrol y La Coruña en más de diez kilómetros.

El relleno de las zonas desecadas proporcionará también a El Ferrol 350 hectáreas de terrenos, en los que se podrán instalar nuevas industrias o ampliar las existentes, necesitadas de expansión.

En aquella histórica reunión en la que el proyecto, basado en la idea del Generalísimo Franco, ampliamente estudiado por los técnicos

cos, y, como consecuencia, en la que se dió un paso decisivo hacia lo que será el gran Ferrol.

#### LOS INTERESES DE PUEBLOS AFECTADOS POR EL PROYECTO

Con fecha 25 de mayo del mismo año 1949, publicaba el periódico, de La Coruña, «El Ideal Gallego» una información en que se trataba de defender las, al parecer, justas aspiraciones del Ayuntamiento de Jubia, en relación con el proyecto de industrialización de la ría de El Ferrol.

Con tal motivo, una Comisión de comerciantes e industriales de Jubia, Narón y Neda, pueblos que tienen en juego mayor cantidad de intereses derivados de la reforma, han tenido una reunión con el alcalde de El Ferrol para concretar sus aspiraciones, que son las siguientes: Primera: Salida al mar de la comarca, previa desaparición del puente de la Faisca, o sea, dragado y canalización, que permita la entrada y salida de barcos hasta de dos mil toneladas. Segunda: Aprovechamiento de la toma de agua dulce que se haga para El Ferrol, para derivar una toma para Jubia y poblaciones aledañas. Tercera: Entrega de tierras de las que se desequen a los pescadores de mariscos de la ría, que perderán sus fuentes de ingresos al desaparecer las marismas. Cuarta: Construir en Jubia la estación ferroviaria de clasificación que necesita El Ferrol del Caudillo y el enlace del ferrocarril estratégico de la costa. También se pidió la construcción de pequeños muelles para el servicio de Belella y Ponto, así como el reconocimiento de los molinos y aceñas existentes.

Estas informaciones motivaron al día siguiente unas declaraciones del presidente de la Comisión Interministerial, coronel Noreña, en las que hizo público el criterio de dicha Comisión de estudiar detenidamente todas las aspiraciones de los pueblos ribereños a los que afectase en sus intereses la reforma proyectada, a fin de que el proyecto de industrialización de la ría de El Ferrol beneficiase a todos y se compensase de alguna manera a los menos que pudieran resultar perjudicados en sus intereses inmediatos, ya que a la larga toda la región será beneficiada por el progreso general que las citadas reformas han de suponer. «Ocurre con estas obras—dijo concretamente el coronel Noreña en aquella ocasión—lo que con las grandes obras hidráulicas en una cuenca fluvial, las cuales implican la anulación de aceñas y molinos y otras pequeñas formas de riqueza, que necesariamente han de ser absorbidas por la nueva obra, encaminada al bien general y común de una extensa comarca.»

Las obras de industrialización de la ría de El Ferrol del Caudillo están cumpliendo las etapas de su realización, de acuerdo con el interés público y nacional con que han sido concebidas.