

# La zona industrial de La Coruña

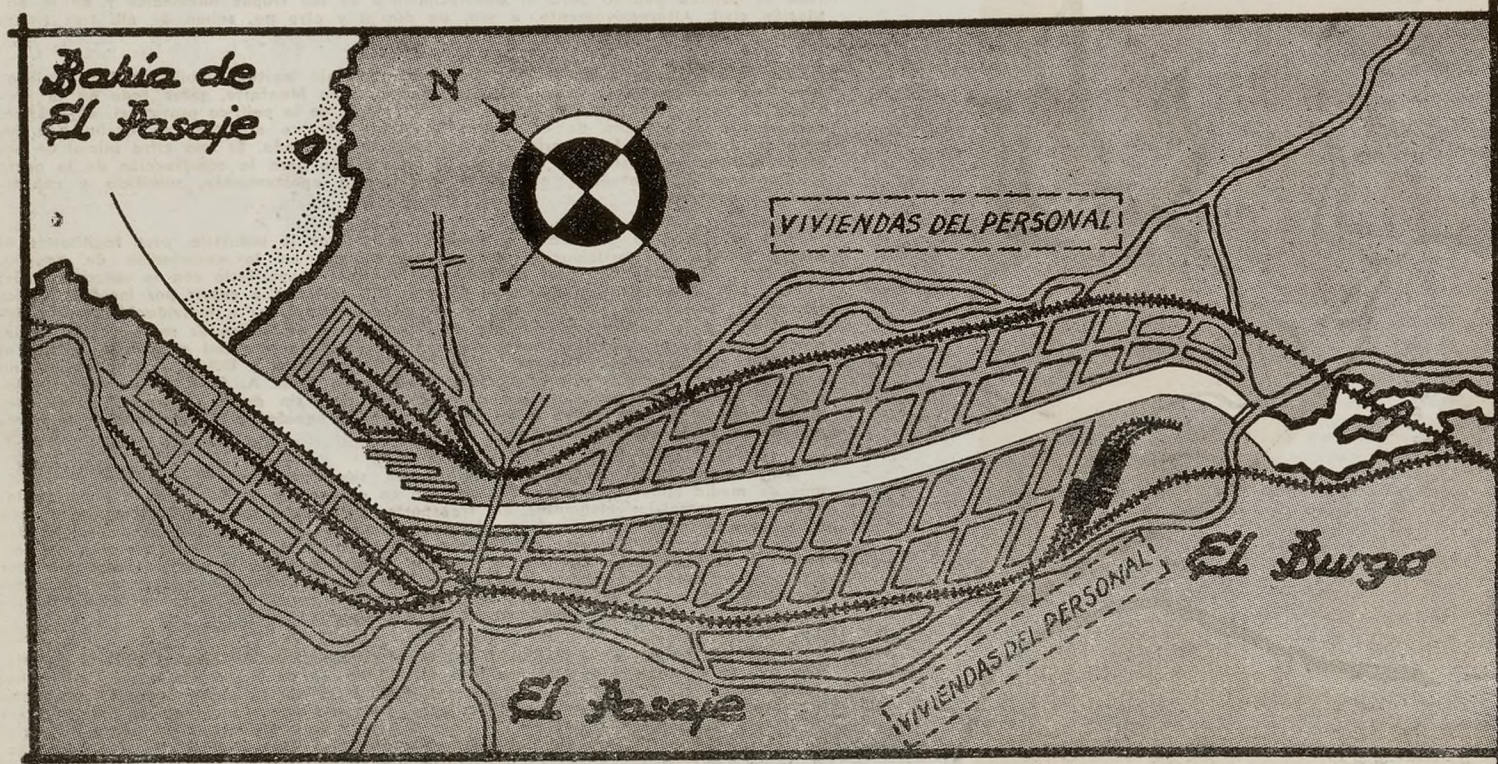
La Coruña, esa blanca «ciudad de cristal», que limita al norte con el Atlántico, hacia el que alza, como índice indicador del, un día, «finis terrae», su vieja Torre de Hércules, va a ganar tres batallas simultáneas al mar. A costa de su eterno enemigo, el Atlántico, enemigo y amigo, pues si, efectivamente, sufre sus temporales y fué en la historia de la ciudad temido, como acceso a los invasores, también es cierto que a él se le debe la existencia, como puerto natural y de abrigo. Ha sido, pues, es y será el factor principal para la vida económica de la ciudad al proporcionarle sus riquezas naturales y unir nuestras costas gallegas con el mundo civilizado, y especialmente con Hispanoamérica. Es nuestro mar comercial, con un futuro insospechado, que hará de La Coruña y de Galicia la antesala de España y, por tanto, de Europa.

Ahora la bella capital gallega va a remozar importantes zonas urbanas y, sobre todo, a dar amplio cauce a las necesidades de expansión vital que reclama su inusitado crecimiento.

Tres son las directrices de la gran reforma proyectada por los técnicos coruñeses, ya en vías de ejecución. Su realización definitiva dará a la ciudad de María Pita las posibilidades de un desarrollo de sus industrias básicas y tradicionales, como la del pescado, y se implantarán otras nuevas que reclama como necesidad radical su enorme crecimiento demográfico.

En los últimos años se habían realizado ya en La Coruña importantes mejoras urbanas de carácter estético, tanto por la construcción de grandes edificios comerciales como en la modernización y embellecimiento de sus parques, calles y plazas, que hoy presentan el aspecto de una gran ciudad moderna y europea, sin haber perdido nada del tipismo recoleto y evocador de las viejas rúas. La Coruña tradicional, con sus estrechas calles acogedoras, los clásicos soportales y las blancas galerías de cristales, tan características de la hermosa ciudad atlántica, persiste dentro de la ciudad nueva, de grandes edificios públicos y particulares, su zona escolar moderna y la zona de grandes bancos, teatros, cines, instalaciones comerciales, salas de fiestas, sociedades, modernos hoteles, típicos restaurantes, estadio, Plaza de Toros, piscinas, playas, etcétera, que hacen de La Coruña la ciudad ideal de verano y le proporcionan el rango de gran capital que corresponde a la residencia veraniega de S. E. el Jefe del Estado. Al mismo tiempo, y durante todo el año, tiene las características y animación tradicional que corresponde a esta capital de la región gallega.

Pero ahora no se trata de hermostrar las zonas urbanas, sino de algo mucho más importante: dar vida actual y verdadera a la industria que La Coruña reclama. Y a eso vienen los tres grandes proyectos en vías de ejecución: un nuevo puerto pesquero que sustituya a La Palloza, un gran dique de abrigo, que permitirá ampliar el muelle transatlántico, y dotar a la capital de una importante zona industrial, mediante la canalización de la ría de El Burgo y el saneamiento de los terrenos desecados. En una palabra: ganar espacio aprovechable al mar y a las marismas, hoy inútiles, para realizar la gran obra de industrialización que La Coruña reclama.



## CARACTERISTICAS GENERALES DE LOS TRES PROYECTOS

Empecemos por el nuevo puerto pesquero, que ha de sustituir al actual de La Palloza, ya que esta obra es la que se considera de mayor importancia y urgencia para el desarrollo de la tradicional industria pesquera de La Coruña.

Desde el mes de agosto de 1946, en que fueron objeto de estudio por parte del Estado los proyectos y presupuestos de las reformas coruñesas y autorizada la Junta de Obras para hacer una emisión de obligaciones por la suma de 270 millones de pesetas, se pensó con toda prioridad en el nuevo puerto pesquero, para lo que se necesitaba ganar 200.000 metros cuadrados al mar. Era la primera gran batalla contra el Atlántico.

También era urgente la ampliación del muelle transatlántico, ese muelle de La Coruña, última estación de salida para la emigración peninsular, que durante todo el siglo pasado y parte del actual estuvo tan concurrido por grandes barcos de todas las nacionalidades que hacían las rutas emigratorias de América, por ser el puerto de La Coruña el de mayor movimiento emigratorio y servir de punto de partida a provincias superpobladas, en cuyos habitantes es costumbre tradicional el embarcar para América y, si pueden, regresar.

## LO QUE SERA EL NUEVO PUERTO PESQUERO

Para sustituir el, a todas luces, insuficiente puerto de La Palloza, se trata de construirlo en la zona de relleno de San Diego, para lo cual se avanzará unos 150 metros

## PROYECTO DE ZONA INDUSTRIAL EN LA RIA DE EL BURGO

INGENIEROS

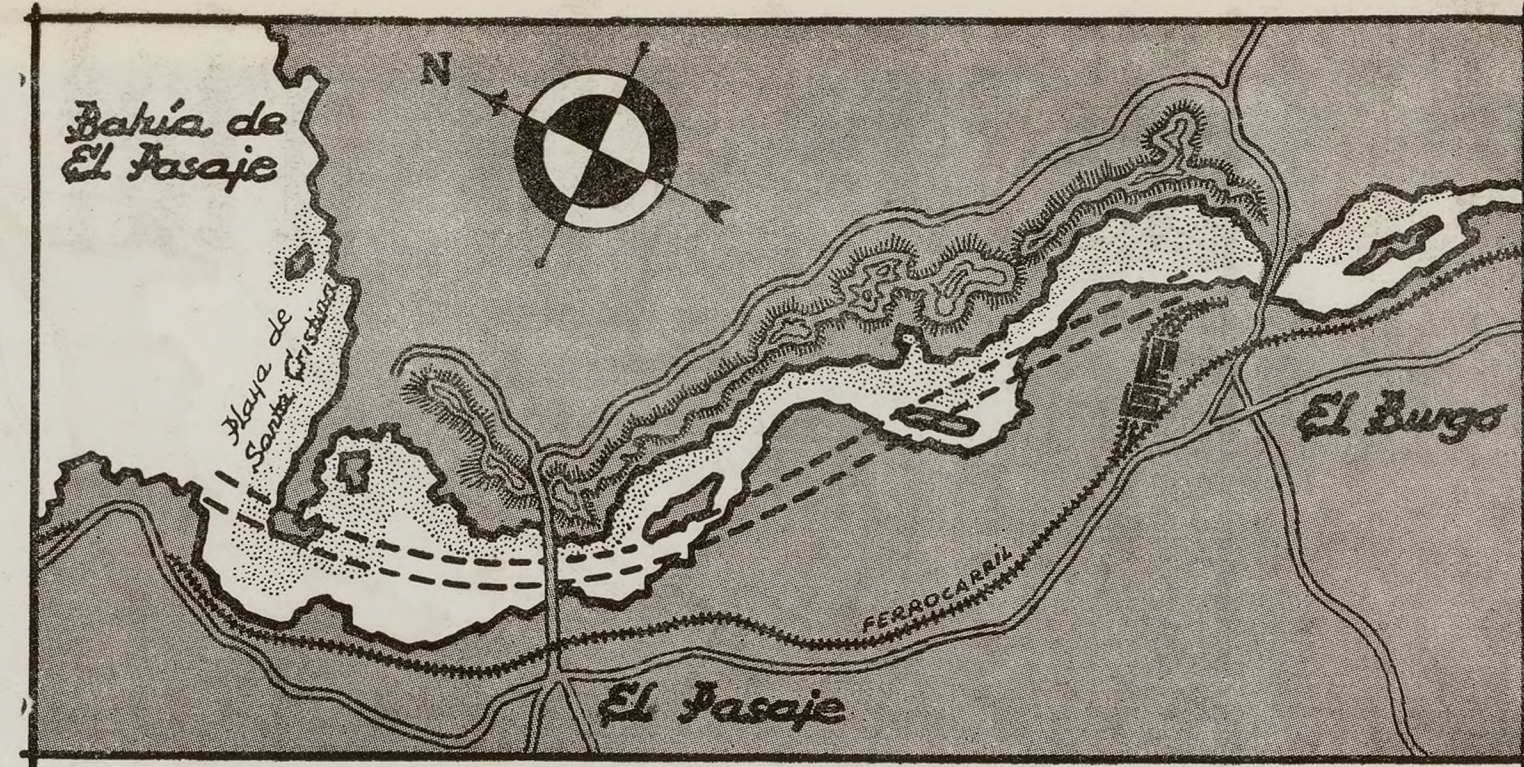
D. MANUEL PÉREZ ALCALDE D. FERNANDO VALORIO  
D. VÍCTOR SOLÓRZANO D. FERNANDO CEBRIÁN



mar adentro, y se construirá un muelle de 755 metros de longitud, con un calado normal de siete a diez metros.

El nuevo puerto pesquero tendrá una superficie de 200.000 metros cuadrados, donde podrán desenvolverse ampliamente todas las faenas de desembarque, manipulado, envase y carga del pescado. Se construirán tinglados con el fin de organizar una zona de trabajo, tanto para la venta como para la preparación y embarque hacia el interior de España. Así, los armadores, conserveros y comerciantes podrán tener allí sus oficinas, almacenes y depósitos de pertrechos. Estas zonas estarán servidas por una pista de 15 metros a todo lo largo del muelle y por una zona ferroviaria con varias vías para el cargue del pescado, y una segunda pista que ponga el

En un nuevo puerto pesquero, un dique de 1.300 metros y la canalización e industrialización de la ría de El Burgo, se emplearán 329 millones de pesetas.



## LA INDUSTRIALIZACION DE LA RIA DE EL BURGO

El 20 de febrero de 1947 se constituyó en La Coruña una gran Empresa, la ZICSA (Zonas Industriales Coruñesas, S. A.), con un gran capital, aportado por entidades y particulares de La Coruña, y dispuesta a gastar 116 millones de pesetas en la canalización, saneamiento e industrialización de la conocida ría de El Burgo, en las inmediaciones de la capital.

El proyecto, en líneas generales, supone la sustracción al mar de unos dos millones de metros cuadrados, que eran pantanos inútiles. La parte canalizada alcanza cuatro kilómetros de longitud, dividida en dos zonas: una, que va desde el puente del Pasaje a la desembocadura, que será navegable para barcos de bastante tonelaje, con una anchura de 129 metros y un calado de seis.

En esta zona se construirán, según el proyecto, astilleros para la construcción de barcos hasta 4.000 toneladas, y tendrá asimismo muelles de atraque y una industria metalúrgica complementaria. En la playa de Santa Cristina se construirá un espigón de 850 metros, hacia la bahía, que impida la entrada de arena en el canal y proteja la entrada de los temporales del nordeste. A uno y otro lado de la ría canalizada se construirán cerca de 1.000 metros de muelle para barcos de gran calado.

Una vez realizados los trabajos de canalización, se procederá a la desecación de los terrenos, con lo que se obtendrá una superficie aprovechable para la industrialización que se proyecta de 2.500.000 metros cuadrados. De toda esta riqueza ganada al mar serán urbanizadas y parceladas 65 manzanas, a uno y otro lado de la ría.

Estas parcelas, que constituirán la zona industrial, tendrán facilidad de comunicación por los tres sistemas de transporte: el de mar, mediante el canal navegable; el ferrocarril, por las líneas que pasan a ambos lados mayores de la ría, y que se ramifica entre ellas, y por carretera, por una red general, que las unirá a las nacionales de La Coruña a Madrid, a El Ferrol del Caudillo, a Santiago, a Vigo, etc., ya que los puertos que cruzan la ría son puertos obligados a las principales comunicaciones de la provincia.

Esta zona industrial es de gran importancia para La Coruña, pues permitirá la instalación de gran cantidad de industrias, hoy sin poder desarrollarse por falta de espacio adecuado para su instalación.

Todas las industrias derivadas de la navegación y de la pesca tendrán allí ubicación: las industrias primas, las importantes textiles, abonos, siderúrgicas, depósitos de combustibles líquidos, fábricas de maderas, etcétera, que serán posibles y de gran porvenir por el instrumento de producción de energía eléctrica de Galicia, que en pocos años se está transformando de suministradora a otras regiones españolas, gracias a los grandes embalses y las modernas centrales hidroeléctricas y térmicas.

Otro factor decisivo para este desarrollo industrial ha sido la instalación definitiva de la Fábrica Nacional de Armas de La Coruña, que lleva varios años trabajando con instalaciones provisionales y desde hace varios meses se está construyendo la gran fábrica, que proporcionará trabajo a miles de obreros y aumentará el clima industrial, especialmente con su importante escuela de aprendices, de donde saldrán los especializados para las restantes industrias.

Con la realización de estas tres obras, tres batallas ganadas por La Coruña al Atlántico, se convierte la capital en un puerto capaz de duplicar sus posibilidades actuales, ya que sólo en esta zona de El Burgo se calcula el empleo de 15.000 obreros.

puerto pesquero en comunicación con el resto de las instalaciones portuarias de La Coruña.

Las obras puramente marítimas, construcción del muelle y relleno de la superficie ganada al mar, han sido presupuestadas en 82 millones de pesetas, y en 20 las restantes obras portuarias. Con todo el proyecto en marcha, La Coruña tendrá un gran puerto pesquero, hecho con capital coruñés, lo que supone una gran esperanza para el porvenir de la industria pesquera, tradicional y básica en la economía de la capital y la provincia.

## GRAN DIQUE DEL PUERTO TRANS-ATLANTICO

El puerto y muelles de La Coruña para buques de gran porte van a ser considerablemente ampliados con la reforma proyectada, en la que se invertirá la suma de 111 millones de pesetas, obtenidas por el mismo procedimiento de emisión de obligaciones, absorbidas por el mercado financiero coruñés.

Las características esenciales de esta reforma son las siguientes: lanzar una escollera desde la zona ocupada hoy por la Maestranza de Artillería hasta la Peña de las Animas, y desde aquí, hacia el sur, otro dique muy sólido, que, con una longitud de un kilómetro, se adentre en la bahía y proporcione amplio abrigo a todo el puerto y a las ampliaciones que en él se hagan.

Este dique o muralla protegerá sólidamente incluso al puerto pesquero y permitirá la construcción de nuevos muelles, ganando terreno al mar entre Peña de las Animas, el castillo de San Antón y los muelles actuales del Parrote. El castillo de San Antón, que estamos acostumbrados a verlo en pleno mar, quedaría unido a la tierra firme y se ganaría una zona portuaria de más de 200.000 metros cuadrados al mar, de gran utilidad para futuras ampliaciones y necesidades del puerto.

El proyecto del gran dique y demás reformas están incluidos en la emisión de 270 millones de obligaciones autorizados a la Junta de Obras.

Como datos más concretos sobre esta obra, diremos que el muro proyectado tendrá mil metros de longitud, y la escollera, desde la Maestranza a la Peña de las Animas, unos 300. Estos y las obras complementarias proyectadas ascienden a un presupuesto de 111 millones de pesetas. Pero con dicha obra el puerto de La Coruña será uno de los mejores del Atlántico, con amplios fondeaderos para barcos de gran parte en el exterior del puerto, al abrigo del dique.