

## **CONSTRUCCION Y PLANIFICACION URBANISTICA EN EL MUNICIPIO DE NARON (LA CORUÑA).**

M<sup>a</sup> Victoria Penas Murias.

Los intentos de definir la ciudad y los rasgos que caracterizan e individualizan al mundo urbano, confiriéndole su propia singularidad, en contraposición más o menos radical al ámbito rural, han concentrado los esfuerzos de múltiples estudiosos de distintos países y disciplinas con unos resultados no exentos de controversia. El punto de intersección de la mayoría ha sido la variable demográfica "lato sensu" ya que, como indicó Bailly, "los paisajes nacen del encuentro entre organizaciones naturales y humanas" (1).

Es un hecho sobradamente conocido que, desde siempre, el espacio -rural o urbano- ha actuado como un espejo de la sociedad a la que ha servido de sustento o asiento, ofreciendo una imagen atávica y con demasiada frecuencia caóticamente distorsionada por la brutal esquilmación a que se ha visto sometido, en el proceso de apropiación de su potencialidad intrínseca, por una sociedad que "aspira a reconquistar un espacio perceptible, ya no un espacio del que, como la sociedad rural, sería el producto, sino un espacio que sea su producto" (2). De ahí que, desde el punto de vista de la sociología, Park haya afirmado que "la ciudad no es un mecanismo físico ni una construcción artificial solamente. Está implicada en el proceso vital del pueblo que la compone; es un producto de la naturaleza y particularmente de la naturaleza humana" (3), lo que ha basado el enfoque sociológico de la ciudad en la aparición de la denominada "cultura urbana" desarrollada por Wirth y definida por Castells como "un sistema específico de normas o valores, o -por lo que concierne a los actores- de comportamientos, actitudes y opiniones (...). En el fondo, la cultura urbana no es más que el sistema cultural correspondiente a la llamada "sociedad de masas" (4). Por tanto, redundando en la definición de Lefebvre: "la ciudad proyecta sobre el terreno una sociedad, una totalidad social o una sociedad considerada como totalidad, comprendida su cultura, instituciones, ética, valores, en resumen sus superestructuras, incluyendo su base económica y las relaciones sociales que constituyen su estructura propiamente dicha" (5), podemos concluir afirmando de modo ecléctico que la ciudad es básicamente un producto social, un reflejo de la estructura social (6). Es por ello que, a pesar de ciertas analogías con otros ámbitos territoriales, cada espacio que utilicemos como base de estudio presentará su propio individualismo, porque la ciudad, como ente vivo y dúctil, a diferencia de otras realidades de expresión material nunca se produce en serie, la profundización en cada particularismo añadirá mayor o menor originalidad al proceso y, sin duda, contribuirá a un mayor conocimiento del fenómeno urbano.

En el presente trabajo se intentará analizar la realidad urbana del término municipal de Narón que, situado en la margen norte de la ría de El Ferrol, dentro del llamado Golfo Artabro, y conurbado industrialmente con dicha ciudad junto con otros municipios de la comarca hoy denominada "Ferrolterra", ha experimentado una rápida evolución en su trayectoria urbanística pasando de desempeñar el rol de espacio suburbano de la ciudad rectora a conformar en la actualidad un tejido urbano autónomo, con una problemática característica heredada en parte del pasado reciente, que evidencia un grado de "urbanidad" consolidado no sólo por la existencia de un contingente demográfico en constante crecimiento, que en 1987 sobrepasa los 20.000 habitantes en el núcleo (con lo que supera el umbral convencionalmente admitido para comenzar a hablar de ciudad) y una pujante actividad socioprofesional concretizada en el predominio de los sectores secundario y terciario (7), sino por la casuística de su dinámica espacial como decíamos anteriormente. Así, nuestro enfoque del tema girará en torno a la clásica concepción del espacio como valor de uso, materializado en la fuerte expansión de la vivienda naronense (8), puesto que "el espacio residencia es el principal componente de la ocupación del suelo en el proceso de crecimiento urbano..." (9), y como un valor de cambio que ha sobredimensionado el mercado de la vivienda y del suelo por la pingües expectativas de lucro de unos agentes especuladores que han sustraído monopolísticamente las rentas diferenciales y plusvalías generadas de un proceso incontrolado y corrosivo, evidenciando en la actualidad una situación de hecho caótica, en muchos casos difícil y casi siempre imposible de subsanar, fruto de la irracional ausencia de previsión y planificación en el período más álgido de las presiones inmobiliarias, ratificando así la idea de que "una ciudad que se construye es a la vez una ciudad que se destruye; y precisamente en la manera de articular esta doble operación construcción-destrucción reside la posibilidad de que las ciudades se desarrollen armoniosamente, puesto que lo ideal es que la construcción se haga con la menor destrucción posible y sobre todo que esa destrucción sea más que nada una readaptación inteligente a las nuevas exigencias (10).

Por otro lado, se procurará evitar en lo posible la tan manida explicación del proceso de crecimiento del núcleo urbano de Narón a expensas de la oposición radical con el campo que lo circunda y salpica haciendo difícil discernir en ocasiones uno y otro habitat, lo que no implica necesariamente que por sistema ignoremos la existencia de un amplio sector rural que está invirtiendo progresivamente su signo ya que "la esencia de los cambios a largo plazo en el asentamiento y el crecimiento de las ciudades radica en la eliminación progresiva de las diferencias entre ciudad y campo, que origina un sistema unificado de asentamiento, cuya regulación planificada puede ayudar a prevenir el crecimiento aleatorio e incontrolado de la ciudad" (11).

## **1. LA DINAMICA ESPACIAL.**

El municipio de Narón posee una extensión superficial de 66,2 Km<sup>2</sup>. y una altitud media en torno a los 100 m., superada raramente en enclaves de las parroquias de Sedes y Pedroso, lo que indica que desde siempre fue favorable al asentamiento. Por ello, como paso previo al análisis residencial del Narón contemporáneo, creemos conveniente hacer una reseña histórica de este área, necesariamente breve y descriptiva en ciertos aspectos debido a que no entra en los objetivos específicos de nuestro trabajo, ya que sin ella perdería cohesión y nos impediría conocer la relativa importancia que tuvo el asentamiento de Narón-Xubia en el pasado, dado que la inclinación hacia el lado positivo de la balanza de la urbanización naronense en localizaciones focales de su territorio actual no es algo fortuito, como veremos, sino que viene dada por las interdependencias y externalidades devengadas del ineluctable transcurrir del tiempo, como diría Vidal de la Blache: "la naturaleza prepara el sitio, y el hombre lo organiza de tal manera que satisfaga sus necesidades y deseos" (12).

### **1.1 Narón y su Pasado.**

Las características de la trayectoria de Narón en el pasado (13) se infieren de la ubicación del conjunto monacal cluniacense de San Martiño de Xubia, del nacimiento de la ciudad de El Ferrol en el siglo XVIII, de una economía en cierto modo floreciente por la existencia de establecimiento preindustriales (molinos, salazones y derivados agrícolas) así como por la celebración de algunos mercados los miércoles y sábados en la Plaza de San Roque, junto al puente de Jubia, tradición mercantil continuada en el presente en la Feria del 13 de Sedes, a donde ya en el s. XIX acudían multitud de personas de variados puntos de Galicia y Asturias, iniciándose en 1975 los trámites para declararla mercado de interés comarcal por el volumen de intercambios de productos agropecuarios que se realizan; a todo ello debemos añadir su importante papel de encrucijada viaria por lo que Xubia fue el único núcleo histórico de carácter urbano del municipio, ya que siempre debió ser paso obligado de las comunicaciones por tierra.

Los primeros datos concretos sobre su historia aparecen en la Edad Media, aunque noticias aisladas de alguno de los lugares que hoy integran el municipio, como la parroquia de Trasancos, pueden rastrearse en el siglo VI. En 1169 el rey Fernando II instituye el Coto Jurisdiccional a favor del monasterio de Xubia; por este privilegio real se le concedían derechos y propiedades e incluso a su Prior la prerrogativa del nombramiento de autoridades y funcionarios civiles dentro de su territorio, que estaba comprendido entre los ríos Xubia, Ponto, Pedregal, Seco, Freixeiro, Inxerto y Tronco. En 1371 sus tierras fueron cedidas por el rey Enrique II a Fernán Pérez de Andrade (al igual que sucedió con la mayor parte de las que forman hoy los partidos judiciales de Ferrol y Puente deume), repartiéndose así los señoríos: el eclesiástico para el monasterio de Xubia y el jurisdiccional para

los Andrade. En los últimos años del dominio de Cluny comienza la decadencia ya que se fueron perdiendo muchas de sus tierras, debido a la explotación de que era objeto por parte de la casa central francesa y así, cuando en 1390 se produjo una escisión de los monjes de Cluny al reformarse la Congregación de San Benito el Real de Valladolid, Xubia se separa de Cluny. Más tarde renuncia a la explotación de sus grandes propiedades y en 1472 afora y cede a D. Diego de Andrade y su mujer el derecho de patronato y presentación de los beneficios de muchos lugares de la comarca, concesión que no frena su ya evidente pérdida de esplendor y en 1518 se une a la abadía de San Salvador de Lourenzá de la que dependerá hasta 1836. En 1585 ya sufrió una desamortización "anticipada", debido a que el Papa Gregorio XIII autoriza al rey Felipe II a enajenar en favor de la Corona los Cotos de San Martín de Xubia, Sta. Cecilia de Trasancos y Sta. María de Caranza (estos últimos pertenecen al municipio de Ferrol en la actualidad), con sus caseríos, iglesias y tierras.

El siglo XVIII fue un período floreciente para el monasterio: en 1745 Benedicto XIV le concede el derecho de asilo y refugio y se hacen obras importantes en el convento y la iglesia, pero todo concluiría con la desamortización de Mendizábal (1836) cuando las dependencias del monasterio fueron abandonadas, iniciando su progresiva ruina.

Por otro parte, en los albores del siglo XVIII, la dinastía borbónica crea los Astilleros y Arsenal Militar de El Ferrol en la villa de la Graña que serán trasladados en 1749 a Caranza, en la ribera oriental del pequeño cerro de Esteiro por sus características más apropiadas, durante el reinado de Fernando VI y bajo el mandato directo del Marqués de la Ensenada. Este hecho trastocaría el modelo de organización territorial existente favoreciendo la construcción de la nueva ciudad y creando un punto focal de atracción demográfica, esta población en ocasiones se instala en el entorno comarcal por la carencia de viviendas en Ferrol y realiza diariamente desplazamientos pendulares para acudir a trabajar a los astilleros, lo que impulsa el desarrollo de una economía mixta de tipo familiar en la comarca y la interpenetración de los modos de vida rural y urbano propiciando la cristalización de un habitat urbano.

Otero Pedrayo resalta el valor relacionante y polarizador de la ría ferrolana de este modo: "Na ría ben fechada de augas fondas e tranquilas do Ferrol, a cidade dibuxada ca intención xeométrica e administrativa do despotismo ilustrado preside o circo de vilas enérxicas, ben feitas, ordeadas nas oreas de tal xeito cinguidas que a ría compre a función de praza centrosa delas.... Tense dito ser a ría do Ferrol a vía centrosa e xuntadoira dunha grande cidade espaxada nas beiras, Xubia, as Nedas, Sillobre, Perlio, Maniños, Franza, Mugardos, cos seus artellamentos itinerarios ou ascendentes nos estanxes do relevo, cinguense con Ferrol polos vencillos do traballo, mais non son por compreto espallamentos ou ecos ou afillamentos do Ferrol. Portos pescantís, pobos labregos de pouco e bon terrón son os mais deles" (14).

Será a fines del s. XVIII cuando se consolide la importancia de Narón como eje viario con la ejecución del trazado rectilíneo de la carretera de Castilla por los militares (15). Esta vía surca el municipio de sur-suroeste a este y confluye en Jubia, muy próxima al puente pétreo de Pielas construido también por esta época para enlazar los caminos que iban de los astilleros de Ferrol a las Fundiciones de Sargadelos en Lugo, articulándose así las comunicaciones con el norte de Galicia y con el resto del país (junto con otras carreteras como la de la Carreira de San Sadurniño, o la que pasa por Castro y por Catabois).

Ya en el s. XIX (1811) se abre la Puerta Nueva de la segunda muralla, construida en Ferrol sincrónicamente a la edificación del barrio de la Magdalena, uniendo directamente el recinto ferrolano con la principal ruta de acceso: la carretera de Castilla, lo que les hace salir de sus murallas y edificar a ambos márgenes de dicha vía de comunicación (16), originando el desbordamiento definitivo de Ferrol hacia el este, hacia Narón. Esta expansión impulsa la formación de una nueva clase social, que se va a beneficiar del despegue económico del s. XVIII, cuyo distintivo es el ingente acopio de capital inmobiliario en manos de sus representantes más cualificados, gracias al vertiginoso ritmo inicial de construcción de viviendas como respuesta al masivo incremento de la demanda de alojamiento generada por el desarrollo industrial derivado de la creación del departamento naval (17). El surgimiento de este fenómeno especulativo no es algo exclusivo del área estudiada sino que se reproduce en el contexto español considerado globalmente, H. Capel lo explicita de este modo: "... el crecimiento de la población y la demanda de alojamientos permiten a la burguesía naciente iniciar un proceso a gran escala de especulación del suelo y de producción de la mercancía vivienda, lo cual se convierte en una fuente importante de acumulación de capital. El espacio urbano, la ciudad toda, adquiere un valor de cambio, más importante y por encima de su valor de uso" (18).

## **1.2. La Construcción del Narón Contemporáneo.**

El presente siglo comienza con dos acontecimientos destacables: por un lado, la construcción de la línea férrea Ferrol-Betanzos, que entra en funcionamiento oficialmente en 1913 y, por otro, la inauguración del tranvía eléctrico, en septiembre de 1924, que une Ferrol con Xubia y posteriormente llegará hasta Neda y la Cruz del Pouso (19), constituyendo el primer sistema de transporte urbano y completando las comunicaciones intracomarcales.

En el mercado inmobiliario ya hemos constatado el inicio de la eclosión operada a fines del s. XIX "cuando la burguesía invierte sistemáticamente en vivienda" (20), ligado a ello, a principios del siglo actual, comienzan a proliferar las mansiones de la gente adinerada de Ferrol, con utilización mayoritariamente estival, en el municipio de Narón por sus mejores condiciones medioambientales y por una "necesidad" de individualizar su status social, junto a edificaciones más modestas de la clase trabajadora. Por

otro lado, la producción de viviendas para comercializarlas en régimen de venta o alquiler cobra especial relevancia en este momento, pero la elevación de los precios del suelo y la vivienda en Ferrol y la especulación provocada por las expectativas de beneficio en el ensanche oriental hacen que, justo antes de comenzar la Guerra Civil española, la prensa de la época se haga eco y certifique su carácter de revulsivo a favor de la instalación progresiva de la población en los núcleos rurales inmediatos, así, una reseña periodística titulada "Ferrol: Las viviendas vacías" manifiesta lo siguiente: "Jamás se recuerda un número tan extraordinario de pisos desalquilados como el que actualmente existe en Ferrol. Tal fenómeno no tiene otra causa que el elevado precio impuesto a las viviendas por sus propietarios. Algunas casas llevan más de seis meses en tal situación. El número de pisos "parados" aumentará muy pronto, pues tocan a su fin muchas casas de nueva construcción. En algunas vías adviértese más que en otras el número de pisos deslaquilados. Sólo en la calle de la Magdalena hay trece primeros pisos, tres segundos, cuatro terceros y dos bajos. Calcúlase en más de cien viviendas las que hay desalquiladas en el casco de la población. Algunas familias se trasladaron a los pueblecillos cercanos, donde los alquileres de las casas no alcanzan ni con mucho el precio impuesto sistemáticamente en Ferrol, desbandada que aumentará al aproximarse el verano y para no volver los que se aclimaten con el invierno, en beneficio del bolsillo" (21). Esta amplia reseña, reproducida íntegramente, constituye una prueba testimonial valiosísima, a nuestro juicio, ya que refrenda lo comentado más atrás de forma tangible y visualiza el comienzo de la urbanización naronense, que ya será imparable como veremos.

Tras el paréntesis de la guerra se reactiva el proceso expansivo demográfico -residencial hacia los núcleos próximos a la ciudad departamental, impulsado por la creación de ASTANO en Perlio (Fene) y porque el ensanche no puede albergar a toda la masa obrera inmigrada, aunque ya hemos visto que existen viviendas pendientes de terminación y/o comercialización en Ferrol. La causa última de la descentralización edificatoria se encuentra en el desajuste permanente entre las aspiraciones de lucro de los promotores y el bajo poder adquisitivo de la demanda alóctona, de ahí que su ubicación se canalice hacia lo que hasta entonces era considerado extrarradio, experimentando éste un crecimiento frecuentemente más acelerado que el del ensanche, alimentado por la proliferación de edificaciones modestas, de autoconstrucción en muchos casos y de reducidas dimensiones, fruto del desarrollismo industrial y del déficit de viviendas consiguiente, aunque el fenómeno del chabolismo, tan extendido en otras ciudades y núcleos españoles que han sufrido un "aluvión demográfico" de similares características, no se constata en el municipio que nos ocupa. Ante esta problemática, común a otros ámbitos del país e incluso al propio Golfo Artabro (22), el Estado intentó resolver la situación mediante la construcción de polígonos dentro del Plan de creación de viviendas sociales en el que participaban el Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar y el Ministerio de Trabajo, con la pretensión de incrementar el volumen de

alojamientos para la clase obrera, en enclaves periféricos debido a la asequible obtención del suelo necesario. Por ello, a finales de la década de los cincuenta, se construye en Narón el Grupo Sindicalista San Clemente en la parroquia de Sta. Rita, entre la carretera del Trece y la vía del Ferrocarril de la Costa (F.E.V.E.). Este polígono acogió a muchos trabajadores de la industria ferrolana y del propio municipio, que ya había experimentado una potenciación industrial en la desembocadura del río Jubia (cerámicas y tejidos) y en localizaciones puntuales del término, puesto que "muchos de los barrios residenciales obreros y, sobre todo, los primeros aparecidos durante los años 50 y 60, se han emplazado junto a la industria" (23).

Será a partir de los años sesenta cuando se produzca el gran "salto" en el ritmo residencial naronense. Para el análisis de este período reciente (1960-1987) hemos utilizado la información recabada en el Ayuntamiento, materializada principalmente en los expedientes de licencias de obras, fuente básica para conocer cuantitativa y cualitativamente la evolución del crecimiento constructivo a pesar de las deficiencias que encierra y de las ócultaciones derivadas de la falta de transparencia en muchas de las realizaciones. En las figs. 1 y 2 se ha cartografiado el número de viviendas solicitadas en dicho período efectuando la gradación correspondiente a la intensidad de las presiones inmobiliarias y su dinamismo sobre el territorio, es por ello que incluso se ha subdividido la zona rural aun cuando la única parroquia a la que se puede aplicar el calificativo de rural a ultranza es Doso, por su escaso poder de captación de la demanda, tal vez debido a su situación más interior y excéntrica respecto a las vías de articulación del asentamiento.

Como se ha dicho, los años sesenta suponen el inicio del proceso de eclosión constructiva, tanto privada como pública, si bien ésta se concentra en una serie de "paquetes" residenciales ligados al Patronato de Casas de la Armada, en dos promociones (1960 y 1972) y un total superior a 300 viviendas que constituyen el alojamiento familiar de los militares, sector numeroso de población obviamente, así como al Patronato San Rosendo Obispo construido en dos fases (años sesenta) de 160 y 40 viviendas respectivamente incrementadas en 1976 y 1981. Ambas barriadas se localizan en la parroquia de Santiago Apóstol y unidas a la ya mencionada del Grupo San Clemente (Sta. Rita) contabilizan una participación mínima en el parque total edificado, en torno al 15%, lo cual hace fácilmente aprehensible el fuerte peso de la iniciativa privada en el ámbito de la construcción naronense. Hecho que ha acelerado el retroceso del espacio agrario, ya que los propietarios de terrenos en Narón ven clara su oportunidad de prosperar y alcanzar unos niveles de riqueza impensables con su dedicación anterior, comenzando a prodigarse las áreas incultas, en "compás de espera", más o menos difusas en relación directa a la distancia a la carretera de Castilla y otras vías como catalizadores del crecimiento, puesto que un urbanismo fuertemente condicionado por la renta urbana no puede por menos que considerar el

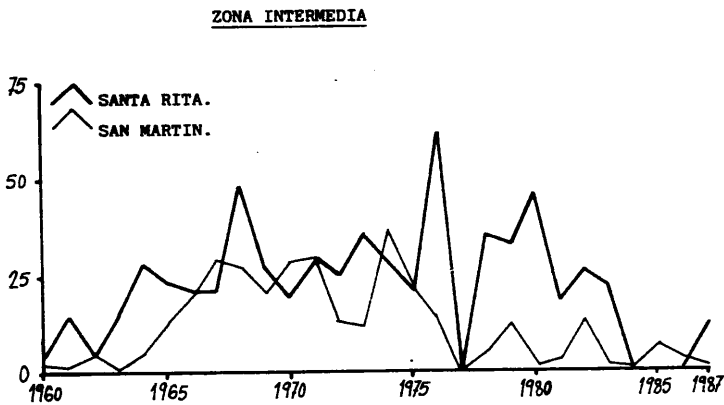
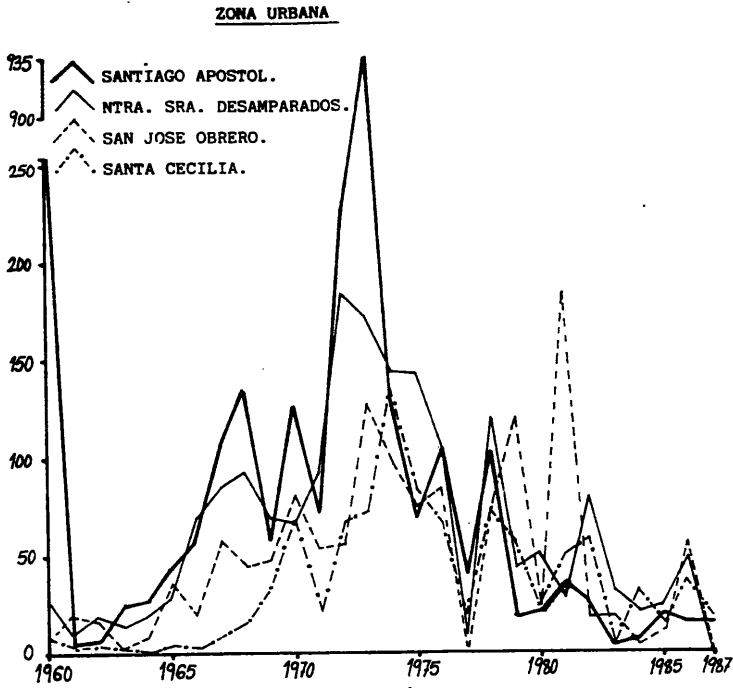
terreno agrícola como una zona eternamente en espera de ser urbanizada con fines especulativos (24).

De este modo el capital privado se apresura a satisfacer cuanto antes la demanda del mercado, constituida por pequeños edificios con derecha e izquierda para lo que es suficiente la superficie de dos módulos de 8 metros de fachada por 10 a 15 de fondo, y por los emigrantes en el extranjero también "convertidos" al negocio de la construcción por mor del ahorro acumulado que halla en la vivienda la inversión más ventajosa. Así se efectúan multitud de parcelaciones en virtud de la nueva titularidad del suelo únicamente, enajenando como solares de reducidas dimensiones terrenos que no poseen tal calificación por la Ley del Suelo e incurriendo en una ilegalidad manifiesta. Todo ello se vió favorecido por el clima de permisividad existente, consecuencia directa de la ausencia total de planeamiento urbanístico, ya que los responsables municipales estaban más predispuestos a legalizar a posteriori situaciones ilegales de hecho, estimulando la construcción de bloques y la vivienda dispersa y facilitando los trámites administrativos al no aplicar Ordenanzas de edificación restrictivas. Esta falta de conciencia colectiva y de perspectiva se materializa en el trazado de calles angostas y sin pavimentar, con una función que difícilmente supera su carácter de derecho de paso a las viviendas y unas alturas de edificación excesivas en comparación a su anchura, que se van conectando transversalmente a la carretera de Castilla de modo autónomo y desarticulado. Por otra parte, aunque las agrupaciones de viviendas del sector público poseen unos niveles urbanísticos un poco más aceptables que las promovidas por la iniciativa privada, el denominador común de ambas es la carencia de dotaciones comunitarias y de equipamientos y la nula jerarquización o especialización funcional de las calles, que constituyen prácticamente el total de espacio público incorporado a cada barrio, consolidándose éstos como claros ejemplos de habitats marginales y barrios -dormitorios en su mayoría. El resultado refleja el paisaje típico de un urbanismo no planificado, "una especie de campos de batalla en la lucha por el aprovechamiento, un crecimiento desordenado, donde se mezclan industria, viviendas y viales de tráfico" (25), situación que sólo puede ser explicable en el contexto de un modelo de desarrollo capitalista que convertía en uno de los objetivos principales de los municipios la consecución de un fuerte crecimiento demográfico, olvidando la calidad de la vida que se creaba en los núcleos en proceso de urbanización, disociando este incremento poblacional del éxodo que lo hacía posible y haciendo caso omiso de las características especulativas y parasitarias bajo cuyo signo se manifestaba (26).

La evolución temporal de la construcción evidencia un ritmo fluctuante con unos máximos que no se repiten de modo unívoco en todas las parroquias, puesto que las acciones individuales modifican la trayectoria impidiendo un comportamiento continuo. El área urbana experimenta un crecimiento sostenido a partir de 1966 principalmente (fig.1), alcanzando su clímax en el período de 1970 a 1975 ó 1976 (caso de Sta. Rita) debido a que,

si la iniciativa privada en la década de los sesenta creó solares por el sistema de parcelación de polígonos, en este intervalo se manifiesta con actuaciones de urbanización de mayor envergadura que elevan bruscamente el promedio. Estas actuaciones se concretizan en las promociones de los grupos de viviendas de El Feal y PROFECO en Piñeiros (Nuestra Señora de los Desamparados), con varias fases en su ejecución continuadas de 1980 a 1982 y en la parroquia de Santiago Apóstol, donde la entidad VOSA (Compañía General de Viviendas y Obras, S.A.) proyecta en 1973 el "Parque Residencial Santiago Apóstol", sobre una parcela de 5,89 Has. situada en la Gándara, integrado por 18 bloques de 3 y 10 vivs./planta con un total de 712, sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido, en la actualidad no han sido terminadas, únicamente se han trazado algunos viales y edificado unas estructuras que han quedado paralizadas por problemas económicos básicamente, ya que el presupuesto inicial supera los 230 millones de pesetas. La formación de "La Solana" en Sta. Cecilia presenta una controvertida historia, sin parangón en ninguna otra parte del Estado, que la convierte en el caso más flagrante de "ilegalidad permitida"; todo comienza en 1966 con la compra de una finca de labradío que se transforma automáticamente en suelo urbano sin más requisitos que abrir unas pistas de acceso y poner unos deficientes servicios de saneamiento, de este modo los promotores, inmersos en el libre juego de la oferta y la demanda, venden más de 240 "solares" a precios "económicos" con la intención de que todas las carencias sean sufragadas por los vecinos y, lo que es peor, por todo el municipio. Es así como el Ayuntamiento compra con su erario la plaza pública y los terrenos para la escuela, mientras los promotores siguen haciendo el gran negocio al comercializar los solares y reparcelarlos hasta extremos insospechados para conseguir el máximo beneficio. Con la venta de las viviendas comienza a consolidarse un barrio nuevo, sin un mínimo de calidad de vida hasta que los vecinos se constituyen en Asociación, en la etapa de la transición política, iniciando un proceso de sensibilización y búsqueda de responsabilidades que llega hasta la actualidad, a pesar de que la corporación democrática ha procurado las dotaciones necesarias de infraestructuras y equipamientos.

figura 1



Evolución de la construcción de viviendas en el área urbana del municipio de Narón.

Fuente: Expedientes municipales de licencias de obras y elaboración propia.

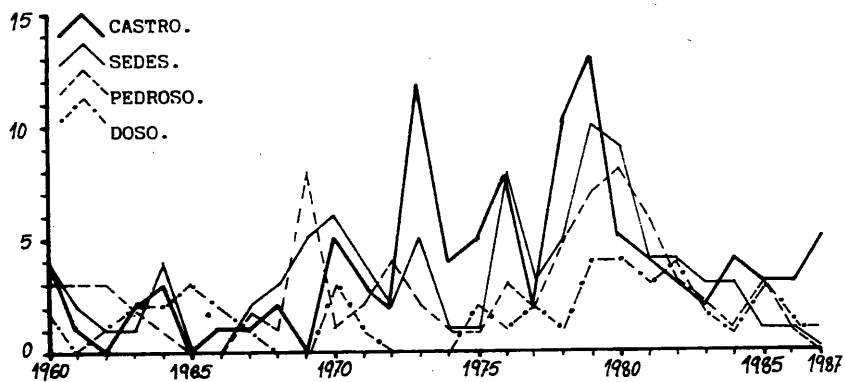
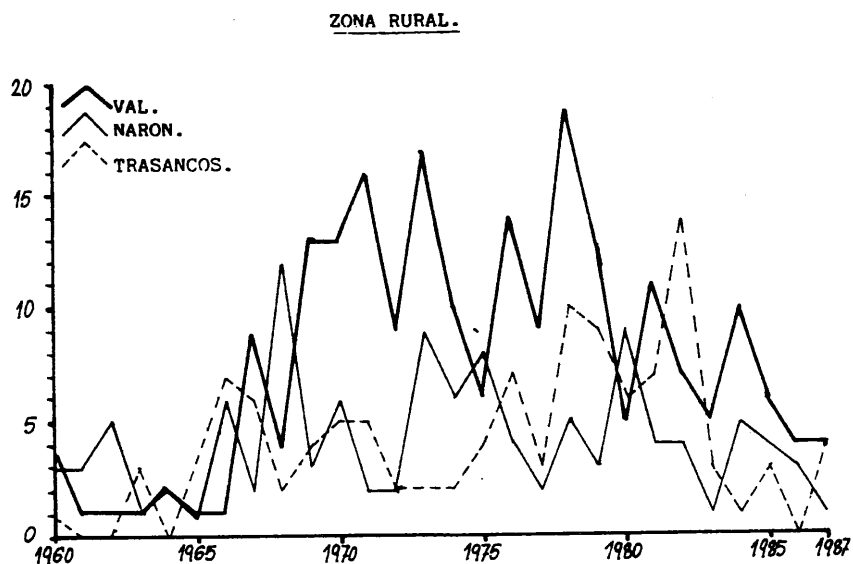
A partir de 1976 el área urbana de Narón acusa un fuerte descenso en el volumen de viviendas construidas (fig. 1) debido en parte a que fue suspendida la concesión de licencias de mayo de 1976 a finales de 1977, por hallarse en redacción las Normas Subsidiarias de Planeamiento, lo que revirtió en un aumento de la construcción en la zona rural, que en estos años registra su máximo histórico (fig.2). La parroquia de El Val, por su situación costera, se erige como la más dinámica ya que absorbe la mayor parte de la demanda inmobiliaria materializada fundamentalmente en la segunda residencia, tipología de escasa manifestación en el municipio considerado globalmente. En síntesis, puede decirse que el medio rural evidencia un ritmo constructivo formado a expensas de las fluctuaciones del mercado de la vivienda y sobre todo del suelo en el área urbana, cuyas restricciones provocan a menudo el desplazamiento de las presiones inmobiliarias hacia sectores más asequibles, este crecimiento exógeno va conformando áreas de absorción que experimentan en mayor o menor medida una inversión progresiva de su signo.

Con posterioridad a 1977 la trayectoria descrita por el proceso expansivo de la vivienda urbana naronense es débil y tendente a la baja con la salvedad de los intervalos 1979-1981 en la parroquia de San José Obrero, que acusa un alza significativa generada por el proyecto de la entidad URVIPROSA en el Alto del Castaño ("Urbanización Santa María"), y en 1978-1980 en Sta. Rita, por la potenciación edificatoria en torno a la Plaza del Ayuntamiento que provoca la apertura de las calles Somozas, Hermandad, Dr. Fleming, los Cerezos, Manuel de Cal y Bailén.

En la década de los ochenta a la crisis del sector de la construcción y de la economía en general se añade la mayor rigidez urbanística surgida del planeamiento, como veremos, además de la existencia de un considerable stock de viviendas pendiente de comercialización debido por una parte a que las oleadas inmigratorias de épocas pasadas ya no se producen con la misma intensidad y, por otra, a que la uniformidad de los modelos constructivos no satisface por completo las apetencias de una demanda más selectiva que exige la diversificación de una oferta sobredimensionada por la dinámica del crecimiento anterior.

Por otro lado, la trayectoria positiva de la urbanización naronense no es independiente de los derroteros seguidos por la edificación colectiva como indicador del progreso urbano (fig.3). A partir de 1970 se verifica con especial fuerza en las nuevas construcciones el trasvase desde la vivienda unifamiliar, fruto del individualismo en unos casos y de la insolvencia en otros, hacia edificios de mayor altura para conseguir el volumen máximo de edificabilidad, con el fin de obtener ventajosos beneficios por metro cuadrado. A la par que esto acontecía, la elevación de plantas en las viejas construcciones, desde los años sesenta, acrecentaba la altura media de los núcleos existentes, hecho que en ocasiones es protagonizado por los emigrantes retornados al municipio que se dedican a la construcción o pretenden ampliar su casa familiar aumentándole algún piso y/o lateralmente.

figura 2



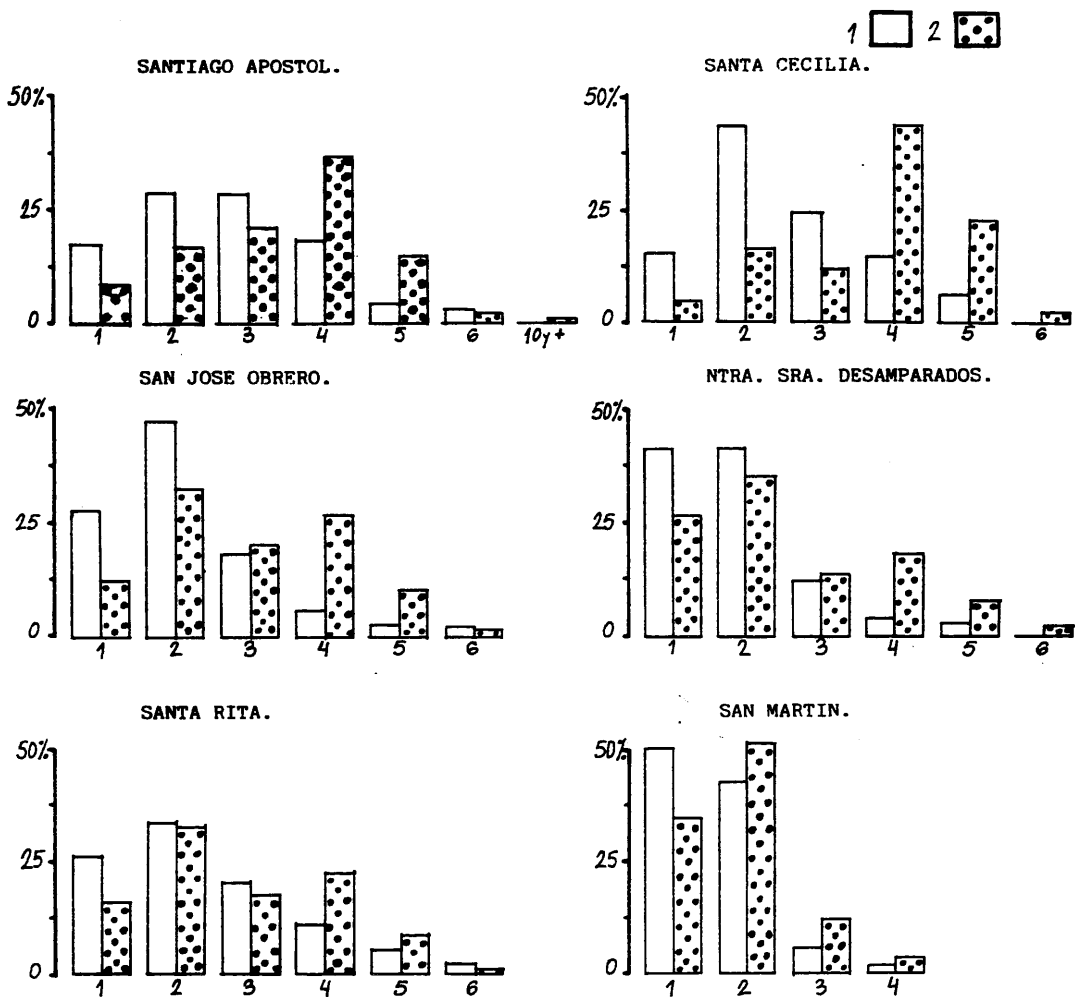
Evolución de la construcción de viviendas en el área rural del municipio de Narón.

Fuente: Expedientes municipales de licencias de obras y elaboración propia.

Así, mientras en el trienio 1971-1973 los edificios de cinco plantas suponen el mayor porcentaje de viviendas (95%), en años sucesivos, debido a la normativa urbanística, decrecen en favor de los de cuatro plantas, que ya en el período 1974-1979 computan un 50% del parque residencial construido. Pero la visión global no debe ocultarnos sensibles diferencias espaciales ya que, si bien la preponderancia de la construcción plurifamiliar se hace más notoria, obviamente, en las parroquias que han aglutinado las grandes promociones urbanizadoras (Santiago Apóstol-Sta. Cecilia principalmente y San José Obrero y Sta. Rita en menor grado), no es menos cierto que dicho predominio aparece mermado en relación al total edificado en aquellas que, como Nuestra Señora de los Desamparados y sobre todo San Martín, han experimentado en etapas anteriores una considerable implantación de viviendas unifamiliares de la clase alta de Ferrol, con utilización no permanente en muchos casos, y de ciertos emigrantes en el extranjero que adoptan la solución de casas de bajo y una o dos plantas a lo sumo, en auto-promoción y construidas en impulsos sucesivos a tenor de las disponibilidades económicas.

En suma, todos los tipos de actuaciones han dado lugar a las correspondientes diferencias morfológicas en el tejido urbano actual, integrado por una serie de agrupaciones residenciales bien definidas según hayan intervenido los diversos sistemas de promoción, reflejando la problemática inherente a una ciudad en crecida. Pero ello no debe llevarnos a la errónea idea de concebirla especialmente continua con un crecimiento medible. Todo lo contrario, la consolidación actual de un casco urbano peculiar y policéntrico con tres focos interdependientes (la Gándara-Sta. Cecilia, Freixeiro-Piñeiros y Jubia) ha sido generada por un proceso que se nos presenta como "un desbordamiento en superficie análogo a una corriente de lava, que sumerge las zonas rurales dejando intactos amplios alvéolos" (27). Esta particular forma de desarrollo territorial puede obedecer a motivos muy variados, pero, sin duda, destacan por encima de todos los fuertes beneficios que puede reportar el suelo en una localidad que crece, como ya hemos visto, por el extraordinario dinamismo de dicha variable ya que "el valor de cualquier parcela de terreno contiene los valores de todas las otras parcelas en el momento actual, así como las expectativas de valores futuros" (28).

figura 3



Evolución del número de plantas en las construcciones con destino a vivienda realizadas en el área urbana del municipio de Narón (%), 1960-1987. 1, Hasta 1970; 2, 1987.

Fuente: Expedientes municipales de licencias de obras y elaboración propia.

### 1.3 El Mercado del Suelo.

El precio del suelo constituye un factor determinante para comprender la estructura territorial de un determinado ámbito urbano, puesto que mediante el sistema de precios se reproducen los usos dominantes en el espacio, previamente seleccionados socialmente. Pero por su condición de bien heterogéneo parcelas de la misma extensión pueden no ser equivalentes, en base a su localización, topografía, planificación que les afecte, etc. De ahí que su dinamismo como fenómeno especulativo no se derive únicamente de la iniciativa particular como tal, sino que reside en el mercado de intercambios de propiedades privadas por sus valores de cambio. Es, pues, en la propia estructura del modo de producción dominante donde reside el problema de la especulación (29).

La fuente utilizada en este aspecto para el municipio naronense ha sido el "Arbitrio sobre el incremento de valor de los terrenos (plusvalías)", cuyas tablas de valoración por metro cuadrado facilitan datos desde 1940. No obstante, por la dificultad que entraña su explicación estadística en los años ochenta, al variar las Ordenanzas a tenor de la normativa del planeamiento, en el presente estudio se eludirá la casuística de los solares en el casco urbano, donde la valoración está en función de la tipología de las manzanas, alineaciones y rasantes en las diversas calles que lo integran, ya que dicho análisis rebasa las pretensiones de este trabajo. Por lo cual nos limitaremos a exponer una serie de apreciaciones evolutivas del proceso de crecimiento ya analizado basadas en el comportamiento temporal del valor suelo.

En el escalón más alto del baremo se encuentran los terrenos surcados por la carretera de Castilla, desde el Puente de las Cabras al de Jubia, así como las carreteras y vías afluentes a aquella en un radio de 500 m. a ambos márgenes de la misma, ya que ha sido en este espacio donde han cristalizado primordialmente las expectativas de la urbanización. De ahí que hayan experimentado los incrementos más llamativos pasando de unos valores medios de 25 pts/m<sup>2</sup> en 1940 a multiplicarse varias veces por sí mismos hasta llegar a las 8.000 pts/m<sup>2</sup>. de cota máxima en 1988, descendiendo a las 525 pts. de mínima en el área industrial de la zona de "Extensión del casco urbano". A pesar de que este intervalo es demasiado amplio para apreciar en su justa medida la importancia de la revalorización territorial, si consideramos que a partir de los años 60 y sobre todo los 70 es cuando comienzan a producirse incrementos superiores o iguales al 100% entre cada trienio establecido a efectos de tasación, coincidiendo con el "boom" de la construcción residencial, llegaremos fácilmente a la premisa inicial de que esta zona ha dado una amplia respuesta material a unos agentes especuladores que han satisfecho sus aspiraciones de lucro mediante la indiscriminada conversión de segmentos espaciales, carentes de los requisitos básicos exigidos por la Ley, en solares, como ya se ha dicho.

Por otro lado, aunque las presiones inmobiliarias no han alcanzado tal relevancia en el medio rural municipal, tampoco puede decirse que éste haya

permanecido ajeno al proceso, ya que los terrenos lindantes con vías provinciales, carreteras de primer orden del interior y caminos municipales han acusado unos incrementos que van de las 7 pts/m<sup>2</sup> en 1940 a las 525-400 en 1988, y en el caso de los contiguos o próximos a las pistas de concentración parcelaria se ha pasado de las 1,75 pts. de la primera fecha a las 300-250 de la actualidad.

Todo lo dicho nos indica, una vez más, que las presiones ejercidas sobre un territorio en constante crecimiento como el naronense, se erigen en el principal detonante para el afianzamiento de un proceso fuertemente especulativo que no margina aquellos espacios en principio menos apetecidos por la demanda, ya que los propietarios de terrenos "aprovechan" las fluctuaciones del mercado para forzar el desplazamiento del mismo según convenga, mediante el caprichoso y productivo mecanismo de los precios del suelo.

## **2. LA PLANIFICACION URBANISTICA.**

A lo largo de este trabajo ya se ha aludido en repetidas ocasiones a la existencia de un clima permisivo fruto del "laissez faire" practicado por los responsables municipales en el terreno urbanístico. No obstante, en este apartado intentaremos analizar concisamente los documentos de planeamiento que han operado en el municipio de Narón con mayor o menor suerte (30).

A finales de los sesenta, coincidiendo con la redacción del ambicioso Plan "Ciudad de las Rías" a instancias de la Diputación coruñesa, se redacta un Plan General de Ordenación en el término naronense, sin que ninguno de los dos fuese aprobado ni tan siquiera inicialmente, lo que ratifica todo lo expuesto en cuanto a procederes administrativos propios de una situación política a nivel estatal muy concreta. Vigente la anterior Ley del Suelo del 12 de mayo de 1956 y ante la ausencia de un Plan o Norma específica que programase el desarrollo urbano municipal, todas las actuaciones realizadas concurren en una manifiesta ilegalidad constituyendo infracciones urbanísticas graves, siendo las licencias otorgadas nulas de pleno derecho y derivándose de estos actos las responsabilidades de orden administrativo y penal a que hubiese lugar para los promotores de las obras, así como para los miembros de la Corporación implicados.

En este contexto, el 15 de marzo de 1978 la Comisión Provincial de Urbanismo aprueba las Normas Subsidiarias y Complementarias de Narón, que constituyen el primer instrumento de Ordenación propio con que cuenta el municipio, oportunamente complementado en determinados aspectos por las Normas Provinciales. Pero la entidad, dimensiones y características del desarrollo urbano naronense, receptor de un alto porcentaje del crecimiento poblacional de la comarca, desaconseja confiar la instrumentalización del mismo a un documento de bajo nivel en la escala del Planeamiento, en el que la falta de una información exhaustiva previa y un detallado programa y plan

de etapas para el desarrollo y ejecución de la ordenación urbanística introducida, viene a significar cierta improvisación en un tema trascendental y de gran responsabilidad.

En estas Normas el área urbana se diseña adaptándose al crecimiento espontáneo manifestado hasta el momento, aceptando los desarrollos lineales consolidados a lo largo de la carretera de Castilla principalmente y, en menor grado, de las carreteras de la Gándara-Sta. Cecilia, Cedeira, Gándara-Lógaras y Faisca, incorporando los polígonos generados por la iniciativa particular realizados por parcelación de propiedades concentradas y procediendo, de este modo, a su legalización "de facto" sin ninguna propuesta de rectificación. Es así como el equipo redactor de las Normas, guiado por el fácil criterio de conciliar al máximo los intereses privados de los propietarios del suelo, aplica exhaustivamente la fórmula de convertir "corredoiras" en calles y "leiras" en solares, extrapolando los criterios de orden agrícola, forestal y patrimonial que guiaron el trazo y configuración de aquellas a los principios que inspiraron el diseño de una "moderna" ciudad.

Es por ello que la delimitación hecha de un enorme casco urbano para albergar a unos 140.000 habitantes, sin que se definan Planes Especiales de Reforma Interior y Saneamiento para las actuaciones especulativas anteriores ya consolidadas, proyectos de urbanización para áreas de nueva creación, y se delimiten polígonos y sistemas de actuación que permitan la efectiva dotación de espacios libres y equipamiento comunitario, se traduce en la potenciación de actuaciones especulativas por parte de la promoción privada, esta vez en el marco de un instrumento "legal", aparte de constituir una clara transgresión del articulado de la Ley al eludir la necesaria presencia de los oportunos Planes Parciales.

Por otra parte, en el suelo calificado como no urbanizable se pasa por alto la definición, a efectos de lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley, del concepto de núcleo de población basado en las características propias del municipio (semejantes a las del resto de la Galicia litoral), aunque está claro que las condiciones del volumen impuestas a la edificación no garantizan en absoluto que se impida la posibilidad de formación de estos núcleos, máxime cuando la parcela mínima de terreno requerida (1.000 ó 1.500 m<sup>2</sup>., según la vía a que dé frente) es inferior a la unidad mínima de cultivo establecida por el Ministerio de Agricultura para Galicia (2.000 m<sup>2</sup>). La importancia de estas deficiencias es grande si tenemos en cuenta la tendencia de la población a diseminarse más allá de los núcleos rurales de dispersión controlada primitivos, existiendo el riesgo efectivo de que se conformen con el tiempo extensos núcleos a base de viviendas unifamiliares a los que después resulta muy costoso dotar de los servicios, espacios libres y equipamiento comunitario necesarios.

En suma, la Ordenación introducida posee graves deficiencias, tanto desde el punto de vista de los elementos fundamentales que definen la estructura general y orgánica del territorio, como desde la perspectiva de la

particular estructura y morfología urbana definida por calles estrechas que varían de 7 a 12 metros de anchura, pésimamente conectadas entre sí, configurando consecuentemente unas manzanas de edificación cerrada, poligonales, irregulares y curvilineas en las que las alturas superan con frecuencia los anchos de los viales, a lo que se añade la inoperancia de los Planes Parciales y el descontrol que se instrumenta en el suelo no urbanizable.

Por todo ello, la situación, involutiva y escasamente desligada de las incongruencias anteriores a las Normas, invita a acometer sin dilación la ardua tarea de dotar al municipio de un documento urbanístico óptimo que por un lado subsane los evidentes errores del planeamiento en vigencia y, por otro, tienda a la recuperación pública de espacios en un tejido patológicamente privatizado. Así se inician los estudios previos para la redacción del Plan General de Ordenación que culminarán con su aprobación definitiva por la Comisión Provincial de Urbanismo el 11 de julio de 1985. Al igual que la mayoría de los Planes existentes éste que nos ocupa bascula entre la actitud restrictiva de lo urbano y la protectora de lo considerado valioso en el medio rural. En definitiva, se trata de la aplicación de la idea de "protección de lo no urbano", basada en su condición de bien escaso y excepcional (por su valor agrario, paisajístico o cultural), que se halla contenida en las dos sucesivas Leyes del Suelo y que se plasma, a la hora de redactar los documentos de planeamiento general, en la implantación de medidas de control de usos "no procedentes" y de construcciones no ligadas a las actividades agrarias, poniéndose especial énfasis en evitar la formación de núcleos urbanos en él (31).

Los grandes objetivos proyectados para el área urbana se concretizan básicamente en los siguientes:

-Una ordenación estructurada en los tres centros consolidados mediante una estrategia de ubicación de los equipamientos de carácter general, con una propuesta racional de los mismos a nivel de barrio, de zonificación de usos y la introducción de nuevas tipologías en el uso residencial para dar cabida a las tendencias de la demanda, permitiendo asimismo una mayor variedad de diseño en los proyectos de edificación.

-Un dimensionamiento del suelo urbano denso acorde con la realidad demográfica y la previsión de crecimiento, pasando a una capacidad tope de 60.000 habitantes.

-El cambio de la concepción de crecimiento urbano, que olvida la proximidad de la ría, por un modelo de desarrollo que tome la costa como referencia, lo que se canaliza a través del sistema de espacios libres, de la creación de un paseo marítimo que proporcione la conectividad a este tejido, de la potenciación de los núcleos del Couto, Castro y Cornido (parroquia de San Martín) y del uso dotacional de los terrenos de relleno existentes en Jubia.

-La conformación de una red viaria de tráfico rodado en forma de malla que resuelva la accesibilidad desde el exterior y la interrelación en el área metropolitana Ferrol-Narón.

Paralelamente, los objetivos relativos al medio rural se establecen como sigue:

-Protección del suelo con especial aptitud agrícola y en particular las superficies que han sido afectadas por la concentración parcelaria, al igual que las de vocación forestal, los cursos fluviales y el medio natural en general, así como el patrimonio humano (también extensible al área urbana).

-Una delimitación de núcleos rurales, que contempla las características espaciales de dispersión controlada de la edificación, a fin de clasificarlos como "Núcleo de población" y "Áreas de asentamiento disperso", en función de su densidad, y posibilitar su natural desenvolvimiento para poder actuar con mayor restricción en el suelo no urbanizable.

-Establecimiento de dotaciones mínimas a nivel de parroquias rurales y dentro de los asentamientos de este medio, limitando los ordenados como de edificación agrupada a las cabeceras parroquiales que presenten esta tipología por exigir de una Ordenación más positiva.

-Todo ello se completa con una jerarquización de la red viaria municipal, acorde con el papel desempeñado por cada vía y el establecimiento de las líneas edificatorias en función de la misma.

Por tanto, tras estas premisas, el modelo adoptado para la Ordenación del área urbana se basa en el reconocimiento de los tres centros consolidados parcialmente, para potenciar esta estructura mediante la ubicación de los equipamientos de carácter general, la zonificación de usos y las tipologías establecidas para la construcción. Estructuración que permite, no obstante, un dimensionamiento de dichos equipamientos y del suelo urbano en cada uno en función de la potencia de crecimiento que presentan. Incorporando la realización de Planes Parciales y Especiales enmarcados en una difusión territorial de 41 polígonos y 20 Unidades de Actuación en suelo urbano. El espacio comprendido entre el área urbana densa de Narón y el litoral de ría ha sido considerado desde un principio como trascendente para el modelo de ordenación a adoptar, ya que había acuerdo sobre el criterio de devolver a Narón la presencia de la costa y no continuar con el crecimiento vertebrado sobre la carretera de Castilla de espaldas a aquella. Si bien la alternativa más coherente con el propósito de conferir al área urbana un carácter costero sería la de considerar este territorio como la zona de expansión naronense, se rechaza su adopción por los objetivos señalados de actuar sobre el suelo urbano restrictivamente en el sentido de reducir su dimensionamiento para lograr un techo de población racional, lo que lógicamente imposibilita la configuración de nuevas zonas urbanas o de sectores urbanizables programados. Y es así que el suelo urbano denso, delimitado por reducción del existente y destinado básicamente a un uso residencial intensivo por la

dificultad apriorística de modificar las expectativas creadas sobre el mismo, se complementa con la ordenación de usos de la franja litoral, donde se define el sistema general de espacios libres, sectores de utilización residencial extensiva, dotando a este territorio de una accesibilidad mediante el trazado de un paseo marítimo con unas características que lo transformen en una vía de tránsito.

En cuanto al ámbito rural municipal el modelo elegido adopta una máxima permisividad al tratar por una parte los asentamientos con una delimitación generosa de suelo, creando áreas en las que se dan facilidades para la expansión de la segunda residencia y vivienda suburbana aglutinadas sobre los núcleos rurales preexistentes, potenciándolos como centros de servicios del nivel inmediato. Respecto al crecimiento lineal sobre los ejes de comunicación las delimitaciones de asentamientos dispersos recogen vías cuya importancia depende de su jerarquía y, en todo caso, impiden la emersión de formas urbanas con lo que podrán llegar a perfilarse áreas lineales con elevada densidad pero sin la conformación de espacios urbanos. Las áreas del término municipal con vocación residencial que no resulten marcadas por ningún tipo de protección, entrarán a formar parte del suelo urbanizable para uso residencial extensivo.

En definitiva, dado que el medio rural no superpuesto al sistema urbano-industrial sólo puede encontrarse en la parroquia de Doso, puesto que el resto participa activamente de la influencia metropolitana tanto en lo tocante a la base económica de la población asentada como en lo relativo a las tensiones percibidas en los usos del suelo, se adopta el criterio de calificación positiva de todo el término, reduciendo al mínimo el suelo catalogado como no urbanizable, no protegido.

En la actualidad la aplicación de la normativa surgida del planeamiento ha devengado un equitativo reparto de cargas y beneficios entre particulares y Ayuntamiento, lo que revierte en la consecución de una mayor calidad de vida y un crecimiento más racional, a pesar de que por la grave demora en su aparición no haya venido más que a sancionar en muchos casos los usos territoriales a los que la actividad popular les había ya confinado, ante la imposibilidad económica de remodelar "por derribo" una situación fuertemente enraizada en la dinámica del pasado reciente.

## NOTAS

- (1) BAILLY, A.: **La percepción del espacio urbano**. Madrid, I.E.A.L., 1979, pág. 32.
- (2) GEORGE, P.: **Sociedades en mutación**. Barcelona, Ed. Oikos-Tau, 1981.
- (3) PARK, R.E.: **The City**. University of Chicago Press, 1925, pág.2. Tomado de CHUECA GOITIA, F.: **Breve historia del urbanismo**. Madrid, Alianza Ed., 1982, pág. 35.
- (4) CASTELLS, M.: **Problemas de investigación en sociología urbana**. México, Ed. Siglo XXI, 1983, pp. 50-51. Vid para un mayor profundización el Cap. 2.2 "Teoría e ideología en sociología urbana", pp. 45-71.
- (5) LEFEBVRE, H.: **De lo rural a lo urbano**. Barcelona, Ed. Península, 1971, pág. 140.
- (6) CAPEL SAEZ, H.: **La definición de lo urbano**. Estudios Geográficos, vols. 138-139, 1975, pag. 299. Esta aseveración de "la ciudad producto de la sociedad" ya la había hecho Burgess (Vid. CASTELLS, M.: **Op.cit.**, pág. 46).
- (7) Vid. al respecto PENAS MURIAS, M<sup>a</sup> V.: **Caracterización sociodemográfica del municipio de Narón (La Coruña)**. Actas del Simposio Internacional sobre "Otero Pedrayo y la Geografía de Galicia". Santiago, 1988.
- (8) Consideramos que "el estudio de la residencia puede ser un buen método para el estudio de la ciudad y viceversa" (ROSSI, A.: **La arquitectura de la ciudad**. Barcelona, Gustavo Gili, 1971, pág. 114).
- (9) BRANDIS, D.: **El paisaje residencial en Madrid**. Madrid, M.O.P.U., 1983, pag. 12.
- (10) CHUECA GOITIA, F.: **Op. cit.**, pág. 218.
- (11) BERRY, B.: **Consecuencias humanas de la urbanización**. Madrid, Pirámide, 1975, pag. 248.
- (12) Cita textual tomada de CHUECA GOITIA, F.: **Op. cit.** pág. 7.
- (13) Los datos históricos que se referirán a continuación han sido extraídos básicamente de LLORCA FREIRE, G. et al.: **Camiños de Ferrolterra**. Pontedeume, 1983, 172 pags. y de CLEMENTE CUBILLAS, E.: **Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol**. Salamanca, 1984, 121 pags.
- (14) OTERO PEDRAYO, R.: **Historia de Galiza**. Tomo I. Madrid, Ed. Akal, 1979, pp. 30 y 163.
- (15) Este hecho condicionará decisivamente la urbanización progresiva de Narón, ya que "el desarrollo y vida de las ciudades está íntimamente ligado al desarrollo de los transportes"

(BOSQUE MAUREL, J.M.: **Geografía urbana de Granada**. Zaragoza, Dpto. de Geografía Aplicada del Instituto Elcano, 1962, pag. 32).

(16) Hechos similares pueden encontrarse en otros lugares de Galicia, como es el caso vivariense en el norte de Lugo. Vid. DURAN VILLA. F.R. et al.: **Viveiro. Achegamento á realidade dun núcleo urbano galego** Santiago, Xunta de Galicia, 1986, pág. 74.

(17) CLEMENTE CUBILLAS, E.: **Op. Cit.**, pág. 52.

(18) CAPEL SAEZ, H.: **Capitalismo y morfología urbana en España**. Barcelona, Ed. Libros de la Frontera, 1983, pág. 20.

(19) CARRERAS CANDI, F. (Dir.): **Geografía General del Reino de Galicia**. Tomo II. "Provincia de La Coruña", s.f., pág. 282.

(20) CAPEL SAEZ, H.: **Capitalismo y...** **Op. cit.**, pág. 22.

(21) **La Voz de Galicia**. Sección "Hace 50 años". 22 de abril de 1986.

(22) HERNANDEZ BORGE, J.: **Estructura de la propiedad rústica y organización del espacio en la margen derecha de la ría de La Coruña**. Actas del VII Coloquio de Geografía. Tomo II. Pamplona, 1981, pp. 539-543

(23) ARRIOLA AGUIRRE, P.M.: **Aspectos del crecimiento periférico** Vitoria-Gasteiz. Alava, Departamento de Publicaciones de la Diputación Foral, 1984, pág. 43.

(24) CAMPOS VENUTI, G.: **Urbanismo y austeridad**. Madrid, Siglo XXI, 1981, pág. 87.

(25) MAUSBACH, H. **Introducción al urbanismo**. Barcelona, Gustavo Gili, 1977, pág. 19.

(26) CAMPOS VENUTI, G.: **Op. cit.** pág. 14.

(27) LABASSE, J.: **La organización del espacio**. Madrid, I.E.A.L., 1973, pág. 322.

(28) HARVEY, D.: **Urbanismo y desigualdad social**. Madrid, Siglo XXI, 1979, pág. 195.

(29) GARCIA BELLIDO, J.: **La especulación del suelo, la propiedad del suelo y la gestión urbanística**. Ciudad y Territorio, nº 53, 1982, pág. 72.

(30) Agradezco la colaboración desinteresada de Xosé Francisco Freire Corzo, arquitecto municipal.

(31) VALENZUELA RUBIO, M.: **El suelo no urbanizable, un término ambiguo para una realidad compleja**. Ciudad y Territorio, n.º 3, 1986, pág. 4.

## BIBLIOGRAFIA

- ARRIOLA AGUIRRE, P.M.: **Aspectos del crecimiento periférico Vitoria-Gasteiz**. Alava, Departamento de Publicaciones de la Diputación Foral. 1984, 250 págs.
- AYUNTAMIENTO DE NARON. **Boletín municipal**. Varios números.
- BAILLY, A.: **La percepción del espacio urbano**. Madrid, I.E.A.L., 1979, 326 págs.
- BERRY, B.: **Consecuencias humanas de la urbanización**. Madrid, Pirámide, 1975, 288 págs.
- BOSQUE MAUREL, J.M.: **Geografía urbana de Granada**. Zaragoza, Dpto. de Geografía Aplicada del Instituto Elcano, 1962. 313 págs.
- BRANDIS, D.: **El paisaje residencia en Madrid**. Madrid, Dirección General de Acción Territorial y Urbanismo, M.O.P.U., 1983, 342 págs.
- CAMPOS VENUTI, G.: **Urbanismo y asuteridad**. Madrid, Siglo XXI, 1981, 196 págs.
- CAPEL SAEZ, H.: **La definición de lo urbano**. Estudios Geográficos, vols. 138-139, 1975, pp. 265-301.
- CAPEL SAEZ, H.: **Capitalismo y morfología urbana en España**. Barcelona, Libros de la Frontera, 1983, 143 págs.
- CARRERAS CANDI, F. (Dir.): **Geografía General del Reino de Galicia**. Tomo II "Provincia de La Coruña". s.f.
- CASTELLS, M.: **Problemas de investigación en sociología urbana**. México, Siglo XXI, 1983, 278 págs.
- CLEMENTE CUBILLAS, E.: **Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol**. Salamanca, 1984, 121 págs.
- CHUECA GOITIA, F.: **Breve historia del urbanismo**. Madrid, Alianza Ed. 1982, 243 págs.
- DURAN VILLA, F.R. et al.: **Viveiro. Achegamento á realidade dun núcleo urbano galego**. Santiago, Xunta de Galicia, 1986, 193 págs.
- GARCIA BALLESTEROS, A. y REDONDO GONZALEZ, A.: **El precio del suelo en las investigaciones de Geografía Urbana: Problemática de las fuentes para su estudio, en España**. VII Coloquio de Geografía. Tomo II. Pamplona, 1981, pp. 361-365.
- GARCIA BELLIDO, J.: **La especulación del suelo, la propiedad del suelo y la gestión urbanística**. Ciudad y Territorio, nº 53, 1982, pp. 45-72.

- GEORGE, P.: **Sociedades en mutación**. Barcelona, Ed. Oikos-Tau, (Col ¿Qué sé?), 1981.
- GOMEZ MENDOZA, J.: **Agricultura y expansión urbana**. Madrid, Alianza Ed. 1977, 352 págs.
- HARVEY, D.: **Urbanismo y desigualdad social**. Madrid, Ed. Siglo XXI, 1979, 340 págs.
- HERNADEZ BORGE, J.: **Estructura de la propiedad rústica y organización del espacio en la margen derecha de la ría de La Coruña**. Actas del VII Coloquio de Geografía. Tomo II. Pamplona, 1981, pp. 539-543.
- JUNG, J.: **La ordenación del espacio rural: una ilusión económica**. Madrid, I.E.A.L., 1972, 446 págs.
- KAYSER, B.: **El espacio rural y el nuevo sistema de relaciones ciudad-campo**. Barcelona, Rev. de Geografía, vo. VI, nº 2, 1972, pp. 209-217.
- LABASSE, J.: **La organización del espacio**. Madrid, I.E.A.L., 1973, 752 págs.
- LEAL MALDONADO, J.: **Vivienda y sociedad. El análisis sociológico del problema de la vivienda**. Rev. Española de Investigaciones Sociológicas, nº 8, 1979, pp. 89-102.
- LEFEBVRE, H.: **De lo rural a lo urbano**. Barcelona, Ed. Península 1978, 268 págs.
- LLORCA FREIRE, G. et al.: **Camiños de Ferrolterra**. Pontevedra, 1983, 172 págs.
- MAUSBACH, H.: **Introducción al urbanismo**. Barcelona, Gustavo Gili, 1977, 152 págs.
- OTERO PEDRAYO, R.: **Historia de Galiza**. Tomo I. Madrid Ed. Akal, 1979.
- PENAS MURIAS, M<sup>a</sup> V.: "Caracterización sociodemográfica del municipio de Narón (La Coruña)". **Actas del Simposio Internacional sobre "Otero Pedrayo y la Geografía de Galicia**. Santiago, 1988.
- PEREZ FARIÑA, M<sup>a</sup> L.: **La ciudad de Pontevedra. Evolución histórica y demográfica**. Santiago, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1985, 146 págs.
- PRECEDO LEDO, A.: **Galicia: Red urbana y desarrollo regional**. Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Tomo CX, Madrid, 1974, pp. 161-215.
- ROSSI, A.: **La arquitectura de la ciudad**. Barcelona, Gustavo Gili, 1971, 239 págs.
- VALENZUELA RUBIO, M.: **Renovación urbana y movimiento vecinal en barriadas de infravivienda. La experiencia madrileña**. VII Coloquio de Geografía. Tomo II. Pamplona, 1981, pp. 453-459.

**VALENZUELA RUBIO, M.: El suelo no urbanizable, un término ambiguo para una realidad compleja. Ciudad y Territorio, nº 3. 1986, pp. 3-7.**