

## Redes flexibles y redes rígidas: urbanización, producción y transporte en la Galicia litoral

"FLEXIBLE" NETWORKS AND "RIGID" NETWORKS:  
URBANIZATION PRODUCTION AND TRANSPORT IN  
COASTAL GALICIA

### Resumen

Este artículo analiza algunas cuestiones acerca de los procesos de urbanización y organización del territorio, que estamos estudiando un pequeño grupo de historiadores, sociólogos y antropólogos. Hemos ido desarrollando nuestra argumentación en torno a una tríada de conceptos –producción, reproducción y distribución– que resultan muy útiles para entender la forma en que las personas organizan la satisfacción de sus necesidades básicas y, por tanto, para comprender la lógica de la acción social. Además, nos hemos decantado por el concepto de "red", que pone énfasis en la articulación entre los distintos agentes y entre las diversas escalas de análisis. Expondré estas cuestiones a partir de un estudio de caso. El "martes y 13" de enero de 1998, el **Discoverer Enterprise**, una plataforma petrolífera que estaba construyéndose en los astilleros de Astano, en el fondo de la ría de Ferrol, rompió amarras y fue a estrellarse contra el puente de As Pías, cortando el acceso principal a la ciudad de Ferrol. El colapso de la principal vía de transporte por carretera en la comarca generó problemas en el ámbito productivo, reproductivo y del consumo. Esto vino a poner de relieve los problemas subyacentes en las infraestructuras de comunicaciones, y las contradicciones en la organización del territorio y en el desarrollo urbano de la comarca.

### Palabras clave

Territorio, urbanización, distribución, redes, riesgo.

### Abstract

This paper focuses on some questions about urbanization and territory. It is the result of a research that has been developed by historians, sociologists and anthropologists. We have found very useful a triad of notions –production, reproduction and distribution– and a fourth one –network– just for analysing the way people meet their basic needs, that's to say, for understanding the logics of social agency. I will pose those questions on the basis of a case study. In 1998, January the 13th, the "Discoverer Enterprise", an oil drilling rig that was being built in the dockyards "Astano", casted off and finally crashed against "As Pías" bridge, cutting off the main entry to the town of Ferrol. The collapse of the local road network engendered some problems on production, reproduction and consumption. It emphasized more general insufficiencies in communications, and the contradictions underlying organization of territory and regional urban development.

### Key words

Territory, urbanization, distribution, networks, risk.

(1) Este artículo presenta algunos de los primeros resultados del proyecto de investigación "Urbanización y territorio en la Galicia litoral: procesos económicos, agentes sociales y gobierno local en el ayuntamiento de Pontedeume", que ha recibido una ayuda (código XUGA 10203A98) de la Secretaría General de Investigación y Desarrollo de la Xunta de Galicia para el bienio 1998/99. He de hacer una referencia especial al trabajo de los sociólogos Luis Liñares y Roberto García, miembros del equipo de investigación, cuyas aportaciones han sido muy importantes a la hora de redactar estas páginas. Especialmente he de referirme a las reflexiones de Luis Liñares sobre el proceso de deslocalización de actividades, y al trabajo de Roberto García para traducir diversos debates de la física y la matemática a las ciencias sociales –ver Cardesín, Liñares & García, 1998–.

Hace años que vengo trabajando en torno a la fusión de los aparatos teóricos y metodológicos de la antropología y la historia, sobre todo en el estudio del campesinado (Cardesín, 1992; 1996). Con el paso del tiempo he ido poniendo a punto una metodología de trabajo, un "método regresivo": estudiar un ámbito local en el presente; retroceder hacia el pasado como si se tratara de una excavación arqueológica, utilizando como guía la memoria oral guardada en las genealogías; reconstruir sobre el plano los sucesivos espacios que se han ido sucediendo a lo largo de varios siglos, con los grupos domésticos que los habitaban, sus prácticas productivas y reproductivas...; y, finalmente, invertir la dirección de la investigación y caminar desde el pasado hacia el presente, analizando las transformaciones producidas como resultado de la interacción entre las actividades de los diversos agentes en el ámbito local, y las transformaciones producidas en las estructuras mayores en que lo local se inserta (en la edad contemporánea, básicamente la formación de un sistema de mercado y de Estado en los ámbitos nacional y mundial).

A partir de 1996 fui formulando un proyecto de investigación interdisciplinar, agrupando a algunos jóvenes investigadores procedentes de los campos de la historia, la antropología y la sociología. Seleccionamos como lugar de investigación una comarca, As Mariñas, y en particular centramos la atención en una pequeña villa de unos 5.000 habitantes: mi propósito era utilizar este ámbito territorial como laboratorio de investigación, para poner a prueba ciertas metodologías de investigación, analizar de manera interdisciplinar determinados problemas teóricos (Cardesín, 1997), vincular esta experiencia a la enseñanza universitaria, y apuntar propuestas de investigación-acción que permitieran una aplicación práctica de los logros obtenidos. A lo largo de estos tres años, nos hemos centrado en el estudio de las transformaciones en la estructura social, y en los cambios en el proceso de urbanización y organización del territorio a lo largo de los s. XVIII-XX. Hemos ido desarro-

llando nuestra argumentación en torno a una tríada de conceptos –producción, reproducción y distribución (ergo transporte)– que resultan muy útiles para entender la forma en que las personas organizan la satisfacción de sus necesidades básicas (Ruiz, 1993b) y por tanto para comprender la lógica de la acción social; pero, además, esos mismos conceptos permiten analizar las formas en que Estado y mercado acaban por condicionar la evolución de los acontecimientos en el ámbito local. Además, nos hemos ido decantando por el concepto de "red", que pone énfasis en la articulación entre los distintos agentes sociales y entre las diversas escalas de análisis –red de relaciones sociales, red de transporte, de información (Castells, 1995)–: un concepto cuyas potencialidades hemos intentado desarrollar a partir de la contraposición entre "redes rígidas" y "redes flexibles", dicotomía que resulta deudora de aquella otra expuesta por Bott (1976), "redes de malla ancha" o "de malla estrecha".

Expondré algunas de estas cuestiones a partir de un estudio de caso que es a su vez uno de los primeros resultados de este proyecto de investigación. El "martes y 13" de enero de 1998, el **Discoverer Enterprise**, una plataforma petrolífera que estaba construyéndose en los astilleros de Astano, en el fondo de la ría de Ferrol, rompió amarras y fue a estrellarse contra el puente de As Pías, cortando el acceso principal a la ciudad de Ferrol. El colapso de la principal vía de transporte por carretera en la comarca generó problemas en el ámbito productivo, reproductivo y del consumo. Esto vino a poner de relieve los problemas subyacentes en las infraestructuras de comunicaciones, y las contradicciones en la organización del territorio y en el desarrollo urbano de la comarca.

Desarrollismo y planificación urbana:  
la Ciudad de las Rías

La actual comunidad autónoma de Galicia, situada en el extremo noroeste de la Península Ibérica, se extiende sobre un territorio de

29.000 km<sup>2</sup> y cuenta con una población de 2.800.000 habitantes. Región donde históricamente ha predominado el sector primario y con tasas limitadas de población urbana, ha sufrido una importante sangría migratoria, primero hacia Sudamérica, entre 1840-1930, y posteriormente, en los años 60-70 y en el marco del desarrollismo franquista, con destino a la Comunidad Económica Europea y a los vértices del triángulo Madrid-Barcelona-País Vasco. El resultado ha sido una estructura de población fuertemente envejecida, especialmente en las áreas rurales, donde las tasas de fecundidad caen por debajo del reemplazo generacional (actualmente, la tasa regional se encuentra por debajo de 1,2 hijos por mujer) y se experimenta un descenso neto de la población.

Desde mediados del s. XVIII se ha producido un proceso de concentración demográfica en el litoral atlántico, en especial en las Rías Baixas, al sur, y en As Mariñas, al norte. La "ría" es un accidente geológico, un antiguo valle fluvial hundido e inundado por el mar, lo que genera una costa muy recortada, llena de entrantes y salientes, y coloca en primer plano el problema de las infraestructuras de comunicación, en concreto de los viaductos -vid infra-. El desarrollo de la comarca de As Mariñas, que agrupa las rías de A Coruña, Ares, Betanzos y Ferrol, se ha visto polarizado entre dos ciudades: A Coruña, capital provincial y centro industrial y de servicios, que cuenta con una población de 246.000 habitantes; y Ferrol, con unos 80.000 habitantes, y con una economía muy condicionada por la localización de una base naval desde principios del s. XVIII, y por empresas de construcción naval destinadas a servir a la Armada y a la marina civil (Santalla, 1993). La fuerte reconversión industrial que vivió España desde principios de los años 70, especialmente grave en la industria pesada y en concreto en el sector naval, ha afectado de manera muy fuerte a la comarca y sobre todo a la ciudad de Ferrol. En la actualidad, la zona de As Mariñas constituye un área metropolitana con la siguiente morfología: dos focos de difusión, primero el

de la ciudad de A Coruña y su área periurbana (ayuntamientos de Arteixo, Culleredo, Cambre y Oleiros), que en la actualidad suman una población de 328.052 habitantes; segundo el de la ciudad de Ferrol (y ayuntamientos de Narón, Neda, Fene y Mugardos), con un total de 145.912 habitantes; y un tramo intermedio comprendido por los municipios de tránsito (Sada, Bergondo, Betanzos, Miño, Pontedeume, Cabanas y Ares,), hacia los cuales tiende la difusión de la población animada por la construcción del último tramo de la autopista entre A Coruña y Ferrol. En total, la zona de As Mariñas comprende una población de más de medio millón de habitantes, el 47,2% de la población provincial. En este contexto parece que el área metropolitana entre A Coruña y Ferrol será el principal eje de desarrollo de la provincia y la región noroeste: según recientes previsiones demográficas, la única zona de Galicia que crecerá de forma significativa en las próximas dos décadas.<sup>2</sup>

Pero hagamos un poco de historia. Las consecuencias de la crisis mundial de 1929, y de la posterior 2ª Guerra Mundial, se yuxtaponen en España con la Guerra Civil y la forzada autarquía franquista, a lo largo de los años 40. La desarticulación de los intercambios mercantiles y el cierre de la emigración generan desempleo, pobreza, hambre, en tanto una fuerte represión acalla a las organizaciones políticas y sindicales de izquierda. La escasa industria con posibilidades de futuro, aquella que será capaz de sobrevivir a la apertura internacional de la economía española en los años 50, se concentra dentro de As Mariñas en las ciudades de A Coruña y Ferrol, protegida por el paraguas de la titularidad pública o de una especial vinculación con el Estado: es el caso de la Fábrica de Armas, la Fábrica de Tabacos o la eléctrica Fenosa, en A Coruña; o de la industria naval ligada a los encargos de la Armada en Ferrol, las empresas de Bazán y Astano.<sup>3</sup> Un accidente histórico va a resultar fundamental: la vinculación a la comarca del dictador Francisco Franco, nacido en una familia de militares de Ferrol,

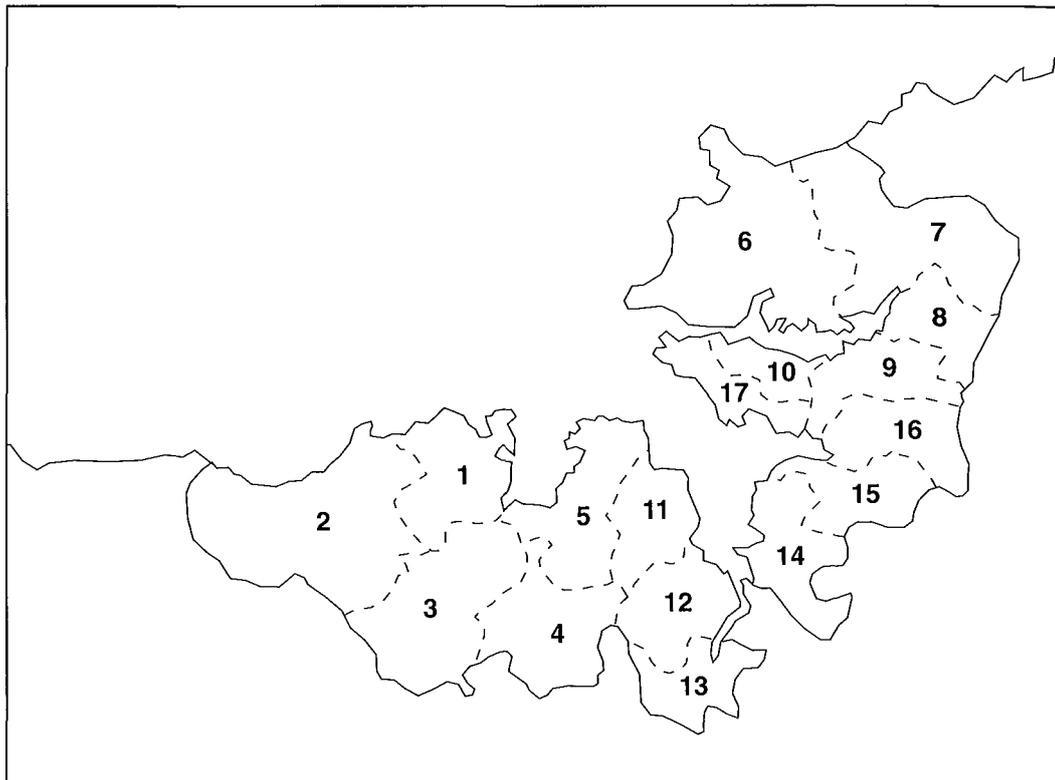
(2) Diario La Voz de Galicia, 19/7/1998.

(3) Bazán es el nuevo nombre que recibe en 1947 la antigua "Sociedad Española de Construcción Naval", enclavada en plena zona portuaria de Ferrol y especializada en proveer a la Armada. Astano nace en 1941, enclavada en el vecino ayuntamiento de Fene, y aunque su principal cliente es la marina civil, también actúa en los primeros años como industria auxiliar de la marina de guerra.

La Comarca de "As Mariñas": División Municipal

Fuente: Elaboración propia.

- |              |                |
|--------------|----------------|
| 1. A Coruña  | 10. Mugardos   |
| 2. Arteixo   | 11. Sada       |
| 3. Culleredo | 12. Bergondo   |
| 4. Cambre    | 13. Betanzos   |
| 5. Oleiros   | 14. Miño       |
| 6. Ferrol    | 15. Pontedeume |
| 7. Narón     | 16. Cabanas    |
| 8. Neda      | 17. Ares       |
| 9. Fene      |                |

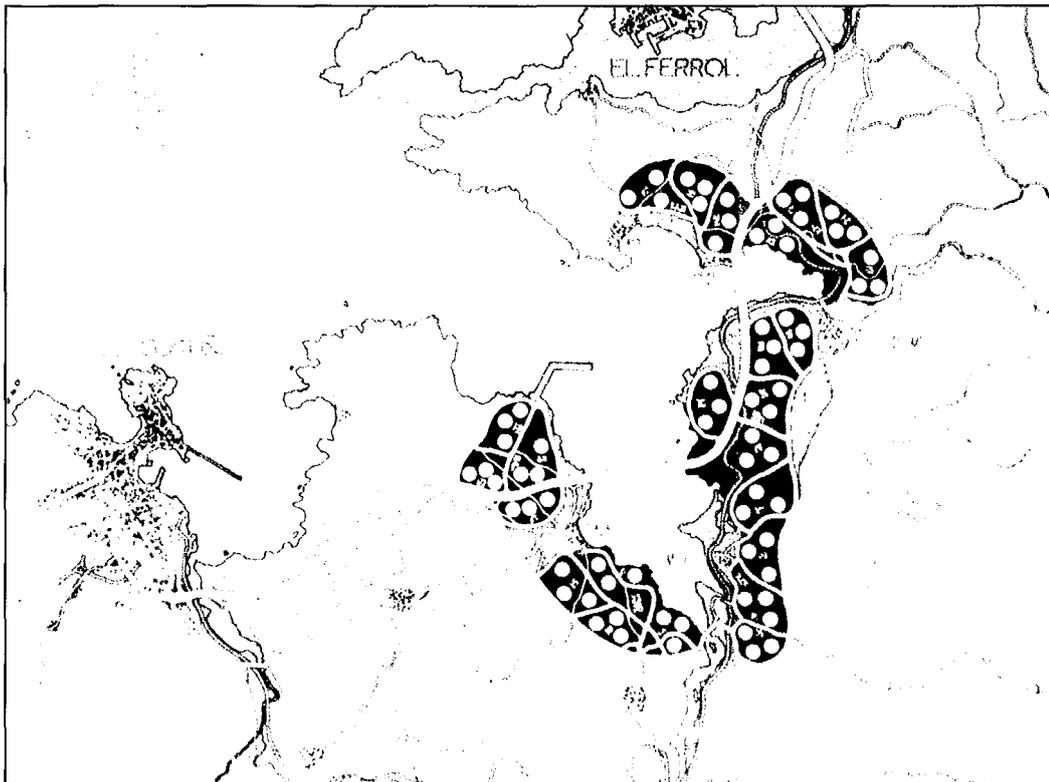


y que desde 1938 va a pasar los veranos en el pazo de Meirás, regalo de la Diputación provincial coruñesa y ubicado a medio camino de ambas ciudades. La posibilidad de acercarse hasta la residencia estival del dictador para solicitar favores será decisiva para atraer inversiones públicas con destino a la implantación de industrias o a la construcción de infraestructuras, y en general para favorecer las posiciones de determinados empresarios afectos.

El fin del aislamiento del régimen se enmarca entre la abolición de la cartilla de racionamiento en 1951 y el convenio de cesión de bases militares a EEUU en 1952. La adopción de un modelo de desarrollo a la italiana, siguiendo las directrices del Informe del Banco Mundial de 1962, ratifica una política basada en concentrar

las inversiones destinadas a la industrialización en un número reducido de centros urbanos (Madrid-Cataluña-País Vasco) que atraen la mano de obra excedentaria de las regiones rurales (en particular de Galicia). El Plan de Estabilización de 1959 da paso a los Planes de Desarrollo, que suponen optar por un modelo de planificación mixta (compulsiva para el sector público, orientativa para el privado). Disponer de plan a medio plazo se había convertido en algo más que una moda en países como Holanda, Inglaterra, Italia y, en especial, Francia, cuya experiencia en el terreno de la planificación económica y urbanística ejerció gran influencia en España, donde la estructura centralizada del Estado franquista ofrecía ciertas potencialidades que no fueron bien aprovechadas.

## La Ciudad de las Rías, entre A Coruña y Ferrol



Fuente: Fernández Albalat (1969)

Los tres Planes de Desarrollo que se irán sucediendo entre 1964 y 1975, cuatrienales, se marcan como objetivo potenciar focos de industrialización a lo largo de todo el territorio nacional, y no es casualidad que la comarca de As Mariñas reciba en ellos una atención especial. Se crean ahora los "Polos de Desarrollo" de A Coruña (polígonos de Sabón, Bens-A Grela y Pocomaco) y Ferrol (Fene). Enmarcados en el I Plan de Desarrollo apuestan por la industria pesada, centrada en las construcciones navales (ría de Ferrol), la siderometalurgia y los derivados de aluminio (A Grela), y en la industria química y de generación de energía derivadas del petróleo. La instalación de una refinería en la costa coruñesa (en Bens) respondía al proyecto de dinamizar con una industria matriz un

área subdesarrollada, con la ambición confesa de competir con Rotterdam: las ventajas de localización (en la gran ruta marítima de navegación de África a la Europa del norte) hicieron olvidar la dificultad de dar salida a los productos petrolíferos (reducida capacidad regional de consumo y alejamiento de los grandes centros industriales españoles, agravada por las deficientes comunicaciones). Dentro de esta misma línea, en 1971 se pondrán en explotación las minas de lignito y la central térmica anexa en As Pontes, cerca de Ferrol.

Resulta emblemático el caso de la industria naval de Ferrol, y en concreto de la empresa Astano (Ferrás, 1993: 129 y ss.). Su capacidad productiva va creciendo, al servicio de la expansión de la flota pesquera y mercante española en

los años 50, y al abrigo de los estímulos crediticios a la construcción naval y a la Ley de protección de la marina mercante. La coyuntura del conflicto del Sinaí y el cierre del canal de Suez en 1967 –crisis del petróleo e inversiones en superpetroleros para rodear el continente africano– harán que la industria naval viva sus mejores momentos. Astano va ampliando sus instalaciones, sobre todo en 1963 y en fechas posteriores, lo que le permite adaptarse a la construcción de petroleros de gran tonelaje: una especialización que se hace oficial en 1973 con el paso de la empresa a la titularidad pública.

En las décadas de los 50-60 crecen zonas periurbanas en las inmediaciones de Ferrol (ayuntamientos de Narón, Neda, Fene, Mugaridos) y A Coruña (Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros). La expansión industrial va a generar nuevos problemas, al deslocalizar industria y población: cuando la industria se localiza en la ciudad y los trabajadores en el área periurbana (o a la inversa). Además, las clases medias empiezan en los años 60 a construir su segunda residencia en ayuntamientos vecinos a la ciudad. El caso de Astano vuelve a ser ilustrativo. La empresa llega a dar empleo a principio de los años 70 a casi 10.000 trabajadores. Unos 2.000 residen en el municipio, y a mediados de los años 70 se entregan sucesivas promociones públicas de vivienda para ellos. Pero la mayoría reside en municipios vecinos (unos 1.350 en la ciudad de Ferrol) y se plantea el problema de su acceso diario a la fábrica.

En este contexto tiene lugar la inauguración del puente de As Pías, en el marco de la política de infraestructuras del II Plan de Desarrollo. El puente recorta en 8 kms. el acceso a la ciudad desde el sur, y asegura su conexión directa con los astilleros de Astano en Fene. Inaugurado un 17/10/1968 por el propio jefe del Estado, y con la denominación de "puente del caudillo", da entrada a la ciudad a través de la plaza de España, en cuyo centro se había erigido dos años antes una estatua ecuestre de Francisco Franco: estatua que se había fundido en los talleres de la factoría naval Bazán, a partir de las viejas héli-

ces de un navío de guerra. El puente queda desde ahora revestido de una gran carga simbólica que será muy significativa cuando se produzcan ciertos acontecimientos posteriores –vid infra–.

Finalmente, junto a la planificación de la producción y del transporte, queda por abordar la planificación urbana, en que se recogen tardíamente ciertas ideas comunes en la Europa de los años 60 (Hall, 1996). Las dificultades administrativas para coordinar tareas de planificación entre ayuntamientos hacían que la vía preferencial de expansión de las ciudades viniese dada por la anexión de ayuntamientos vecinos. Es lo que planteó a principios de los años 60, con éxito nulo, el ayuntamiento de A Coruña con respecto a los municipios vecinos de Arteixo, Oleiros o Culleredo. De ahí el interés que presenta, por contraste, una excepción, al menos sobre el papel: la Ciudad de las Rías. En 1969, Andrés Fernández Albalat presenta en sociedad un ambicioso proyecto urbanístico-arquitectónico, en el seno del Instituto de Estudios Coruñeses "José Cornide".. En él se hace una planificación racional y organicista de la articulación entre espacio y actividades que consiste en la creación de un área urbana comprendida entre A Coruña y Ferrol, donde estas ciudades constituirían los lugares de trabajo, en que se ubicarían los polos industriales, mientras que gran parte de la población residiría en seis zonas intermedias de 100.000 habitantes cada una. De esta manera se relajaban las tensiones especulativas en el ayuntamiento de A Coruña, donde la escasez de suelo disponible repercutía directamente en los precios de la vivienda, mientras se ponían en disponibilidad de urbanizar grandes extensiones de suelo a precios mucho más asequibles. Estos municipios intermedios tendrían un modelo cualitativamente diferente al de las ciudades: en ellos predominarían las urbanizaciones de baja altura con parques y amplias zonas de esparcimiento (siguiendo la metáfora biológica, cada órgano tiene una configuración especial diseñada para la función que desempeña). Fue un modelo ins-

pirado en la arquitectura racional-funcional y en concreto invocando a Le Corbusier.

El proyecto urbanístico metropolitano, el crecimiento demográfico en la zona de As Mariñas y el proceso de reorganización del territorio a través de la política de infraestructuras, están muy relacionados con las necesidades de la producción industrial y las políticas del desarrollismo económico de los años 60, que incrementan la especialización funcional y económica del espacio urbano. La creación de industrias en A Coruña y Ferrol que empleaban una gran cantidad de mano de obra, necesitaba de las nuevas tecnologías de transporte, que favorecían una mayor concentración de los lugares de trabajo en los centros, mientras permitían a la población desplazar sus núcleos de residencia hacia las afueras.

La fascinación que provocó en Europa la supuesta racionalidad del modelo fordista americano generó un enorme impacto en la forma de concebir y diseñar las relaciones productivas y sus espacios.<sup>4</sup> Al igual que la cadena de montaje supuso la innovación organizativa de evitar desplazamientos a los trabajadores y de crear una nueva división funcional en el lugar de trabajo, ahora se trataba de minimizar el tiempo en los desplazamientos de la fuerza de trabajo desde sus hogares. La dotación de un sistema de infraestructuras de transporte por carretera permitiría el funcionamiento de esta ciudad y la articulación entre sus diferentes partes; la construcción de una vía rápida entre A Coruña y Ferrol es uno de sus elementos, con la propuesta de construir dos viaductos, uno en Sada y otro en Ares, que finalmente enlazaría con el puente de As Pías, que recientemente inaugurado en 1968 venía a salvar la ría de Ferrol. A mayores, el proyecto proponía un sistema de transporte público, combinando autobuses, tranvía (existía ya una línea partiendo de A Coruña de más de 20 kilómetros de recorrido), ferrocarril (sacando partido de la línea férrea que se extendía entre A Coruña y Ferrol) y transporte marítimo mediante ferrys. Nada de esto se llevó a efecto, ni el macroproyecto urba-

nístico ni el sistema de viaductos; la línea de tranvías pronto se desmantelaría, la línea férrea se sumió en el abandono, el transporte marítimo acabó por reducirse a una supervivencia testimonial, y sólo un número pequeño de compañías privadas de autobuses vendría a competir con la primacía indiscutible otorgada al automóvil de propiedad privada.

Que el proyecto Ciudad de las Rías no llegara a aplicarse no es tan extraño: en último término, ese ha sido el destino final de buena parte de las "ciudades del mañana" proyectadas a lo largo de este siglo (Hall, 1996). Resulta más útil plantearse la dificultad general que tienen los modelos abstractos concebidos globalmente para adaptarse a espacios locales, que tienen una organización social y geográfica autónoma, producto de una historia propia. En muy pocas ocasiones el nuevo modelo urbanístico se impone arrasando como una apisonadora las realidades locales previas, "haussmanizándolas": y aun entonces las realidades previas, como el plano urbano o las personas que vivían allí previamente, emergen forzando modificaciones (Roncayolo, 1995). Lo global sólo se especifica en lo local a través de la introducción del "caos": desorden inducido en la realidad local, desorden también respecto al modelo original. En la mayoría de los casos, estos modelos generales sufren una aplicación muy parcial, que a veces los traiciona al punto de reducirlos a simple metáfora: "ciudades imaginarias" que cuentan con una poderosa capacidad para influir en las mentes de las personas, ya que no en sus realidades materiales.

La "catástrofe de As Pías": de un "martes y 13" a un "10 de marzo"

La madrugada del martes 13 de enero de 1998, la plataforma petrolífera **Discoverer Enterprise**, de 75.000 Tm y 254 metros de eslora, rompe las 16 estachas de acero que la amarraban a los muelles de los astilleros de Astano en Fene, y arrastrada por vientos superiores a 100 kms./hora se desplaza a la deriva por el fondo

(4) Impacto que, por otra parte, fue mucho mayor en el plano de las ideas que en su puesta en práctica, dado que las relaciones fordistas nunca llegaron a generalizarse en el terreno de la organización industrial (Martínez Veiga, 1990).



ran calificarla como buque (lo que al final no sucedió). En tercer lugar, se ponía en peligro la larga y difícil operación de reflotación de los astilleros Astano y en general de la industria naval de la ría de Ferrol, sometida a una severa reconversión industrial desde finales de los 70, que por ejemplo había reducido el personal de Astano de 10.000 trabajadores a menos de 2.000. Se veía cuestionada la posibilidad de obtener nuevos contratos de construcción de plataformas petrolíferas, la línea de especialización por la que había optado la dirección del astillero desde mediados de los años 80, sobre todo si el accidente llevaba a incumplir los plazos de entrega; y caso de que los tribunales en la demanda entablada por las empresas de salvamento reconocieran al *Discoverer* como "buque", esto entraría en contradicción con las directivas de la Unión Europea, que subordinaban la concesión de ayudas a Astano a la prohibición de construir barcos. En cuarto lugar, la destrucción del puente iba a sumir durante más de dos meses a la ciudad de Ferrol y su ría en un colapso circulatorio, agravando las ya existentes deficiencias en las infraestructuras viarias, generando enormes problemas a personas y empresas.

Finalmente, se generaba en los medios de comunicación un grave problema de imagen, "al haberse producido en un radio de 30 kilómetros y en los últimos 5 años tres desastres que fueron noticia de primera página en todo el mundo: encallamiento e incendio del petrolero "Mar Egeo" en [la entrada del puerto de] La Coruña [en 1992], desplome del vertedero [municipal de A Coruña] de residuos de Bens [en 1997]; y destrucción del puente de As Pías. De menor importancia, pero también en Ferrol, se produjo el encallamiento del buque carbonero" [en 1996, con destino a la central térmica de As Pontes]"<sup>6</sup>. Nada mejor para expresarlo que el titular del suplemento dominical del diario *La Voz de Galicia*: "El riesgo cerca Galicia"<sup>7</sup>. Los riesgos inherentes a la transitada ruta marítima que bordea Galicia, especialmente a lo largo del litoral coruñés, se agudizan debido a

que los puertos de A Coruña y Ferrol son punto de entrada de mercancías peligrosas y/o contaminantes, como carbón, petróleo o productos químicos. Con lo cual, las industrias a las que están destinados entran en contradicción con las actuales políticas que se centran en la actividad turística y en la captación de inversiones para convertir ambas ciudades en centros de servicios –vid infra–.<sup>8</sup>

Estos problemas de imagen para Astano y la comarca van a generar una rápida confluencia de fuerzas políticas y sociales y medios de comunicación en un pacto de silencio sobre las causas del accidente, atribuyéndolo a "causas naturales" y en último término a la "mala suerte". Un acuerdo compartido en mayor o menor grado por la patronal, las administraciones, los partidos políticos representados en ellas y los sindicatos. Un pacto rápidamente asumido por los medios de comunicación y del que es buena muestra el reportaje "El Titanic proletario", editado por un diario de ámbito nacional<sup>9</sup> que con abundante aparato fotográfico consigue más que maquillar, "embellecer" el siniestro.

"Catástrofe", según el Diccionario de María Moliner, es "suceso en que hay gran destrucción y muchas desgracias". Pero también "desenlace, particularmente cuando es desgraciado, de un poema dramático". Acontecimiento, pues, pero también culminación de una representación. Desde los años 50, la antropología anglosajona, siguiendo la estela de Max Gluckman, ha venido estudiando "situaciones de crisis": aquellas en que una eventualidad inesperada contribuye a sacar a la luz las contradicciones inherentes a cualquier sistema social; cuando los distintos actores implicados exponen y debaten públicamente posiciones encontradas. En los últimos años ha cobrado cierta importancia el estudio de las "situaciones de riesgo" (Douglas, 1982; 1996), en las que el cruce de un conjunto mixto de factores, de origen social y natural, pueden dar lugar en condiciones azarosas, pero parcialmente previsibles a desenlaces de tipo catastrófico. Analicemos, pues, el accidente, sus causas, consecuencias y las reacciones de distintos

(6) Ibid.

(7) "El riesgo cerca Galicia", suplemento dominical del diario *La Voz de Galicia*, 18/1/98.

(8) Baste recordar las consecuencias que tuvieron a principios de los años 70 naufragios como el del "Erkowit", cargado de productos químicos, o del superpetrolero "Urquiola", en ambos casos a la entrada del puerto de A Coruña.

(9) "El Titanic Proletario", suplemento *El País Semanal*, 2/1998, pp. 32-39.

(10) La Voz de Galicia, 15/1/1998, p. 5.

(11) "El riesgo cerca Galicia", suplemento dominical de La Voz de Galicia, 18/1/1998, p. 3.

(12) La Voz de Galicia, 15/1/1998, p. 8.

(13) De los cuales 9.000 provendrían de A Coruña o de Santiago a través de la autopista A-6. El puente, que contaba sólo con dos carriles, había sido diseñado para un tráfico máximo de 8.000 vehículos diarios, pero en los días posteriores a su inauguración el tráfico se reducía a 3.000.

(14) La Voz de Galicia, 15/1/1998, p. 8.

(15) Aunque sus trabajos se centran en la ciudad gallega de Vigo, también aborda similares problemas en la ría de Ferrol.

colectivos implicados. En primer lugar, las causas, en particular el "factor humano", sobre el que un puñado de artículos de prensa deslizan algunos comentarios en la semana posterior al accidente. El mal funcionamiento de los servicios de previsión meteorológica; la descoordinación de las autoridades portuarias; la posibilidad no confirmada de que parte de las estachas que ataban al buque al muelle podrían haber sido retiradas en los días previos al accidente, para facilitar el movimiento de las grúas que en aquellos días trabajaban sobre la plataforma;<sup>10</sup> el hecho de que el único remolcador con potencia para detener el buque e impedir el accidente, el "Alonso de Chaves", de propiedad pública, había abandonado dos meses atrás el cercano puerto de A Coruña con destino al de Gijón, en aras de la "rentabilización del servicio".<sup>11</sup>

En segundo lugar, las consecuencias, que afectan de forma decisiva a los ámbitos productivo, reproductivo y del consumo. Nada mejor para expresarlo que el titular de un periódico: "*La isla con el puente cortado: El accidente obliga a millares de personas a replantear su vida cotidiana*".<sup>12</sup> Debido al colapso circulatorio generado por la rotura del puente, paso obligado de los vehículos que pretendían acceder a la ciudad desde el sur. Según evaluaciones de la Dirección de Tráfico en 1996, 36.000 vehículos diarios entraban o salían de Ferrol por As Pías.<sup>13</sup> Gran parte de estos vehículos debían acceder ahora a la ciudad dando un rodeo de 15 kms. a través de la "carretera de Castilla", que ya antes del accidente soportaba 16.000 vehículos diarios y que ahora, al borde de la saturación, apenas sí podía absorber otros 20.000, y ello al precio de retenciones que llegan a los 10 kms. y superan las dos horas. "*Una señora [de Fene] aseguraba que en las condiciones actuales trasladarse hasta Ferrol 'é toda unha viaxe' y hay que disponer de tiempo. 'O traxecto que antes facíamos en pouco máis de cinco minutos lévanos agora máis de media hora si temos sorte'*".<sup>14</sup> Más del 50% de los usuarios del puente debían buscar otras alternativas.

El problema es muy grave debido a la deserti-

zación industrial que ha sufrido la comarca en los últimos quince años: la reconversión, por no decir cierre de la industria naval de la ría y de un sinfín de industrias auxiliares y servicios subsidiarios, y la reducción de los efectivos militares han generado el desempleo y la partida de Ferrol de muchas familias, que retornan a sus lugares de origen (muchas veces en municipios cercanos), donde al menos cuentan con vivienda y/o tierras propias. Ruiz (1993a; 1993b; 1996a; 1997) ha estudiado ampliamente las estrategias de los grupos domésticos de antiguos trabajadores de la industria naval o en general de industrias sometidas a fuertes procesos de reconversión.<sup>15</sup> Estas estrategias pasan por una huida del consumo en el mercado y un recurso a la economía informal, es decir, contar con vivienda propia, con tierras en las que practicar actividades agropecuarias o inmuebles donde establecer pequeños negocios, trabajar "haciendo chapuzas" o recurrir al intercambio no mercantil de bienes y servicios. Mientras tanto, y según estimaciones recientes, 2/3 de la población de la ciudad de Ferrol dependen de pensiones (retiros del ejército, jubilaciones, prejubilaciones, bajas incentivadas, invalidez...), siendo Ferrol la única ciudad gallega que ha perdido población en el último padrón de 1996. Con un polígono industrial, A Gándara, que hasta el momento constituye un fracaso, el puente de As Pías era punto de paso obligado para el abastecimiento de materias primas a las escasas industrias que han sobrevivido: en particular, la chatarra descargada en el puerto con destino a la siderúrgica Megasa, y especialmente el carbón del que depende la central térmica de As Pontes (los yacimientos están casi agotados).

En un área donde trabajo, consumo y ocio han experimentado un fuerte proceso de deslocalización, la circulación de personas se convierte ahora en un problema grave. Las dificultades de los trabajadores para acceder a sus empresas apenas si se pueden paliar mediante el cómodo expediente de concederles las vacaciones anuales de inmediato, tras el accidente. Parte de

estos trabajadores trasladarán su domicilio temporalmente cerca de su lugar de empleo, lo mismo que harán personas del extrarradio que dependen de forma aguda de los servicios que presta la ciudad. "El accidente obliga a millares de personas a replantear su vida cotidiana. [...] Tenemos amigos que van y vienen todos los días a La Coruña que están pensando quedarse a vivir allí", comentaba ayer Almudena, una joven ferrolana. Otros, como la embarazada de O Seixo (Mugardos), ya lo tienen todo previsto. Sale de cuentas dentro de cuatro semanas y la próxima se mudará a casa de sus padres en Ferrol. No desea que a su descendiente le ocurra lo que cuentan que le pasó a María del Carmen del Mar, una mujer que nació en la lancha [que cruza la ría...] Hay centenares de personas que viven en Ferrol y trabajan en La Coruña, y viceversa, como por ejemplo muchos profesionales de la sanidad o de la enseñanza. [...] Un colectivo especialmente afectado es el de los jóvenes forasteros que están haciendo el servicio militar obligatorio".<sup>16</sup> Usuarios del sistema sanitario (o sus familiares), personas que deben realizar trámites administrativos, visitantes ocasionales... y en especial los 30.000 compradores foráneos que acudían diariamente a los comercios e hipermercados de Ferrol, y que temporal o definitivamente van a desviar sus compras a otros centros urbanos (como los hipermercados de A Coruña).

La crisis da lugar también a una intensa batalla política, reflejada profusamente en los medios, que enfrenta de un lado al Partido Popular, que detenta el gobierno estatal, la Xunta de Galicia y la administración municipal de Ferrol; y del otro, a un abanico de fuerzas políticas y sindicales, entre las que destaca el "cinturón de izquierdas" formado por un conjunto de municipios de la ría, gobernados por partidos como el Bloque Nacionalista Galego (BNG), el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) e Izquierda Unida (IU). Durante más de diez días, algunos de estos ayuntamientos, como Fene, Mugardos o Ares, verán cortado el suministro de agua potable y tendrán que

abastecerse mediante camiones cisterna. Estas fuerzas constituirán una plataforma ciudadana, que agrupa a los sindicatos (UGT, CCOO, INTG) y a diversas organizaciones, y que empieza a manifestarse diariamente en el lugar del accidente: de las protestas iniciales contra el retraso de la administración en solucionar los problemas de abastecimiento de agua y transporte, pasa a exigir la declaración de "zona de emergencia" (que el consejo de ministros no acepta) y a plantear un debate sobre las carencias de empleo y de infraestructuras de la comarca (en concreto, el retraso en la construcción del ramal de enlace con la autopista A-6).

Al hilo de la argumentación desarrollada por Ruiz (1993a; 1996a) en sus investigaciones sobre la reconversión industrial en Vigo, comprobamos aquí también cómo se produce un salto cualitativo conforme un conflicto en principio sectorial se globaliza: es decir, cuando un problema que atañe en primera instancia a los trabajadores de una fábrica o a los usuarios de un servicio es asumido por el conjunto de una comarca o de una región. Y apelando a un doble argumento:<sup>17</sup> en primer lugar, porque se reconoce el carácter estratégico del sector afectado, ya por las dimensiones del colectivo directamente implicado, ya por las implicaciones del problema para los intereses o expectativas del conjunto de la población comarcal o regional. En segundo lugar, porque este conflicto sectorial es enarbolado como bandera de los problemas globales que afectan a todos: en este caso, la destrucción del puente por la plataforma petrolífera es una metáfora muy versátil para expresar la difícil compatibilidad entre el pasado industrial de la comarca y las nuevas estrategias de terciarización; las deficiencias en la red de infraestructuras de comunicación; y, en general, las carencias en la acción de gobierno. A mayores, esta cuestión se entremezcla con una segunda planteada por Castells (1997), el de las nuevas redes de comunicación, su papel en la difusión de interpretaciones generales de los acontecimientos y su incidencia en

(16) La Voz de Galicia, 15/1/1998, p. 8.

(17) Ver Ruiz (1996b), donde se esboza un análisis muy interesante sobre esta cuestión, conforme se analizan las respuestas de los vecinos de un barrio de la ciudad gallega de Vigo al proyecto municipal de construir allí una empacadora de basuras.

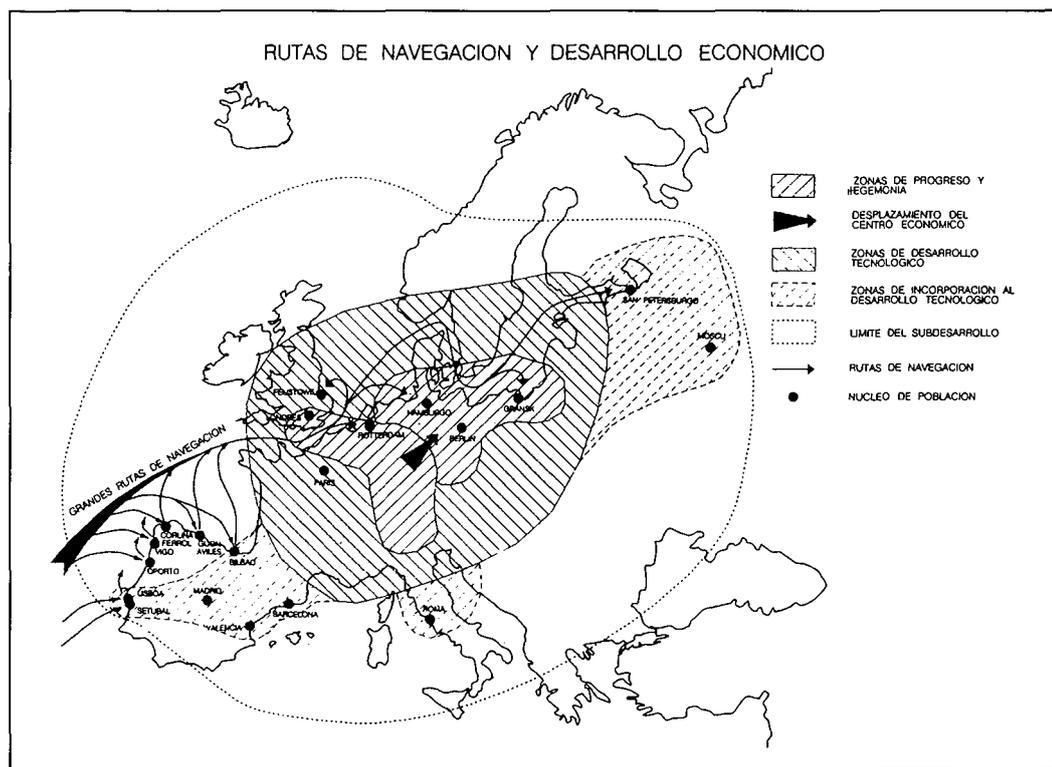
los nuevos movimientos sociales: la espectacularidad del accidente del puente de As Pías lo catapultó a los grandes espacios de noticias nacionales e internacionales, atrayendo el interés de un numeroso público y ofreciendo por tanto una "plataforma" para la expresión/protesta de colectivos locales que habitualmente carecen de voz. Resulta significativo lo que sucedió unos días más tarde, cuando un amplio conjunto de fuerzas políticas y sindicales convocó una "tractorada" en toda Galicia, es decir, grandes concentraciones de tractores con cortes de tráfico, para protestar por la incidencia de la política agraria comunitaria en los intereses de la ganadería lechera gallega, intentando incidir en los medios de comunicación: mientras la ciudad de A Coruña fue tomada por los tractores, los convocantes explícitamente renunciaron a realizar acciones en Ferrolterra, en solidaridad con el colapso de tráfico que ya vivía la zona.

Por su parte, la Xunta de Galicia establece un plan de transportes alternativo, que paradójicamente viene a poner en evidencia las carencias en las infraestructuras viarias (se proponen rodeos de hasta 40 kms. por carreteras comarcales que se hallan muy deterioradas) y el abandono en que han caído las alternativas al tráfico rodado. La red ferroviaria que fluye a Ferrol, y que parecía en estado de liquidación, resurge en pocos días pasando de 4 hasta 44 trenes diarios y de 200 pasajeros por día hasta 6.000: *"Descubrirá la empresa que adecuando horarios y las capacidades a las necesidades de los usuarios tenía una demanda que posiblemente no estaba teniendo y, asimismo, por parte de los usuarios, que este medio les permite una forma de viaje de cercanías sin los inconvenientes de aparcar"*.<sup>18</sup> Pocos meses después, el ayuntamiento de A Coruña lanza la propuesta de un metro ligero que aprovechando la vía férrea existente intercomunique el corredor entre las dos ciudades. La alternativa también potencial de un servicio de ferrys que cruzara la ría, y que había decaído hasta una presencia testimonial, se potencia ahora con el

establecimiento de varios servicios de "lanchas" que rápidamente alcanzan los 3.000 pasajeros diarios. Se cae ahora en la cuenta que un servicio de ferrys pondría en comunicación las ciudades de A Coruña y Ferrol en menos de media hora.

Todo lo sucedido en torno al accidente viene a incidir en el terreno de las luchas políticas y de la manipulación de símbolos con fines de legitimación, convirtiendo el lugar del siniestro en un hito emblemático. La inauguración del "puente del caudillo" un 16/10/1968 constituyó para la comarca de Ferrol uno de los hitos más importantes del Plan de Desarrollo y de la política de infraestructuras franquista, demostrando la capacidad del régimen para incidir de forma directa en una mejora de las condiciones de vida de los habitantes; y la estatua ecuestre del dictador, fue toda una demostración simbólica de hegemonía. Pero muy poco después, a principios de 1972, la crisis mundial alcanzaba a la comarca a través de la aplicación a la industria naval de unas incipientes medidas de reconversión: y el 10 de marzo de ese año, en medio de una manifestación convocada por los sindicatos, dos obreros de la empresa Bazán eran abatidos a tiros por la Guardia Civil en las proximidades del puente de As Pías. El puente, emblema de desarrollismo, pasaba a asociarse en la memoria colectiva con la represión franquista, toda vez que un ayuntamiento democrático erigiría un monumento *in situ* a los dos trabajadores asesinados, y que el 10 de marzo pasaba a ser el "Día da Clase Obreira Galega". La destrucción del puente vino a incidir en este proceso de acumulación de significados. Precisamente para el 10/3/1998, dos meses después del accidente, la plataforma ciudadana había convocado a la entrada del puente una gran manifestación "por el empleo y las infraestructuras", que amenazaba con convertirse en un acto de contestación importante contra el gobierno autonómico. No fue así. Las empresas encargadas de las reparaciones, trabajando en turnos de 24 horas, consiguieron llevar a cabo las obras en

(18) J.M. Martínez Pedreira: "Los cuantiosos daños del siniestro". La Voz de Galicia, 15/1/1998, p. 7.



Fuente: E. Toba (1998: 30)

un plazo récord inferior a mes y medio. El 10 de marzo de 1998, en vez de la manifestación prevista, el puente estaba ocupado por una pequeña multitud de políticos y personalidades, que celebraban la eficacia de la gestión del gobierno autonómico. Los medios de comunicación se encargaron de dar buena cuenta de ello. Al día siguiente, 11 de marzo, el puente volvía a cerrarse al tráfico para rematar las obras.

El área metropolitana A Coruña-Ferrol y el proyecto euro-regional del eje atlántico

La construcción de un área metropolitana en As Mariñas constituye en la actualidad el apéndice norte del Arco Atlántico. El eje A Coruña-Ferrol deberá afrontar los retos de integración

que plantea el desarrollo del corredor Ferrol-Lisboa: es la expresión local de un sistema de mercado mundial con una economía globalizada, con centros de decisión estratégica a escala global operando a través de las tecnologías de telecomunicación (Borja & Castells, 1998). La transferencia de soberanía de los estados-nación a entidades supranacionales (Unión Europea) tiene su expresión territorial en el inminente proceso de constitución de euro-regiones. La reciente ampliación de la UE, y la futura ampliación a los países del este, conlleva un traslado del centro hacia Alemania. En el contexto del tráfico marítimo, Rotterdam corre el riesgo de perder una parte de su actual papel como centro de distribución en beneficio de Hamburgo y Gdansk, que cuentan con una

buena infraestructura de carreteras y ferrocarril que les comunica con el interior (Toba, 1998). La Península Ibérica queda, así, en una posición periférica, y la política comunitaria de infraestructuras localiza la mayor parte de sus efectos compensatorios en la España mediterránea. En la carrera para convertirse en gran centro distribuidor de mercancías del Atlántico sur, el eje A Coruña-Ferrol compite en condiciones muy desiguales con el Gran Bilbao y con Oporto-Lisboa, o incluso con el otro gran puerto gallego, Vigo. Articularse de manera subordinada a Oporto-Lisboa y jugar a organizar la distribución de bienes y servicios en el cuadrante noroeste de España parecen ser las opciones más probables.

La Ciudad de las Rías está incluida en la red de energía (gaseoducto Lisboa-Ferrol), *telecomunicaciones* (conexión por cable de fibra óptica al sistema de telecomunicaciones de la UE "Observatorio Urbano") y *transporte* (coordinación entre los puertos y construcción del último tramo de autopista de 15 kms. que conectará Ferrol con Lisboa... salvando el puente de As Pías). Ferrol parece conminado a abandonar su pasado industrial y a convertirse en centro de servicios para una comarca que se prolonga por el norte hasta Cedeira. Uno de los hitos más significativos en Ferrolterra en 1998 ha sido la apertura de un centro de distribución (de ámbito comarcal) de la firma textil Inditex (ZARA), subordinado a la sede central de A Coruña.

Las infraestructuras para el transporte por carretera eran necesarias en las décadas precedentes para el funcionamiento de la producción industrial. En la actualidad, el traslado de los sectores productivos con mayor carga de mano de obra a terceros países y el proceso de terciarización económica subsiguiente en Europa occidental han generado nuevas circunstancias. El actual modelo territorial, económico, laboral, precisa de la reasignación de una gran cantidad de personas en el espacio urbano desde sus hogares a diversas funciones. El ritmo-tiempo colectivo se ha visto alterado como con-

secuencia de un repentino alargamiento de los tiempos invertidos en desplazamientos. La política actual de infraestructuras se dirige a incrementar el consumo en el mercado y a asegurar la mayor eficacia en la distribución de las mercancías minimizando los costes de su almacenamiento.

Se impone el punto de vista de los ingenieros sobre el de los urbanistas: "*El urbanismo será consecuencia del planeamiento infraestructural [transportes y comunicaciones], pero no al revés*" (Toba, 1988: 31). Los poderes públicos planean las infraestructuras de transporte, ofrecen suelo residencial e industrial a los promotores, e intentan atraer a los inversores: al menos, ese es el modelo hegemónico (Hall, 1996). A partir de finales de los 70, la crisis industrial va a retirar del orden del día aquel proyecto inicial de un modelo urbano que se basaba en el desarrollo de las ciudades de A Coruña y Ferrol como dos centros productivos; hoy, la tendencia es hacia la descentralización de las actividades productivas y su expulsión de las ciudades. Toda una nueva serie de empresas del sector terciario y de instituciones con nuevas funciones relacionadas con el tratamiento y gestión de la información se adueñan del espacio urbano (Hall, 1996). A Coruña y Ferrol intentan convertirse en centros financieros, de trabajo y de servicios especializados para una población dispersa a lo largo del corredor. Sumémosle un nuevo turismo urbano, en auge.

El modelo de desarrollo industrial planteado por el franquismo entra en contradicción con el actual modelo de desarrollo económico y urbano. En la actualidad, la presencia de una refinería en la costa coruñesa constituye un serio obstáculo al crecimiento de la ciudad en una zona que de otro modo sería un área fructífera de expansión urbana por el litoral. El petróleo se desembarca en el mismo centro de la ciudad, en el muelle de Oza, y es bombeado hasta la refinería, ubicada en el polígono de Bens, a través de un oleoducto: tanto los depósitos de Oza como la refinería de Bens constituyen focos de

contaminación y un peligro potencial, que condiciona el desarrollo urbano y turístico. En una línea formalmente similar a la reconversión de la ría del Nervión en Bilbao, se plantean soluciones alternativas que permitirían liberar suelo: construir un puerto exterior en Arteixo, lo que permitiría despejar Oza y las instalaciones portuarias coruñesas en general; o trasladar la refinería de Bens y recuperar las zonas aledañas ocupadas hoy en día por un inmenso vertedero de basuras. Pero esto supondría inversiones muy onerosas y la puesta en peligro de unos 3.000 puestos de trabajo.<sup>19</sup>

Paralelamente, se ha pasado de los proyectos de planificación exhaustiva y minuciosa del espacio "metropolitano" a un modelo en el que la intervención pública es mínima, limitada a intervenciones puntuales. A esto vienen a contribuir decisivamente dos factores derivados de la nueva estructura política democrática. Primero, la descentralización administrativa, que atomiza las competencias entre Estado, gobierno autonómico, diputación provincial y ayuntamiento, mientras los recursos financieros extraordinarios comienzan a administrarse desde Bruselas. Segundo, la articulación del sistema político sobre los partidos y el traslado de esa competición a las administraciones públicas. De ahí alguna de las dificultades para articular sendas mancomunidades de municipios en torno a las ciudades de A Coruña y Ferrol, rodeadas en parte de ayuntamientos gobernados por tendencias políticas muy diferentes: lo que genera dificultades para abordar globalmente problemas como el tratamiento de residuos urbanos (A Coruña) o la adopción de una línea de acción conjunta ante las consecuencias del accidente de As Pías (Ferrol). De ahí los problemas de coordinación entre ayuntamiento y diputación provincial o entre ayuntamiento y Xunta de Galicia. Entre tanto, la política municipal en A Coruña avanza hacia la conversión de la ciudad en centro de servicios, ocio y turismo. Casi agotado el suelo urbanizable, el nuevo PGOU en trámite de aprobación definitiva, plantea que "cada municipio de la comarca ya tiene asignado el papel que

va a desempeñar. El Plan General de Urbanismo desplaza empresas de [los polígonos industriales] de A Grela y O Burgo para que la ciudad disponga de más espacio residencial, orienta definitivamente la urbe hacia los servicios y crea polos económicos en torno a grandes superficies comerciales de la periferia. [Los polígonos de] Sabón [en el vecino ayuntamiento de Arteixo] y [del ayuntamiento] de Bergondo acogen las empresas coruñesas tras un reparto nítido de funciones que se presenta en una red de carreteras idealmente rápida y gratuita. Todo junto crea un original perfil geográfico: la región metropolitana. [...] En este espacio ideal, el aeropuerto de Alvedro tiene un enlace rápido con la autopista y se ha convertido en una zona sumamente atractiva para "empresas avanzadas", que se benefician de este medio de comunicación".<sup>20</sup>

Y esto coincide con las políticas adoptadas por las grandes empresas públicas, que por razones macroeconómicas o en aras de su inmediata privatización buscan beneficios inmediatos poniendo en venta aquellos inmuebles que poseen en el centro de las ciudades. Hace unos años se cerraba la empresa de productos químicos Cros, en O Burgo, en los aledaños de A Coruña, y su lugar será ocupado por viviendas, centro comercial y parque. Recientemente, se ha desmantelado y trasladado la Fábrica de Carburos Metálicos, en Eirís, la última bolsa urbanizable que está siendo engullida por la ciudad de A Coruña: en su lugar se alzan ahora edificios de viviendas de alto standing. En la misma zona, el plan de viabilidad para la Fábrica de Armas contempla su traslado. Mientras la Fábrica de Tabacos, en el corazón de la ciudad, se ve amenazada de cierre. Todo esto parece confirmar una de las conclusiones de Ruiz (1993a; 1996a; 1997)<sup>21</sup> en su estudio sobre la reconversión industrial de los años 70-80 en Vigo: la reconversión supone un traslado de inversiones de lo productivo a lo inmobiliario, dadas las plusvalías generadas por la recalificación de antiguo suelo industrial periférico que ha sido engullido por el crecimiento urbano. La finalización del último tramo de la autopis-

(19) Sólo el puerto exterior tendría un coste mínimo de 56.000 millones de pts., según un estudio reciente. Ver *La Voz de Galicia*, 16/X/1998, p. 43.

(20) "Repaso al Plan General". *La Voz de Galicia*, 14/1/1998, p. 25.

(21) Que ha elaborado esta tesis a partir de ciertos trabajos de Harvey (1989).

Fuente: Diario La Voz de Galicia, 1-10-98, p. 43.

Suelo residencial y suelo industrial en A Coruña



ta que enlazará a Ferrol con Lisboa puede favorecer el crecimiento urbano y demográfico de lo que más arriba definimos como tramo intermedio del área metropolitana, los municipios de Sada, Bergondo, Betanzos, Pontedeume, Miño... con tendencia a la creación de urbanizaciones difusas a lo largo de su itinerario. La autopista permite una articulación entre los núcleos de población difusos y la satisfacción de necesidades de consumo en los centros urbanos (grandes superficies comerciales de A Coruña y Ferrol: Alcampo, Continente, Pryca, El Corte Inglés...). De este modo, contribuye a una dislocación aún mayor de las actividades cotidianas de miles de personas. También

umenta progresivamente la necesidad de sincronización en la organización del tiempo colectivo (horarios laborales, escolares, de los centros comerciales, de los transportes colectivos, horarios de hostelería y de espacios públicos de ocio, etc.). Se plantea ahora de forma apremiante el problema de cómo compaginar el tiempo de trabajo (inestable, lejos del domicilio familiar, con horarios flexibles y que afecta a los dos miembros de la pareja) con el tiempo de vida: basta pensar en las dificultades de todos aquellos padres que envían a sus hijos a colegios públicos que carecen de comedor escolar; la solución vuelve a recaer en la activación de las redes de relaciones personales. En todo

caso, la sincronización supone un aumento de la interdependencia y exige una mayor coordinación entre los diferentes agentes sociales para el buen funcionamiento del sistema sin que éste se colapse: el accidente de As Pías fue un ejemplo de principio de colapso.

A modo de conclusión: a la búsqueda de nuevos modelos teóricos

Es bastante al uso en ciencias sociales el abordar un problema descomponiendo el espacio a analizar en ámbitos más pequeños (locales, comarcales, provinciales...), esperando que la síntesis sea posible a partir de una suma posterior de estos estudios parciales. Como ha argumentado de manera concluyente el matemático Benoit Mandelbrot (1996), los "objetos fractales" (y la práctica totalidad del mundo real cabe dentro de esa definición) se caracterizan por la "autosemejanza": conforme ascendemos, pues, a una escala mayor, el nivel de azar, de irregularidad, de caos no se anula, sino que se mantiene. Para entender un problema local es necesario ascender a lo global, trazar escalas intermedias, ver sus interrelaciones (Lepetit, 1996).

Si estamos atravesando un proceso de reconfiguración territorial de Europa, y si tenemos en cuenta que la sociedad del futuro inmediato se basa en la producción de información (Castells, 1995; 1997) tenemos que concluir que a lo que asistimos es a un proceso general de reconstrucción de redes (Ruiz, 1999). Redes de transporte, de información, redes personales. Redes rígidas, como son las infraestructuras de transporte terrestre, frente a redes flexibles, aquellas por las que fluye la información estratégica, se trate de autopistas de la información o de redes de relaciones personales. Parece que son estas últimas las que reciben un llamamiento para adaptarse a otros tipos de redes, a "flexibilizarse" al máximo.

En terminología de sistemas abiertos, una perturbación supone un reto a la pervivencia de un sistema o de un estado del sistema. Este tenderá a reequilibrarse y absorber la fluctuación,

pero llegado un punto crítico puede darse una bifurcación y un salto cualitativo. Los sistemas rígidos y mal comunicados son más susceptibles de ser subvertidos. La asimetría de la relación entre instituciones y ciudadanos permite a aquéllas imponer proyectos globales, pero a costa de hacer al sistema mucho más vulnerable a los cambios en su entorno. Ante una situación inestable existe un elenco de estados posibles que ejercen su influencia y que pueden dirigir la trayectoria del sistema hacia ellos, hacia un nuevo equilibrio cualitativamente distinto. Estos estados son, a menudo, "intuidos" por las autoridades. La velocidad y contundencia en la respuesta a las catástrofes es, en gran medida, un intento de anular la atracción de otros estados posibles. La reinauguración del puente de As Pías el 10 de marzo, "Día da Clase Obreira Galega", es el final de una carrera para anular la situación inestable que ponía en evidencia las carencias del modelo urbano y del modelo de actuación institucional.

- ARRIGHI, G. y PISELLI, F. (1987): "Capitalist developments in hostile environments: feuds, class struggles and migration in a peripheral region of Southern Italy". *Review*, X, 4, pp. 649-751.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. (1997): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Taurus.
- BOTT, E. (1976): *Familia e rede social. Papeis, normas e relacionamentos externos em familias urbanas comuns*. Lisboa, Francisco Alves (ed. original 1971).
- CARDESIN, J.M. (1992): *Tierra, trabajo y reproducción social en una aldea gallega (ss. XVIII-XX). Muerte de unos, vida de otros*. Madrid, Ministerio de Agricultura.
- CARDESIN, J.M. (1996): "Paysannerie, marché et Etat. La structure sociale de la Galice rural au 19e siècle". *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 51 (6), pp. 1325-1346.
- CARDESIN, J.M. (1997): "Miseria de la teoría... de la modernización: una revisión de algunos estudios sociológicos sobre el mundo rural contemporáneo". *Agricultura y Sociedad*, 84, pp. 141-164.
- CARDESIN, J.M. y BARBOSA, A. y CID, J.M. (1998): "Urbanización y territorio en la Galicia litoral: procesos económicos, agentes sociales y política local en el ayuntamiento de Pontedeume". *VI Congreso Español de Sociología*, A Coruña. Dactilografiado, 21 páginas.
- CARDESIN, J.M. y LIÑARES, L. y GARCIA, R. (1998): "La catástrofe del puente de As Pías: Ferrolterra entre lo local y lo global". *VI Congreso Español de Sociología*, A Coruña. Dactilografiado, 18 páginas.
- CASTELLS, M. (1989): *La ciudad y las masas. Sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, Alianza.
- CASTELLS, M. (1995): *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y desarrollo urbano regional*. Madrid, Alianza.
- CASTELLS, M. (1997): *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. Vol. II: *El poder de la identidad*. Madrid, Alianza.
- CLEMENTE, E. (1984): *Desarrollo urbano y crisis social en Ferrol*. Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia.
- DODIER, N. (1991): "Agir dans plusieurs mondes". *Critique*, 529-530, pp. 427-458.
- DOUGLAS, M. y WILDAWSKY, A. (1982): *Risk And Culture. An essay on the selection of technological and environmental dangers*. Berkeley, University of California Press.
- DOUGLAS, M. (1996): *La aceptabilidad del riesgo en las ciencias sociales*. Barcelona, Paidós (ed. original, 1986).
- FERNANDEZ ALBALAT, A. (1969): *La Ciudad de las Rías*. A Coruña, Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses.
- FERRAS, C. (1993): *Desenvolvemento urbanístico e económico en Fene: séculos XIX e XX*. Universidad de Santiago de Compostela.
- HALL, P. (1996): *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el s. XX*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- HARVEY, D. (1989): *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid, s. XXI (edición original de 1973).
- LEPETIT, B. (1988): *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*. Paris, Albin Michel.
- LEPETIT, B. (1995a): "La ville moderne en France. Essai d'histoire immédiate". En Biget, J.L. y Cherve, J. (eds.). *Panoramas urbains. Situation de l'histoire de la ville*. Paris, ENS.
- LEPETIT, B. (1995b): "Le present de l'histoire". En Lepetit, B. (dir.). *Les formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. Paris, Albin Michel, pp. 273-298.
- LEPETIT, B. (1996): "De l'échelle en histoire". En Revel, J. (dir.): *Jeux d'échelles. La microanalyse à l'expérience*. Paris, Gallimard-Le Seuil, pp. 71-94.
- MANDELROT, B. (1996): *Los objetos fractales*. Barcelona, Tusquets (ed. original 1984).
- MARTINEZ VEIGA, U. (1990): "Teoría de la regulación y mercado de trabajo: un enfoque crítico de la economía informal". *V Congreso de Antropología*, Granada.
- PETSIMERIS, P. (ed.), (1996): *As redes urbanas. Unha nova xeografía das cidades*. Universidad de Santiago de Compostela (ed. original 1989).
- REVEL, J. (dir.), (1996): *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience*. Paris, Gallimard-Le Seuil.

- REVENGA, J. (1991): "Tráfico y transporte en Madrid y su región metropolitana". En M. Castells et Alii. *Las grandes ciudades*. Colegio de Economistas de Madrid.
- RONCAYOLO, M. (1995): "L'esperienza e il modelo". En Lepetit, B. y Olmo, C. (coords.). *La città e le sue storie*. Torino, Einaudi, pp. 51-86.
- RUIZ, B. (1993a): *La domesticación de la economía. Antropología económica de la ciudad de Vigo*. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Madrid (edición en microficha, 1995).
- RUIZ, B. (1993b): "El consumo y la mercantilización de la subsistencia". En M.C. Díez Mintegui y V. Maquieira (coords.). *Sistemas de género y construcción (deconstrucción) de la desigualdad. Actas del VI Congreso de Antropología*. Tenerife, pp. 71-80.
- RUIZ, B. (1996a): "Del conflicto laboral a la búsqueda del tiempo del quehacer". En Asociación Galega de Historiadores (ed.). *A guerra en Galicia. O rural e o urbano na historia de Galicia*. Santiago de Compostela, Tórculo, pp. 213-236.
- RUIZ, B. (1996b): "El conflicto de la empacadora de Guixar: Organización comunal y manipulación política en la ciudad de Vigo". En J. Contreras (coord.). *Reciprocidad, cooperación y organización comunal*. Zaragoza, pp. 175-183.
- RUIZ, B. (1997): "El problema de la vivienda y el proceso de reproducción social: vida y vivienda en la ciudad de Vigo". *Antropologies* (Monográfico: *Passat Industrial*). Barcelona, pp. 62-77.
- RUIZ, B. (1999): "Recensión del libro de Manuel Castells: La era de la información". *Estudios Migratorios*, 6 (en prensa).
- SANTALLA, M. (1993): "Apuntes para unha historia social de Ferrol". En Asociación Galega de Historiadores (ed.). *Historia Nova I*. Santiago de Compostela, Tórculo.
- SASSEN, S. (1994): *Cities in a World Economy*. Londres, Pine Forge Press.
- TOBA, E. (1998): "El binomio desarrollo económico/construcción de infraestructuras". *Punto Crítico*, pp. 27-32.
- VAN DER WOUDE, A.D. y DE VRIES, J. y HAYAMI, A. (1990): *Urbanization in History. A process of dynamic interactions*. Oxford, Clarendon Press.