

ESCOLA SUPERIOR GALLAECIA

MESTRADO INTEGRADO EN  
ARQUITECTURA E URBANISMO



**TRANSFORMACIÓN  
MORFOLÓGICA DEL ESPACIO  
URBANO DE TUI**

SEPTIEMBRE **2013**  
SILVIA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ



E S C O L A   S U P E R I O R   G A L L A E C I A

M E S T R A D O   I N T E G R A D O   E N  
A R Q U I T E C T U R A   E   U R B A N I S M O

# **TRANSFORMACIÓN MORFOLÓGICA DEL ESPACIO URBANO DE TUI**

ORIENTADOR: PROF. DR. DAVID VIANA  
SILVIA RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ



---

## PREFACIO

El presente texto ha sido elaborado para la obtención de la Unidad Curricular A50, denominada Proyecto de Dissertação, del Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo, impartido por la Escola Superior Gallaecia, bajo las orientaciones del Prof. Dr. Arq. David Viana desde abril de 2012 y realizado por la alumna Silvia Rodríguez Rodríguez.

Esta disertación se encuadra en el ámbito del urbanismo y se presenta con el título de Transformación morfológica del espacio urbano de Tui ya que se pretende realizar un análisis morfológico de la ciudad de Tui tomando únicamente como base de trabajo el espacio urbano, puesto que un abordaje a mayor escala sería inviable por sus dimensiones, teniendo en cuenta el tiempo disponible para su realización.

En este estudio se pretende, por lo tanto, investigar, comprender y conocer, la evolución que ha ido conformando la ciudad que hoy puede ser visitada, tratando de identificar los aspectos más importantes que influyeron en su evolución, además de poder buscar algunas bases de actuación para no perder la esencia de esta ciudad.

---



---

## AGRADECIMIENTOS

Esta es la primera vez que realizo un trabajo de estas características, trabajo que además representa el final de una etapa y comienzo de otra en mi vida. Por ello, quiero expresar mi gratitud a todas aquellas personas que, de una manera o de otra, me han acompañado a lo largo de este camino.

En primer lugar, agradecer a mi orientador, Prof. Doutor Arq. David Viana, por su apoyo y por la dedicación con la que, conversación a conversación, ayudó a encarrilar esta disertación. Así, las ideas propias, guiadas siempre por su orientación, han sido clave para la elaboración del trabajo que juntos hemos realizado, el cual no se podría concebir sin su siempre oportuna participación. Le agradezco, además, el haberme facilitado siempre los medios suficientes para llevar a cabo este trabajo.

Mi más sincero agradecimiento a Julio Viñas por la documentación facilitada, además de la buena disposición mostrada en todo momento. Agradecerle también el haberme puesto en contacto con Don Avelino, director del archivo histórico diocesano de Tui, quien también contribuyó en la presente investigación facilitándome documentación pertinente, tanto para la redacción del texto como para la recopilación de parte de la planimetría presentada.

A los organismos públicos a los que me he dirigido, en especial a la Biblioteca Municipal de Tui y a la Cartoteca Provincial Domingo Fontán (servicio del Patrimonio Documental y Bibliográfico de Pontevedra) darles las gracias por toda la información proporcionada y por su trato siempre amable y cordial.

Por último, a mi familia y amigos, quienes día a día han estado a mi lado.

---



---

## RESUMEN

La ciudad de Tui, situada al sur de la provincia de Pontevedra y haciendo frontera con Portugal, ha sido el caso de estudio escogido para esta investigación centrada en la transformación morfológica de su espacio urbano. Su fuerte componente histórica y patrimonial (declarado Conjunto Histórico-Artístico) se vio reflejada en la transformación de la forma urbana durante diferentes épocas y contextos.

Esta disertación nace con el objeto de identificar los procesos transformativos que dieron lugar a su actual forma urbana, todo ello previamente encuadrado en un contexto económico, político y social para así determinar los elementos que estructuraron esta transformación.

La metodología se ha dividido en dos fases: por un lado, la contextualización (histórica, económica, política y social) para encuadrar el estudio en cada época; y por otro lado, el análisis morfológico, donde se correlacionan los datos obtenidos en la primera fase con el proceso de transformación de la ciudad a través de una lectura física e interpretativa de la misma. Ambos casos se han apoyado en el análisis documental para recoger información relevante en cuanto a los diferentes contextos, el análisis fotográfico y la observación directa para extraer datos más concretos del proceso de cambio mediante un análisis comparativo y, como herramienta fundamental, el rediseño cartográfico con el fin de sintetizar la información obtenida en cada fase de estudio.

En cuanto a la estructuración del texto, se comienza por una fundamentación teórica para, seguidamente, centrarse en el estudio de caso desde su caracterización general hasta llegar al propio análisis de la transformación de la ciudad. Finalmente, se procede a la sistematización de los datos obtenidos en las diferentes fases de estudio y a la extracción de las conclusiones correspondientes al aporte propio de la disertación.

Por último, se observa que se han realizado grandes transformaciones en la estructura del tejido urbano debido, fundamentalmente, a los cambios ocasionados por la sociedad de cada época.

---



---

## RESUMO

A cidade de Tui, localizada a sul da província de Pontevedra, fazendo fronteira com Portugal, foi o caso de estudo escolhido para esta investigação que incide sobre a transformação morfológica do seu espaço urbano. A sua forte componente histórica e patrimonial (declarado Conjunto Histórico-Artístico) reflectiu-se na transformação da forma urbana em diferentes épocas e contextos.

Esta dissertação nasce com o objetivo de identificar os processos de transformação que levaram à forma urbana actual, tudo previamente enquadrado num contexto económico, político e social para determinar os elementos que estruturam esta transformação.

A metodologia foi dividida em duas fases: por um lado, a contextualização (histórica, económica, política e social) para enquadrar o estudo em cada período; e, por outro lado, a análise morfológica, onde se correlacionam os dados obtidos na primeira fase com o processo de transformação da cidade por meio de uma leitura física e interpretativa da mesma. Ambos os casos apoiando-se na análise documental para recolher informação relevante sobre os diferentes contextos, a análise fotográfica e a observação direta para extrair dados mais específicos por meio de uma análise comparativa e, como ferramenta fundamental, o redesenho cartográfico a fim de sintetizar a informação obtida em cada fase de estudo.

Em relação à estruturação do texto, começa-se com uma base teórica e, seguidamente, concentra-se no estudo de caso desde a sua caracterização geral até chegar à própria análise da transformação da cidade. Finalmente, procede-se à sistematização dos dados obtidos nas diferentes fases do estudo e à extração das conclusões correspondentes à contribuição da própria dissertação.

Por último, nota-se que houve grandes mudanças na estrutura do tecido urbano devido, principalmente, às mudanças ocasionadas na sociedade de cada época.

---



---

## ABSTRACT

The city of Tui, situated in the south of the province of Pontevedra, on the Portuguese border, has been chosen for a case study, in research based on the morphological transformation of its urban space. Its strong sense of history (it has been declared as a heritage site) has been reflected in the changes that have taken place over the years.

The reason for this dissertation is to identify the processes that have led to the changes in the city, predominantly in an economic, political and social context, and making clear how they brought about this transformation.

The methodology is divided into two phases. On the one hand, the historical, economic, political and social formation of each era, and on the other hand, the morphological analysis, where the data obtained can be correlated into the first phase of the city's transformation, through an explanatory text. Both cases have relied on documentary analysis to collect the relevant information, as far as the different contexts are concerned, such as photographic analysis, as well as direct observation, to collect more concrete data about the process of change by means of comparative analysis, as well as fundamental tools, leading to the redesign without transforming the original look.

As far as the structure of the text is concerned, it begins with the theory followed by the case study of general characterisation, leading into to the analysis of the transformation of the city. Finally, it proceeds to the systematic data obtained in the different stages of the study, and the conclusion that we have arrived at.

Ultimately, we can observe that great transformations have been made in the structure of the urban environment due to the fundamental changes experienced by society in each era.

---



PREFACIO	
AGRADECIMIENTOS	
RESUMEN	
RESUMO	
ABSTRACT	
1. INTRODUCCIÓN .....	19
1.1. Justificación de la problemática .....	21
1.2. Objeto y objetivos de la investigación .....	23
1.3. Metodología.....	25
1.4. Estructuración de contenidos.....	27
2. ENCUADRAMIENTO TEÓRICO .....	31
2.1. Encuadramiento de conceptos .....	33
2.1.1. El centro histórico .....	34
2.1.2. La ciudad .....	36
2.1.3. El espacio urbano.....	42
2.2. Estado del arte.....	43
2.2.1. Forma urbana .....	43
2.2.2. Morfología urbana .....	45
2.2.3. Análisis morfológico .....	48
2.2.4. Análisis tipológico .....	50
2.3. El caso de Tui.....	51
3. TUI. CARACTERIZACIÓN GENERAL .....	55
3.1. Localización y división administrativa .....	57
3.2. Aspectos físicos.....	59
3.3. Clima y vegetación .....	61
3.4. Demografía .....	63
3.5. Características económicas .....	70
3.5.1. Sector primario .....	72
3.5.2. Sector secundario .....	74
3.5.3. Sector terciario.....	75

---

---

4. TUI. CONTEXTO HISTÓRICO .....	79
4.1. Orígenes, primeras referencias escritas.....	81
4.2. Prehistoria, primeras ocupaciones .....	84
4.2.1. Paleolítico, neolítico y megalitismo .....	84
4.2.2. Edad de bronce.....	86
4.2.3. Edad de hierro (época castreña) .....	87
4.2.4. Época romana .....	89
Red viaria romana .....	91
Tipología de los asentamientos.....	91
4.2.5. Época tardo-romana o alto-medieval.....	92
4.2.6. Edad media .....	94
La muralla y la estructura viaria intramuros .....	96
Construcciones características.....	103
Arrabales.....	105
4.2.7. Edad moderna .....	106
5. TUI. EVOLUCIÓN PREVIA A 1.950 .....	111
5.1. Consideraciones preliminares .....	113
5.2. Siglo XVIII.....	114
5.3. Siglo XIX.....	131
5.4. Primera mitad del siglo XX.....	140
6. TUI. TRANSFORMACIÓN MORFOLÓGICA .....	147
6.1. Consideraciones preliminares .....	149
6.2. Contexto político, económico y social .....	150
6.3. Tui. Espacio urbano en la década de 1.950 .....	152
6.3.1. Red viaria.....	155
6.3.2. Tejido edificado .....	157
6.3.3. Equipamientos.....	159
6.3.4. Calles, paseos y plazas .....	160
6.4. Tui. Espacio urbano en la década de 1.970 .....	168
6.4.1. Red viaria.....	173
6.4.2. Tejido edificado .....	175
6.4.3. Equipamientos.....	177
6.4.4. Calles, paseos y plazas .....	177

---

---

6.5. Tui en 1.990 .....	188
6.5.1. Red viaria .....	191
6.5.2. Tejido edificado .....	195
6.5.3. Equipamientos .....	197
6.5.4. Calles, paseos y plazas.....	199
6.6. Tui en 2.010 .....	208
6.6.1. Red viaria .....	211
6.6.2. Tejido edificado .....	213
6.6.3. Equipamientos .....	215
6.6.4. Calles, paseos y plazas.....	216
7. SISTEMATIZACIÓN .....	225
8. CONSIDERACIONES FINALES.....	239
9. BIBLIOGRAFÍA .....	245
Bibliografía general.....	247
Referencias bibliográficas .....	249
Índice de imágenes.....	252

---



---

## 1. INTRODUCCIÓN

---



## 1.1. Justificación de la problemática

El interés por el estudio de la ciudad de Tui, lugar de residencia propia, se ha ido incrementando a lo largo del transcurso académico, realizando diferentes trabajos siempre encuadrados en este lugar. Por este motivo, se ha elegido esta ciudad para la elaboración de la disertación del Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo de la Escola Superior Gallaecia.

Para la elección del tema se ha comenzado por hacer un pequeño abordaje sobre las publicaciones que tratan esta ciudad editadas hasta el momento, pudiendo observar que no existe ningún texto que profundice sobre su urbanismo, a pesar de contar con bibliografía que aborda diferentes áreas de investigación como pueden ser la historia, el patrimonio o la arqueología.

Dado el enorme encanto que tiene Tui, también conocido como “la ciudad en piedra” se ha optado por la realización de un análisis morfológico para así intentar, exponer y comprender la evolución que se ha experimentada a lo largo de los años. La importancia de este tipo de estudios ha sido remarcada por autores de referencia, como por ejemplo Aldo Rossi (1971, p.58) cuando afirma “(...) estoy convencido de que es necesario ocuparse de los estudios urbanos y de su organización en la escuela y en la investigación asegurándole la autonomía necesaria”, haciendo referencia, además a que el análisis morfológico constituye uno de los instrumentos más importantes en el estudio de la ciudad. Referencia a esta importancia se hace también en Elementos de análisis urbano (Panerai, Depaule, Desmorgon y Veyrence, 1983) donde se cita que,

todavía en la actualidad, el análisis de las ciudades es abordado desde un punto de vista global (ordenación del territorio) o muy concreto (edificio), sin abordar una escala intermedia que señalaría los lazos de unión en la estructura de conjunto y su organización. Esta escala intermedia se refiere al urbanismo, definido por Secchi (2006, p.18), de la siguiente manera:

O urbanismo ocupa-se de tudo isso: das transformações do território, do modo em que essas acontecem e aconteceram, dos sujeitos que as promovem, de suas intenções, das técnicas utilizadas, dos resultados esperados, dos êxitos obtidos, dos problemas que, um de cada vez, surgem, induzindo novas transformações.

Morfológicamente, Tui, es una ciudad formada por un casco típico de ciudad medieval, completamente cerrada por una muralla de piedra granítica que rodeaba este casco, pero que de la cual, actualmente solo se conserva una parte. Esta muralla contaba con cuatro puntos de acceso diferentes, ubicados uno en cada eje cardinal.

Dentro de la muralla, que contaba con 96.050m<sup>2</sup> de superficie, existía un espacio abierto o plaza donde confluían los centros de poder, la catedral y los palacios episcopales, los cuales se comunicaban con una segunda plaza que daba acceso al hospital.

Rodeando al núcleo, hacia el sur, las calles principales eran longitudinales, no muy estrechas para la altura de las casas y atravesadas por otras que bajaban al río (rúas transversas) que, además, funcionaban como vías de arrastre y desagüe. Dos arterias dividían horizontalmente la ciudad de manera asimétrica de norte a sur, para unirse en el sur y confluir finalmente en una de las puertas de la ciudad. Estos son los resultados de una ciudad que se adaptó a su topografía y a las necesidades de sus habitantes.

En el siglo XIX la ciudad se vio en decadencia hasta que, en el siglo XX, en las décadas de 20 y 30, pareció comenzar a recuperarse con la aparición de una gran actividad constructora. La construcción era tal, en ese momento, que comenzó a construirse en terrenos hasta entonces vacíos, pero a mediados de ese siglo y por motivos desconocidos la ciudad vuelve

a verse con abandonos y ruinas. Sin embargo, en la década de los 90 volvería otra vez a recuperarse.

Existía un enorme cuidado por la apariencia unificada del casco, contando con documentación que hace referencia a los materiales (piedra, madera y teja) que debían ser utilizados para la construcción de las viviendas y que, de ninguna manera, se podía ejecutar construcción alguna, dentro de la muralla, que careciese de estas características. Se especificaba también que las construcciones debían alzarse igual a las demás, generando, por lo tanto, unas alineaciones y alturas de viviendas similares.

Con el crecimiento de la ciudad la muralla se quedaba pequeña y se comenzó a construir fuera de ella, llegando a un punto en que la sensibilización existente dentro de esta con respecto a los materiales y a la similitud de las construcciones llegaría a desaparecer casi por completo. Poco a poco se ve como la ciudad, fuera del casco histórico pierde la esencia que tanto la caracterizaba. Los materiales empleados, las fachadas e incluso las formas empleadas comienzan a ser de lo más variado.

En la actualidad, el casco histórico se conserva en unas condiciones similares a las originales, aunque cuenta con muchas construcciones en ruinas, otras deshabitadas y muchas rehabilitadas y adaptadas para locales públicos.

## **1.2. Objeto y objetivos de la investigación**

El objeto de estudio en el que se centra esta disertación es la transformación morfológica del espacio urbano de Tui. Para la realización de este análisis se recurrirá a los métodos de análisis que se desarrollarán en el encuadramiento teórico de la misma.

Para centrar y focalizar el desarrollo de este estudio se establecen tres objetivos principales:

1. Identificar los elementos estructuradores de la transformación de la forma urbana de Tui.

Se comenzará por un análisis previo de la forma urbana de la ciudad, teniendo en cuenta las diferentes etapas por las que haya pasado, para después hacer un estudio de la transformación de esta forma urbana.

Este es, por lo tanto, un paso previo al análisis propiamente dicho en el que se hará un pequeño abordaje histórico de la evolución de la ciudad, pero no solo en cuanto a su morfología, sino a todos los aspectos que se consideren de interés para poder encuadrar la transformación morfológica.

2. Indicar el papel del centro histórico de Tui para la revitalización de las dinámicas urbanas y su respectiva articulación con el Río Miño.

Se ha de prestar especial atención al centro histórico y, por tanto, se entiende necesaria una profundización sobre el estado del mismo, buscando encontrar los nexos entre los elementos conformadores de la ciudad (sus dinámicas urbanas) y su articulación con otros elementos, tales como el Río Miño y la influencia de este con el propio crecimiento de la ciudad.

3. Determinar indicadores para la consolidación de la matriz morfológica del centro histórico y su relación con áreas envolventes de expansión de la ciudad.

Por último, una vez identificados los elementos estructuradores que determinaron la transformación morfológica de la ciudad de Tui e indicado el papel que tiene el centro histórico para la revitalización de la misma, se pretende plantear una serie de indicadores a modo de justificación y síntesis de la disertación. Estos indicadores servirán para poder, de alguna manera, previsualizar, el camino que podría tomar la morfología de Tui en el futuro, en base a los elementos y fenómenos analizados hasta el momento.

### 1.3. Metodología

Para la elaboración de la ya citada disertación se ha optado por la realización de un estudio de caso localizado en la ciudad de Tui. Este estudio se centrará en un análisis morfológico y, por lo tanto, se abordará una metodología basada en la aplicación de diferentes métodos de análisis morfológico y de conceptos de la rama de la morfología urbana, que formarán la fundamentación teórica y base del posterior estudio, en un primer capítulo denominado encuadramiento teórico. Cabe destacar en este apartado, la necesidad de comenzar esta fundamentación teórica con la introducción de una serie de conceptos teóricos de especial interés a la hora de hablar de morfología urbana.

Al tratarse de un estudio de la transformación morfológica, se ha considerado oportuno y necesario realizar dicho estudio siguiendo un orden rigurosamente cronológico, para facilitar su comprensión. Parte significativa e importante de la elaboración del estudio será la necesidad de un trabajo continuo de cruzamiento de datos, en el que se contraste información de diferentes áreas y autores.

Con respecto a la recopilación de la información necesaria para la posterior redacción del estudio se utilizarán diferentes técnicas de recogida de datos (Albarello et al., 1997), como por ejemplo:

- Análisis documental de carácter histórico.

Este apartado se compondrá, principalmente, de documentación histórica, buscando siempre contribuir a la interpretación y comprensión del espacio urbano y de su evolución histórica. Las técnicas de recogida de datos utilizadas para esta recopilación de información son:

- Documentación literaria sobre la evolución histórica de la ciudad.
- Documentación de fuentes oficiales de información.
- Cartografía antigua.

- Fotografías antiguas.
- Análisis documental de carácter actual.  
Para el posterior cruzamiento de datos entre la documentación histórica y el estado actual de la ciudad se procederá a la recogida de información de la actualidad. Las técnicas de recogida de datos utilizadas en este caso son:
  - Documentación literaria sobre el estado actual de la ciudad.
  - Documentación de fuentes oficiales de información.
  - Planimetría actual.
  - Fotografías actuales.
- Observación directa (Estrela, 1990 & Gil, 2008) y análisis fotográfico (Bogdan y Biklen, 1994).  
Para la recogida de fotografías del estado actual, además de la posible necesidad de aclarar cualquier tipo de duda o conflicto encontrado en el cruzamiento de datos, se realizarán visitas al lugar de interés.  
Para el análisis fotográfico se realizará un cruzamiento entre fotografías antiguas y actuales de lugares concretos de la ciudad.
- Sistematización de la información.  
Una vez recopilada toda la información anterior será en este momento en el que se ha de utilizar continuamente el cruzamiento de datos y la comparación entre lo antiguo y lo actual, para poder realizar la parte de desarrollo del estudio en concreto, para la posterior retirada de conclusiones.  
Por último, se establecerá una interpretación crítica de los resultados obtenidos a lo largo del estudio previo, mediante extracción de indicadores estructuradores, de manera que se pueda dar respuesta a los tres objetivos planteados.



I 01. Esquema interpretativo de la metodología seguida.

## 1.4. Estructuración de contenidos

Con la intención de dar respuesta a los objetivos previamente planteados, el presente estudio se compondrá de los diferentes capítulos que se resumen brevemente a continuación:

### 1. Introducción.

En este primer capítulo se hace un pequeño abordaje sobre el tema a desarrollar, definiendo el ámbito del trabajo, el motivo de su elección y la problemática a la que hace referencia. También se expone el objeto y los objetivos del mismo, además de la metodología que se aplicará en el transcurso de la investigación correspondiente.

## 2. Encuadramiento teórico.

Este capítulo, subdividido en encuadramiento de conceptos y estado del arte, comenzará por abordar los conceptos de centro histórico, muy presente en el estudio de caso en cuestión; seguido de la ciudad y el espacio urbano, para pasar al estado del arte en el que se abordarán conceptos relacionados con la problemática definida. Para ello, se presentarán los diferentes puntos de vista de las distintas escuelas de pensamiento, apoyadas por sus autores más característicos siempre relacionando estos conceptos con el urbanismo y la morfología urbana. Se estudiarán, también en este capítulo, diferentes tipos de análisis como el morfológico y el tipológico, abordaje del que se retirarán las pautas a seguir a la hora de la realización del trabajo.

Finalmente, se mencionará y justificará la metodología que se utilizará para la realización del análisis del espacio urbano en cuestión.

## 3. Tui. Caracterización general.

Capítulo en el que se hará un abordaje a la ciudad de Tui definiendo tanto su localización y división administrativa, como sus aspectos físicos, paisajísticos, demográficos e incluso económicos, tratando, en todo momento, de relacionar estos aspectos con la repercusión correspondiente en la transformación morfológica propiamente dicha.

## 4. Tui. Contexto histórico.

Posteriormente a la caracterización general se estudiará la evolución histórica de la ciudad, teniendo en cuenta aspectos políticos, económicos y sociales, ya que estos factores tendrán relación con la gestación de la forma final de la ciudad.

## 5. Tui. Evolución previa a 1.950.

Previamente al análisis morfológico propiamente dicho se hará un primer estudio de la forma de la ciudad a través de planos antiguos

ytratando de analizar los principales elementos morfológicos y las tipologías dominantes.

#### 6. Tui. Transformación morfológica.

El análisis morfológico comienza con una breve explicación de la metodología que se va a seguir de cara al análisis. Seguidamente y al igual que en el capítulo anterior, hará una contextualización política, económica y social de la época, para poder encuadrar mejor los factores que influenciarán la transformación morfológica de la ciudad. En una segunda etapa se realizará un análisis morfológico del tejido urbano, identificando los elementos estructurantes de la transformación de la ciudad. Por último, se realizará una interpretación crítica de los resultados obtenidos.

Para la realización de este análisis, es necesario caracterizar la forma urbana de la ciudad. Es por este motivo por el que tanto la estructura como los elementos abordados serán los mismos para las 4 fases de estudio (1.950, 1.970, 1.990 y 2.010).

#### 7. Sistematización.

En este capítulo se tratará de hacer una pequeña triangulación entre el análisis realizado y la fundamentación teórica. Asimismo, se identificará la convergencia de los diferentes datos recogidos en el análisis realizado, aportando la contribución correspondiente para el estado del arte.

#### 8. Consideraciones finales.

Para finalizar se tratará de dar respuesta a los objetivos planteados a partir de los datos obtenidos en la sistematización.

#### 9. Bibliografía.

En este último capítulo se reseña toda la bibliografía consultada para la realización de la disertación, además de detallar también las referencias bibliográficas de las imágenes utilizadas en el trabajo.



---

## 2. ENCUADRAMIENTO TEÓRICO

---



## 2.1. Encuadramiento de conceptos

La ciudad surge en el momento en que el hombre decide abandonar la soledad de la vida nómada a la que está acostumbrado y comienza a convivir junto a sus semejantes. Este proceso, crucial para la sociedad de nuestros días, coincide con el momento en el que comprende que debe disminuir el trabajo físico para poder enriquecerse intelectual y moralmente.

El cambio de una vida nómada a sedentaria se traduce en una necesidad de modificar la economía basada en la depredación, a una economía basada en la producción y el comercio. En este momento, el ser humano pretende, no solo permanecer en un mismo lugar durante un mayor período de tiempo, sino también crear y organizar espacios habitables y lugares en los que desarrollar la economía y el aprendizaje.

El nacimiento del hecho urbano ocurre cuando entiende que, para desarrollar estas actividades, necesita cambiar su modo de vida y adaptarse a la subsistencia que pretende habilitando, entre otros, lugares para cobijarse de los cambios climatológicos, lugares para almacenar la producción que vaya a obtener o mecanismos de defensa para salvaguardarse. Para dar respuesta a estas necesidades creará, entonces, algunos elementos estructurales que componen la ciudad, tales como casas, calles, plazas o edificios públicos, ... Elementos que, definidos por un emplazamiento espacial, darán lugar a lo que hoy conocemos por urbanismo.

### 2.1.1. El centro histórico

La ciudad concreta que recibimos, es el resultado de la sedimentación de muchas otras ciudades que le han precedido sobre el mismo solar. Crecimientos y transformaciones son procesos que se repiten desde tiempos pasados y que para la ciudad en estudio pueden ser grandes innovaciones, o simples reiteraciones de algo que vuelve a suceder (Martínez Caro y Rivas, 1985, p.235).

A lo largo de los años, la ciudad ha crecido siempre desde su centro o casco antiguo de manera más o menos radial, apoyándose en las vías principales y extendiéndose a lo largo de ellas para, una vez agotados los espacios, comenzar a rellenar los sectores vacíos entre estas. Pero a pesar de que el proceso sea igual o muy similar en todas las ciudades, es evidente que el resultado será completamente diferente entre unas y otras, aunque con elementos comunes entre ellas como el deterioro de sus bordes, la congestión, la segregación, etc.

El centro de la ciudad antigua se caracterizaba por ser siempre un lugar donde se cumplían tres características importantes:

- Máxima accesibilidad.
- Equipamientos más importantes (militares, religiosos, culturales, etc.).
- Iconos identificativos y patrimoniales.

A mediados del siglo XIX, la mayor parte de las ciudades vivieron grandes transformaciones debido al crecimiento demográfico e industrial. La ciudad antigua, caracterizada por formar una imagen de conjunto que, generalmente, sufría muy pocas modificaciones, pasa a crecer fuera de sus murallas. Surgen entonces, por ejemplo, las grandes avenidas que rasgarían el tejido medieval para dar respuesta a los nuevos flujos, como en el caso de las avenidas proyectadas por Haussmann en París.

Sin embargo, en la primera década del siglo XX se aprecia un retroceso en la imagen de la ciudad a la era preindustrial tanto en el tamaño como en

la escala de las edificaciones, buscando una unión con el siglo XIX, por los siguientes motivos: por un lado, unos quieren volver a la artesanía y pequeña urbe; mientras que por otro, se pretende el desarrollo de la realidad industrial hacia una nueva forma urbana.

Este crecimiento continuo fuera de la ciudad antigua, definible como desestructurado, carente de cualquier pauta, genera la necesidad de la producción de una nueva legislación. Esta legislación surge alrededor de 1.960 producto de los cambios sociales para determinar de manera pormenorizada e individual la forma, el grado de uso del suelo, la transformación de los límites, las limitaciones de las superficies públicas, etc.

Uno de los elementos clave y que marcó enormemente el desarrollo de la ciudad es la aparición del automóvil y, por consiguiente, de la red viaria actual. Antes de este fenómeno, la ciudad era diseñada y construida para ser vista y vivida a la escala del movimiento peatonal o con el ritmo de los carruajes. Los vehículos a motor terminarían por convertir la red viaria en lugares de paso en los que se disminuye la capacidad de percibir y memorizar los elementos que nos rodean.

Una vez concienciados de la importancia de los centros históricos y teniendo en cuenta el deterioro que estos estaban sufriendo, se comenzó a considerar como un bien cultural y a promoverse su conservación a través de diferentes métodos reflejados en documentos como la Carta de Venecia u organismos internacionales como la Unesco, Icomos o el Consejo de Europa, organismos que declararán los centros históricos como patrimonio mundial. Para este mismo propósito, se elaboran también planeamientos especiales, investigaciones tipológicas, propuestas de adaptación de los nuevos programas a los tipos preexistentes, etc.

Tanto en los Planes Especiales como Parciales de Reforma Interior cuyo objeto es la conservación, protección y rehabilitación del patrimonio se han de elaborar estudios de los tipos edificatorios que proporcionen datos para una adecuada reinterpretación y adaptación que respondan a funciones distintas o a modos de vida nuevos. Estos estudios tratarán de facilitar la conjunción de lo antiguo y lo moderno, reforzando la imagen del

lugar histórico sin renunciar a su actualización con nuevas técnicas, materiales o formas (Rodríguez-Tarduchi, BisbalGrandal y Ontiveres de la Fuente, 2011).

Los centros históricos cuentan con una serie de características comunes, tales como:

- Viario que sigue la continuidad de las edificaciones, generando un vacío en una masa sólida. Se caracterizan también por seguir esquemas radiocéntricos adaptados a la topografía, salvando los desniveles mediante fuertes pendientes. Estas características dotan a estos centros de una gran diversidad de ambientes que enriquecen el lenguaje de lo construido y dan mayor complejidad a la forma.
- Parcelas pequeñas, estrechas y profundas.
- Manzanas también pequeñas caracterizadas por contar con trazados espontáneos relacionados con el relieve del terreno en el que se implantan; disponen generalmente de una estructura radial, dando manzanas triangulares o trapezoidales.
- Tramas de difícil lectura por una clara carencia de criterios de ordenación, adaptándose únicamente a la topografía del lugar.
- Plazas delimitadas por las fachadas de los edificios que las rodean.
- Espacios libres escasos. Cuentan con jardines y huertos en el interior de las parcelas de viviendas, pero carecen de espacios verdes públicos.

### 2.1.2. La ciudad

No se puede hablar de ciudad si no existe arquitectura en ella, ya que ambos conceptos están íntimamente relacionados, pues no existiría uno sin el otro. Cuando existe arquitectura, existe ciudad y solo podemos hablar de ciudad cuando se han determinado en ella espacios y formas, cuando ha sido construida por la arquitectura. Cullen(1983) establece esta misma

teoría cuando afirma que un edificio es arquitectura, mientras que dos se consideran ya paisaje urbano; basándose en que la proximidad entre dos edificios permite libertar el espacio suficiente para poder hablar de paisaje urbano. También, Rossi utilizará el concepto de *Locus* para referirse al "sitio", pero no solamente como lugar geográfico concreto, sino como la relación que existe entre el lugar geográfico y las construcciones que existen en ese lugar.

De estos conceptos se deduce, entonces, que no existe ciudad si no existe arquitectura, aunque la ciudad no existe únicamente gracias a la arquitectura, sino que numerosos elementos la conforman. Elementos que pueden agruparse en dos conceptos:

- Habitabilidad: vivienda, comercio, paseos, escuelas, es decir, zonas de privacidad y descanso.
- Vialidad: redes de comunicación, transportes, servicios, arbolado, etc.

Estos dos conceptos, aparentemente, no guardan ninguna relación en la base de la existencia de la ciudad, pero lo cierto es que por sí solos no son nada, no son ciudad. Se puede afirmar, también, que toda organización espacial está formada por la conjugación de estos dos conceptos, basándose en los principios de proximidad, continuidad y cierre, dando lugar a un cúmulo de elementos que, en conjunto, forman la ciudad.

El desarrollo de la ciudad viene determinado, además, por diferentes factores económicos, políticos y sociales que hacen con que cada ciudad evolucione de manera diferente. Todos los acontecimientos ocurridos en una ciudad (guerras, migraciones, prosperidad, comercio), son fenómenos que ayudan a su progreso o decadencia (Panerai, Depaule, Desmorgon, y Veyrence, 1983).

Pero la ciudad es un elemento estructurado que no surge al azar. No es tan solo el resultado de los contextos económicos, políticos y sociales, sino que es también el resultado de las diferentes teorías de arquitectos urbanistas. A pesar de que la ciudad siempre ha sido trazada de una manera más o menos intencionada, a inicios del siglo XX se concibe la necesidad de

instaurar una planificación urbana, con el objetivo de dotar al ser humano de una mejor calidad de vida para su propio bienestar. Una carencia en la ciudad de la época industrial que, por diferentes motivos como el crecimiento demográfico o los problemas de higiene y salubridad, hicieron con que se sintiese la necesidad de crear un área de estudio e intervención en la ciudad.

Este fue un período de grandes cambios en el que aparecieron los primeros tratados teóricos, investigaciones e, incluso, las primeras revistas de urbanismo. Período al que se asocia la aparición del urbanismo como disciplina, acompañado además por trabajos de diferentes autores y puntos de vista orientados al diseño urbano que tendrían gran influencia en ese momento. Como puede ser el caso de Camilo Sitte (1843-1903), un arquitecto alemán, de gran influencia para los urbanistas de toda Europa y en especial en Alemania, donde además se creó una escuela basada en sus teorías.

Sitte se muestra en contra de la rigidez y falta de imaginación de los trazados repetitivos de los planos de expansión alemanes y propone una nueva perspectiva, basada en los principios compositivos y arquitectónicos medievales, en la que se preocupa más de cuestiones del día a día, como el tráfico o las infraestructuras y tiene en menor consideración los resultados finales paisajísticos, ambientales y morfológicos. A pesar de centrarse en la historia, rechaza las alineaciones rectilíneas, introduciendo disposiciones más orgánicas, asimétricas y variadas, apoyándose en las particularidades del terreno. Esta organización del territorio es solamente viable a una pequeña escala, puesto que no puede trazarse para una gran ciudad en la que se necesitan grandes trazados y elementos estructurantes.

La escuela francesa fue la que más marcó este primer período tanto por la enseñanza del urbanismo como por la gran importancia y prestigio de sus urbanistas, permitiéndoles realizar los planos de las ciudades más importantes del mundo. Sus trazados clásicos, principalmente, de cuadrículas, plazas y perspectivas, diseñadas a acuarela y carbón, daban lugar a maravillosos diseños que fijaban el ordenamiento visual.

De esta escuela ha de destacarse a Marcel Poète (1866-1950) que se basa en un análisis histórico de la ciudad para explicar la evolución de los hechos urbanos. Considera que para desarrollar una ciudad o dirigirla hacia un futuro, es de suma importancia conocer y estudiar su pasado, desde el punto de vista de su historia urbana y evolución de la ciudad como hecho construido. De esta manera, conociendo su pasado, podrá entenderse su presente y así orientar su futuro.

Poète, al igual que Lavedan, entiende la ciudad y la arquitectura como una lectura continua y presenta como objetivo la identificación de los elementos constitutivos de la forma urbana y de la determinación de las condiciones y de las relaciones que los articulan. Ambos se apoyan en el estudio de la cartografía de la ciudad para detectar la evolución de su forma y caracterizan la configuración del trazado en función de la época de formación. Consideran los monumentos y el trazado como los elementos permanentes más relevantes en las ciudades históricas, aunque defienden la posibilidad de definir características y referenciar elementos de permanencia o continuidad en cualquier ciudad.

En el contexto inglés se destacan dos tipos de abordajes diferentes:

- Abordaje histórico-geográfico.

Este tipo de abordaje busca el conocimiento y el significado de la estructura urbana, su proceso de formación y alteración, con una perspectiva histórico-geográfica.

Su principal objetivo es el de caracterizar los rasgos de las ciudades identificando sus fuerzas sociales y políticas; planteando, además, un sistema de descripción y clasificación morfo-tipológica aplicable.

M.R.G. Conzen establece tres elementos básicos del paisaje urbano: el plano de la ciudad, el tejido edificado y los usos del suelo. Analiza el plano de la ciudad para estudiar su forma urbana, comprender su desenvolvimiento e interpretar su estructura.

- Abordaje normativo. Pretende mejorar la calidad del ambiente urbano elaborando una base conceptual para permitir manipular la forma urbana. En este tipo de abordaje destacan Kevin Lynch, Gordon Cullen, Christopher Alexander y Robert Krier.

Lynch y Cullen se apoyan en la percepción natural del territorio para comprender el espacio urbano. Entienden que la relación natural con la envolvente permite reflexionar sobre lo cotidiano y conocer el entorno. Mientras que Alexander y Krier desenvuelven sus trabajos tratando de sistematizar las formas urbanas, utilizando en sus estudios modelos y situaciones existentes que ellos consideran bien elaborados, apoyándose en que existen criterios de selección de valor universal.

En el caso de Gordon Cullen, puede afirmarse que, en cierta medida, retomó algunas de las bases de Sitte con respecto a la ciudad orgánica medieval. Cullen define la ciudad como objeto de la percepción de sus habitantes y mediante esquemas gráficos y fotografías, describe los elementos visuales que forman el espacio urbano y el modo de entenderlos.

Una de sus mayores preocupaciones es la decadencia de los centros históricos por las transformaciones de la vida moderna (aparición del automóvil, saturación de elementos parasitarios y falta de cuidado estético).

Cullen afirma que el medio ambiente provoca en el ser humano reacciones por tres medios diferentes: la óptica, el lugar y el contenido. También añade que una de las finalidades del urbanismo es manipular los elementos de una ciudad de manera que provoque impacto en nuestras emociones.

En *La imagen de la ciudad* Kevin Lynch hace un estudio sobre cómo mejorar el diseño de la ciudad a través de su imagen visual. Para él, la imagen colectiva surge por la conjunción de una serie de diferentes elementos (sendas, bordes, barrios, nodos, hitos y mojones). Además, hace especial alusión a la importancia de la legibilidad en el paisaje urbano, entendiendo por ciudad legible "aquella cuyos distritos, sitios

sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global" (Lynch, 2008, p.11). Este autor, con el fin de justificar su punto de vista, afirma que:

Como mundo artificial, la ciudad debería serlo en el mejor sentido de la palabra, es decir, hecha con arte y diseñada con fines humanos. De antiguo, es nuestro hábito adaptarnos a nuestro medio ambiente, diferenciar y organizar perceptivamente todo lo que se hace presente a nuestros sentidos. La supervivencia y el predominio mismos se basan en esta adaptabilidad sensorial; pero ya podemos pasar a una nueva fase de esta interacción. Ya podemos comenzar a adaptar el medio ambiente mismo a la pauta perceptiva y al proceso simbólico del ser humano (Lynch, 2008, p. 116).

Por último, se ha de destacar la escuela italiana que se apoya en la historia para conocer el presente de la ciudad y su cultura. Sus autores más destacados (Muratori, Rossi y Aymonino) "planteaban superar las carencias formales de la ciudad funcional con un enfoque morfo-tipológico del planeamiento" (Rodríguez-Tarduchi, BisbalGrandal y Ontiveres de la Fuente, 2011, p.36).

Muratori defiende que la investigación tipológica se encuadra en el análisis específico de los tejidos urbanos, extrayendo de ahí las siguientes conclusiones:

- El edificio en la ciudad no ha sido considerado como un objeto aislado.
- La envolvente urbana tiene un carácter teórico.
- Al analizar las construcciones se descubre que las transformaciones sufridas al largo del tiempo y los hechos urbanos son explicados a través de la relación entre el edificio y el tejido urbano.

Rossi también recurrirá a estos conceptos para desarrollar su teoría, a pesar de que, tanto él como Aymonino o Gregotti tratan de estudiar la forma de la ciudad mediante el conocimiento de su historia.

Esta teoría del conocimiento de la historia como presencia determinante en la imagen de la ciudad y para el análisis de esta, es común en diferentes autores de las distintas escuelas. De ahí la importancia de las permanencias para muchos de estos autores, en las que, además, apoyan sus teorías. Poète, por ejemplo, considera los monumentos como uno de los elementos que fundamentan el principio de las permanencias y afirma que las permanencias constituyen los elementos configuradores de la ciudad. A través de estudios morfológicos Poète verificó la presencia de algunos factores de estabilidad que permiten a las permanencias resistir a las transformaciones urbanas. Lavedan, por su parte, entiende las permanencias como generadoras del plano de la ciudad y principal objetivo de la investigación urbana. Por último, Rossi considera que los monumentos son puntos fijos de la dinámica urbana, además de afirmarlos necesarios para la continuidad formal de la ciudad.

### 2.1.3. El espacio urbano

El concepto del espacio con relación al urbanismo tiene que ver con la manera de ver o apreciar el mundo, implica una percepción individual del espacio colectivo, lo que determina que esta percepción varíe según la cultura del individuo. El espacio puede ser público o privado; tiene formas clásicas: la plaza y la calle; y tiene escala. Los elementos básicos del espacio urbano son tres, los edificios, el medio físico y el hombre (Acuña, 2005, p. 90).

Es el hombre quien modifica el estado natural del espacio para convertirlo en espacio urbano, dotando a la ciudad de "un espacio pleno de significado y un fragmento de naturaleza modificado" (Martínez Caro y Rivas, 1985, p.32). Los espacios se diferencian en interiores (ligados con la privacidad) y exteriores (ligados con el movimiento y la actividad, abiertos, libres...) y en ellos transcurren, además, las actividades de la ciudad. De ahí, la influencia de lo público sobre lo privado.

El espacio urbano puede definirse, por lo tanto, como el resultado de una serie de fenómenos morfológicos y físicos, producidos por el hombre, y derivados de otros sociológicos y políticos que los originan; constituyendo dos tipos de ámbitos complementarios que determinan las relaciones lleno-vacío y la forma de la ciudad: el espacio urbano y el espacio parcelado.

Se considera como espacio parcelado el que está formado por los elementos que constituyen el lleno de la ciudad, lo edificado (parcelas, manzanas y tejidos edificatorios). Elementos integrados en la ciudad por redes de espacios libres y comunicaciones, el vacío urbanizado. Por tanto, el conjunto de espacios parcelados y libres son los elementos que forman el espacio urbano de una ciudad.

## **2.2. Estado del arte**

### **2.2.1. Forma urbana**

A finales de 1.950 y principios de 1.960 se comienzan a estudiar las ciudades a partir de su forma. En un primer momento surgirá el proyecto urbano, pero no como una nueva figura de planeamiento, si no como una forma de entender la ciudad a través de la arquitectura como elemento clave del espacio público; quedando como un elemento intermedio entre el plan y el proyecto. Se centrará menos en los aspectos estructurales y de ordenación general y definirá más aspectos morfo-tipológicos, como alineaciones, rasantes o incluso la volumetría de la edificación.

De acuerdo con Aymonino (Acuña, 2005) para captar de forma global la ciudad se debe comenzar por el estudio de su crecimiento, de manera que se vea el conjunto por completo para tener una idea de sus partes y así percibir mejor la realidad para, posteriormente, orientar y comprender esas partes. Señala, además, que la forma urbana es un proceso continuo y que, aunque puede ser descrita y caracterizada en un período concreto, no puede ser comprendida sin estudiar los períodos que precedieron a su desarrollo y que, por lo tanto, la han conformado.

En *Lo studiodeifenomeniurbani* (Aymonino, 1977) se afirma que es imposible una forma de ciudad completa, conclusa y mucho menos una parada total en su desarrollo; a diferencia del edificio, del que se pueden identificar las características de permanencia dentro de la continuidad histórica determinada y hacer una clasificación sistemática. Afirma también que es de suma importancia para comprender la ciudad como la continuidad histórica de un proceso y como fenómeno parcial en esa continuidad, el estudio de la relación entre tipos construidos y forma urbana.

Se ha de tener en cuenta que la forma urbana es influenciada por una serie de factores socioeconómicos, políticos y culturales, pero es también el resultado de una producción voluntaria del espacio, entendiendo por voluntario un proceso que "tomando en cuenta los objetivos de planeamiento (económicos, sociales, administrativos), los organiza e resuelve utilizando los conocimientos culturales e arquitectónicos sobre ese mismo espacio e materializando-los a través de su FORMA" (Ressano García Lamas, 2004, pág.26). Por consiguiente, la forma no es el resultado de las concepciones estéticas, ideológicas, culturales o arquitectónicas, sino que forma parte de la apropiación del espacio de la vida de los ciudadanos. De lo que se deduce que la forma influenciará directamente, tanto la vida social, como el comportamiento de sus habitantes.

Autores como Kevin Lynch en *La imagen de la ciudad*, Gordon Cullen en *Townscape* o Aldo Rossi en *La arquitectura de la ciudad* estudian la ciudad a partir de su forma. Cabe destacar que la obra de Rossi ha sido considerada por muchos otros autores como la primera obra suficientemente articulada en lo que se refiere a la relación entre el análisis morfológico y el proyecto arquitectónico.

Rossi afirma que hablar de la forma de la ciudad está limitado a uno o varios períodos de tiempo acotados, además de que "la forma en que se realizan los tipos edificatorios residenciales, el aspecto tipológico que les caracteriza, está estrechamente vinculado a la forma urbana" (1971, p.109).

La forma urbana se determina en su contenido y significado, tanto por la disposición física de sus edificios, como por la adaptación de los propios edificios a diferentes lugar combinándose con otros aspectos de la ciudad (el tráfico, la densidad, etc.). Pero no solo es importante la adaptación con los demás medios, sino que debe destacarse también la importancia de la forma en si misma viendo su capacidad para asumir valores, significados y usos diversos.

Para un método propio de análisis morfológico, Rossi establece que es necesaria la descripción de la forma urbana en función de la comprensión tipológica de los elementos construidos (objetos físicos que constituyen la estructura física de la ciudad). De esta manera introduce dos tipos de elementos, los primarios y las habitaciones, correspondiendo los primeros a los equipamientos urbanos y edificios públicos y los segundos el resto de las construcciones que forman el tejido urbano. Sobre los primarios es posible estructurar la forma urbana ya que desempeñan un papel central en la dinámica de la ciudad, pues actúan como motores del proceso de crecimiento urbano.

Rossi afirma también que existe una relación recíproca entre el tipo y las formas urbanas que hace imposible la caracterización del tipo sin referenciar la estructura urbana (el tejido construido) establecida a su vez en función del estudio de su evolución. También es fundamental la relación entre tipología y morfología, además de tipo-forma-crecimiento que, asociada a nociones de permanencia, permite la descripción de la ciudad.

### **2.2.2. Morfología urbana**

La morfología urbana se define como la ciencia que estudia la ciudad como conjunto y en su totalidad, analizando sus formas y relacionándolas con los fenómenos que les dieron origen. El estudio de la morfología urbana de una ciudad exige un profundo conocimiento a nivel histórico-cultural y urbano, pudiendo, de esta manera, conjugar ambos

conocimientos y tratar la ciudad de una manera más adecuada. El campo de estudio será, por tanto, "a totalidade do território como lugar de transformações produzidas pelo homem, ou, por outras palavras, todo o território como lugar de intervenção da arquitectura" (Ressano Garcia Lamas, 2004, pág.70).

Se debe destacar que un estudio morfológico no se ocupa del proceso de urbanización (conjunto de fenómenos sociales, económicos, etc.), sino que estos procesos forman parte de la morfología como la explicación de la producción de la forma, pero no como objeto de estudio. A cada proceso de desarrollo económico o demográfico en la ciudad, corresponde una adaptación morfológica. A partir del período de la industrialización esta adaptación se realizará de manera mucho más rigurosa.

Elementos de análisis como el contorno de la ciudad, la forma de su muralla, la red viaria, los equipamientos existentes, los monumentos, las plazas,..., serán las herramientas de estudio que caracterizarán y definirán cada ciudad de una manera diferente. De los elementos que forman el espacio urbano, se pueden enumerar tres grupos diferentes:

- Espacios útiles. Espacios destinados a la actividad y funcionamiento de propios los edificios.
- Espacios de circulación. Son espacios de articulación, destinados a comunicar los espacios útiles entre sí y a dar continuidad a todo el conjunto urbano.
- Espacios auxiliares. Son los espacios complementarios a los dos grupos anteriores. Estos espacios deben fomentar la actividad de la ciudad (patios, jardines, espacios libres, plazas, etc.).

Henri Lefèbvre, con la intención de captar la ciudad de manera objetiva, estudia el núcleo urbano a partir de su forma física. En *Droit à la Ville* se fundará una "ciencia de la ciudad" en la que se fijará de forma clara el lugar y las implicaciones del análisis urbano.

Francesco Milizia en *Arquitectura Civil*, estudia la ciudad en conjunto con los edificios, haciendo una diferenciación entre dos tipos de edificios urbanos (públicos y privados). También Rossi estudia la forma de la ciudad en su conjunto. En su estudio establece dos tipologías diferentes: el área-residencia y los elementos primarios. En la ciudad, la parte residencial se encarga de caracterizar el área en la que se ubica, de aquí surge el concepto de área-residencia, término que relaciona el estudio de la residencia con una teoría de los hechos urbanos. Pero, para comprender la formación y evolución de la ciudad, este concepto ha de acompañarse por los elementos primarios, definidos como los elementos capaces de acelerar el proceso de la ciudad (elementos de carácter público, tales como monumentos o las actividades fijas que la propia ciudad genera).

En el caso de Poète entiende los hechos urbanos como datos precisos, verificables en la ciudad. Estos hechos urbanos tienen su razón de ser en la continuidad histórica, así que apoya su teoría en el conocimiento del pasado a través del estudio de los planos de la ciudad para comprender el presente. Un elemento de gran interés para Poète es la calle ya que afirma esta es la que mantiene viva a la ciudad que nace en un lugar dado.

Robert Krier considera como elementos fundamentales del espacio urbano la calle y la plaza, centrándose principalmente en la forma. Krier establece tres formas primitivas principales (el cuadrado, el círculo y el triángulo) que, sometidas a diferentes procesos de transformación (doblaje, división, suma, resta, superposición, mezcla, etc.), darán lugar a todo tipo de configuraciones geométricas regulares e irregulares, abiertas y cerradas.

Aymonino (1977) establece como factor importante en la morfología urbana la tipología edificatoria, debido a su permanencia en el tiempo ya que esta característica de permanencia permite determinar las diferencias formales de diversas ciudades o partes de la misma ciudad. Este autor afirma que la relación entre la tipología y la morfología sirve como una herramienta para entender y ordenar la estructura de la ciudad, ya sea entendiéndola como la continuidad histórica de un proceso o como fenómeno parcial de esa continuidad.

En resumen, tipología y morfología son dos herramientas de estudio que explicarán los procesos de formación de la ciudad, procesos que se modificarán considerablemente a través del desarrollo histórico. Razón por la cual, se considera imprescindible conocer el contexto histórico de la ciudad para comprenderla en la actualidad. Aunque, como ya se ha referido, no solo es importante para la formación y evolución de la ciudad el factor tiempo, sino que existen multitud de factores que intervienen en este proceso, como pueden ser: factores económicos, normativos, sociales, culturales, geográficos, ideológicos,...

### 2.2.3. Análisis morfológico

El análisis morfológico puede ser considerado un instrumento de lectura de la forma urbana puesto que analiza la transformación de sus elementos a través del tiempo. Este tipo de análisis implica el conocimiento de la forma urbana, explicando el modo en que se agrupan y se relacionan los elementos urbanos dentro de ella y cuál es su nexo.

Es importante destacar, dentro del análisis morfológico, dos tipos de análisis diferentes:

- Análisis de crecimiento urbano.
- Análisis de la trama urbana.

**Análisis de crecimiento urbano.** El análisis del crecimiento urbano es una de las maneras de captar la ciudad de una manera global. Aquí, se estudiarán las formas materiales de la ciudad sin tener en cuenta sus causas y los factores que tienen que ver con la extensión y densificación de la ciudad, diferenciándolos tres categorías según:

- Forma de extensión (continuo/discontinuo).  
El crecimiento continuo se define como la prolongación directa de las partes construidas del espacio urbano. Este tipo de crecimiento

favorece la máxima densificación y se caracteriza por una fuerte estructuración del núcleo urbano.

- Dirección de crecimiento (lineal/polar).

Se define como crecimiento lineal todo aquel generado a lo largo de una carretera, ya sea un pueblo, una calle o la extensión de un barrio periférico, mientras que el crecimiento polar es un crecimiento de la trama urbana a partir de varios núcleos de similar importancia.

- Causa (espontáneo/dirigido).

En el análisis del crecimiento urbano cabe destacar los elementos controladores del crecimiento, elementos físicos sobre los que se apoya el crecimiento. A través de ellos se trata de estudiar la relación entre la estructura urbana y el desarrollo de la misma. Se pueden diferenciar dos categorías: elementos ordenadores y elementos contenedores.

- Elementos ordenadores (líneas y polos de crecimiento).

Las líneas de crecimiento son aquellas que se desarrollan conforme a una dirección. Pueden ser naturales (existentes antes del crecimiento urbano) o artificiales (proyectadas y construidas al inicio de un proceso de extensión). Su función se basa en ordenar el tejido de ambas partes y regular las densificaciones y crecimientos secundarios, es decir, formar una estructura.

En el caso de los polos de crecimiento son el punto de partida o de referencia para el desarrollo urbano. Son los encargados de ordenar la trama y los crecimientos secundarios, determinando sus cualidades y calidades. Este crecimiento ordenará la constitución del tejido y sus crecimientos secundarios.

- Elementos contenedores (barreras y límites).

Las barreras de crecimiento, como su nombre indica, forman obstáculos en la continuación de una trama. Estos obstáculos pueden ser tanto geográficos como contruidos.

Los límites de crecimiento son obstáculos que afectan al crecimiento lineal durante un período de tiempo determinado, pudiendo convertirse en polo de crecimiento.

**Análisis de la trama urbana.** Este tipo de análisis se encarga de estudiar el tejido urbano. El tejido urbano se compone de dos elementos básicos, lo construido (manzanas) y la red viaria. Por lo tanto, el análisis de la trama urbana trata de determinar las relaciones entre lo construido y la red viaria, estudiando las calles (jerarquización, direccionalidad, dimensionamiento, etc.), el tamaño y características de las manzanas creadas en la propia trama y las formas o distribución de edificación en esas manzanas (orientación, regularidad, elementos limitantes y ordenadores) (Acuña, 2005).

La manzana puede considerarse como “el complemento de la trama viaria, su negativo: la superposición de las dos rellena todo el espacio. (...)En realidad, la manzana, si bien constituye una entidad fácilmente reconocible, no constituye forzosamente, en cambio, una unidad de la estructura morfológica” (Panerai, Depaule, Desmorgon, y Veyrence, 1983, p.227).

#### 2.2.4. Análisis tipológico

El concepto de tipo edificatorio clasifica las características comunes a un conjunto de edificios, agrupándolos según aspectos funcionales y formales (organización y usos de las plantas, composición de las fachadas, localización de patios y núcleos de comunicación, secuencia rítmica y proporción de los huecos exteriores, etc.). Mediante criterios simples (anchura, altura, ordenación, distribución, relación con la calle, etc.) “podremos ver cómo cada edificio concreto procede por variación del tipo, eventualmente por cruce de dos tipos, y, una vez ordenado el conjunto, comprender la lógica de las variaciones, las leyes de paso de un tipo a otro, en una palabra, establecer una tipología.” (Panerai, Depaule, Desmorgon, y Veyrence, 1983, p.138). Los análisis tipológicos pretenden, por lo tanto, facilitar la comprensión de la realidad en la propia ciudad, mediante clasificaciones que permiten reducir y agrupar las variantes existentes en la propia ciudad.

Sin embargo, este tipo de análisis es insuficiente para la comprensión total de la ciudad ya que se trata de un abordaje fragmentado, debiendo complementarse con el análisis morfológico que, como se ha visto anteriormente, caracteriza la ciudad como un todo.

El estudio de la ciudad a partir del tipo edificatorio surge a partir de 1.959 gracias a un trabajo de Muratori en el que examinó los tejidos urbanos de Venecia a partir de los diferentes tipos edificatorios que los generaron. En 1.963, Aymonino y Rossi se inspiran en el trabajo de Muratori para extender ese tipo de análisis a cualquier otra ciudad, pero no harán el estudio apoyándose solo en los tipos edificatorios, sino en las permanencias (espacios y edificios que permanecen a lo largo del tiempo como plazas, calles, jardines, monumentos, etc.). El carácter histórico de las permanencias hace con que este tipo de estudio ofrezca una visión cronológica y documental de la ciudad. No obstante, Aymonino considera que este tipo de estudio es un instrumento que permite estudiar los fenómenos urbanos, pero que no se trata de una categoría.

En 1.985, en *Arquitectura urbana* se afirma que la tipología "permite una comprensión estructural del tejido. Los tipos construidos aparecen allí doblemente determinados por una cultura y por una localización. (...) En un punto determinado y en una época concreta, son posibles varias soluciones, si bien las huellas de las ocupaciones anteriores siguen marcando la forma urbana" (Martínez Caro y Rivas, 1985, p.176).

### 2.3. El caso de Tui

En base a la fundamentación teórica desarrollada, este trabajo ha de comenzar por el estudio de la ciudad a partir de su componente histórico por la fuerte influencia que ésta tiene en la estructuración del territorio actual, apoyándose en sus contextos económico, político y social.

Para ello, se tendrá en cuenta la literatura existente que, como ya se ha mencionado, aborda la ciudad desde la arqueología y la historia, pero

nunca desde el punto de vista del urbanismo. Gracias a la inexistencia de bibliografía que aborde la ciudad de Tui urbanísticamente, se obtendrá un capítulo que permitirá encuadrar la ciudad históricamente, pero que no dará datos con respecto a la forma de la ciudad. Esto permitirá al estudio dar respuesta a los acontecimientos llegados a la actualidad basándose en el desarrollo de sus hechos históricos.

Existen diferentes obras que hablan de la historia de Tui, de las que se destacan *A cidade de Tui durante a Baixaldade Media; En Tui llueve diferente; Fortalezas de la antigua provincia de Tuy; Los antiguos "portos" de Tuy y las barcas de pasaje a Portugal; O Tui antigo: unha aproximación histórico-arqueolóxica; O Tui esquecido: Os cambios na paisaxe urbana de Tui e a historia vencellada a ela; etc.* Esta, entre otra, es la bibliografía en la que se apoyará la contextualización histórica de este trabajo.

Este apoyo en la componente histórica, viene a reforzar la importancia de los pensamientos de las diferentes escuelas como la francesa, basada en el análisis histórico de la ciudad para explicar la evolución de los hechos urbanos y que, además, da suma importancia también a los monumentos (elementos muy presentes en este caso de estudio); la escuela inglesa, en la que se destaca el abordaje histórico-geográfico a través del plano de la ciudad, el tejido edificado y los usos del suelo; y la italiana, que apoya también la importancia del abordaje histórico a la hora de conocer mejor la ciudad, estableciendo relaciones entre el edificio y el tejido urbano.

Una vez estudiada la componente histórica de la ciudad, se procederá al análisis morfológico, basado en el estudio cartográfico a través del rediseño de la cartografía disponible. En un primer momento se tendrán en cuenta únicamente cuestiones relevantes a la forma urbana. Esta primera parte del estudio se focalizará, principalmente, hacia la esencia y parte más característica de la ciudad, su centro histórico.

En la segunda parte del estudio se abordará el análisis morfológico propiamente dicho teniendo en cuenta, además de los aspectos urbanísticos y de la forma en sí, sus dimensiones social, geográfica... ya que

estas son áreas que se han de abordar para comprender la propia relevancia urbanística de la ciudad.

Será en esta segunda parte donde se estudien con más profundidad los elementos explicados en esta fundamentación teórica para así, tratar de comprender los cambios ocasionados en la ciudad a lo largo del tiempo. Para ello, en el análisis se abordarán diferentes conceptos:

- Estructuración de la malla viaria.
- Configuración del tejido edificado.
- Principales equipamientos y servicios urbanos.
- Calles, plazas, paseos y accesos.
- Propiedades y constituyentes espaciales.
- Masa construida, texturas y densidades.

En definitiva, el estudio se apoyará, a partir de un análisis tanto de crecimiento como de trama urbana, en los tratados de los autores anteriormente mencionados para establecer una relación entre la forma urbana de Tui y la realidad social que la ha producido a lo largo de la historia.

De esta manera, este marco teórico funcionará como la herramienta imprescindible para llevar a cabo el análisis y extraer de él la información concreta y necesaria a partir de los tratados sobre Tui. Todo ello para obtener respuesta a los objetivos planteados al inicio del presente trabajo.

Para finalizar, se obtendrán las conclusiones resultantes de este análisis morfológico que constituirán la verdadera contribución al conocimiento sobre Tui, así como al marco teórico tudense.



---

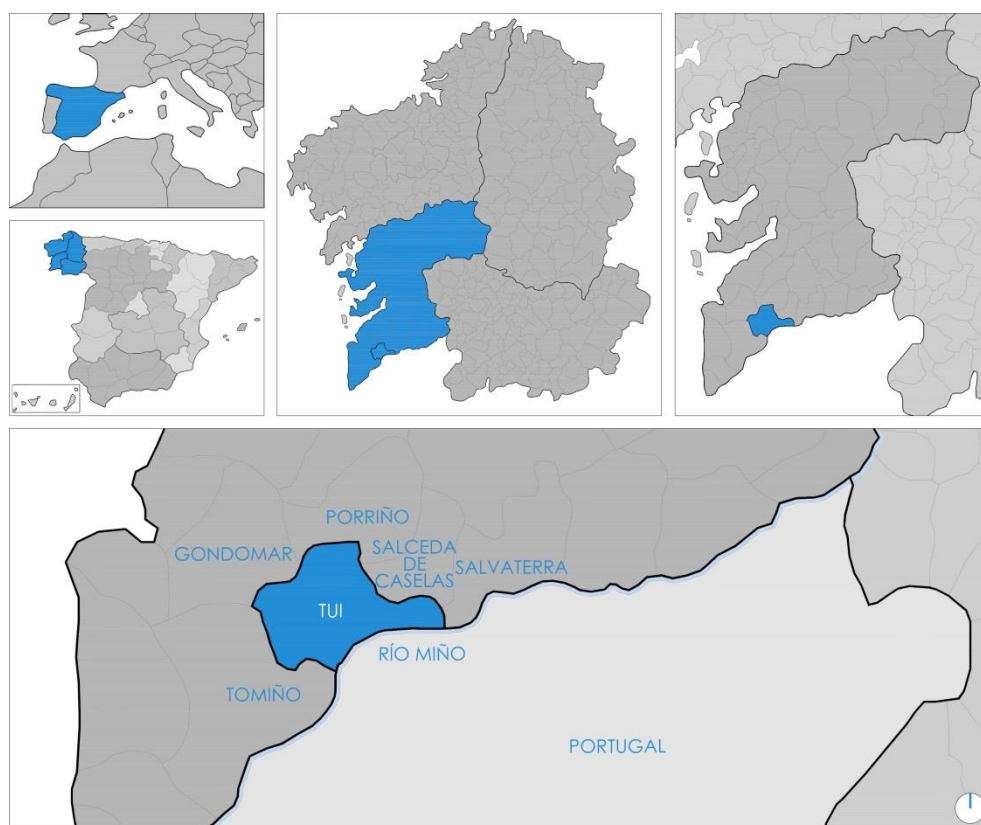
### **3. TUI. CARACTERIZACIÓN GENERAL**

---



### 3.1. Localización y división administrativa

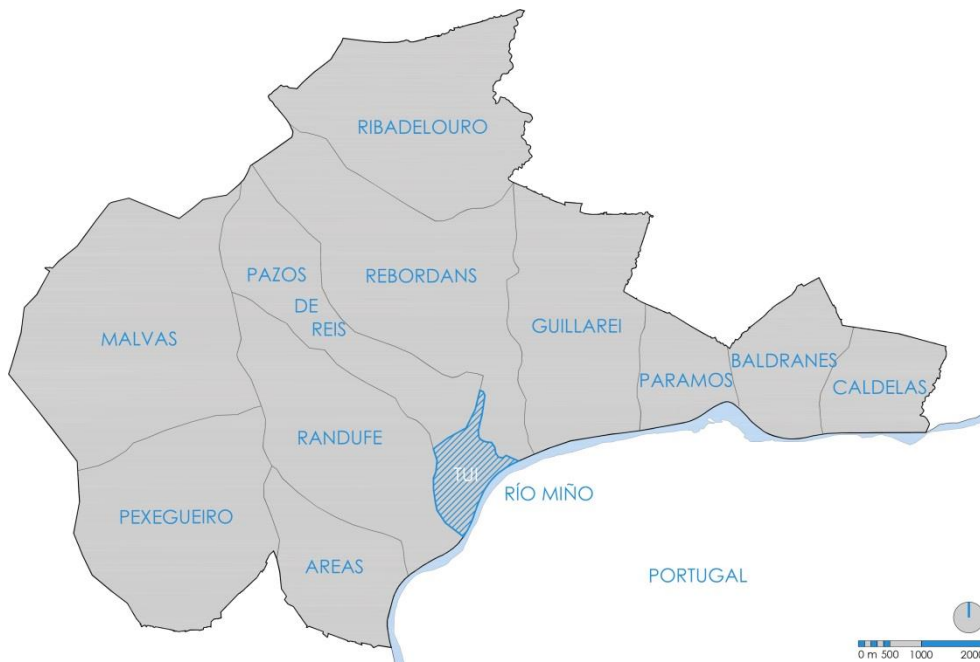
El municipio de Tui, situado en la parte suroeste de la provincia de Pontevedra, al sur de Galicia y haciendo frontera con Portugal (separados por el Río Miño), forma parte, junto con los municipios de A Guarda, Oia, O Rosal y Tomiño, de la comarca de O Baixo Miño.



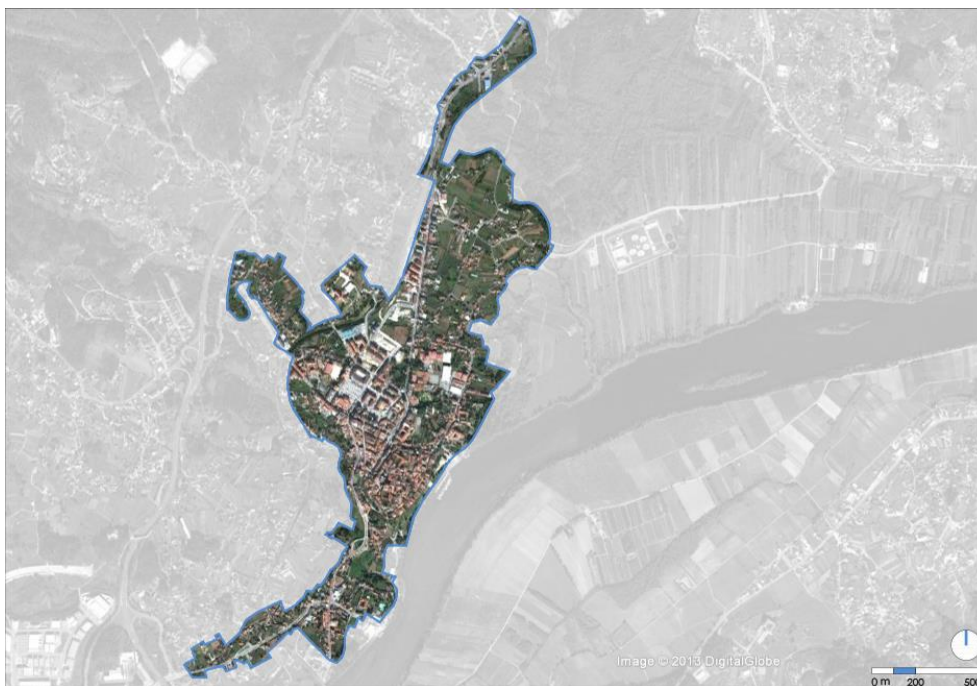
I 02. Localización y situación del municipio de Tui.

Limitando con los municipios de Tomiño, Gondomar, O Porriño, Salceda de Caselas y Salvaterra, constituye un punto de referencia tanto por su

situación estratégica como por sus valores especiales (su rico patrimonio histórico y artístico y sus valores medioambientales y paisajísticos).



I 03. Distribución de las parroquias del municipio.



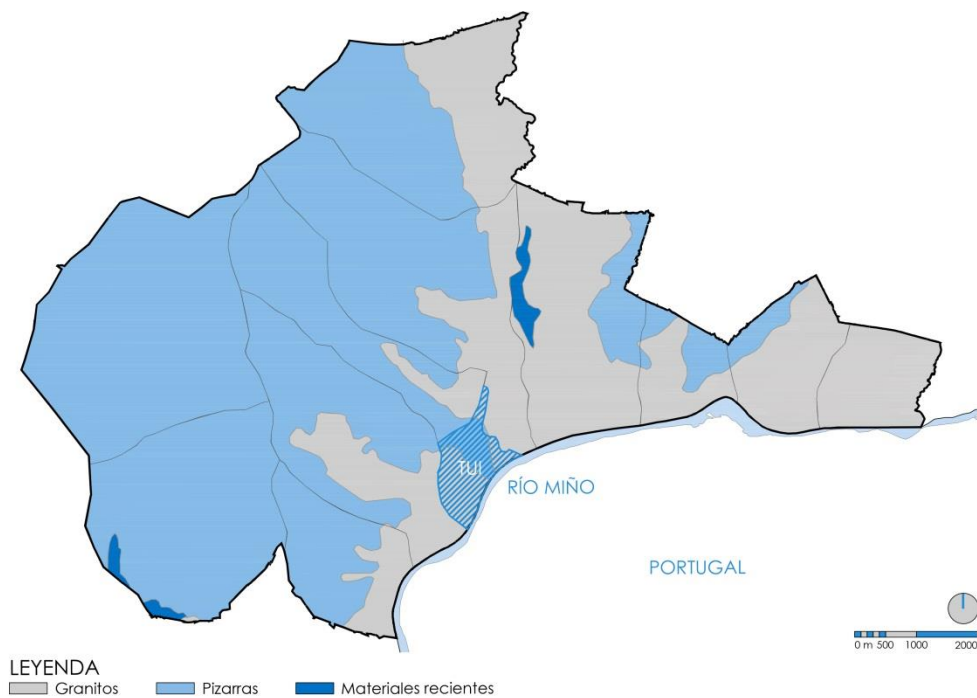
I 04. Vista aérea de la localización de Tui.

Este municipio, formado por 12 parroquias, divididas a su vez en 155 entidades diferentes (barrios y lugares), cuenta con una extensión de 68,32 km<sup>2</sup>, una población de 17.230,00 habitantes y una densidad de 252,20

habitantes/km<sup>2</sup>, según datos del Instituto Nacional de Estadística revisados y actualizados a 01.01.2012.

### 3.2. Aspectos físicos

Desde el punto de vista geológico la comarca del Baixo Miño cuenta con una amplia variedad de materiales en un relieve creado por ciertos movimientos orogénicos. Las orogenias son procesos lentos y complejos desencadenados como consecuencia de los roces y choques entre los bloques y placas que forman la corteza terrestre (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992). Destacan los granitos, pizarras y otros materiales variados más recientes.



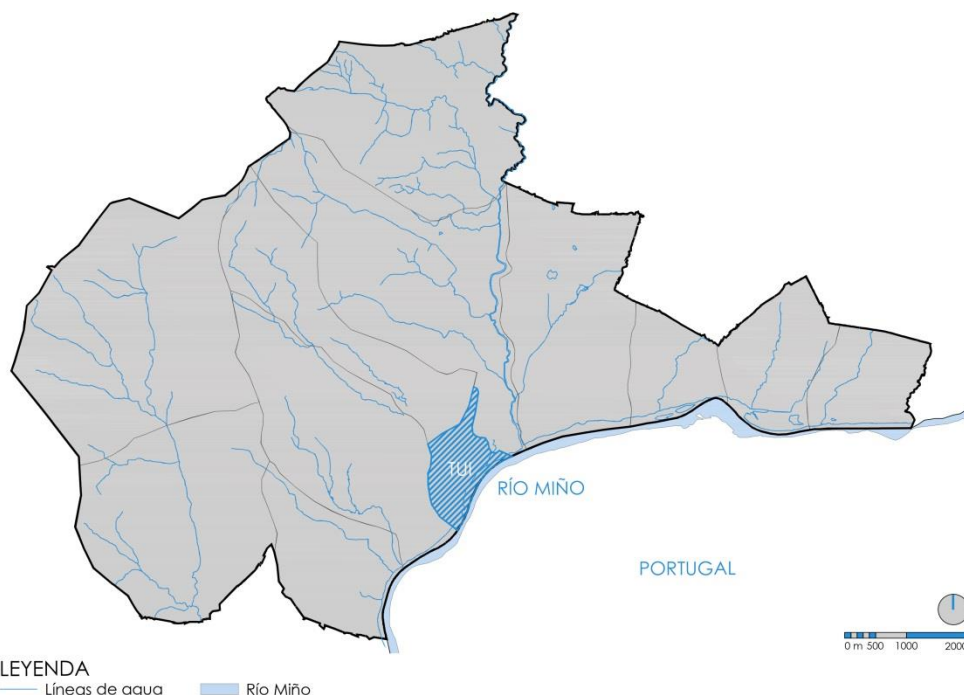
#### I 05. Plano geológico del Municipio.

El agua de las precipitaciones atmosféricas favoreció, gracias a la impermeabilidad de los materiales de la zona, la formación de cursos de agua superficiales aprovechando las líneas de fractura para encajarse en el terreno, originando, de esta manera, la red fluvial del Miño. Por otro lado

y gracias a las elevadas temperaturas y a la humedad ambiental, se crearon alteraciones químicas de los propios granitos, formándose a partir de ellos arcillas que, o bien se desplazaban transportadas por los cursos de agua hasta los valles, o eran acumuladas sobre las mismas rocas, cuando se trataba de lugares sin pendiente.

De los ríos que bañan este municipio se debe destacar el Río Miño, que se introduce en la ciudad por Caldelas, pasando por Guillarei, Tui, Randufe y Areas. Este río es el único navegable del municipio y en él se practican, además, actividades deportivas. Su ubicación hace de frontera con Portugal, por lo que es considerado un río internacional. Tui, es bañado, también por otros ríos de menor influencia como pueden ser el Río Louro, que aprovecha la depresión de la bolsa tectónica formada en Carballo (A Coruña) para terminar desembocando en Tui, en el propio Río Miño.

La presencia de las líneas de agua caracterizará el estudio, ya que a lo largo del curso de los regatos y ríos existe una clara tendencia a la implantación de edificaciones.

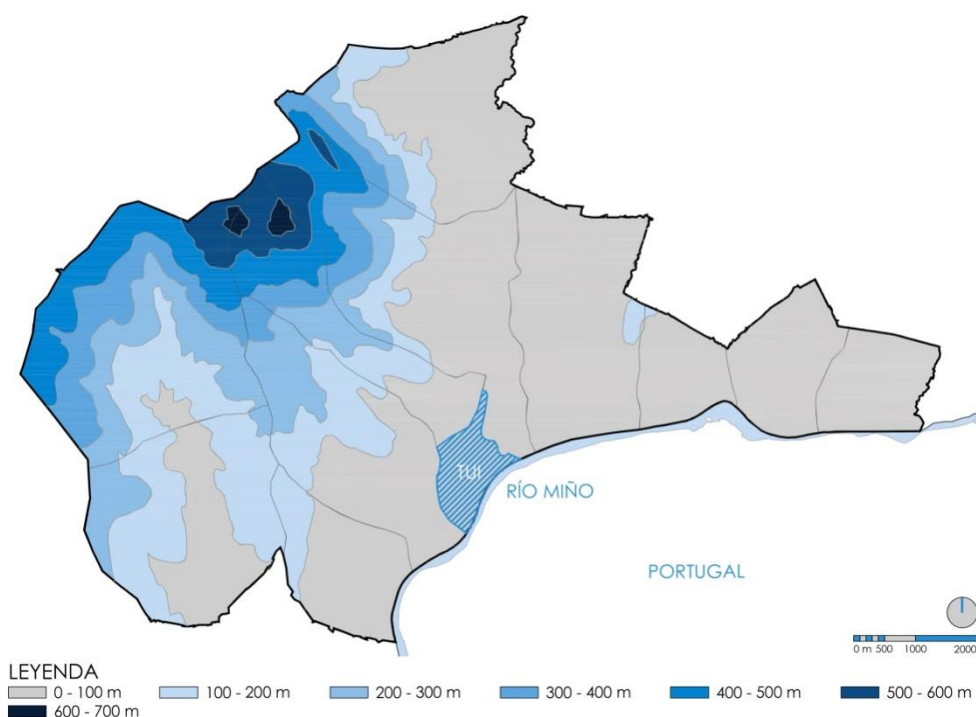


#### I 06. Mapa hidrográfico del Municipio.

Las características topográficas del municipio de Tui son bastante uniformes, teniendo su pico más alto en el Monte Aloia (631 m.), declarado

“Sitio Natural de Interés Nacional” en 1.935 y como Parque Natural en 1.978 (primer Parque Natural declarado en Galicia).

El Baixo Miño se caracteriza por presentar los valores climatológicos templados y húmedos típicos de las regiones litorales y sublitorales típicos de la fachada atlántica. Esta influencia marina modera las temperaturas impidiendo oscilaciones térmicas excesivas.



I 07. Mapa topográfico del Municipio.

La topografía del municipio influirá en este estudio ya que el nacimiento de las edificaciones se originará por las zonas más bajas extendiéndose poco a poco hacia las zonas más accidentadas del terreno.

### 3.3. Clima y vegetación

En el interior, las temperaturas disminuyen por el efecto de la altitud ( $0,6^{\circ}\text{C}/100\text{m}$ ), haciendo con que la media anual oscile entre los  $15,5^{\circ}$  registrados en una de las zonas más bajas del municipio, concretamente,

en Paramos y los 12'7° en el Monte Aloia, llegando a alcanzar, en ocasiones puntuales, temperaturas inferiores a los 0°C.

El volumen medio anual de precipitaciones es de 1.500 l/m, repartidas a lo largo del año de manera irregular, registrándose su valor mínimo en un 15% en los meses entre junio y septiembre, lo que produce en algunas ocasiones déficits de agua; mientras que el 85% se registra entre los meses de octubre a mayo, con sus máximas en enero.

Debido a que el clima en esta zona es relativamente uniforme, las principales diferencias entre los suelos serán debidas fundamentalmente a la naturaleza del material geológico sobre el que se desarrollan. A consecuencia del intenso índice de precipitaciones, se ocasiona un intenso lavado de los elementos minerales solubles que originan, una baja disponibilidad potencial de nutrientes como sales minerales y una disminución de actividad bacteriana producida por la predominancia de las características ácidas, entre otros problemas.

La cubierta vegetal existente se caracteriza, principalmente, por estar constituida a base de especies introducidas por el hombre, aunque se mantienen algunas zonas con la vegetación natural de la zona en mayor o menor grado de deterioro.

En las zonas de mayor altitud se encuentran matos y bosques de repoblación como tojos y uces, complementados con estratos arbóreos, como los pinos (*Pinus* sp.) y los eucaliptos (*Eucalyptus globulus*). Formaciones que presentan una baja variedad de especies.

En los lugares más próximos a los ríos o poco aptos para los cultivos, se pueden encontrar plantaciones de diferentes especies, tales como pueden ser los robles (*Quercus robur*), castaños (*Castanea sativa*) o sangüeños (*Rhamnus frangula*), especies que, junto con especies arbustivas, silvas y helechos, dotan de mayor diversidad a los conjuntos (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

### 3.4. Demografía

Las características demográficas de la comarca del Baixo Miño, se pueden identificar con las de la Galicia costera. La población total del Baixo Miño, según datos del INE del censo de 2.012, ascendía a 51.096 habitantes repartidos en una superficie aproximada de 315 km<sup>2</sup>, lo que supone una densidad poblacional de 162 habitantes/km<sup>2</sup>.

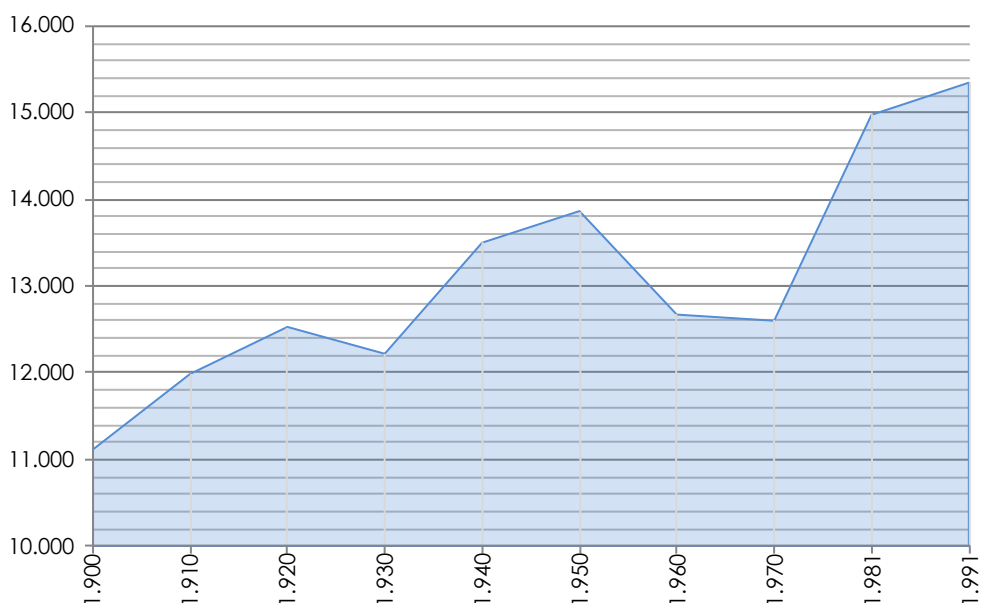
	Población de Hecho	Población de Derecho	Hogares
1.842	..	6.323	1.502
1.857	11.760	..	2.735
1.860	11.774	..	2.728
1.877	11.710	12.039	2.842
1.887	11.284	11.462	2.809
1.897	10.983	11.524	2.855
1.900	11.113	11.631	2.806
1.910	11.986	12.907	2.957
1.920	12.529	13.484	2.903
1.930	12.219	12.602	2.797
1.940	13.500	14.012	2.870
1.950	13.865	13.738	3.523
1.960	12.671	13.331	2.851
1.970	12.600	13.189	3.227
1.981	14.975	15.076	4.023
1.991	15.346	15.242	3.973
2.001	..	16.042	4.669

I 08. Tabla de la evolución demográfica de Tui.

De los 51.096 habitantes de la comarca, 17.230, es decir, el 33'92% correspondía a los habitantes de Tui distribuidos en una superficie de 68,32 km<sup>2</sup>, alcanzando una densidad de 252 habitantes/km<sup>2</sup>.

Toda la evolución demográfica de Tui, al igual que el resto de municipios de la provincia o incluso de la propia Galicia, se caracteriza por un fenómeno migratorio importante. Desde principios de siglo, incluso desde

antes y hasta finales de la década de 1.950, la emigración se dirigía hacia América (Brasil, México, Argentina y Venezuela, principalmente); este tipo de emigración se caracteriza por ser de muy larga duración e incluso, en muchos casos, definitiva. En una segunda etapa, es decir, a partir de finales de los años cincuenta, hasta la década de 1.970, las emigraciones se dirigen a países europeos (Suiza, Francia, Benelux y Alemania), también se dirigen a otras zonas más industrializadas del Estado (Madrid, País Vasco) o incluso a Canarias donde la construcción se encontraba en auge. En este período se contabiliza la mayor pérdida poblacional de la ciudad y, en general, de toda la provincia de Pontevedra.



I 09. Gráfico de la evolución demográfica de Tui durante el siglo XX.

A partir de los años ochenta, el fenómeno migratorio se reduce considerablemente, produciéndose el retorno de una parte importante de los emigrantes. Esta inversión del fenómeno fue causada por la crisis económica mundial del momento, además de la consecución de ciertas perspectivas económicas en la zona.

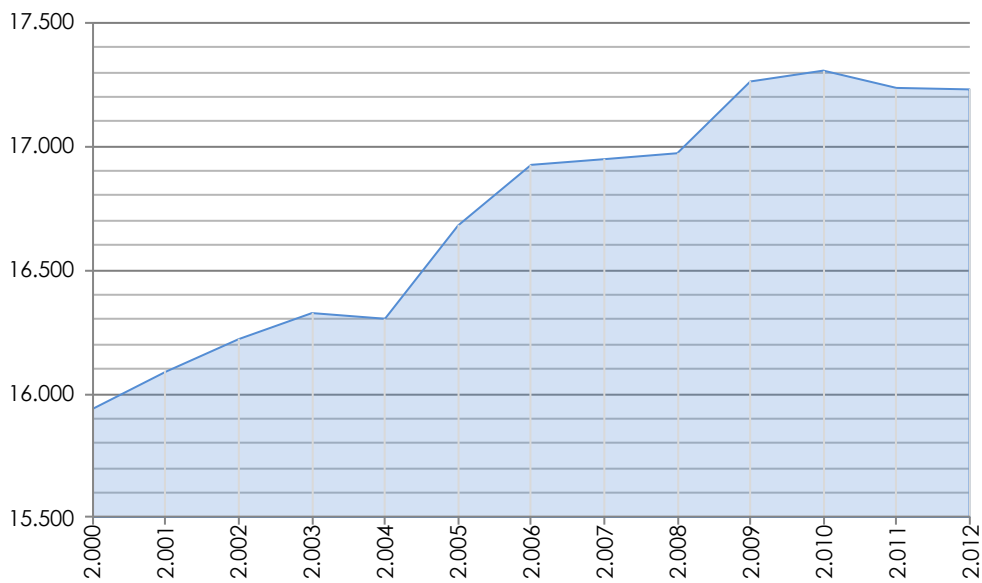
Cabe destacar el importante desplazamiento de los individuos a otras zonas urbanas de Galicia y principalmente a Vigo en las últimas décadas. En muchos casos, estos desplazamientos son los llamados "movimientos

*pendulares*", que son desplazamientos habituales de la población entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

En los años posteriores al año 2.000 se observa un constante crecimiento en la población de la ciudad, excepto en los dos últimos años, donde se registran valores inferiores a los contabilizados durante el año anterior. El año en el que se registra un mayor número de habitantes en Tui, hasta el momento, es el 2.010, donde la cifra asciende a 17.306 habitantes, es decir, un 1,8% de la población total de la provincia de Pontevedra y un 35% del total de la población de la Comarca.

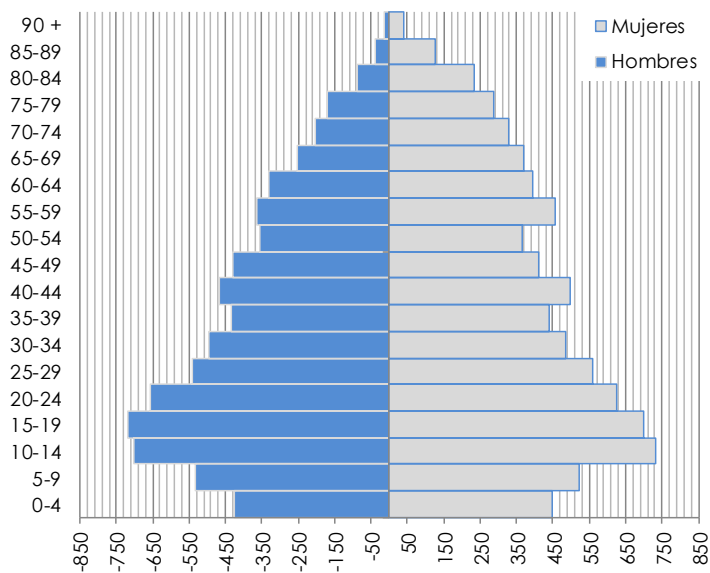
	<b>Total</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
<b>2.000</b>	15.939	7.612	8.327
<b>2.001</b>	16.089	7.698	8.391
<b>2.002</b>	16.221	7.774	8.447
<b>2.003</b>	16.326	7.803	8.523
<b>2.004</b>	16.303	7.774	8.529
<b>2.005</b>	16.680	7.980	8.700
<b>2.006</b>	16.925	8.100	8.825
<b>2.007</b>	16.948	8.121	8.827
<b>2.008</b>	16.972	8.121	8.851
<b>2.009</b>	17.262	8.299	8.963
<b>2.010</b>	17.306	8.307	8.999
<b>2.011</b>	17.236	8.299	8.937
<b>2.012</b>	17.230	8.291	8.939

I 10. Tabla de la evolución demográfica desde el año 2.000.

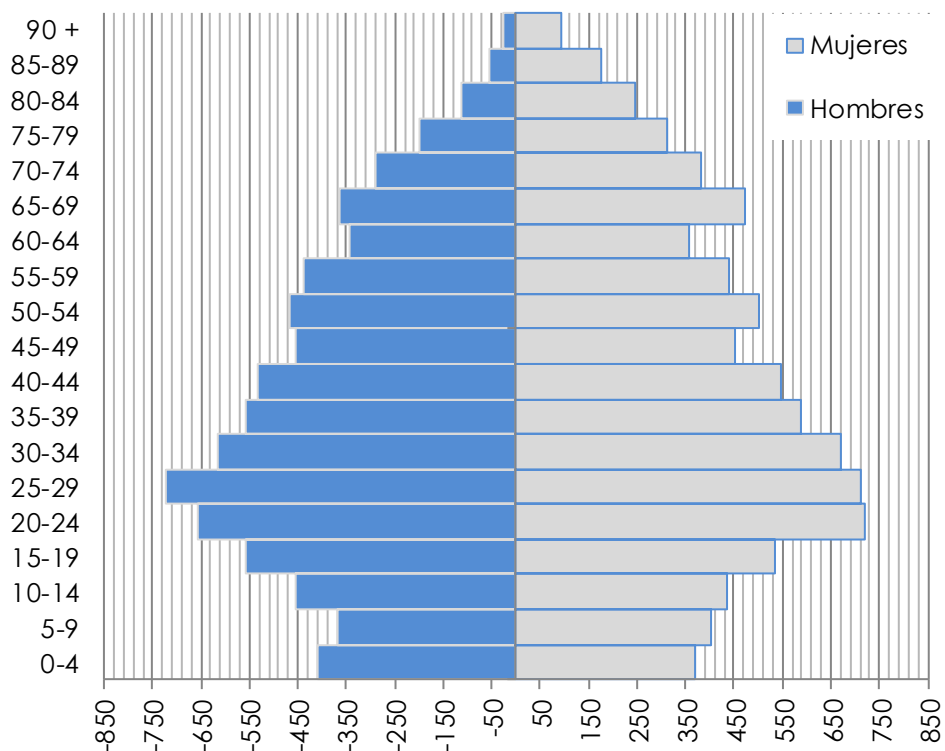


I 11. Gráfico de la evolución demográfica de Tui a partir del año 2.000.

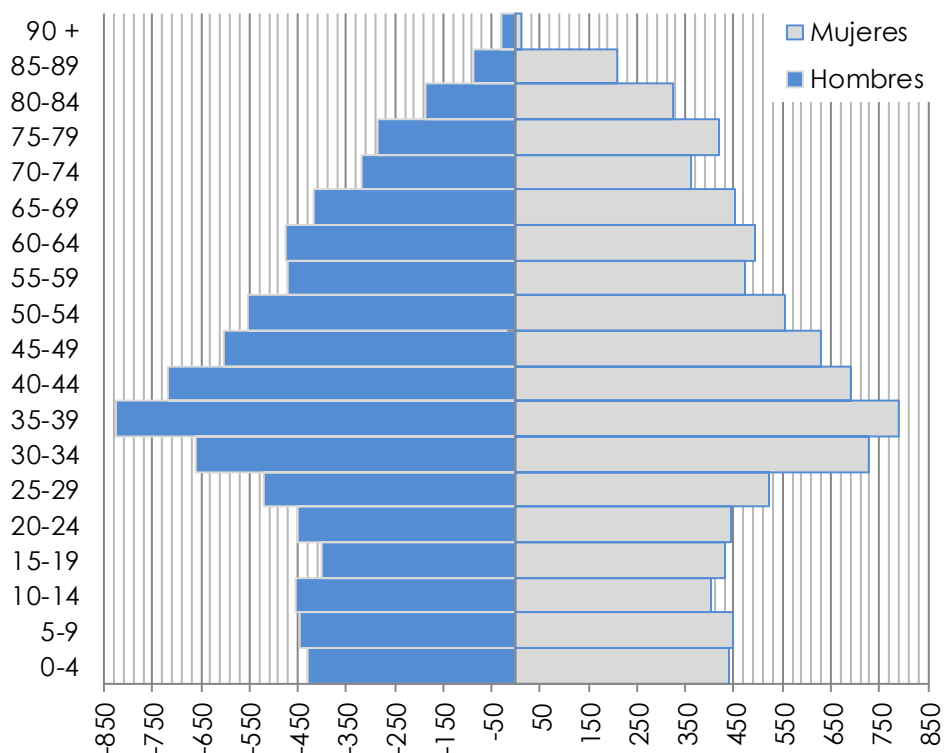
Con respecto a la edad poblacional y como es habitual en el resto del territorio gallego, la pirámide poblacional tiende a aumentar en la parte central por la baja tasa de natalidad, lo que se traduce en un aumento en la esperanza de vida y un descenso en los incrementos poblacionales.



I 12. Pirámide poblacional de 1.991.



I 13. Pirámide poblacional de 2.001.



I 14. Pirámide poblacional de 2.011.

Los gráficos que se muestran, tienen un espaciado de tiempo de 30 años (1.991-2.011) y en ellos se puede observar que en este período las características poblacionales era muy similares entre ellas, con un constante aumento de la población.

En el caso de la distribución de la población dentro del municipio, el mayor número de personas se concentran principalmente en la zona urbana de la ciudad, albergando el 35,44% de la población en el casco urbano. Se contabilizan, además, casi 40 entidades con una población superior a los 100 habitantes, lo que nos da una idea de la importancia relativa en el medio rural.

Dentro del suelo urbano, la distribución de la población se produce de manera irregular pudiendo apreciar un incremento de los nuevos ámbitos de desenvolvimiento hacia el suroeste y noroeste de la ciudad, frente al casco histórico (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

<b>Relación de parroquias del municipio en el año 2.010</b>			
<b>Unidad Poblacional</b>	<b>Población total</b>	<b>Varones</b>	<b>Mujeres</b>
<b>AREAS</b>	802	394	408
<b>BALDRANES</b>	469	232	237
<b>CALDELAS</b>	835	395	440
<b>GUILLAREI</b>	2.003	1.001	1.002
<b>MALVAS</b>	410	192	218
<b>PARAMOS</b>	603	303	300
<b>PAZOS DE REYES</b>	1.164	551	613
<b>PEXEGUEIRO</b>	498	238	260
<b>RANDUFE</b>	2.213	1.063	1.150
<b>REBORDÁNS</b>	1.240	607	633
<b>RIBADELOURO</b>	935	435	500
<b>TUI</b>	6.134	2.896	3.238

I 15. Tabla de la demografía del municipio por parroquias y sexo en el año 2.010.

En la actualidad se contabiliza una baja tasa de paro en la ciudad. Sin embargo esta tasa se ha incrementado en un 21,28% con respecto a la tasa del año 2.010 en el que el total de la tasa de paro registrado ascendía 1.790 parados frente a los 2.171 contabilizados en 2.012.

De los datos de las afiliaciones en alta laboral registradas en 2.010 se contabilizan también tasas inferiores en todos los sectores (sumando una media total inferior del 11,95%). En el sector que se ha contabilizado la mayor caída ha sido en el de la construcción, pasando de tener 828 en 2.010 a 568 en 2.012, lo que implica una caída del 31,40% en el sector.

Población (Padrón)	Total	Hombres	Mujeres	Período	Fuente
<b>Población total</b>	17.230	8.291	8.939	2.012	INE
de 0 a 15 años	2.639	1.337	1.302	2.012	INE
de 16 a 64 años	11.322	5.633	5.689	2.012	INE
de 65 y más	3.269	1.321	1.948	2.012	INE
Población extranjera	928	529	399	2.012	INE
Edad media	42,4	40,9	43,9	2.012	INE
<b>Movimiento natural de la población</b>	<b>Total</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Período</b>	<b>Fuente</b>
Nacimientos	155	81	74	2.011	IGE-INE
Defunciones	156	77	79	2.011	IGE-INE
Matrimonios	44			2.011	IGE-INE
Saldo vegetativo	-1			2.011	IGE-INE
<b>Movimientos migratorios</b>	<b>Total</b>	<b>Emigración</b>	<b>Inmigración</b>	<b>Período</b>	<b>Fuente</b>
A la misma provincia	547	245	302	2.011	INE
A otra provincia	103	54	49	2.011	INE
A otra comunidad	243	120	123	2.011	INE
Extranjero	154	65	89	2.011	INE
<b>Paro registrado*</b>	<b>Total</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>	<b>Período</b>	<b>Fuente</b>
<b>Por edad</b>					
Total	2.171	994	1.177	2.012	CT
menores de 25 años	203	122	81	2.012	CT
otras edades	1.968	872	1.096	2.012	CT
<b>Por sectores de actividad</b>					
Agricultura	56	24	32	2.012	CT
Industria	420	230	190	2.012	CT
Construcción	374	342	32	2.012	CT
Sevicios	1.038	324	714	2.012	CT
Sin empleo anterior	282	74	209	2.012	CT
<b>Elecciones</b>			<b>Dato</b>	<b>Período</b>	<b>Fuente</b>
Censo electoral			13.706	2.012	CP
<b>Indicadores demográficos</b>			<b>Dato</b>	<b>Período</b>	<b>Fuente</b>
Tasa bruta de natalidad (o/oo)			9,0	2.011	IGE
Tasa bruta de mortandad (o/oo)			9,1	2.011	IGE
Índice de envejecimiento			99,1	2.011	IGE
Edad media a la maternidad			31,5	2.011	IGE
Número medio de hijos por mujer			1,2	2.011	IGE
Tasa bruta de nupcialidad (o/oo)			2,6	2.011	IGE

Edad media del primer matrimonio		Hombres	Mujeres	Período	Fuente
		31,2	30,3	2.011	IGE
Alumnos matriculados en la enseñanza no universitaria		Dato	Período	Fuente	
Total		3.088	2.013	CCEOU	
Educación infantil		585	2.013	CCEOU	
Educación primaria		1.174	2.013	CCEOU	
ESO		807	2.013	CCEOU	
Afilaciones en alta laboral	Total	Hombres	Mujeres	Período	Fuente
	5.286	2.971	2.315	03/2.013	SS
Afilaciones en alta laboral por sectores		Dato	Período	Fuente	
Agricultura y pesca		109	03/2.013	SS	
Industria		1.196	03/2.013	SS	
Construcción		568	03/2.013	SS	
Servicios		3.400	03/2.013	SS	
Nº de beneficiarios de pensiones no contributivas de la Seguridad Social		Dato	Período	Fuente	
		335	2.012	CT	
Nº de contratos iniciales registrados		Dato	Período	Fuente	
		3.293	2.012	CT	

#### I 16. Principales datos demográficos de Tui en 2010.

\*Nota:El Total puede no coincidir con la suma de Hombres y Mujeres ya que los datos son las medias de varios meses.

### 3.5. Características económicas

Entre las actividades principales que definen la economía de la ciudad se ha de destacar el sector servicios ya que alberga la mayor cantidad de altas laborales (64,48%). Este sector se constituye, principalmente por el pequeño comercio, muy afectado por la influencia portuguesa y la competencia que las grandes áreas comerciales generan. El sector industrial, centrado principalmente en la transformación de recursos naturales (industria agropecuaria, maderera y de material de construcción), ocupa a otra parte importante de la población (22,68%), mientras que los sectores con menos altas laborales son el de la construcción con un 10,77%, seguido del de agricultura con tan solo un 2,07% (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

Agricultura	Dato	Período	Fuente
Exportaciones de ganado bovino	154	2.011	IGE-CMR
<b>Total bovinos</b>	<b>432</b>	<b>2.011</b>	<b>IGE-CMR</b>
Administración pública	Dato	Período	Fuente
Ingresos municipales	12.636.977	2.010	MH
Impuestos directos	2.726.697	2.010	MH
Impuestos indirectos	162.714	2.010	MH
Tasas y otros	2.783.467	2.010	MH
Rendimiento medio del IRPF	14.562	2.009	AEAT
Construcción	Dato	Período	Fuente
Viviendas a crear de nueva planta	18	2.011	IGE-MF
Variación neta del parque de viviendas	20	2.011	IGE-MF
Edificios a crear de nueva planta	21	2.011	IGE-MF
Parque de vehículos	Dato	Período	Fuente
Total	13.704	2.012	DGT
Turismos	10.289	2.012	DGT
Vehículos turismos matriculados	133	2.012	DGT
Sistema de cuentas	Dato	Período	Fuente
Renta disponible bruta por habitante	13.167,21	2.009	IGE
Empresas*	Dato	Período	Fuente
Empresas por condición jurídica			
Total	1.438	2.011	IGE
Personas físicas	743	2.011	IGE
Sociedades anónimas	15	2.011	IGE
Sociedades responsabilidad limitada	568	2.011	IGE
Cooperativas	3	2.011	IGE
Otras	109	2.011	IGE
Empresas por actividad			
Industria	132	2.011	IGE
Construcción	320	2.011	IGE
Servicios	986	2.011	IGE
Empresas por extracto de asalariados			
Sin asalariados	889	2.011	IGE
De 1 a 2 asalariados	291	2.011	IGE
De 3 a 5 asalariados	136	2.011	IGE
De 6 a 9 asalariados	39	2.011	IGE
De 10 a 19 asalariados	52	2.011	IGE
De 20 a 49 asalariados	24	2.011	IGE
De 50 a 99 asalariados	4	2.011	IGE
De 100 a 249 asalariados	2	2.011	IGE
De 250 o más asalariados	1	2.011	IGE
Unidades locales	1.645	2.011	IGE

#### I 17.Principales datos económicos de Tui en 2.010.

\* Nota: solo se incluyen las empresas con sede social en Galicia.

Un factor que determina la economía de la ciudad es su condición de fronteriza, ya que históricamente contaba con el privilegio de tener el único puente que cruzaba el tramo internacional del Río Miño. Además del puente internacional, se pueden enumerar varios factores más que determinan la estructura económica de Tui:

- La influencia del área industrial formada por Vigo y Porriño que se traduce en una fuerte movilidad de empadronados en Tui a estos lugares para acudir a sus puestos de trabajo.
- La entidad de Tui como ciudad comercial y de servicios.

- La importancia de empresas en Tui dedicadas al sector secundario de las que se destaca una gran cantidad de empresas dedicadas a la extracción y transformación primera de materias primas producidas en el propio entorno (metálicos, canteras y maderas, transformación de caucho y materias plásticas, empresas químicas o un subsector de la construcción bastante desarrollado). (PEPCHA, 2011).

### 3.5.1. Sector primario

Dentro del sector primario, la agricultura, el subsector forestal y la pesca son las actividades más destacadas, mientras que la ganadería presenta una actividad mucho menor reducida al factor de autoconsumo.

La agricultura gira entorno a dos subsectores primordiales en toda la zona, las explotaciones forestales (transformación de madera en especies de repoblación como el *Pinuspinastery* el *Eucalyptusglobulus*) y las vitícolas (variedades acogidas a la Denominación de Origen Controlada Rías Baixas).

La actividad hortícola está se ve más enfocada al autoconsumo, aunque en algunos casos se encuentran mayores superficies dedicadas a la comercialización, en su mayoría, de frutas.

Los suelos productivos agrícolas se encuentran, en su mayoría, en propiedades de carácter privadas, existiendo una gran extensión de tierras no labradas (más de la mitad de suelo). Sin embargo, existen también propiedades individuales y colectivas que ocupan una gran parte del territorio con la forma jurídica de Montes Vecinales en Mano Común.

La mayor parte de las tierras son trabajadas por los propietarios de las mismas, existiendo un índice muy bajo de alquiler, puesto que se trata, por lo general, de explotaciones familiares, suma de diferentes parcelas con diferentes dueños dedicadas ya sea a la agricultura, ganadería o a monte. Estas parcelas, habitualmente son de tamaño pequeño (inferior a las 4 ha.) y están mal dotadas tecnológicamente. Por lo general, la agricultura que

se practica en estas tierras, es de policultivo intensivo; cultivos como cereales, sobretodo maíz, leguminosas, etc. destinados a la alimentación del ganado o tubérculos y hortalizas para el consumo humano. En muchas ocasiones, las personas que trabajan las tierras, realizan otras actividades (trabajo a tiempo parcial) que les permiten la obtención de ingresos complementarios. Junto a las plantaciones tradicionales, existen explotaciones dedicadas a cultivos novedosos y cotizados, como es el caso del kiwi y el mirabel (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

Superficie de las explotaciones agrícolas según su aprovechamiento (Ha)	1.999	2.009
<b>Total bovinos</b>	3.349	395
Tierras labradas	434	202
Tierras para pastos y permanentes	177	83
Especies arbóreas y forestales	1.995	72
Otras tierras no forestales	743	38
<b>Aprovechamiento de las tierras labradas en las explotaciones agrícolas (Ha)</b>	<b>1.999</b>	<b>2.009</b>
Cultivos herbáceos	277	120
Frutales	17	7
Viñedo	131	66
Otras tierras labradas	10	9

I 18. Cuadro comparativo entre los años 1.999 y 2.009 en Tui.

La Superficie Agrícola Útil, constituida por las tierras de cultivo, prados y pastos, sumaba 3.349 Ha en 1.999, decayendo hasta los 395 Ha en 2.010, una caída del 88,20% en un período de 10 años.

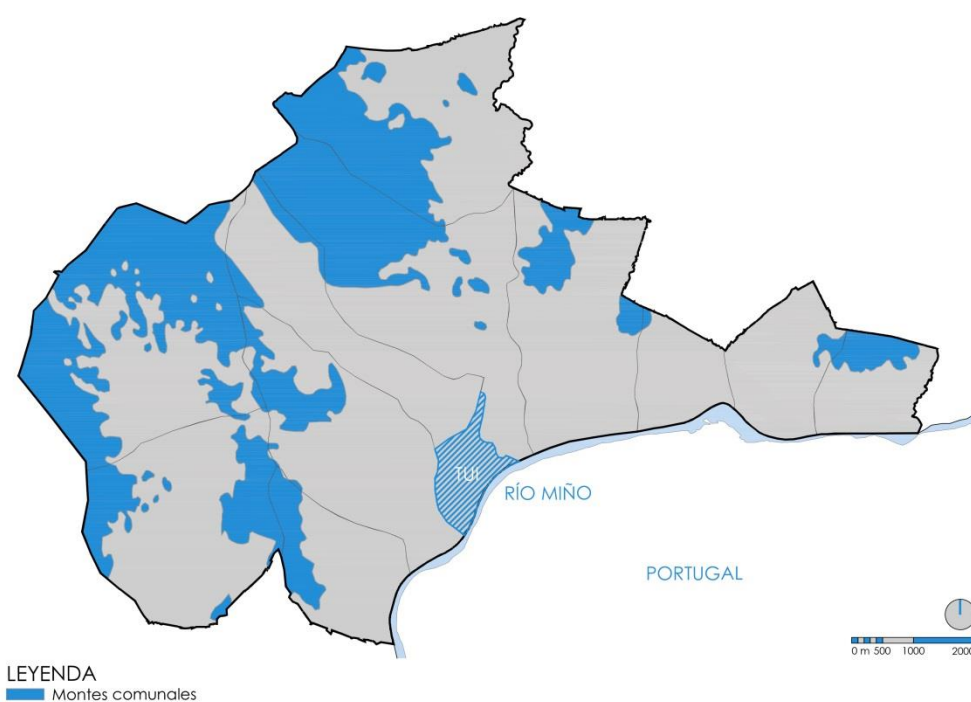
La mayor parte de estos cultivos en ambos períodos estaban ocupados por cultivos herbáceos, manteniendo una proporción similar en estos años (63,67% en 1.999 y 59,40%).

Con respecto a la ganadería existen numerosas granjas avícolas dedicadas, en su mayoría, al engorde de pollos para carne, aunque también existen algunas dedicadas a la producción de huevos. Por lo general, en la zona, estas granjas son de pequeñas dimensiones.

Una parte importante de los grandes cambios que se aprecia en el ámbito forestal viene dado por el problema de los incendios, iniciado ya en la década de los 1.970. Con ellos se producirá un lento proceso de repoblación de los montes, en el que predominará el pino y eucalipto, sobre el roble (especie característica del lugar), por su mayor rapidez de

crecimiento. En la actualidad, la mayor parte de las repoblaciones forestales se producen para contrarrestar los efectos de los incendios.

Cuando se habla de espacios forestales es de suma importancia nombrar a las Comunidades de Montes, puesto que son estas comunidades las propietarias de la mayor parte de la superficie de este tipo de suelo. Se trata de propiedades privadas de los vecinos, organizados en régimen de comunidad, siendo, como indica la ley, bienes indivisibles, inalienables, imprescindibles e inembargables (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).



I 19. Plano en el que se indican los montes comunales del municipio.

### 3.5.2. Sector secundario

Situado en el área de influencia de los centros industriales de Vigo y Porriño, Tui cuenta con 132 empresas censadas en 2011, mientras que el sector de la construcción cuenta con más del doble de empresas censadas, un total de 320 también en 2011, lo que lo convierte en el primer sector de importancia de la ciudad.

En el sector de la industria, hay un número considerable que se dedica a la fabricación de componentes de productos fabricados en otras empresas

del entorno. La extracción de materias primas, derivados e industria química, la mayoría dedicadas a la explotación de las canteras de granito, ocupan el tercer foco de importancia en Tui. Con una clara minoría se encuentran las industrias de metales y mecánica de precisión, con una cuantía de 24 empresas reconocidas.

Se ha de destacar la tendencia a las empresas de carácter individual, contando con un número muy bajo de sociedades anónimas o limitadas, identificadas en empresas con las actividades de mayor complejidad.

Se puede afirmar, por lo tanto, que la ciudad cuenta con una mayoría de pequeñas empresas de carácter manufacturero, orientadas principalmente a un mercado local o próximo (Méndez Martínez y Ojea Pérez, 1992).

### **3.5.3. Sector terciario**

Debido a su posición fronteriza, Tui siempre ha sido una ciudad dedicada al comercio minorista, actividad que constituye la ocupación principal de la ciudad en cuanto al número de establecimientos.

No obstante, este número de establecimientos se ha reducido de manera significativa debido al cierre de muchos de ellos, por motivos como la crisis generada a raíz de la creación de nuevas vías de comunicación que no cruzan por el casco urbano, creación de grandes superficies comerciales y el creciente grado de convergencia entre España y Portugal.

La reducida dimensión de los establecimientos, junto con una deficiente formación y una mala gestión de estas empresas, además de la proximidad y buena accesibilidad con Vigo, han supuesto un acercamiento a unos servicios mucho más amplios, especializados y de mayor calidad.

Esta decadencia del comercio comienza a notarse a mediados del siglo XVI en el que se reducen a la mitad el número de empleados en la

construcción y la fabricación de mobiliario. En este momento, la ciudad ya no se encuentra en crecimiento y su puerto tampoco presenta gran actividad, lo que reduce la demanda de carpinteros, toneleros, herreros,... sin embargo, se trata de una época en la que crece considerablemente el sector textil y el del calzado ya que Galicia, cuenta en ese entonces, con una de las densidades de población más altas hasta el momento. Esta producción se orientaba, por lo tanto, a los entornos más inmediatos de la ciudad, así como a Castilla, llevada por temporeros o comerciantes dedicados a esa labor (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004).

Pero además del comercio y de actividades hosteleras, en el centro urbano de Tui, se localizan servicios administrativos, entidades financieras, actividades profesionales (médicos, abogados, etc.), además de una plaza de abastos y un mercadillo ambulante semanal.

En este sector terciario, se ha notado un desarrollo substancial del turismo, gracias al río, patrimonio histórico y paisajístico del municipio, aunque, en un primer momento, este turismo tenía como fines primeros los comerciales. Otro aspecto no menos importante para la atracción turística de la ciudad es, sin duda, la monumentalidad de la ciudad, además de su carácter fronterizo, ya que aprovecha la población de paso.

Son, por lo tanto, la frontera y la ciudad histórica los elementos principales que vertebran el valor patrimonial y simbólico de la ciudad y son los que dan a Tui un mayor significado para el mercado turístico.

A pesar de que no todos los espacios fronterizos son iguales, se puede afirmar que todas las áreas fronterizas muestran trazos singulares que, habitualmente, las individualizan y le dan características especiales. Mientras que en algunos casos estas áreas marcan continuidades paisajísticas e incluso culturales, en otros se evidencian rupturas muy significativas, tanto que de un lado al otro de la raya los contrastes son muy claros.

Las fronteras se definen como líneas artificiales que delimitan estados de nación. En el caso de Tui-Portugal, se trata de una frontera natural ya que su límite coincide con la presencia del Río Miño, quien marca la separación

entre ambos países. No obstante, en la mayor parte de las ocasiones, las áreas fronterizas terminan siendo lugares de mezcla, de contacto, de cruzamiento de influencias y no los lugares de corte como se acostumbra a pensar. Esta influencia con el país vecino dota a la ciudad de una enorme riqueza cultural, lo que se traduce en otro elemento de creciente importancia turística (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004).

Con la desaparición de la frontera, se debe destacar que Tui salió perdiendo, puesto que anteriormente, Tui y Valença funcionaban casi como dos entidades gemelas en las que el comercio era la actividad principal. Eliminada la frontera, Valença conservó una fuerte especialización vinculada al sector textil gracias a lo que mantuvo un dinamismo y un crecimiento muy destacado, mientras que en la parte gallega, el beneficio lo obtuvo Vigo, influenciada por las vías de alta capacidad y su diversificación.

Por último y de cara también al comercio de la ciudad, se ha de mencionar también la existencia de diferentes establecimientos como restaurantes, cafeterías y lugares de ocio en general que se encuentran distribuidos por toda la ciudad. Los restaurantes dan respuesta al colectivo de visitantes que vienen motivados por la gastronomía de la zona, el clima y la tranquilidad de la ciudad.



---

#### **4. TUI. CONTEXTO HISTÓRICO**

---



Galicia es considerada una de las tierras más antiguas y más densamente pobladas del continente, pero existen pocos indicios de este hecho. Sin embargo, los geólogos definen el suelo gallego como ácido, factor que contribuye a una destrucción rápida de huesos y restos calcáreos, borrando las huellas del pasado con mayor facilidad.

Es tal la evolución que se ha dado en este territorio que se ha demostrado recientemente que hubo un tiempo en el que el clima era frío y el paisaje árido, sin árboles, ni su verdor característico en la actualidad. Poco a poco, el clima fue cambiando y el suelo poblándose de vegetación para llegar a la actualidad como la Galicia lluviosa, de verdor permanente, repleta de bosques y riachuelos, que caracteriza esta comunidad autónoma española (Carrillo, 2007).

#### **4.1. Orígenes, primeras referencias escritas**

Desde tiempos muy antiguos se han encontrado referencias de diferentes autores a la ciudad de Tui. Así, autores clásicos como Plinio "O Vello" (Siglo I d.C.) en su *Historia Natural* citaba ya la existencia de una fortaleza, denominada "Tyde" en la que habitaban descendientes de griegos, los denominados grovios; Silio Itálico (Siglo I d.C.) en *Púnica* cita lo que él llama "AetolaTyde" fundada por el errante Diomedes y en la que también aparece la presencia de los grovios como los habitantes de aquellas tierras; otra referencia a la tierra de los grovios, se encuentra en *La Geografía* de Ptolomeo (Siglo II d.C.), obra en la que se recogen, con sus

referencias geográficas, más de 8.000 lugares, accidentes geográficos, ciudades y pueblos y que sería analizada por Luis Monteagudo, quién situaría Tui (denominado "Tude") a 8° 20' y 42° 45'. También Antonio Pío le daría el nombre de Tude. En muchos casos, los romanos sustituyeron la "y griega" por la "u" en nombres de pueblos, lo que explica este cambio de nomenclatura también en el caso de Tui. (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004& Carrillo, 2007).

En *Historia Civil y Eclesiástica de Tuy y su Obispado*, obra escrita por Ávila y la Cueva (1995, I, p. 8-9) centrada en la ciudad de Tui, se encuentra:

El paraje que Diomedes escogió para fundar la ciudad de Tuy, y donde en efecto la fundó, ha sido una espaciosa y grande llanura que hoy se halla casi toda a labradío, y, solo una pequeña porción se encuentra en dehesa y tojal al Sitio de Santa Eufemia, término de la parroquia de San Bartolomé de Rebordanes, distante de la que hoy existe por el costado norte aún no medio cuarto de legua en recto; y ocupó no sólo este distrito o lugar según como comúnmente está recibido, sino que también se extendía a los labradíos que se encuentran hacia la parte del mediodía de aquel sitio, y a los que se hayan al otro lado de la vereda vieja, que sale de la actual ciudad por el arrabal de Payanes para la villa de Porriño, hasta llegar a sobre el puente de la Vega del Louro, cuyos terrenos son conocidos con otras distintas denominaciones: y se compruebe esto porque labrando y cultivando los terrenos que dominan dicho puente se tienen descubierto allí, y descubren mucha piedra labrada, acueductos o caños hechos de ladrillo muy grueso de construcción antiquísima, cajones o nichos formados de la misma materia, montones al parecer de ceniza, y junto a estas piedras denegridas como del fuego y otros vestigios; y todo esto se halla labrando la tierra tan solo con el arado; y con cuantas más cosas se tropezaría por aquellos labradíos si se profundizase la tierra a una proporcionada altura? Pero donde se tienen descubierto cada día más vestigios es en el lugar de Sta. Eufemia, porque como la mayor parte de él se haya de dehesa y monte, y le fueron y van cultivando poco a poco al tiempo de desmontarle como se



## 4.2. Prehistoria, primeras ocupaciones

El valor prehistórico e histórico del territorio municipal de Tui es múltiple, evidencia de ello es, por ejemplo, el gran número de material lítico tallado, localizado en territorios del propio municipio como pueden ser túmulos y petroglifos, abundantes en todo el suroeste de Galicia.

A pesar de contar con escasos datos y documentos, los que se han encontrado han servido para ubicar, de una manera aproximada, la localización de los primeros asentamientos. De esta manera, se comenzará por abordar un terreno muy amplio, abarcando todo el ayuntamiento para, poco a poco, acercarse a la actual localización del espacio urbano de la ciudad de Tui.

### 4.2.1. Paleolítico, neolítico y megalitismo

A pesar de que la mayoría de los restos lícitos localizados en la zona fueron recogidos por aficionados o eruditos, dejando un registro arqueológico pobre y con restos descontextualizados, existen diferentes menciones anteriores donde se documenta el hallazgo de una serie de objetos pertenecientes a esta época. Hallazgos de los que, en su mayoría, no se conoce su situación actual.

Teniendo en cuenta el texto de José María Álvarez Blázquez y Fermín Bouza Brey de 1.949, *Indústrias Paleolíticas de la Comarca de Tuy*, en el que presenta un listado y descripción de las mismas, podrían situarse los primeros hallazgos en el Paleolítico Inferior, entre 25.000 a.C. y 16.000 a.C. Esta teoría sería apoyada también por otros autores como, AmorinGirão, Manuel Fernández Costas, Filgueira Valverde y García Alén o Cano Pan.

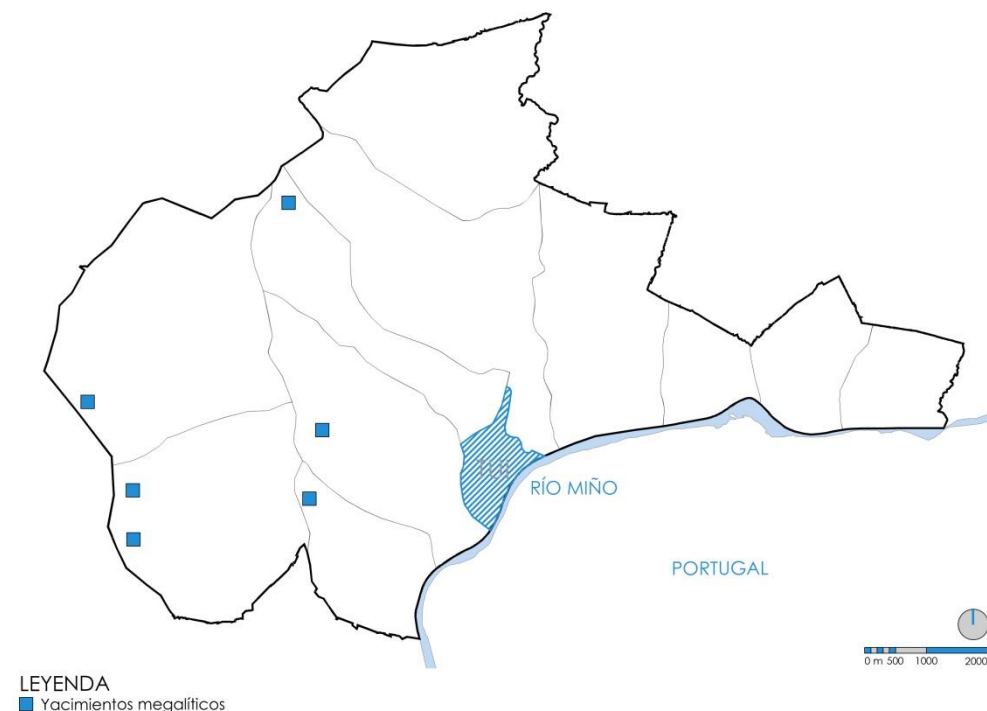
Desde el trabajo presentado por José María Álvarez Blázquez y Fermín Bouza Brey, poco a poco, fueron apareciendo numerosos materiales, incluso dentro de los límites de la ciudad actual, como en el claustro de la

Catedral o en diversas edificaciones limítrofes, piezas que se conservan en la actualidad en el Museo Diocesano.

Los túmulos y antas que llegaron hasta nuestros días presentaban un estado bastante degradado debido, principalmente, a las actividades agrícolas y violaciones sufridas con anterioridad en estos lugares.

Con respecto al neolítico, son raros los hallazgos de materiales de este período, apareciendo siempre asociados a los monumentos megalíticos, solamente presentes por los nombres de su toponimia, como es el caso de Anta, en Areas. En este lugar aparecieron varias hachas pulimentadas en el camino del vivero forestal. También en "A Carrasqueira", en Paramos se ha encontrado un hacha pulida en piedra d color verdoso que, sin duda sería de importación. (Antunes, 2008; González Soutelo, 2007 & Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990).

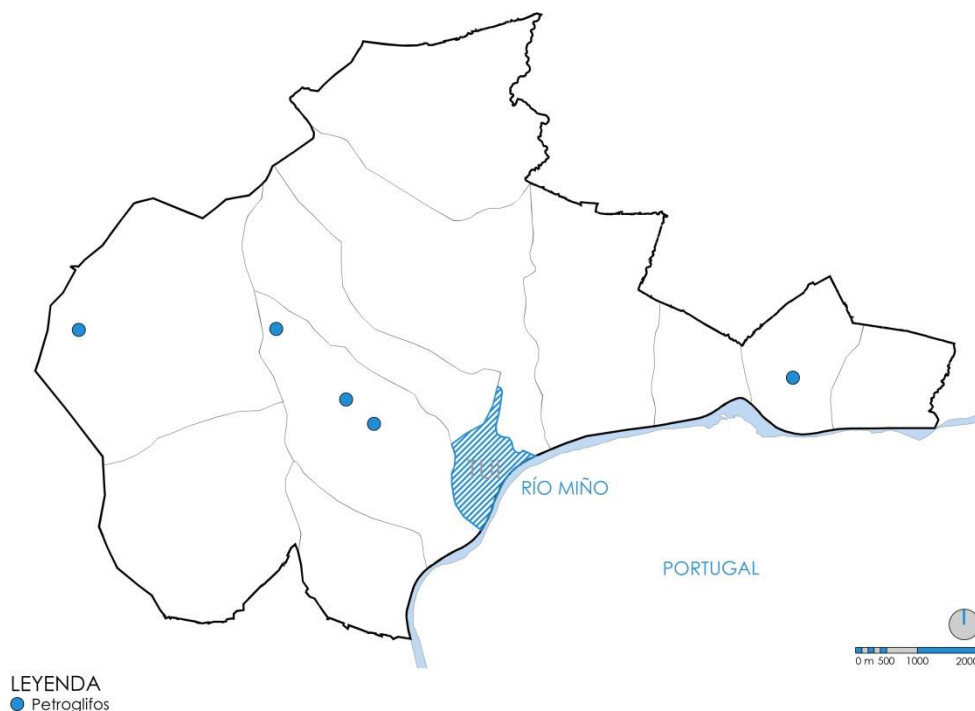
De los yacimientos arqueológicos catalogados, la documentación sobre los trabajos de excavación es prácticamente inexistente y por tanto el abordaje al tema muy superficial. En ellos se recogen básicamente datos de localización y un pequeño resumen sobre su estado actual.



I 21. Ubicación de los yacimientos megalíticos encontrados.

#### 4.2.2. Edad de bronce

En este período se encuentran dos tipos de yacimientos diferentes, por un lado están los petroglifos o arte rupestre que son una serie de grabados sobre rocas localizadas al aire libre, y por otro objetos relacionados con el desenvolvimiento que se produce en esta etapa, la metalurgia.



#### I 22. Ubicación de los petroglifos encontrados.

La aparición de esta nueva industria metalúrgica hace suponer la existencia de algún tipo de contacto con otros pueblos más desarrollados. Contacto realizado, probablemente, a través de un comercio marítimo fluvial (Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990).

El origen, por lo tanto, de la navegación por el río Miño, al igual que en el resto de la costa gallega, se remonta a épocas prehistóricas, situándose en este momento. Tui, dada la importancia de la ciudad en la antigüedad, presentaba un puerto y, debido a que las vías fluviales eran, entonces, vitales para el desarrollo de las comunicaciones y el comercio, podía suplirse así la ausencia de calzadas, raras y difíciles en aquellos tiempos.

Se trataba de un medio práctico, económico y seguro. Debido a sus ventajas se utilizaría la navegación para el transporte, sobre todo, de madera y sal en largas distancias, hasta tiempos relativamente cercanos.

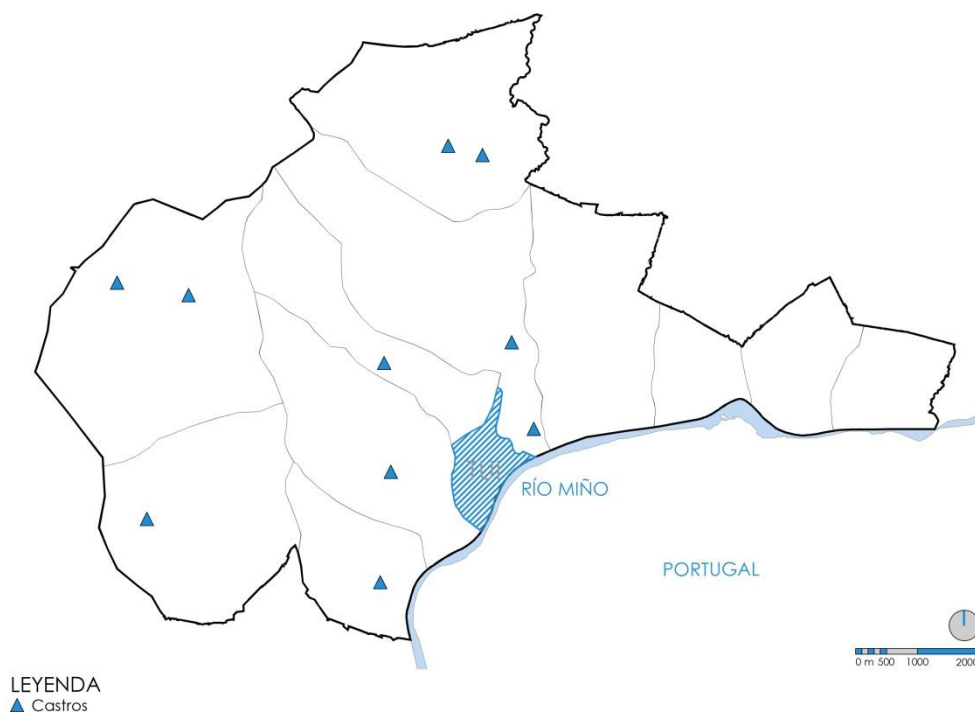
Sin embargo, la existencia de un puerto no era solamente ventajoso, ya que la posibilidad de invasiones se veía en aumento, como ocurriría en 445 (primera invasión de la que se tiene noticia) en la que una gran cantidad de “naves vándalas” penetrarían en el río llegando a la ciudad de Tui. Otras invasiones conocidas son la del año 716 cuando, durante la invasión árabe, una escuadra del Califa de Damasco, al mando del almirante Ab de lamid ben –Gaben, pereció en la desembocadura del Miño debido a una tempestad o, posteriormente, en el año 825 en la que se produciría un ataque por el río, llegando a Tui, en una campaña dirigida por los hermanos Malik y al-Abbas. Estas invasiones seguirían repitiéndose hasta el año 1.111, año de la última invasión de la que se tiene constancia. A partir de este momento, tanto la ciudad como el puerto irían en aumento.

La desaparición paulatina de los numerosos puertos fluviales existentes en el río Miño fue causada por la aparición de los modernos medios de transporte, el ferrocarril, la revitalización de los antiguos caminos en carreteras nuevas y, por supuesto, la aparición del automóvil, además de la construcción de embalses en las partes altas del río que reducirían enormemente el cauce en muchos puntos. También cabe mencionar que, la apertura del Puente Internacional en 1.886, daría como resultado la supresión del as barcas de pasaje a Portugal. (Iglesias Almeida, 1984).

#### **4.2.3. Edad de hierro (época castreña)**

En este período que abarca desde 500-300 a.C. hasta la Romanización aparecen los asentamientos castrenses. Esta cultura se caracteriza por asentarse en zonas altas con buena visibilidad, pero buscando siempre unas zonas bastante horizontales. Teniendo en cuenta, también para decidir el lugar de asentamiento, la proximidad con líneas de agua y, en fases posteriores, las características del terreno para la agricultura. La

característica más destacable de estos aglomerados es la tipología de las habitaciones, de planta circular.



### I 23. Ubicación de los posibles asentamientos castreños.

Se han encontrado varios posibles asentamientos correspondientes a esta época, sin embargo en los yacimientos que se muestran, exceptuando dos de ellos, la existencia de castros es todavía bastante incierta puesto que por las alteraciones sufridas en el terreno y las edificaciones construidas posteriormente, las excavaciones en estos lugares se ven dificultadas. Estas hipótesis de ubicación de castros en estos puntos son, por lo tanto, tan solo orientativas y se basan en las referencias toponímicas, en las características geográficas de los emplazamientos en que se sitúan y en la localización esporádica de algunos objetos característicos de esta época encontrados en dichos lugares (González Soutelo, 2007).

Además de los castros que se muestran anteriormente, se ha de citar la existencia de un casto prerromano bajo el conjunto histórico de la ciudad de Tui, ocupando un área que iría desde la Catedral al Convento de las Clarisas. Sin embargo, este asentamiento no se muestra puesto que su existencia es poco segura. Diferentes autores apoyan esta teoría basándose en estudios anteriores o, en otros casos, basándose

simplemente en la cita de Plinio al "CastellumTude" mencionado anteriormente.

Lo cierto es que, a pesar de las dificultades que se encuentran en este lugar por la existencia de construcciones, de las excavaciones realizadas se han encontrado diferentes objetos que podrían pertenecer a esta época. No obstante, su origen es dudoso y los objetos se encuentran bastante descontextualizados, por lo que no se puede afirmar realmente la existencia de un castro en esta zona (Perles Fontao, 2007).

#### 4.2.4. Época romana

Se considera que el primer contacto de los romanos con Galicia ha sido, precisamente, en el territorio tudense en los años 138-136 a.C. con la invasión del cónsul Décimo Junio Bruto y, posteriormente, la del emperador Julio César en el año 60-58 a.C. A su llegada al "CastellumTude" los romanos transformarían la ciudad, de tiempo de los griegos, en lo que sería denominado, posteriormente Tyde (Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990 & Iglesias Almeida, 2012).

Tui posee, en los tiempos de la dominación romana, una prolongada evolución. Gracias a diferentes excavaciones se han encontrado crónicas y documentos como base para poder imaginar realidades pasadas.

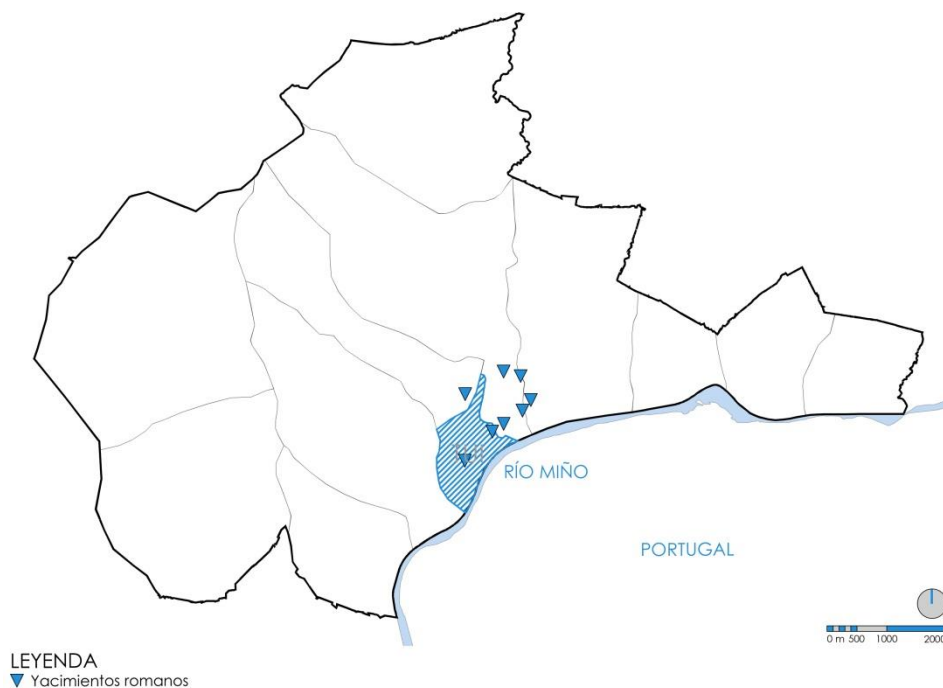
Acercarse a Tui es penetrar en un espacio antiguo que, básicamente, pone en manifiesto su pertenencia a una época pasada. Su estado presente, la estructura que ahora se percibe, solo constituye una pequeña parte de su realidad urbana, realidad que se fue edificando en una superposición de ruinas físicas y algo más, ruinas de pensamiento en constante evolución.

A partir de los hallazgos arqueológicos realizados se ha determinado la existencia de tres núcleos de asentamiento romano en la zona del territorio tudense, uno de ellos en el casco histórico de la ciudad y los otros dos en la parroquia de San Bartolomé.

- Casco histórico. Los hallazgos en el casco histórico son escasos debido a la dificultad de realizar excavaciones en una zona tan poblada. No obstante, se han encontrado suficientes evidencias para pensar en la posibilidad de un asentamiento romano en este lugar.
- Parroquia de San Bartolomé. En esta zona se encontraban dos posibles núcleos romanos que pueden ser entendidos como parte de un mismo asentamiento, puesto que no se justifica la existencia de dos poblados tan próximos.

Posiblemente debido a las buenas condiciones de la situación, lugar extenso echan e/ou por ser un lugar apegado a zona de paso da vía XIX (miliarios nas proximidades do Louro) comeza o desenvolvemento dun barrio marxinado con respecto o actual, o conxunto histórico.

A falta de máis estudos, os restos descubertos neste lugar ata agora son de época tardorromana (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004, p. 28).



I 24. Ubicación de los yacimientos de la época romana encontrados.

### Red viaria romana

Al igual que en el caso de los yacimientos, las referencias a la ocupación romana de la ciudad se establecen en función de evidencias literarias, arqueológicas y epigráficas.

Debido a su topografía y a su posición estratégica, Tui, resultaría un lugar destacado para las comunidades tanto terrestres como fluviales ya que el Miño, en aquella época, era navegable.

Se tiene constancia de dos vías oficiales romanas que pasan por la provincia de Pontevedra, la vía XIX y la XX. En el caso de Tui, se ha verificado el paso de la vía XIX, mientras que de la vía XX, también conocida como "Per Loca Marítima" no se tiene constancia de un trazado claro y, por lo tanto, no puede asegurarse su paso por este lugar.

En cuanto a la vía XIX, es un trazado romano que va desde Bracara Augusta hasta Asturica Augusta, pasando por LucusAugusti. La importancia de esta vía para este estudio es la presencia, en este trazado de una "mansioTude" que coincide con el enclave del ayuntamiento de Tui (González Soutelo, 2007).

### Tipología de los asentamientos

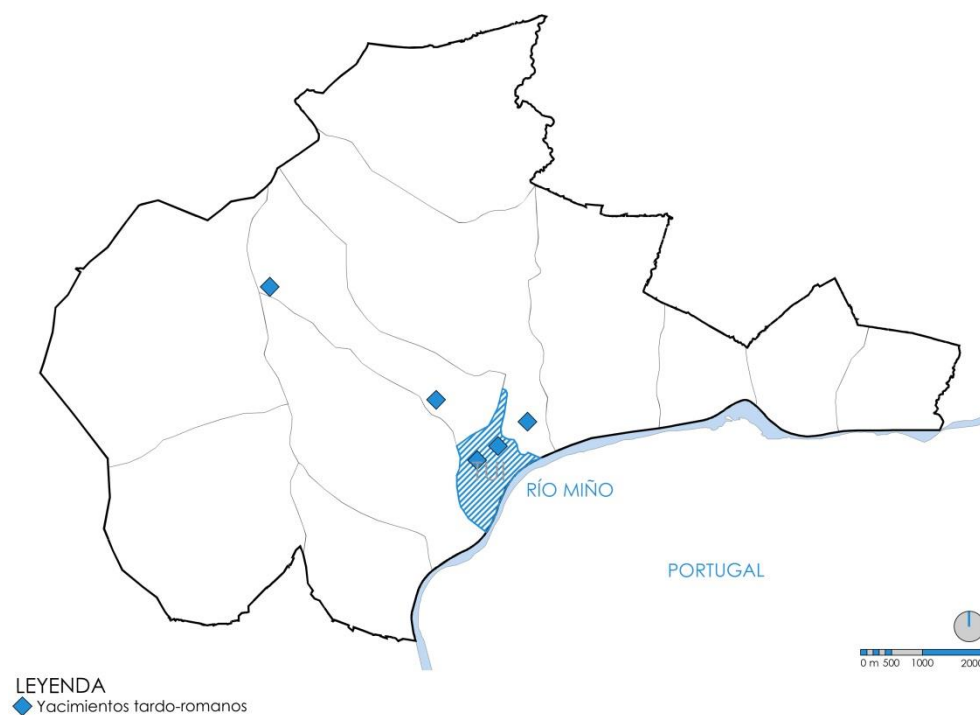
En el entorno de Tui existen dos ámbitos de ocupación; uno correspondiente con el ámbito urbano actual de Tui, poco estudiado por su imposibilidad de excavación, pero del que se puede decir que tuvo una ocupación romana; y por otra parte, el de la zona de Santa Eufemia y San Bartolomé, en la que se puede confirmar la presencia de áreas industriales, espacios habitados, necrópolis y material al que se le puede atribuir un carácter político y religioso.

El asentamiento ha sido considerado binuclear disperso que se iría ampliando en Santa Eufemia debido a las mejores condiciones geográficas. También se piensa que estos dos núcleos serían atravesados

por la vía XIX, que funcionaría a su vez como nexo de unión entre ellos y en las proximidades de los cuales se ubicaría la "mansioTude" posiblemente en la zona de Santa Eufemia. Esta "mansioTude" es entendida como un aglomerado de edificaciones que daba servicio a la vía XIX, sin olvidarse del otro núcleo ya que, seguramente, dentro del entamado urbano del asentamiento, tendría otras funciones también relacionadas con el eje viario y que aún no han sido investigadas.

#### 4.2.5. Época tardo-romana o alto-medieval

Este es un período casi de transición entre la época romana y la Edad Media y es en ella en la que se dan los elementos para que se produzca el cambio necesario para la impulsión a la Edad Media. Esta etapa, datada del siglo V d.C., se corresponde con la invasión peninsular de los países germánicos, concretamente de los suevos y, posteriormente, de los visigodos. Se ha asignar, también a esta época, la introducción y consolidación del cristianismo en la zona.



I 25. Ubicación de los yacimientos de la época tardo-romana encontrados.

Durante el asentamiento de los pueblos suevos, Tui siguió siendo cabecera ya que, coincide con el reinado de Teodomiro (559) que es cuando Tui aparece documentada como diócesis con el obispo Anila en el llamado Parroquial Suevo, al que se le atribuyen 17 parroquias, el que lo convertía en el más amplio de las diócesis gallegas. Sin embargo, hay autores que atribuyen el origen de la sede episcopal al siglo I d.C., aunque las referencias realmente fiables datan del siglo VII tanto del *ParochialeSuevum* como de los escritos de los concilios de Braga, donde aparece la firma del obispo de la sede de Tui (González Soutelo, 2007 & Iglesias Almeida, 2012).

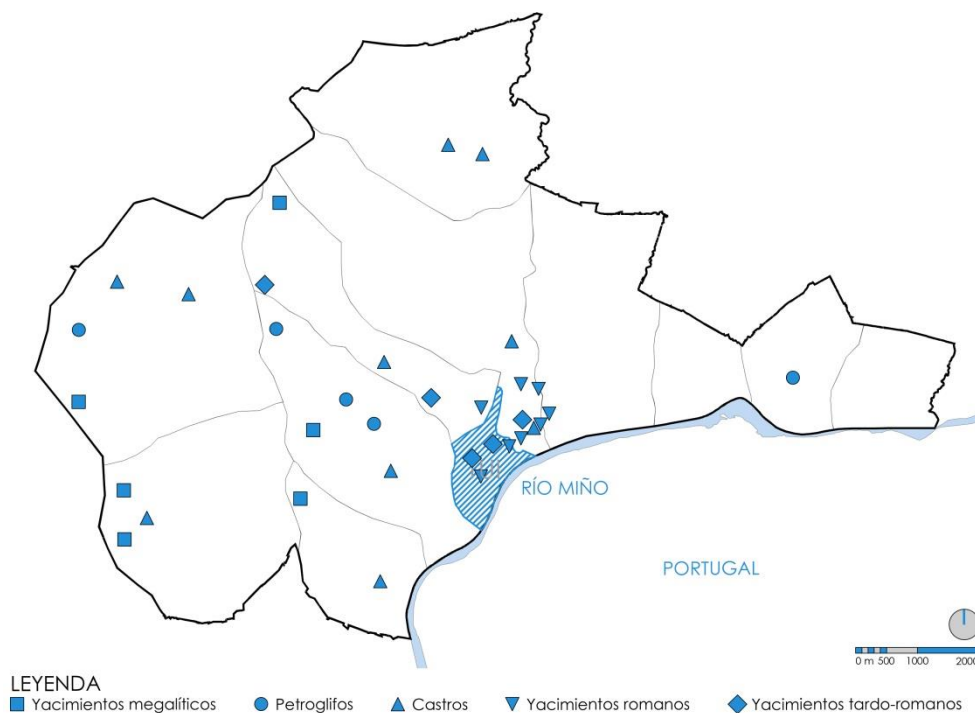
Tras la invasión de los suevos, la ciudad pasa a ser conquistada por los visigodos, pero esta invasión no supondría grandes cambios en la ciudad.

La importancia de Tui como enclave urbano ya en la época romana, pero sobre todo en esta época, es muy relevante y sienta las bases de lo que será una sede episcopal de considerables dimensiones e importancia en la Edad Media. Se puede afirmar que la relevancia de este núcleo se debe básicamente a tres factores:

- Enclave viario: eje costero de comunicaciones del noroeste peninsular, contando, además, con una de las mansiones de la vía XIX, la “*MansioTude*”.
- Enclave administrativo: documentación escrita y epigráfica que hace referencia a los cargos administrativos que se encontraban en la ciudad.
- Enclave económico: por su situación geográfica era un importante eje de distribución comercial tanto por vía terrestre como fluvial de la zona suroeste de Galicia.

Antes de entrar en el período de la edad media, Tui, habría contado con una serie de yacimientos diferentes a lo largo del tiempo. Su distribución, como se ha visto, habría sido bastante variada, ocupando prácticamente todo el territorio, que forma el municipio actual de Tui, a lo largo de los años. Se observa, una mayor tendencia a los asentamientos en la zona

más próxima a espacio urbano actual, aunque también aparecen asentamientos en las zonas donde la pendiente del terreno es más acusada.



I 26. Ubicación de los yacimientos encontrados hasta la edad media.

#### 4.2.6. Edad media

Hacia el año 716, Tui sufre la invasión árabe, lo que provoca que sus habitantes se refugien en la fortaleza del Monte Aloia hasta el año 736, momento en el que fue liberada la ciudad y se volvió a asentar la población en ella.

Durante los siglos X y XI son numerosas las invasiones que sufrió esta ciudad por parte de los pueblos árabe y normando, lo que provocó la devastación de la ciudad en varias ocasiones, con el correspondiente abandono de la ciudad por parte de la población al igual que de los obispos, que en algunos casos abandonaron la sede para refugiarse en lugares más seguros y continuar gobernando desde ellos la diócesis. La última invasión normanda data de 1.111 a partir de este momento y con el

nacimiento de la nueva nación portuguesa las batallas se librarán con este nuevo territorio (Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990 & Iglesias Almeida, 2012).

A partir de este momento y teniendo en cuenta que la sede episcopal de Tui mantiene sus privilegios sobre la parte portuguesa de la sede, hace con que las invasiones por parte de los reyes castellano-leoneses, coloque a Tui en su punto de mira.

Durante este período de tiempo, se supone que los dos núcleos poblacionales, referidos anteriormente, de la época romana continúan su desenvolvimiento en paralelo, hasta que en el año 1.169, la población de San Bartolomé es trasladada definitivamente al actual enclave de Tui, quedando, de esta forma, la población asentada en este lugar como, así, lo explica Ernesto Iglesias Almeida (1990, p.30).

En 1169 el Rey Don Sancho I de Portugal atraviesa el Miño con un poderoso ejército apoderándose de Tui y de su comarca, siendo rápidamente reconquistado el terreno por el Rey Fernando II, quien un año más tarde, viendo que la población se encontraba indefensa en la zona de San Bartolomé, la traslada de sitio al lugar que hoy ocupa, en donde el obispo tenía su iglesia y Sede, mandando erigir fuertes murallas para su protección, concediendo al mismo tiempo Privilegios y Fueros a los nuevos pobladores de la ciudad.

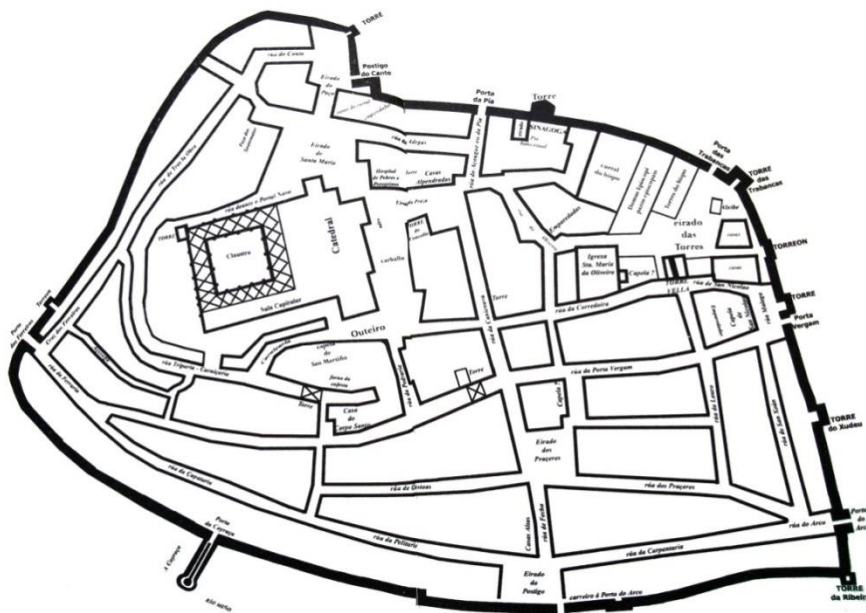
A pesar de que la sede episcopal se encuentra localizada, ya en este momento, en su ubicación actual, el obispo se vio en la obligación de trasladarse en varias ocasiones al monasterio de San Bartolomé mientras se realizaban trabajos de reconstrucción, debido a la devastación que sufrió la zona en algunas de las invasiones.

Es, a partir de 1.170, cuando el urbanismo medieval se desenvuelve en mayor medida. Con este desenvolvimiento, comienza su ampliación hacia el sureste obedeciendo a una mejor defensa, además de permitir de esta manera acoger en su interior a una población mayor a la que acogía hasta el momento.

Con la ampliación de la ciudad, la catedral quedaría descentrada del centro urbano, quedando al suroeste del recinto amurallado, sin embargo, no se puede afirmar que la catedral ocupase anteriormente el centro de la ciudad (Vila, 2009).

### La muralla y la estructura viaria intramuros

Con la intención de poner fin a las invasiones se fortifica y se delimita el entramado urbano, dando lugar a una organización espacial típicamente medieval. Ocupando un espacio de unas 10 Has., esta muralla cuenta con una forma de trapecio irregular con un saliente en la parte suroeste. Su construcción se realizó aprovechando los desniveles existentes en el propio lugar y se dotó a la fortificación de varias torres defensivas en las partes más llanas de las que, actualmente, solo se conservan tres. A los principales arrabales de la ciudad se abrían cuatro puertas principales, también fortificadas y a las que, además, llegaban las vías principales de comunicación. (Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990).

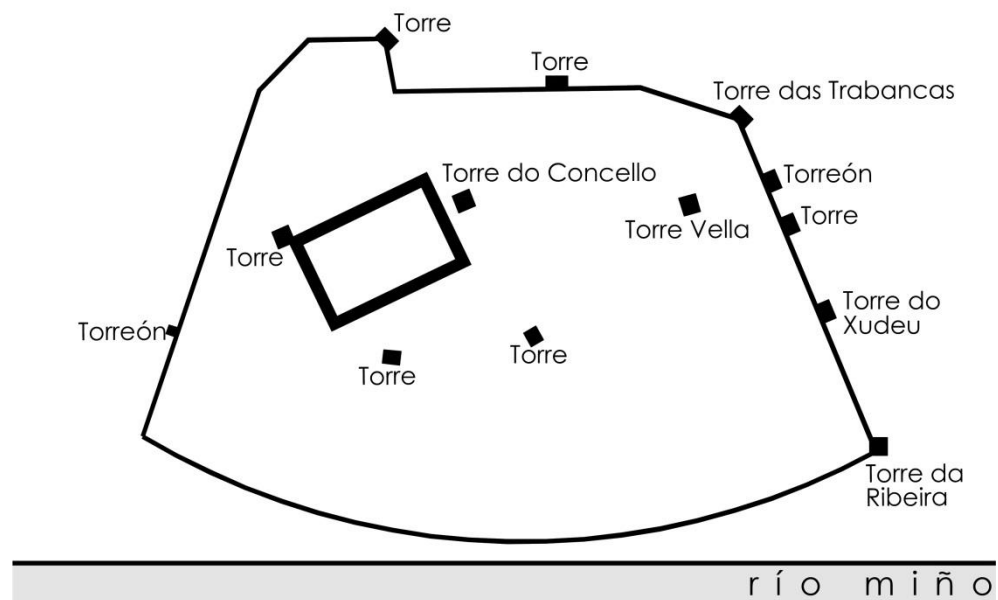


#### I 27. Interpretación de la ciudad medieval de Tui.

La muralla marca, así, la propia configuración de la ciudad surgiendo como baluarte defensivo, social, comercial y administrativo. A pesar de

que la ciudad contase anteriormente con un perímetro de cierre más pequeño, en 1.170, es cuando se planifica la muralla propiamente dicha. Con una forma trapezoidal, como ya se ha mencionado, la muralla presentaba un saliente en su lado suroeste con la intención de cubrir mejor esta parte más desprotegida de la ciudad.

En todo el perímetro, excepto en los lados norte y oeste, la muralla sigue el desnivel propio del terreno y por este motivo no necesitaría de torres defensivas, siendo la propia muralla un elemento más eficaz para la defensa de la ciudad. Sin embargo, en los lados norte y oeste, donde la muralla queda a cota con el terreno, se resolvió la construcción de nueve de las once torres que existían en la totalidad de la muralla (Vila, 2009).

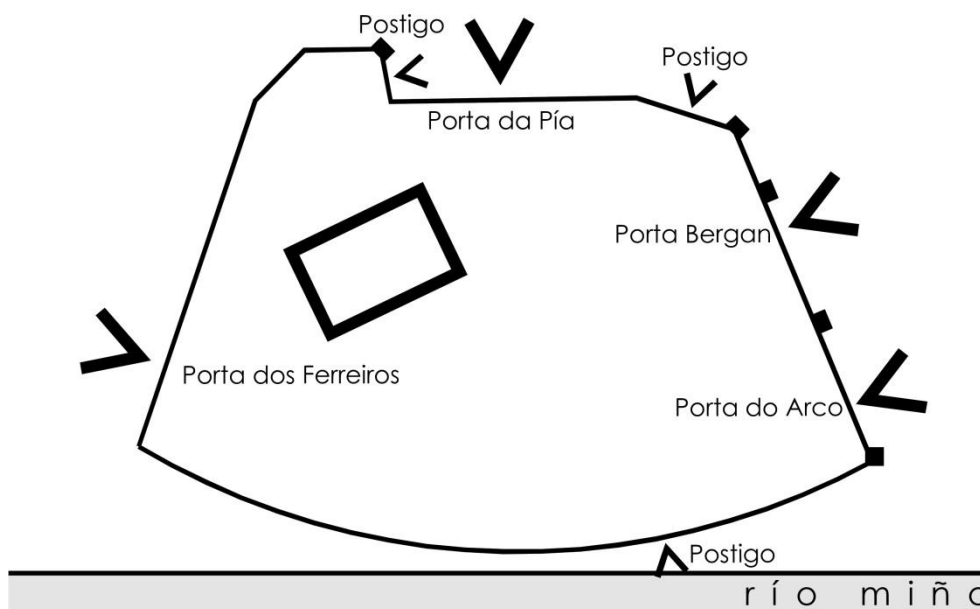


**I 28. Esquema de las torres de la ciudad.**

Como elementos de referencia, se representan los límites de la ciudad (el río y muralla), además de la catedral como principal monumento de la ciudad. Estos puntos fijos se identificarán en todos los esquemas interpretativos de esta disertación.

Uno de los elementos más importantes de la muralla y que, además, era uno de los pocos que existían en Galicia es la "Coiraza" o "Coracha" que era una "estructura de gran tamaño e a dobre muro, cosseus parapetos e almenas rematando nunha torre circular. A súa gran lonxitude permitía o abastecemento directo de auga do río Miño" (Vila, 2009, p.212). Este elemento también contaba con puerta propia. (I 29).

Los principales puntos de acceso a la ciudad eran las puertas y, por ello, en ellas se concentraba gran parte de los dispositivos defensivos de la muralla, estando en su mayoría defendidas por las torres (Vila, 2009).



I 29. Esquema de las puertas y postigos de la muralla.

- “Porta da Pía”. Puerta que comunicaba con los arrabales de “A Corredoira” y “Río Muíños” y de la que todavía quedan pequeños restos, además de documentos escritos. Por lo que se sabe, su nombre venía dado por la presencia de una gran pila de origen griego (atribuido este por historiadores tudenses), que existían en su parte exterior. Sin embargo, en el siglo XVIII sería conocida como “Puerta de la Pescadería”, con relación a la plaza del pescado de la ciudad que se encontraba en la parte exterior hacia el sur. También sería conocida con los nombres de la “Plaza” por el mismo motivo y de la “Corredera” por su proximidad con esta.
- “Porta Bergan”. Ubicada en el comienzo de la actual calle de San Telmo, era la puerta que comunicaba el arrabal del Rollo con el Hospital y el camino hacia Porriño y Vigo. Años más tarde, concretamente alrededor de 1.664, y con motivo de la construcción del almacén de pólvora, esta puerta sería cegada, sin embargo se abriría otra un poco más arriba denominada “Puerta Nueva” o “Puerta de Santa Bárbara” a petición de los propios vecinos que, tras el tapiado de la Puerta Bergan,





I 31. Imagen de la "Porta do Arco" extraída de un grabado antiguo.

- "Porta dos Ferreiros". Orientada a sur y ubicada en el lugar donde el gremio de herreros (como su nombre indica) tenían sus casas y talleres, de ella solamente se conserva la documentación que acredita su existencia. Hacia 1.443, tras una reforma llevada a cabo, se le cambia el nombre por el de "Puerta del Carballo", posiblemente por la presencia de algún árbol de esta especie cerca de la propia puerta.
- Además de estas cuatro puertas principales, existían otras de pequeñas dimensiones tales como la del "Póstigo" o "Do Ribeiro", que pasaría a llamarse posteriormente "Pexigo", ubicada en la actual plaza de la Estrella, al este de la ciudad, era la salida de emergencia hacia el Miño (Iglesias Almeida y Méndez Cruces, 1990 & Vila, 2009).

Las comunicaciones entre las diferentes puertas se realizaban a través de varias calles en sentido circular y envolvente, habitualmente en cuesta y con niveles diferentes que relacionaban el espacio habitable. Estas calles se disponían, tanto longitudinal como transversalmente en la ciudad, recurriendo, en varias ocasiones, a sistemas de escaleras para conseguir salvar los desniveles ocasionados por las diferentes pendientes del terreno.

Debido a la adaptación de la ciudad al terreno, nace un plano urbano en el que las calles principales surgen de forma longitudinal buscando las propias curvas de nivel. Estas vías se trazan de forma envolvente a la Catedral, que se encuentra en uno de los extremos del núcleo.



I 32. Calle Canicouva situada en el eje transversal del casco histórico.

Existen dos ejes que destacan sobre los demás, uno es el que atraviesa de este a oeste la ciudad, que une la "Porta da Pía" con el postigo y el otro, que va de norte a sur y se divide en dos, empezando en las puertas "Do Arco" y de "Bergan", para acabar confluyendo en la "Porta dos Ferreiros". Aunque el centro de la ciudad se encuentre en uno de los



Con respecto a las plazas se identifica claramente un centro, tanto por el tamaño de la Catedral, como por la presencia de plazas públicas. La Plaza Mayor, se encuentra delante de la Catedral, rodeada por viviendas, en su mayoría. Era propiedad del obispo y en ella se realizaban las actividades comerciales. La otra plaza, también próxima a la Catedral, es en la que se desarrollarían las reuniones públicas, probablemente por ser la plaza que se encuentra frente a la propia Casa del Concello.

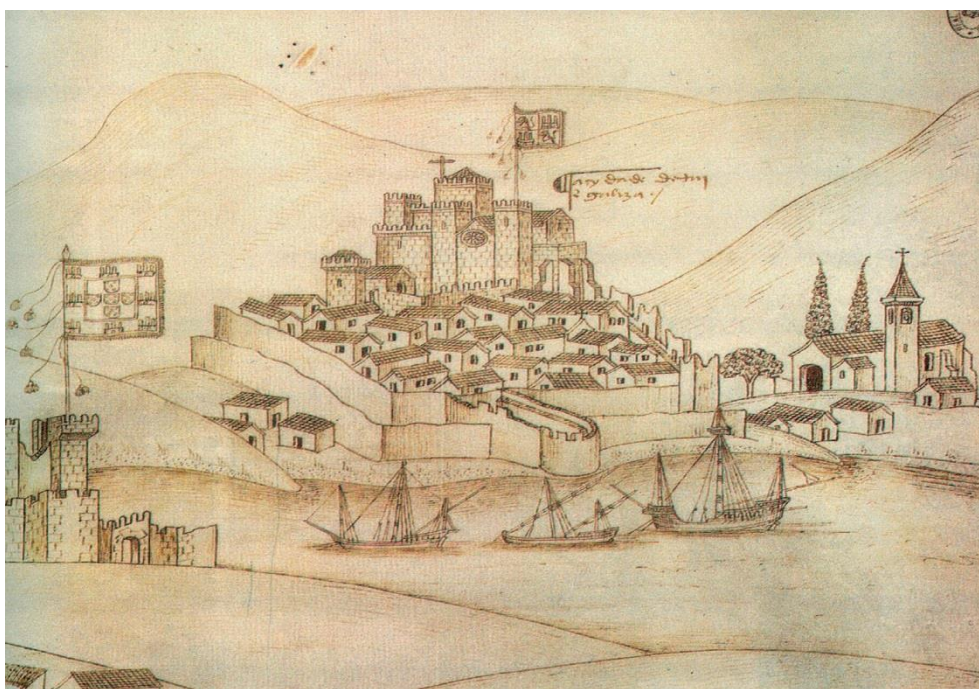
### Construcciones características

La documentación medieval apunta a una tipología de vivienda especial en el caso de Tui. Así, la planta tipo tenía unas dimensiones aproximadas de 10 metros de longitud por 4 de ancho. Debido a las características del propio terreno (rocoso), la construcción se realizaba directamente sobre este, sin ningún tipo de cimentación. Para la elaboración de las fachadas se utilizaba piedra, generalmente reaprovechada de las antiguas construcciones tardo-romanas y alto-medievales, pero también de la utilización de muchos de las peñas de Tui, a modo de cantera.

(...) a maioría das casas – século XII e XIII – serían dunha única planta ou andar, as denominadas *casas chás*, isto é baixas. Isto non quere dicir que o aproveitamento do inmovible non fora total, do mesmo xeito que acontecía no rural, cunha parte baixa do edificio para moitas das funcións cotiás – cociña, taller, etc. – mentres que un pequeno espazo baixo o tellado, a diferente altura, e aproveitando as traves da armadura do tellado, ficaría como cuarto de noite. Imaxinámonos que en moitas ocasións empregaríase os desniveis naturais do terreo, cousa que en Tui ofrecíase en abundancia, ficando a parte máis alta da casa no fondo e contra un socalco, como lugar reservado para durmir, e ao que se accedía por unha escada de man (Vila, 2009, p. 398).

Sin embargo, por las necesidades propias de la vida familiar y laboral, la evolución de la vivienda se tradujo en construcciones con mayor superficie habitable. Esta necesidad, unida a la falta de espacio horizontal por la alta

densidad poblacional en un momento en que la ciudad se encontraba en pleno apogeo, se traduciría en la obligación de construir en altura. De esta manera y durante los siglos XIV y XV, la vivienda característica pasaría a ser la *casa sobradada*, duplicando la superficie útil de la vivienda. El sobrado o segundo piso, se caracterizaba por ser construido en madera, lo que significa que las fachadas, ahora, se compondrían de un primer piso en piedra y un segundo piso en este material. Piedra y madera, preferentemente de castaño, eran prácticamente los únicos materiales empleados en las labores constructivas, sin olvidarse de la cubrición del techo, el cual, a partir del siglo XIV, se realizaría con teja. Este material era de fácil obtención en la ciudad gracias a los depósitos de caolín (arcilla blanca muy pura), necesario para la elaboración de tejas y facilitando, así, la presencia de tejares en la zona para abastecer el mercado urbano.



**I 34. Imagen datada de 1.502 por Duarte D'Armas.**

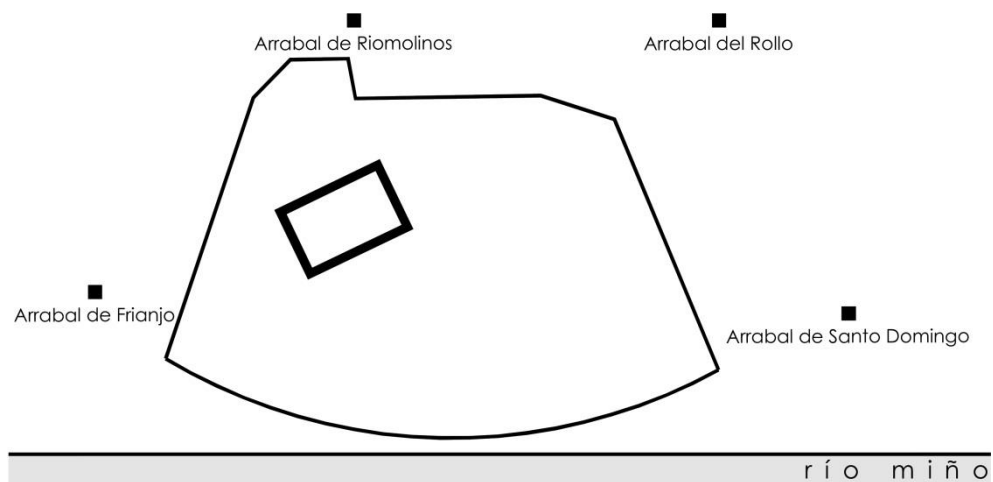
En esta imagen se aprecian las viviendas en planta baja, propias de la época.

En este tipo de viviendas encontraríamos en la planta baja dos puertas, una de acceso a la vivienda que estaría en la segunda planta y otra, ésta más ancha, de paso al taller, si el dueño ejercía algún tipo de trabajo en la vivienda propia, o incluso una bodega para la comercialización de vino. En la segunda planta se encontraba, por un lado el hogar (aislada de la

madera de la vivienda por unas piedras anexadas al muro lateral o medianero) y, por otro lado la zona de dormir, pero aunque se tratase de zonas diferenciadas dentro de la vivienda, en raras ocasiones existía una división física entre las dos estancias (Vila, 2009).

## Arrabales

Ya en las afueras de la muralla se van desarrollando otros asentamientos, los arrabales, relacionados en su mayoría, con la actividad portuaria o industrial. Todos ellos se sitúan en zonas estratégicas para la comunicación y el acceso a la ciudad.



I 35. Esquema de los arrabales en el entorno de la ciudad.

- Arrabal de Frianjo. Este barrio se situaba a la salida de la "Porta dos Ferreiros" y se encontraba con la vía que unía a Tui con la Guardia. Era la zona en la que se encontraba el puerto de las barcas que comunicaba con Valença, en la desembocadura del río Muíños.
- Arrabal de Riomolinos. En este lugar, debido a las buenas condiciones ofrecidas por el río, es donde se ubicaba la zona industrial de la ciudad, es decir, los molinos, peletería, etc. Tenía acceso a la ciudad a través de la "Porta da Pía" y se encontraba en los márgenes del camino real que unía Tui con Baiona.

- Arrabal del Rollo. Ubicado en la entrada de la ciudad por el camino que venía de Porriño y Vigo. Le fue otorgado este nombre porque allí se encontraba la picota o rollo donde se prendían los malhechores en exposición al público.
- Arrabal de Santo Domingo. También al lado de una zona portuaria y a medio camino entre las murallas y San Bartolomé. Se encontraba a la salida de la "Porta do Arco" y en las inmediaciones en la que había sido la vía romana XIX.

#### 4.2.7. Edad moderna

En el siglo XVI, Tui cuenta con una fisonomía propia de las ciudades fronterizas. Redactado en los años 1.170, 1.250 y 1.482, por los reyes Fernando II y Fernando III, cuenta con un estatuto real y episcopal que establece la plena autonomía municipal y sus rebajas en favor del señorío episcopal que sería el titular de la jurisdicción y de los monopolios comerciales.

En 1.521 se constituye la casa consistorial, sede de la administración municipal para intentar dotar a Tui de la estructura material que debe tener toda ciudad. Este concejo se ocupó del regimiento tudense de las obras públicas, pretendiendo que los rincones de la ciudad en los que concurría la gente tuviesen forma de plazas y, para ello, se plantearon las obras de reajuste correspondiente para alcanzar este propósito, sobretodo en el lugar donde se realizaba el mercado local, muy concurrido en el momento. También eran objeto de preocupación para el concejo las calzadas que conducían a la ciudad y los diversos accesos que eran "calamitosos". Estos pequeños proyectos urbanísticos serían financiados gracias a la imposición de sisas (impuestos que se cobraban sobre géneros comestibles menguando las medidas).

No obstante, treinta años después, el problema de las calzadas persistía además de un deterioro notable en sus puentes, llegando al punto de que, en invierno 1.550, sus vías resultaban intransitables y sus puentes a punto de

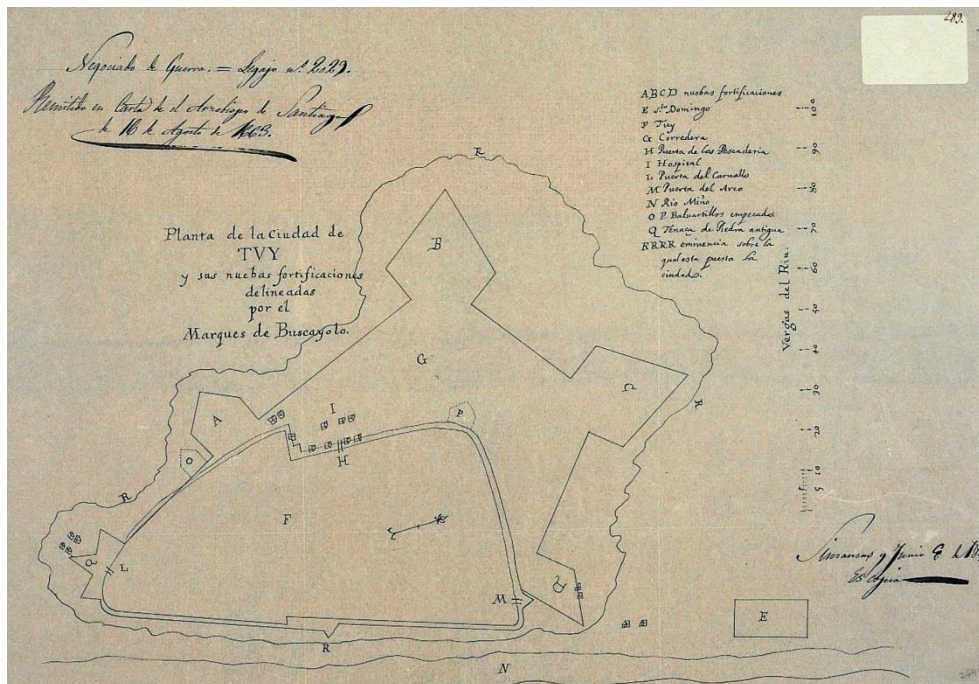
alcanzar el estado de ruina. La reparación de calzadas y puentes, además de fuentes, sería financiada a través, nuevamente, de sisa durante el período de 1.555 a 1.562. No obstante, en 1.571 las obras solo habían sido empezadas y, a pesar de permitir otra sisa en 1.574, las obras se verían aplazadas por la llegada de la peste a estas tierras.

De gran importancia, también en el siglo XVI era la presencia de la aduana de Tui, encargada de controlar el tráfico de mercancías entre ambos reinos y de cobrar el diezmo correspondiente. En el año 1.562 se tuvo conciencia de que esta aduana no estaba funcionando correctamente por la ausencia reiterada de sus diezmeros, lo que se traducía en su paralización. Los propios tudenses serían quienes pondrían una queja a la Contaduría Mayor en la que explicarían la situación que se estaba dando, situación que, como ellos mismos redactan, concluía con que los mercaderes recurrieran al acceso al país por otros lugares (García Oro y Portela Silva, 1995).

En el siglo XVII aparece un elemento destacable en la ciudad, la muralla renacentista que comenzará a ejecutarse a partir de 1.640 con motivo de las guerras con Portugal, adaptándolas a los nuevos sistemas defensivos. Esta muralla se extendía hacia las zonas norte y oeste, quedando dentro del recinto amurallado los arrabales de la ciudad.

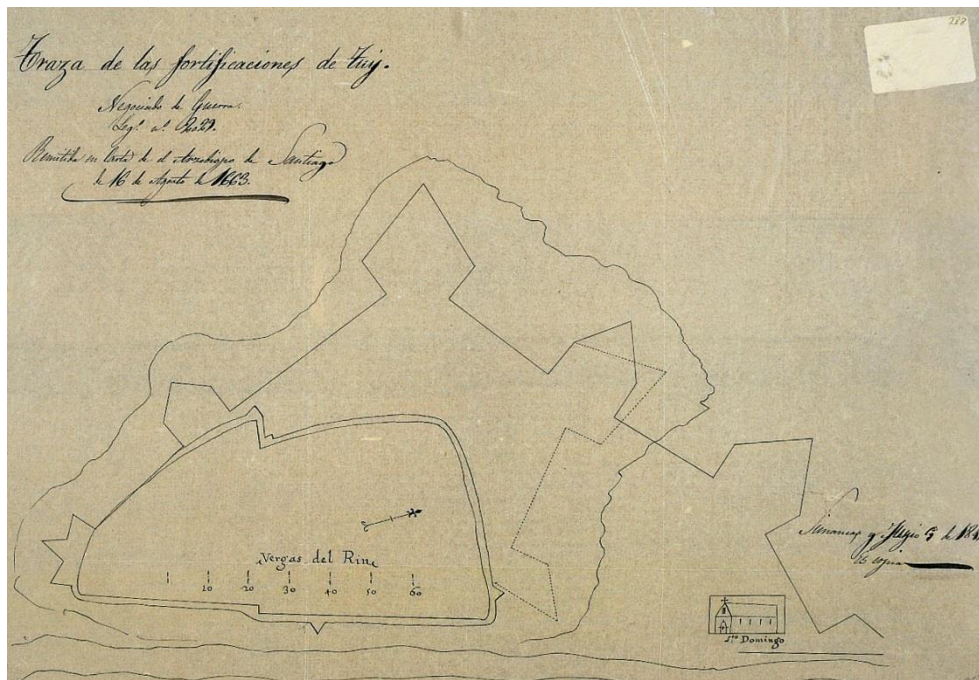
En 1.663 existe constancia de un plano enviado para hacer un llamamiento, por parte de la autoridad eclesiástica compostelana a las autoridades correspondientes, a solucionar un problema que se encontraba en el proyecto que se pensaba llevar a cabo en la fortificación de la ciudad de Tui.

En este proyecto, la ciudad quedaba fortificada en su parte terrestre mediante cinco baluarte que rodeaban la ciudad en forma de pentágono. Sin embargo, al realizar las obras siguiendo este proyecto se tendría que derribar, además del arrabal, el propio convento de Santo Domingo (señalado en el plano con la letra E fuera del recinto fortificado).



I 36. Plano de 1.663 con el proyecto de la fortificación.

Este plano fue acompañado de otro con una propuesta que pretendía resolver el problema suscitado.



I 37. Propuesta de fortificación salvaguardando el convento de Santo Domingo.





---

## 5. TUI. EVOLUCIÓN PREVIA A 1.950

---



## 5.1. Consideraciones preliminares

Ressano Garcia Lamas afirma que “a cidade, como qualquer organismo vivo, encontra-se em contínua modificação. Para falar de uma forma urbana, teria de a relacionar com um instante preciso” (2004, p.111) y, por ello, a partir de este momento se hará un abordaje del estado de la ciudad de Tui en a lo largo del tiempo tratando, así, de comprender cuáles fueron los principales factores que llevaron al territorio a traducirse en la ciudad que hoy conocemos.

En esta primera fase, fase previa al análisis de la transformación morfológica de Tui, se comenzará por un estudio de su evolución, centrándose, principalmente, en el casco histórico. Para ello, se utilizará el rediseño cartográfico de planos antiguos recopilados.

Este primer estudio ayudará a comprender cómo funcionaba la ciudad antes de extenderse hasta su delimitación actual. También se observará cómo se cumplen muchas de las características comunes a cualquier casco histórico. Así, la ciudad irá creciendo constantemente desde su centro de una manera más o menos radial existiendo, en este caso, una limitación física para su crecimiento hacia el extremo este (la presencia del Río Miño). Esta barrera hará que la ciudad se cierre al propio río, seguramente tratando de protegerse del país vecino.

Otra de las características que se verificará en esta primera fase es que, inicialmente, el crecimiento de la ciudad se apoya en las vías

principales para, posteriormente proceder a rellenar los sectores que han quedado vacíos.

Como en cualquier centro histórico, se cumplirán las tres características más importantes mencionadas anteriormente (máxima accesibilidad, equipamientos más importantes e iconos identificativos y patrimoniales). Sin embargo, también se apreciarán el deterioro de los bordes, la congestión y la segregación,... todos ellos, aspectos que forman parte de los problemas de la mayor parte de los cascos antiguos.

En todo el desarrollo del análisis, se tratarán de abordar, en mayor o menor medida, diferentes aspectos que se consideran fundamentales a la hora de estudiar un espacio urbano.

Cabe mencionar que, a lo largo del capítulo, se mostrarán planos que muestran, ya en esta época, trazas de propuestas urbanas, en las que se definen zonas de vivienda, espacios de recreo y zonas de cultivo, estas últimas ubicadas preferiblemente a las afueras de la muralla.

## 5.2. Siglo XVIII

Como cualquier otra ciudad fronteriza, Tui, a lo largo de la historia, se ha visto en numerosas ocasiones a punto de ser invadida por el país vecino, lo que la hizo más vulnerable que otras ciudades de interior. Dos de estos intentos de invasión se han dado en el siglo XVIII; uno de ellos en 1.703 (por la guerra de sucesión tras la muerte de Carlos II, el Hechizado, en 1.700), y el otro en el año 1.750 (en un intento de permuta de territorios entre España y Portugal).

Sin embargo, los propios tudenses nunca fueron conscientes de lo cerca que estuvieron de pasar a formar parte de la nación portuguesa ya que siempre se mantuvieron al margen de "luchas y conversiones de despachos", aun siendo una situación en la que se jugaba el futuro de la ciudad. Un cambio tan importante y trascendental que vincularía su destino e historia a una nueva nación o, en cambio, se mantendría tal cual

estaba (Añoveros Trías de Bes, 2007, p. 125). Ajena a esta situación, la ciudad seguía creciendo y desarrollando su territorio.

Como se explica en *Tuy 1753: Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* en la introducción realizada por Ofelia Rey Castelao:

Todo hace pensar que el setecientos no fue la mejor etapa para la ciudad -casi nulo crecimiento de la población, languidez de la vida económica, carencia de grupos sociales activos en el comercio o la industria, decadencia de la mitra episcopal, pérdida de importancia estratégica en período de paz, como revela el deterioro de las defensas, ausencia de buenas comunicaciones y, sobre todo, la pujanza de las villas costeras, Vigo en especial, cuya competencia Tuy no puede resistir- y nada permite entrever, antes de 1800 un despegue.

Todo lo dicho no impide que Tuy siga siendo en el XVIII un centro de referencia -fiscal, administrativa, judicial, comercial- de una amplia comarca rural que, a mediados del siglo XVIII, se encuentra en un momento de paralización del crecimiento agrario y demográfico arrastrado del siglo anterior, de incremento de la emigración al vecino Portugal, de impulso de las actividades artesanales -tejido de lienzos en especial- como apoyo de la agricultura y, sobre todo, de una dedicación cada vez más intensa a la vinicultura.

Solo el entramado urbano de la zona intramuros permite distinguir a Tuy de ese entorno rural; del otro lado de las murallas, en Randufe y Pazos de Reis, dentro aún del término de la ciudad, predomina el componente agrario en las profesiones de vecinos y se pierde la trama urbana para meternos de lleno en la vida campesina (Campos y Camarero, 1990, p. 8).

Con respecto a la población que habitaba la ciudad de Tuy, se ha estimado que su aumento entre los años 1.700 y 1.787 tan solo ascendió en un 13%. Esta pequeña tasa de incremento poblacional se debe, según Ofelia Rey, a una prolongada situación de paz, perdiendo la ciudad su

importancia estratégica, además del creciente atractivo de las zonas costeras.

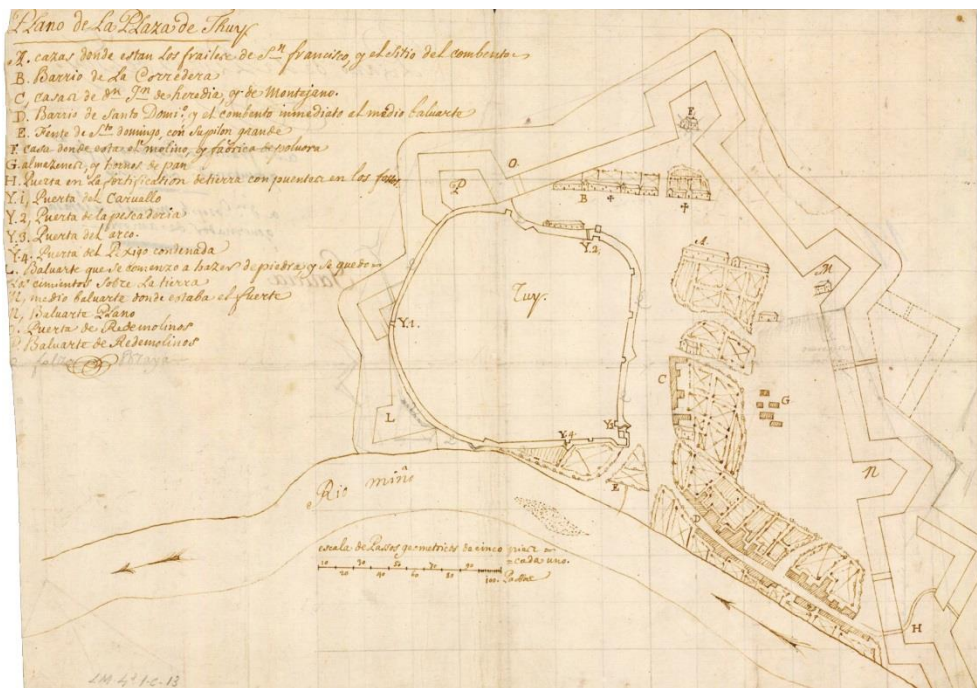
El gobierno del momento y la administración municipales, están todavía, en gran parte en manos del obispo y del cabildo por su condición de señores de la ciudad. Así, se sabe que:

El señorío ejercido por el obispo y cabildo sobre la ciudad se simboliza en el pago del derecho de luctuosa y vasallaje por los vecinos y el control del tránsito sobre los accesos al recinto urbano, bien por los puentes sobre los riachuelos que lo circundaban, bien por la barcaza que atraviesa el Miño y comunica con Portugal (...) (Campos y Camarero, 1990, p. 30).

En cuanto a la economía, cabe destacar el gran número de personas que se dedicaban a la agricultura como profesión única o preferente, contabilizándose una cuarta parte de los vecinos de Tui. Las familias que se dedicaban a la agricultura contaban con sus residencias fuera del recinto intramuros, es decir en Randufe y Pazos de Reyes. Otra cuarta parte de los vecinos de Tui se identifican como artesanos, pero en este caso, una gran parte de ellos se dedican también a otras tareas que, en algunas ocasiones, tienen que ver con la profesión propia, como son los zapateros que hacían las veces de curtidores; o casos en los que las tareas no tenían relación aparente, como en el caso de sastres que realizaban tareas de tratantes de vino, mercaderes o incluso panaderos o molineros. Un 15% de los artesanos contaban con una actividad complementaria.

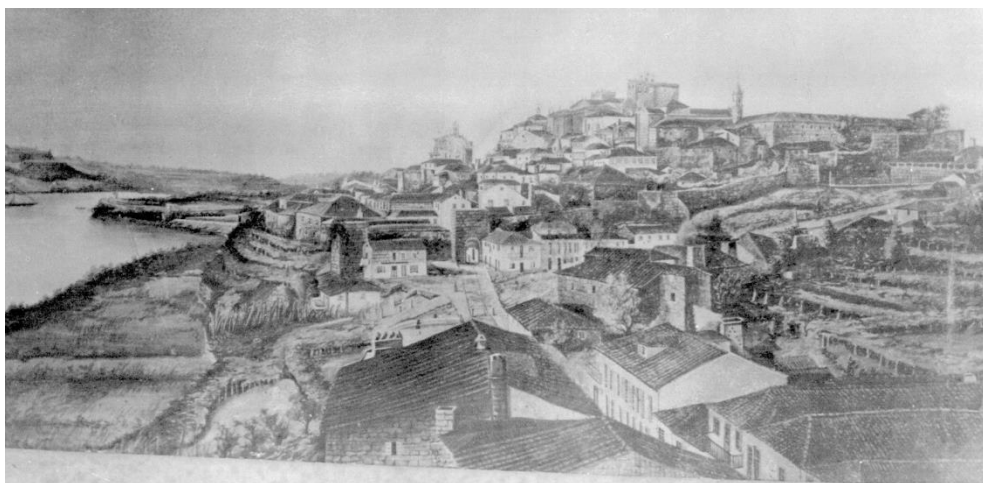
El primer plano encontrado de este siglo data de 1.730 y en él se muestra el estado en el que se encuentran la ciudad y sus fortificaciones. Este plano no presenta gran rigor en cuanto al diseño se refiere, esquematizando con más detalle la zona que se encuentra en expansión.

A pesar de que en este plano se observa cómo se ejecutó la muralla renacentista, a lo largo de los años seguirán planteándose diferentes modificaciones y mejoras para la misma que, en algunos casos, serán llevados a cabo al menos en parte, mientras que en otros, no quedarán sino como simples proyectos.



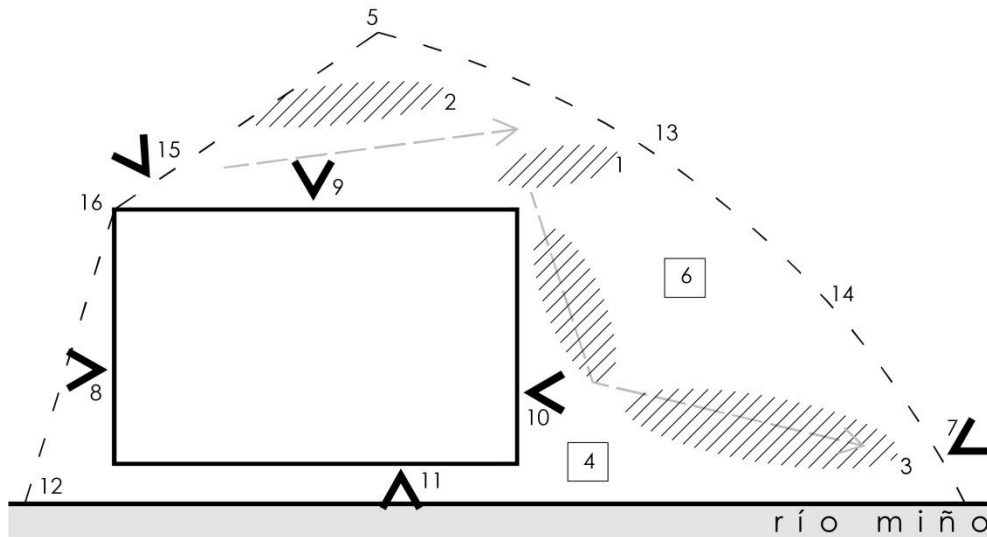
I 39. Plano de la ciudad de Tui en 1.730.

Todas las construcciones que se muestran en este plano son ya en dos plantas, seguramente siguiendo las pautas citadas anteriormente a nivel de funcionamiento de la vivienda con respecto al modo de vida de aquel entonces. Por lo tanto, en la planta baja, se encontraría el acceso a la vivienda y la parte dedicada al oficio de su dueño, mientras que la zona de residencia, propiamente dicha, se encontrará en la segunda planta a la que se accede mediante escaleras.



I 40. Grabado de la ciudad en donde se aprecia la tipología de las viviendas de la época.

A partir de la leyenda del plano anterior (I 39) se ha realizado un esquema interpretativo en el que se representan los puntos destacados en él:



**I 41. Esquema interpretativo del estado de la ciudad en 1730.**

En este esquema se representan los límites que delimitan la ciudad (el río y la muralla). Indicando, además, la muralla renacentista (línea de trazos) que irá consolidando como nuevo límite del espacio urbano tudense. A través de las manchas de sombreado se identifican las primeras líneas de ocupación extramuros de la ciudad antigua, apoyadas en las nuevas líneas de crecimiento a partir de los viales que se van generando en la ciudad.

1. "Casas donde están los frailes de San Francisco y el sitio del convento".  
Como reza la leyenda, en este lugar se encontraban las dependencias de los frailes del convento de San Francisco y el propio convento.
  
2. "Barrio de la Corredera". La Corredera constituye uno de los arrabales construido extramuros de la ciudad antigua. Con la nueva delimitación de la ciudad, pasaría a encontrarse dentro del recinto amurallado.

Existe constancia de este arrabal ya desde 1.290 bajo el nombre de Corredoira extramuros, ya que existía otra Corredoira en el interior del único recinto amurallado por aquel entonces. Este arrabal comenzó a desarrollarse a partir del siglo XV registrándose en él el asentamiento de gente noble. Sin embargo, será en este siglo cuando adquiera su configuración actual. Durante esta época, el paseo de la Corredera contaba con una superficie aproximada de 15.000 m<sup>2</sup> llegando hasta el baluarte de San Francisco. Alcanzando un ancho de 80 metros en su parte central y unos 15 metros en su extremo cuenta con un eje que va

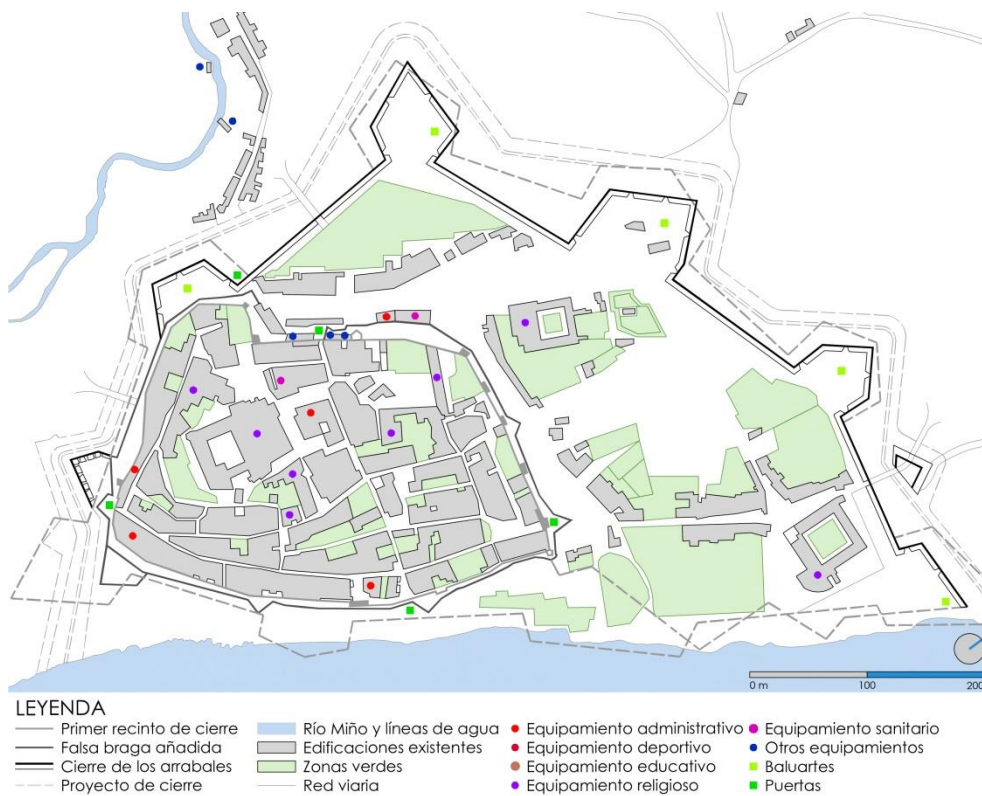
de norte a sur de trescientos diecisiete metros, será lo que Suso Vila definirá como “un verdadeiro fito urbano a nivel galego” (2012, p. 209).

3. “Barrio de Santo Domingo y el convento inmediato al medio baluarte”.
4. “Fuente de Santo Domingo y su pilón grande”.
5. “Casa donde está el molino y fábrica de pólvora”.
6. “Almacenes y hornos de pan”.
7. “Puerta en la fortificación de tierra con puentes en los fosos”. Se deduce de esta leyenda que la petición realizada en 1.670 solicitando el revestimiento de la fortificación en piedra no se habría llevado a cabo.
8. “Puerta del Carvallo”.
9. “Puerta de la pescadería”.
10. “Puerta del arco”.
11. “Puerta del Pexigo”.
12. “Baluarte que se comenzó a hacer de piedra y se quedó los cimientos sobre la tierra”.
13. “Medio baluarte donde está el fuerte”.
14. “Baluarte Plano”.
15. “Puerta de Redemolinos”.
16. “Baluarte de Redemolinos”.

Tiempo más tarde se elabora un plano del que se desconoce su fecha en el que se aprecia un rigor mucho mayor con respecto a la realidad de lo existente en la ciudad. Será a partir de aquí cuando se podrá hacer un estudio con mayor profundidad de su evolución en el tiempo. En esta primera fase de estudio se valorarán tres aspectos fundamentales: la estructura viaria, el tejido edificado y sus equipamientos.



I 42. Proyecto de ampliación de la muralla renacentista.



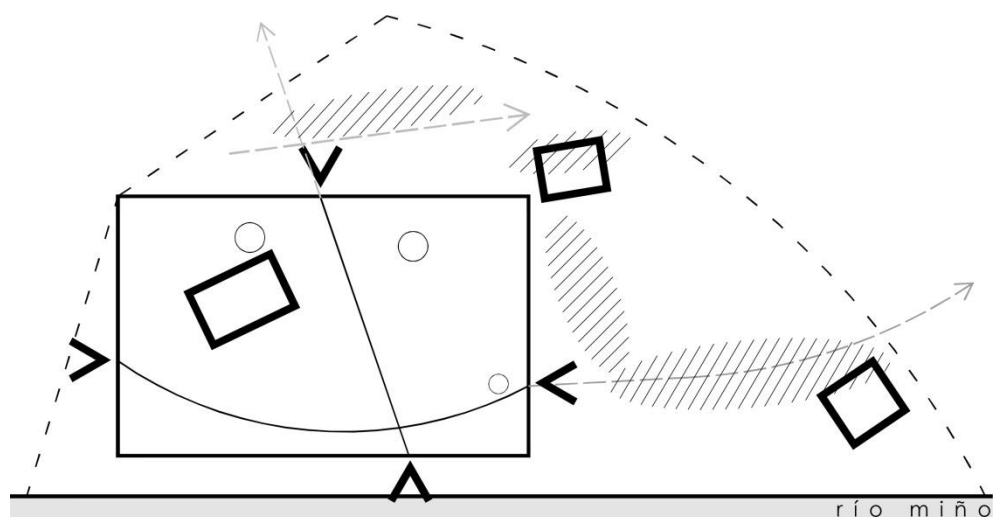
I 43. Rediseño cartográfico a partir del plano anterior.

En la estructura viaria se han de destacar dos ejes principales dentro del núcleo de la ciudad, uno transversal y otro horizontal. Se puede observar

que cada uno de estos ejes comienza en una de las puertas de ciudad para ir a finalizar en la puerta situada en el paramento de cierre opuesto. Esta estructuración dentro del núcleo de la ciudad es complementada con multitud de pequeñas vías de comunicación que surgen de los vacíos ocasionados por las edificaciones construidas sin estar definidas por ninguna estructura identificable. De cara al exterior del cierre se aprecia la prolongación de los propios ejes interiores, llegando a desarrollarse incluso más allá del segundo recinto de cierre de la ciudad.

En este momento, el tejido edificado, dentro del primer recinto de cierre, se encuentra extendido por todo el área cubriendo la mayor parte de su superficie. Sin embargo, en la parte exterior del recinto, se encuentra una clara intención de expansión de la ciudad marcada por la forma del propio recinto de cierre en el que las primeras construcciones nacen paralelas a dicho recinto. Se observa, además, el crecimiento a lo largo del eje horizontal marcado desde la parte más consolidada de la ciudad.

Con respecto a los equipamientos destacan los de tipo religioso, diferenciándose varias entidades de este tipo (iglesias y conventos, en su mayoría) dentro de este primer cierre de la ciudad.



#### I 44. Esquema interpretativo de la ciudad.

Además de las barreras que delimitaban la ciudad (el río y la muralla antigua) en un primer momento, se muestra ahora la nueva delimitación marcada por la muralla renacentista. Se destacan los tres monumentos (rectángulos) más significativos de la ciudad, todos ellos equipamientos religiosos (Catedral, San Francisco y Santo Domingo) y las tres plazas (círculos) más importantes del casco histórico (San Fernando, Plaza del Concello y la Plaza de la Estrella). Por último, se marcan las cuatro puertas de la ciudad, la estructura principal viaria y los nuevos núcleos poblacionales que se van formando en el nuevo espacio disponible.

A pesar de que lo más habitual es que el crecimiento fuera de las murallas se dé a partir del siglo XIX, Tui se encuentra, ahora, casi completamente estructurada en el interior del primer recinto de cierre de la ciudad, lo que se tradujo en una expansión del núcleo hacia el exterior del mismo.

En contraposición a la muralla medieval, de trazado más redondeado, esta nueva delimitación presenta una geometría mucho más marcada, de líneas y ángulos perfectamente trazados.

El espacio ahora está mucho más descomprimido y el trazado de las manzanas y parcelas es de mayor tamaño y más regular, a la vez que aumenta la dimensión de las propias calles. Como en todos los cascos históricos, la red viaria no es más que el vacío de lo edificado, carente de una estructuración previa y, por lo tanto, bastante irregular. En este momento, las calles son estrechas y se adaptan a la topografía del terreno, lo que hace que en el eje transversal, las pendientes sean muy acusadas.

Sin embargo, en el exterior del recinto existe alguna vía de acceso al interior del centro histórico que sigue ya una dirección más clara y presenta un aumento en sección, aunque este aumento no sea excesivamente notable por el momento.

Con respecto a las construcciones existentes se caracterizan por seguir siendo, en su gran mayoría, de similares características. Se trata, principalmente, de viviendas en planta baja y primera. En la mayor parte de las ocasiones la planta baja funciona como establecimiento comercial de la propia persona que habita el lugar. Estas construcciones también se caracterizan por ser de dimensiones reducidas, resultando ser, habitualmente, de forma rectangular, estrechas y alargadas.

Se ha de destacar que, dentro del casco histórico, las edificaciones eran estrictamente realizadas, como se ha visto anteriormente, en piedra y madera. Esta propiedad caracterizaría a la ciudad de Tui, llegando a ser conocida como "la ciudad en piedra".

Los equipamientos se han dividido en diferentes tipos. Los que son de carácter administrativo están formados por los diferentes cuerpos de

guardia de la ciudad, situados a las puertas de la ciudad para vigilar y proteger a esta; así como la casa de la ciudad (ayuntamiento), ubicada a la derecha de la catedral; además de las cárceles tanto de la ciudad como del Obispo.

La mayor cantidad de equipamientos, como ya se ha referido, son los de carácter religioso y de todos ellos se ha de destacar la catedral, que es el monumento más importante de la ciudad. Esta se encuentra situada prácticamente en el centro del casco histórico y será siempre un icono de gran interés en la ciudad.

Además de la catedral, existen diferentes equipamientos religiosos como pueden ser la casa de la Misericordia, situada al sur de la catedral, la casa Santa o de San Telmo, a sur de la casa de la Misericordia o los diferentes conventos (monjas de la Concepción, situada dentro del casco histórico a este de la catedral; el convento de San Francisco, al norte de la ciudad en el exterior del casco histórico; o el convento de Santo Domingo, situado en el este de la ciudad, prácticamente fuera del recinto de cierre).

Entre los equipamientos sanitarios, se encuentra el hospital del Rey, situado en el exterior del primer recinto de cierre; y el hospital del Obispo, que se encontraba situado al lado derecho de la plaza de la catedral, la plaza de San Fernando.

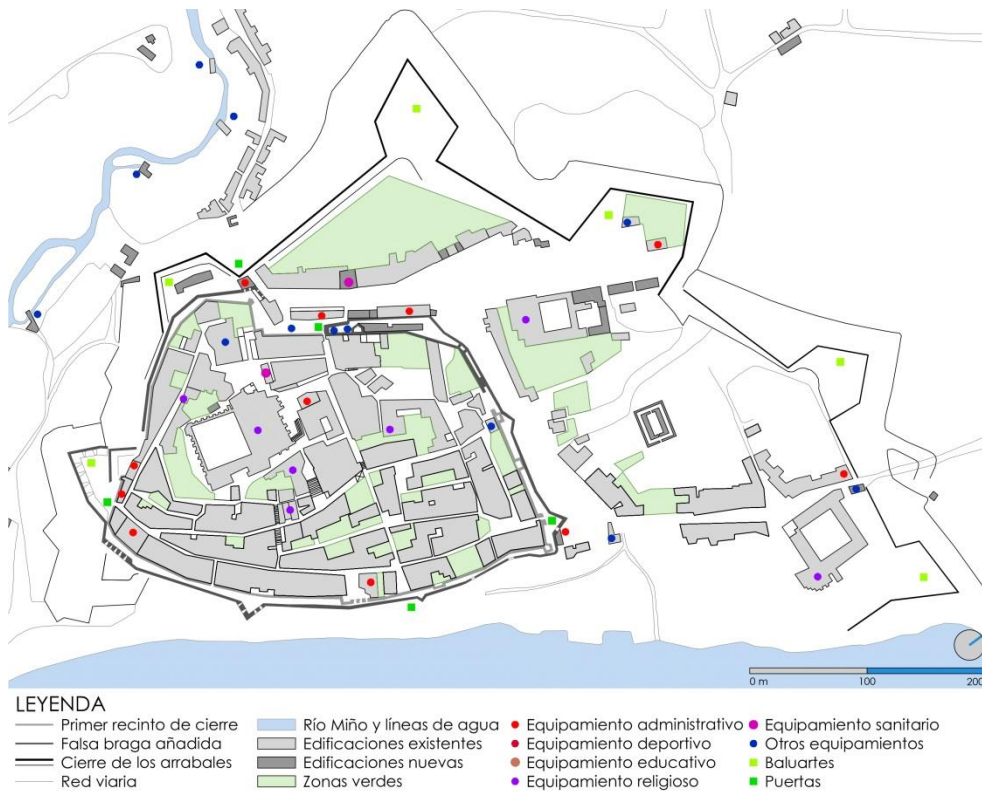
Por último, se marcan los diferentes servicios que ofrece la ciudad, como pueden ser la panadería, pescadería, carnicería o los diferentes molinos que aparecen en la línea del arroyo de Riomolinos, son los elementos que conformarían el resto de los equipamientos de la ciudad.

El Río Miño, junto a los cinco baluartes ubicados en el perímetro del recinto de cierre de la ciudad, son los elementos que delimitan el espacio urbano de Tui en esta época, dejando fuera de éste los pequeños núcleos poblacionales que comienzan a surgir en la ciudad a extramuros y que, parte de ellos, terminarán formando parte del actual espacio urbano de Tui.



I 45. Plano de Tui de 1.733elaboradopor Ferrière.

La ciudad de Tui en el año 1.733. Aquí se aprecia como la ciudad se va consolidando hacia el exterior de su primer recinto de cierre.



I 46.Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.733.

Dentro del casco histórico, la estructura viaria sigue siendo la resultante de los vacíos ocasionados por el tejido edificado. En el exterior del cierre de la ciudad se aprecia cómo las primeras líneas de ocupación crecen siguiendo la dirección de la red viaria marcada por los ejeshorizontal y transversal existente en el interior del casco histórico. A pesar de que aparecen nuevas vías de comunicación en el exterior del recinto, la estructura viaria sigue siendo, en este período, bastante escasa, aunque aparentemente responde perfectamente a las necesidades de la ciudad ya que la existencia de edificaciones en el exterior todavía es pobre.

El tejido edificado se muestra muy similar a la etapa anterior, sin embargo, se observan nuevas edificaciones que nacen en el exterior del cierre de la ciudad. No obstante, este crecimiento no es especialmente notable en este caso.

En los equipamientos, se puede destacar la aparición de nuevos elementos tales como el refinador de pólvora, los almacenes de pólvora y de pertrechos, el cuartel de caballería, entre otros.

El refinador de pólvora (1) es el equipamiento situado en el Baluarte de San Francisco, a la derecha del convento de San Francisco, en el exterior del casco antiguo. El almacén general de pólvora (2), se encontraba dentro del recinto del casco histórico, adosado al primer muro de cierre y al norte de la ciudad, mientras que el almacén general de pertrechos (3) se ubicaba en la plaza de la catedral y frente a la fachada principal de esta.

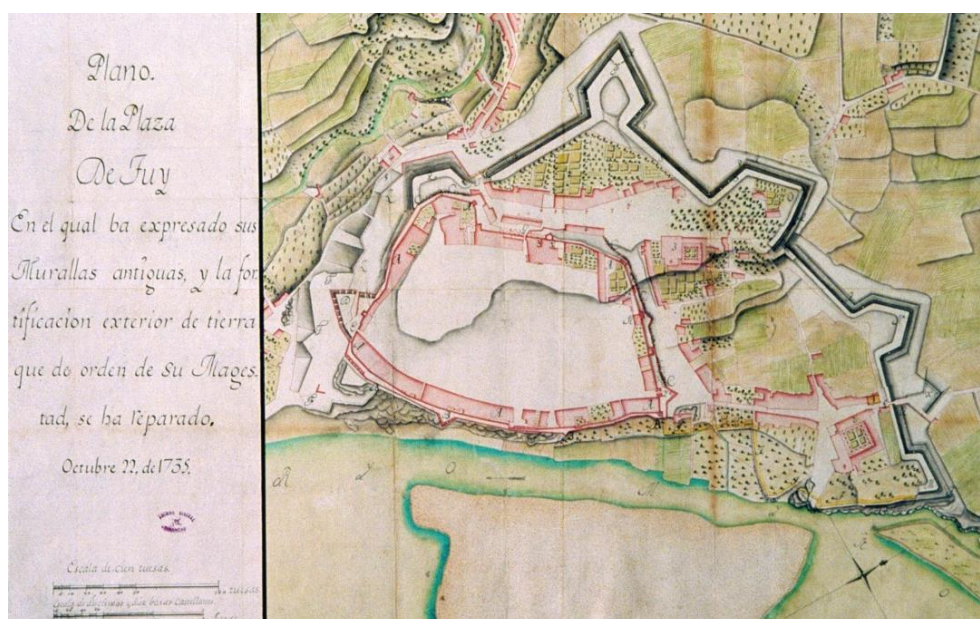


I 47. Ubicación de los equipamientos referidos.

El cuartel de caballería (4), también exterior al casco histórico, se ubicaba en el lugar donde previamente lo hacía el hospital del Rey que, ahora pasaría a ocupar la nueva construcción que se muestra situada en frente de su ubicación anterior, como relleno de las dos construcciones existentes anteriormente.

De cara a los demás equipamientos reflejados en el período anterior, se ha de mencionar que todos continúan existiendo en este momento y, por este motivo, no se estima necesario, volver a mencionarlos.

Al igual que en el período anterior, existe una fuerte presencia de zonas verdes dentro del recinto de la ciudad. Cabe destacar este aspecto en el espacio urbano ya que, poco a poco, irá desapareciendo haciéndose cada vez más insignificante, llegando a pasar casi desapercibido en la totalidad de la delimitación de la ciudad. La aparición de nuevas construcciones irá absorbiendo estos espacios, haciendo que se pierda la sensibilidad y preocupación por su existencia.



**I 48. Plano de Tui de 1.735 elaborado por Ferrière.**

En este plano datado de 1.735 se hace mención la reparación realizada en la fortificación exterior de tierra. En el mismo año, también se presenta otro plano con una propuesta para la fortificación de la muralla renacentista.



I 49. Plano de Tui y proyecto para su fortificación elaborado por Ferrière en 1.735.

Como se observa, sólo se muestra especial interés en el diseño de las construcciones existentes a extramuros de la ciudad antigua, ya que son diseñadas por completo, mientras que en la zona interior del primer cierre de la ciudad, sólo se diseña la franja de construcciones existentes alrededor de la muralla.

El proyecto que se presenta plantea nuevamente la modificación de la muralla renacentista, proyectando, en color amarillo, la alteración de uno de sus baluartes, además del cierre completo de la muralla exterior en todo el perímetro de la ciudad y, por último, añadiendo nuevos elementos de fortificación por medio de muros y contrafuertes para la propia defensa de Tui.

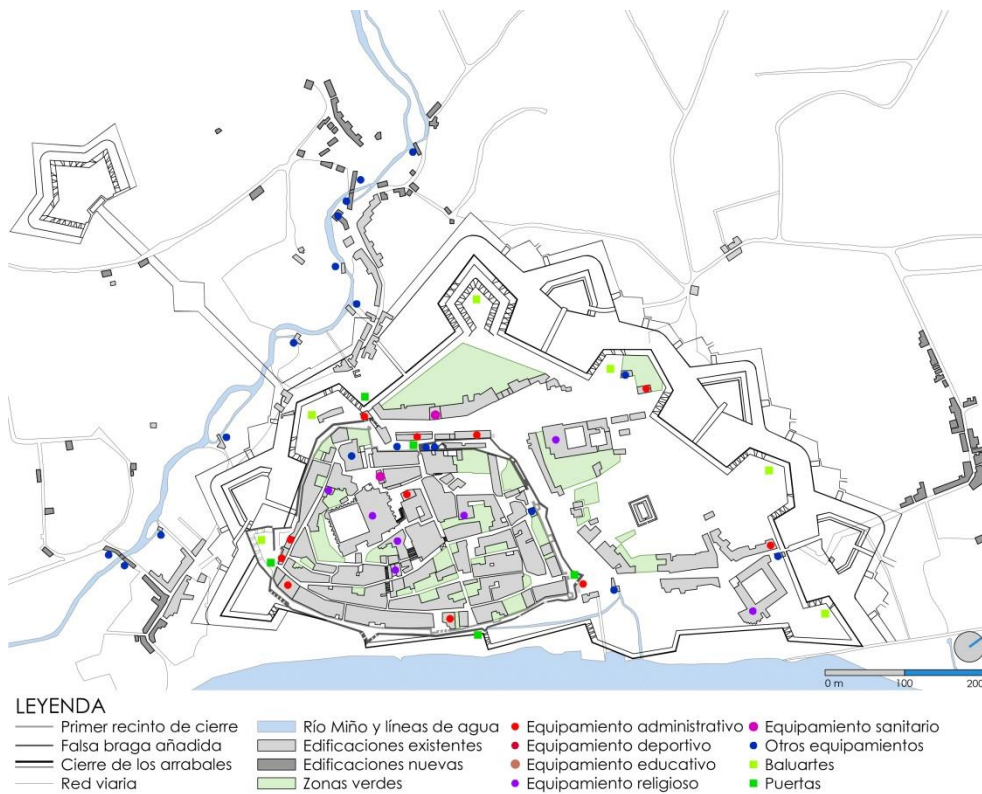
En 1.750, Tui se vio involucrada, por segunda vez en este siglo, en el intento de dominio portugués. Una vez más, el territorio de Tui, se ofrece como moneda de cambio sin que sus habitantes ni las propias autoridades locales tuvieran las más remota idea.

En el plano que se muestra a continuación, datado de 1.755 se aprecia que, 20 años después del análisis anterior, la ciudad comienza a

consolidarse en el exterior del recinto amurallado. Sin embargo en el interior del nuevo espacio urbano, no se aprecian demasiados cambios.



I 50. Plano de Tui en 1.755.



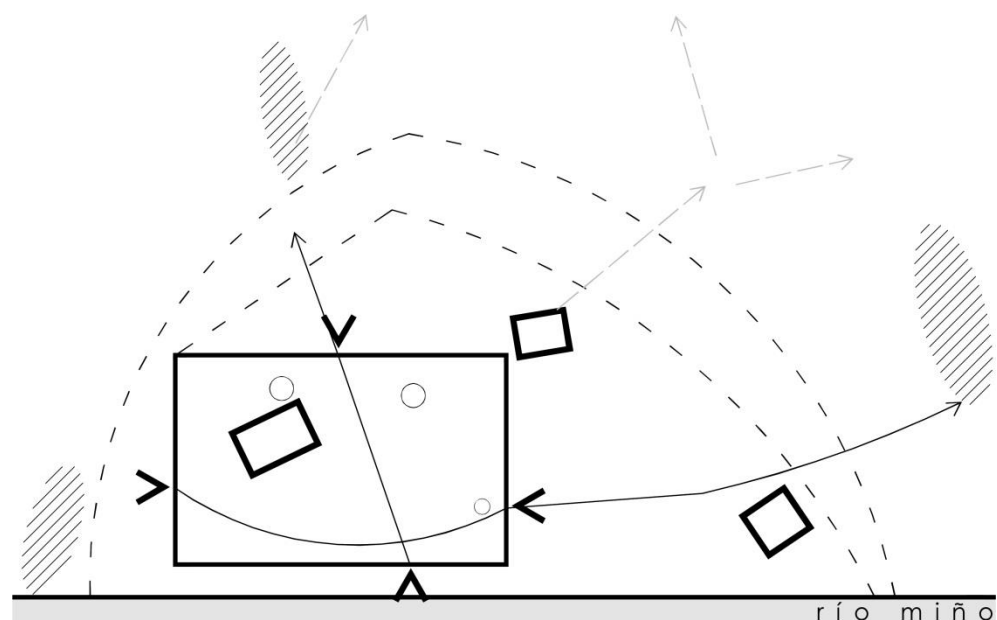
I 51. Rediseño cartográfico de a partir del plano de 1.755.

Este vuelve a ser un proyecto de fortificación de la ciudad, sin embargo, esta fortificación jamás llegaría a realizarse por completo. Por este motivo no se considera necesario dar mayor importancia a este elemento que desaparecerá, prácticamente por completo, de la ciudad tudense.

La red viaria se desarrolla aquí de manera más notable en el espacio exterior de la ciudad. Se verifica cómo su estructuración no surge para cubrir el tejido edificado, sino que será después cuando, apoyándose en los nuevos viales, aparecerán las construcciones.

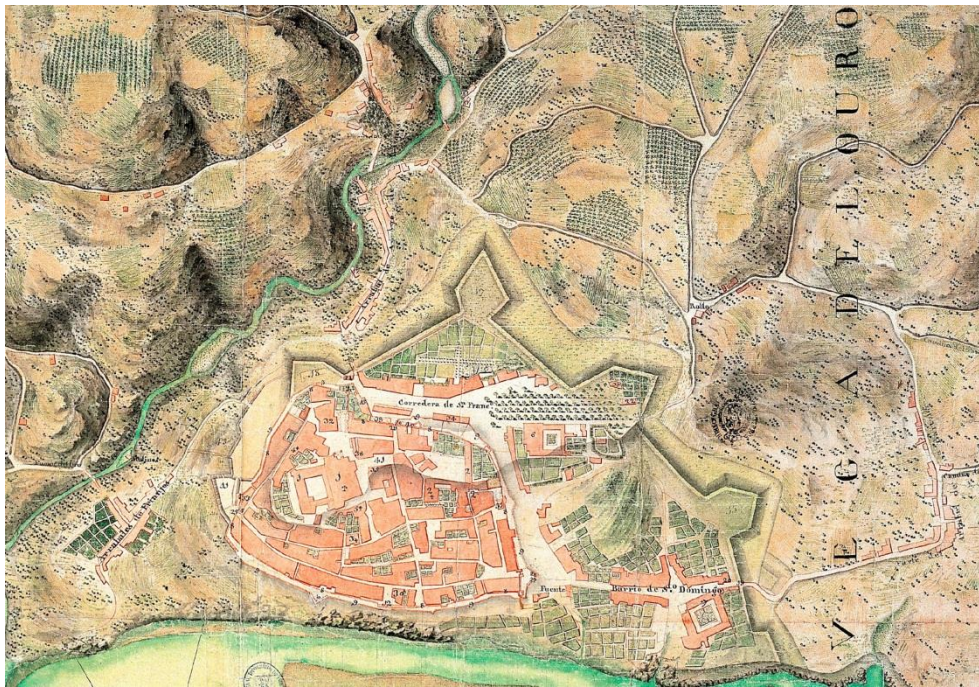
Se advierte un aumento en las construcciones en el exterior del recinto de la ciudad, desarrollándose a lo largo de la estructura viaria preexistente. Estas viviendas siguen siendo, en su mayoría, viviendas de planta baja y primera. A pesar de desarrollarse a lo largo de los ejes viarios, existe un mayor desarrollo en la zona más próxima al arroyo de Riomolinos que en el barrio de Santo Domingo (barrio ubicado a la derecha del plano).

Con respecto a los nuevos equipamientos, solo cabe mencionar la aparición de diferentes puentes a lo largo del arroyo que darían paso de un lado al otro de éste permitiendo una mayor expansión.



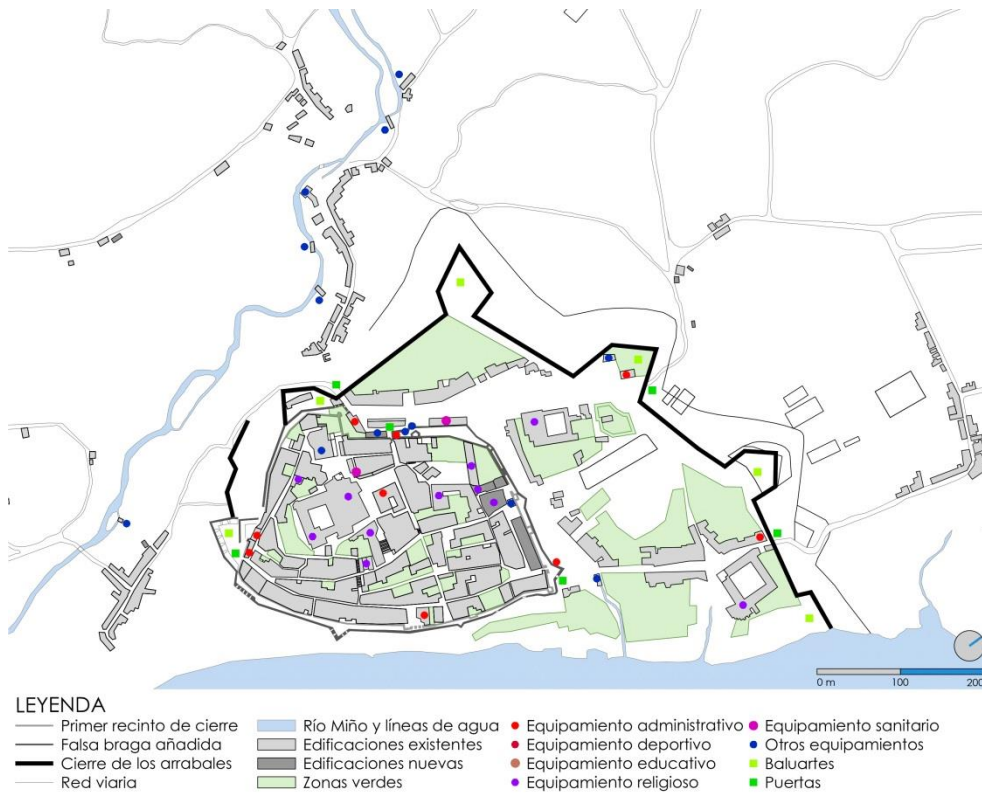
**I 52. Esquema interpretativo de Tui a partir del plano de 1.755.**

Mientras los límites y puntos fijos de la ciudad se mantienen, se aprecia una clara intención de expansión de la ciudad extramuros de la muralla renacentista, a través de un crecimiento en la red viaria y en las construcciones.



I 53. Plano de Tui de 1.777.

En este plano se contemplan modificaciones dentro del primer recinto de la ciudad, mientras que en el exterior no se aprecian demasiados cambios.



I 54. Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.777.

En este caso y al igual que en el plano anterior se muestra la variedad de usos a los que estaba dedicado el suelo, así como, principalmente a extramuros, los diferentes tipos de cultivos, alamedas, arbolados, e incluso las diferentes parcelaciones; además de los baluartes, caminos, accidentes geográficos, etc... siendo destacable que se aprecia mucho más el relieve del terreno en este plano en concreto.

Con respecto a la red viaria, estructura edificada y equipamientos, en esta época no se muestran alteraciones destacables, si bien, la alteración más notable es la ampliación del convento de las monjas de la Concepción.

### 5.3. Siglo XIX



I 55. Plano de 1.800.

En el plano anterior, datado de 1.800, se muestra una modificación para el cierre fortificado. En este caso el plano de base utilizado es anterior al plano de 1.777, motivo por el cual no se estima necesario el rediseño del mismo.

Una vez más se observa la importancia que se daba a la fortificación de la ciudad, planteando constantemente cerrarla en todo su perímetro ya que estas murallas renacentistas habrían surgido en un intento de descompresión de la ciudad del recinto amurallado inicial puesto que se presentaba muy saturado. Intento que terminará con una muralla de la que sólo se conservan unos pocos indicios.

A partir de 1.808 se da comienzo en Galicia a la guerra de la Independencia, considerada por algunos autores como evento decisivo para la incorporación de Galicia a la modernidad.

Sin embargo, la gran invasión en Galicia por parte de los franceses no llegaría hasta enero de 1.809. En un período de tan solo 15 días los franceses habrían invadido prácticamente toda Galicia, así que bajo las instrucciones de Napoleón a sus mariscales, el siguiente objetivo sería Portugal, sin detenerse hasta llegar a Lisboa. El 15 de febrero de ese mismo año, las tropas se disponen a cruzar a Portugal, sin embargo, en la frontera portuguesa se encontraba ya un general a la espera de dichas tropas, lo que retrasa los planes de invasión de los franceses.

Tras intentar acceder a Valença en barcas por el Miño sin éxito por la crecida del río, deciden dirigirse al país vecino por el puente de Orense, viéndose obligados a dejar gran parte de su artillería en la ciudad de Tui por la dificultad para ser transportada (Bouzón Gallego, 2007).

Avelino Bouzón Gallego (2007, p. 192-193) recoge un fragmento que José María Ruibal narra en su Diario, en el que un tudense de esa época explica la situación que se vivió en la ciudad por aquel entonces:

Los franceses se portaron con mucha política en el primer día, pero luego que les pareció que tenían fuerzas suficientes para sujetar el país que les había recibido pacíficamente, comenzaron a tratarlo cual si lo hubiesen conquistado a viva fuerza. Se derramaron por las aldeas inmediatas, robando cuanto podían haber a las manos, y maltratando a sus habitantes. No se condujeron mucho mejor en la ciudad. Los conventos fueron desalojados por sus moradores y transformados en cuarteles y hospitales, las iglesias de San

Francisco y de las monjas fueron profanadas y convertidas en caballerizas, las imágenes, que por descuido o por falta de tiempo quedaron en ellas, han sido acuchilladas. No valía a los vecinos dedicar sus criados al servicio de los franceses que tenían alojados en sus casas, sino que eran obligados a cuidar de los caballos y a otros ministerios más viles, al mismo tiempo que veían robar lo que tenían, y les insultaba y vejaba brutalmente. Más bien que tropas de una potencia civilizada que venían a dominar el país, parecían hordas de bárbaros salidas de África para asolarlo y destruirlo.

Esta invasión continuaría hasta el 10 de abril del mismo año, día en que las tropas abandonan la ciudad hacia Portugal. Estos hechos se vieron agravados por una peste que circulaba por la ciudad en este mismo período. Período que fue, sin duda alguna, nefasto para la ciudad de Tui a pesar de que durase poco más de un mes.

Alrededor de 1.820 Tui pierde su capitalidad (sustituida por Vigo) con la llegada de los liberales al gobierno. Sin embargo, en 1.823 "los absolutistas toman el gobierno restituyendo el antiguo régimen y con él la organización territorial de las siete provincias". Tui volvería a ser capital de provincia y, temiendo que esta capitalidad le volviese a ser arrebatada, en 1.829 presenta una extensa cara de súplica al rey solicitando que no se le prive de la capitalidad y exponiendo que sus defensas eran superiores que las de Vigo o Pontevedra, razones por las que resultaba mejor lugar para la capitalidad de la provincia (Iglesias Almeida, 2012, p. 37).

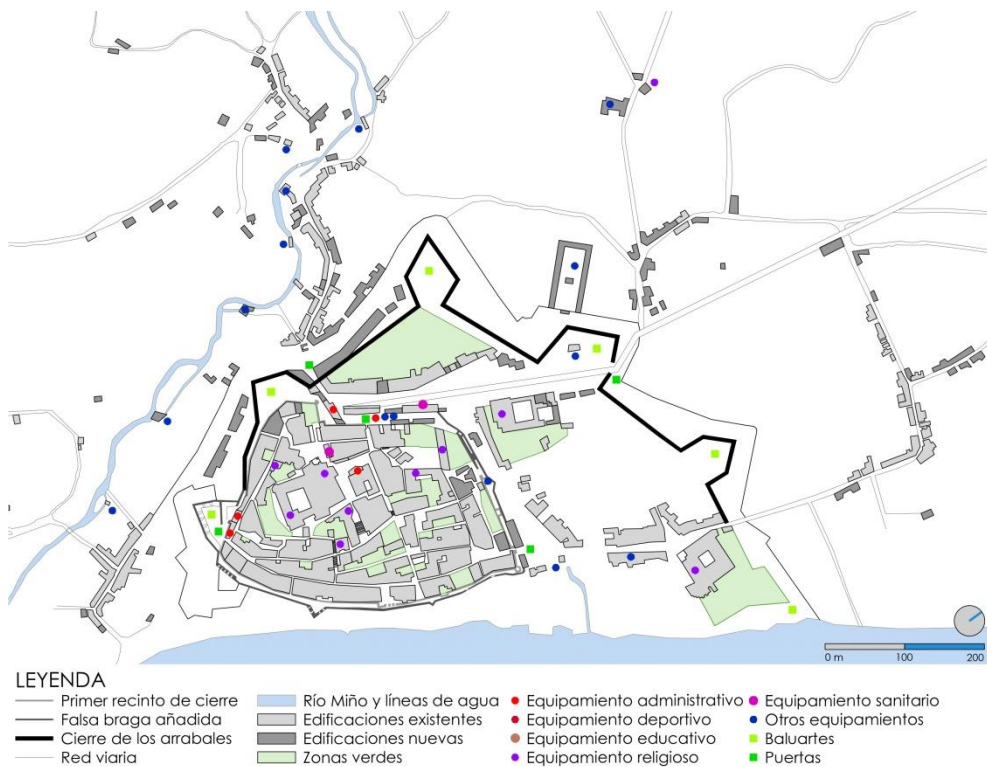
Sin embargo, este escrito no serviría de mucho ya que, en 1.833 el poder vuelve a manos de los liberales, volviendo dejar sólo cuatro de las siete provincias en Galicia. Éstas serían, A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra (en lugar de Vigo).

En cuanto a la planimetría de la ciudad, no se han encontrado planos durante este período. Sin embargo, existe uno datado de 1.856 en el que se muestra un claro crecimiento de la ciudad tudense, tanto en sus construcciones como en la red viaria, además de la aparición de un cementerio a extramuros de Tui.

A raíz del crecimiento demográfico e industrial característico del siglo XIX, se verifica que los crecimientos se producen fuera de la muralla.



I 56. Plano de 1.856.

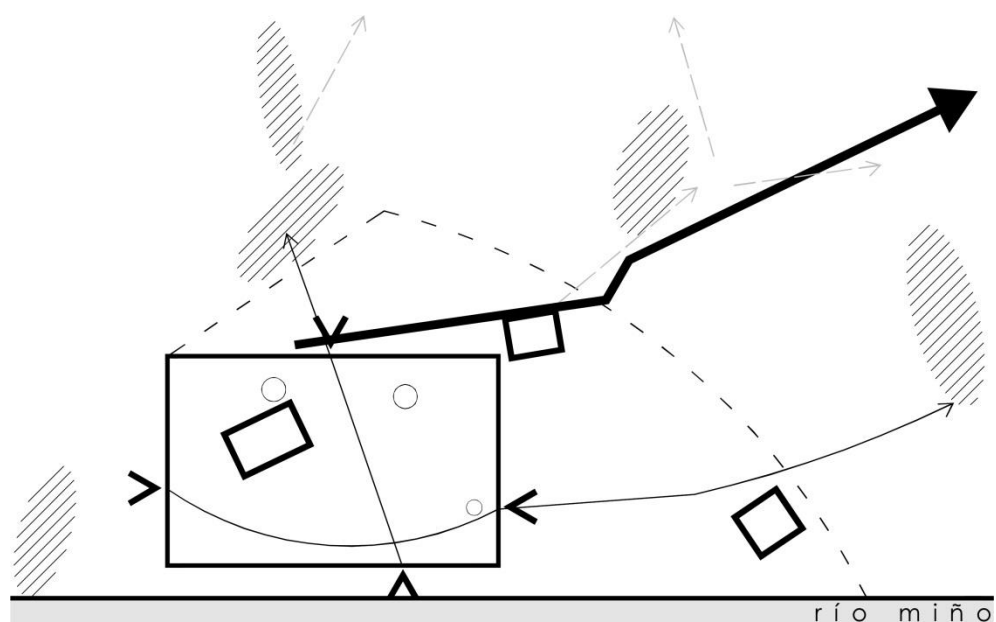


I 57. Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.856.

La estructuración viaria, en este momento, es bastante similar a la existente previamente, sin embargo, surgen las primeras líneas de unión con los ayuntamientos vecinos, vías que permanecerán hasta la actualidad como redes primarias. Por el momento, la más marcada es el paseo de Calvo Sotelo (La Corredera) que se prolonga por la actual Avenida de la Concordia, denominada por aquel entonces como "Carretera de Vigo por el Porriño". Paralelamente a esta carretera, se encuentra la Carretera de Salvatierra y, en el extremo opuesto del plano, la Carretera de Bayona.

En el tejido edificado se aprecia también un crecimiento elevado, surgiendo nuevas edificaciones de las mismas características que las existentes previamente. Estas edificaciones continúan alzándose en mayor número por las cercanías del arroyo de Riomolinos, aunque nace ahora un pequeño barrio nuevo próximo al de Santo Domingo.

También se cuantifica un mayor número de equipamientos. Así, a parte del cementerio o el matadero, se implantan diferentes fábricas como la de loza, la de tejidos de algodón, lino y seda o la de lencería, mantelería y otros tejidos de lino que, como se ha mencionado anteriormente, sería la industria más importante en la ciudad gracias a su exportación.



**1 58. Esquema interpretativo de la ciudad a partir del plano de 1.856.**

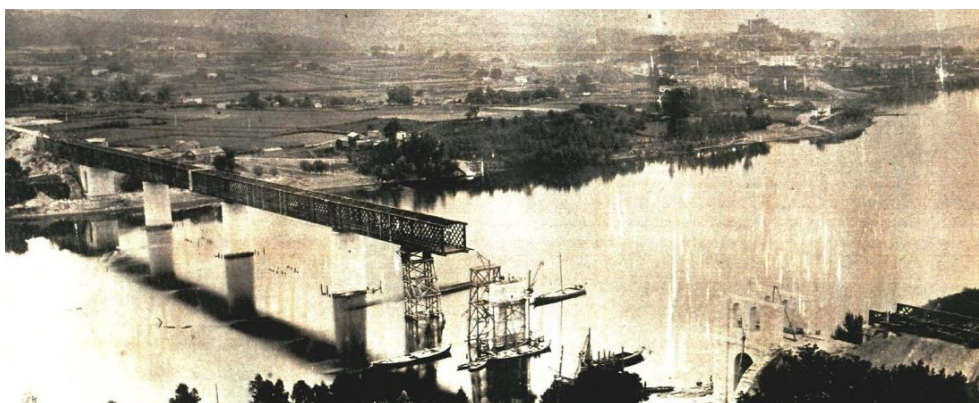
Se aprecia un crecimiento paulatino extramuros de la ciudad, además de alguna modificación intramuros. El acontecimiento más importante es la aparición de la Corredera como Paseo, además de la carretera de Vigo-Porriño (actual Avenida de la Concordia).

Debido al espacio de tiempo que pasa entre el plano estudiado, de 1.856 y el de 1.800, se puede afirmar que las modificaciones, aunque claramente palpables, no han sido demasiadas, traduciéndose en un desarrollo lento de la ciudad ya que un período de cincuenta y seis años, debería haber permitido un desarrollo muy superior al que se aprecia hasta el momento.

Este bajo desarrollo en la ciudad, seguramente se haya debido al cúmulo de hechos que se acaban de relatar. Una sociedad invadida, un peste sumada a esta invasión, además de otros sucesos que transcurrirían a raíz de estos acontecimientos, dejarían a la ciudad vulnerable.

También cabe destacar que, tras el desplazamiento hacia Portugal de las tropas francesas, la ciudad habría quedado altamente dañada en cuanto al uso inapropiado de sus equipamientos y construcciones, permaneciendo a expensas de ser nuevamente rehabilitadas o incluso reconstruidas. Esta afirmación puede deducirse a partir del testimonio redactado anteriormente del extracto del *Diario* de José María Ruibal.

Treinta años después, en 1.886 nace la línea férrea entre España y Portugal con paso por Tui. A ella se sumó la inauguración, en el mismo año, del Puente Internacional, primer puente internacional existente hasta el Duero.



**I 59. Imagen del Puente Internacional durante su construcción.**

Este acontecimiento tuvo, sin duda, una trascendencia histórica entre ambos países en todas las direcciones, tanto sociales como económicas. Poco a poco, la imagen que se tenía del Miño con sus antiguos navíos y embarcaciones pasando de un lado al otro del río fue borrándose del panorama tudense gracias a la gran capacidad de paso de mercancías y

pasajeros que ofrecía el citado puente, ya fuese a través de la línea férrea ubicada en la parte superior del puente, del paso de vehículos en la parte central del mismo o incluso del paso de peatones en los accesos laterales.



I 60. Día de la inauguración del puente internacional, en marzo de 1.886.

Tras diferentes pruebas de resistencia en las que sobrecargarían todas las partes transitables del puente, este sería inaugurado en marzo de 1.886, en un día en el que ambas poblaciones serían partícipes de tal evento con gran euforia y entusiasmo. En la imagen anterior (I 60) puede apreciarse la multitud de banderas a lo largo del puente que los propios vecinos de ambos países habrían comprado para la ocasión (Díaz Álvarez, 1986).

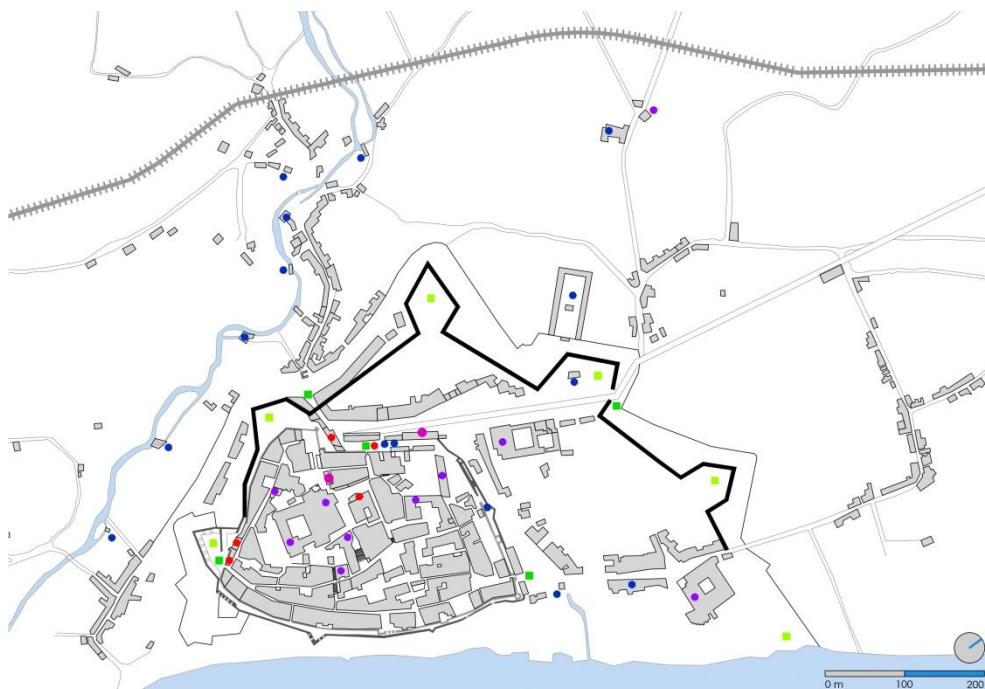
El nuevo puente sumado al trazado que presentaba la nueva línea férrea, delimitarían el espacio urbano de la ciudad por sus lados sur y oeste, haciendo coincidir, en grandes tramos, el límite de la zona urbana de Tui con el trazado de la propia línea férrea. Esta no sería la única modificación que marcaría el espacio urbano.

Surgen nuevas áreas urbanas más amplias, al alcanzar nuevos espacios, y se buscan nuevas zonas de esparcimiento y crecimiento. Los polos atraían este crecimiento extramuros, como Freanxo y Santo Domingo, se ven completados con los nuevos trazados y la vía que comunica con el puente internacional, que se convertirá en otro polo estimulador del crecimiento de la ciudad. Lo mismo ocurre a lo largo de la carretera que comunica Tui con el vecino Porriño y con Vigo (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004, p. 248).



- 1 Línea férrea.
- 2 Lugar más cercano a la estación.
- 3 Catedral.
- 4 Palacio episcopal.
- 5 Casa de Misericordia.
- 6 Casa de San Telmo.
- 7 Convento de la Concepción.
- 8 Seminario conciliar.
- 9 Instituto.
- 10 Santo Domingo.
- 11 Cuartel.
- 12 Hospital.
- 13 Teatro.
- 14 Casa Ayuntamiento.
- 15 Plaza de la Constitución.
- 16 Idem de abastos.
- 17 Inclusa.
- 18 La Granja del mar.
- 19 Barrio de San Bartolomé.
- 20 Idem de Santo Domingo.
- 21 Arrabal de Río molinos.
- 22 Arrabal de Freanjo.
- 23 Carretera de Vigo.

I 61. Plano de la ciudad en 1886.



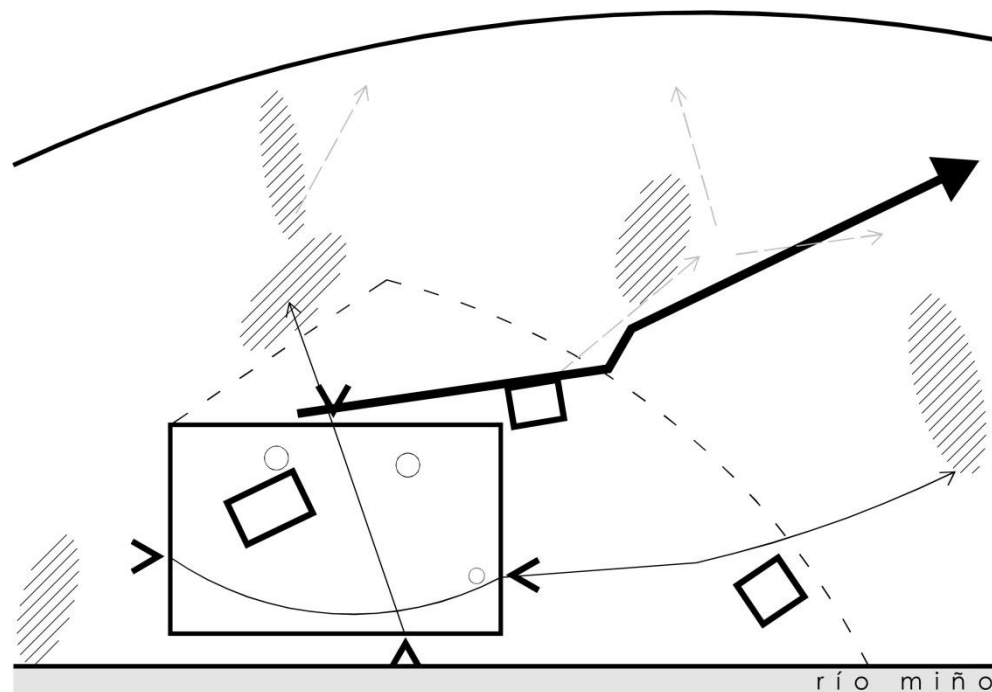
LEYENDA

- |                            |                             |                               |                          |
|----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| — Primer recinto de cierre | ++++ Línea férrea           | ● Equipamiento administrativo | ● Equipamiento sanitario |
| — Falsa braga añadida      | — Río Miño y líneas de agua | ● Equipamiento deportivo      | ● Otros equipamientos    |
| — Cierre de los arrabales  | ■ Edificaciones existentes  | ● Equipamiento educativo      | ■ Baluartes              |
| — Red viaria               | ■ Edificaciones nuevas      | ● Equipamiento religioso      | ■ Puertas                |

I 62.Rediseño cartográfico a partir del plano de 1886.

En este período se observa como, poco a poco, van desapareciendo los trazados de la ciudad original, como es el caso de alguno de sus baluartes. Esta desaparición se verá justificada por la incompatibilidad de estos trazados frente a las necesidades de crecimiento de la propia ciudad. Sin embargo, a pesar de haber sido ocupadas, las fortificaciones mantuvieron, en numerosas ocasiones, su morfología original y todavía en la actualidad pueden apreciarse con claridad. También la muralla medieval conservará algunos de sus tramos, aunque en su mayor parte habrá desaparecido.

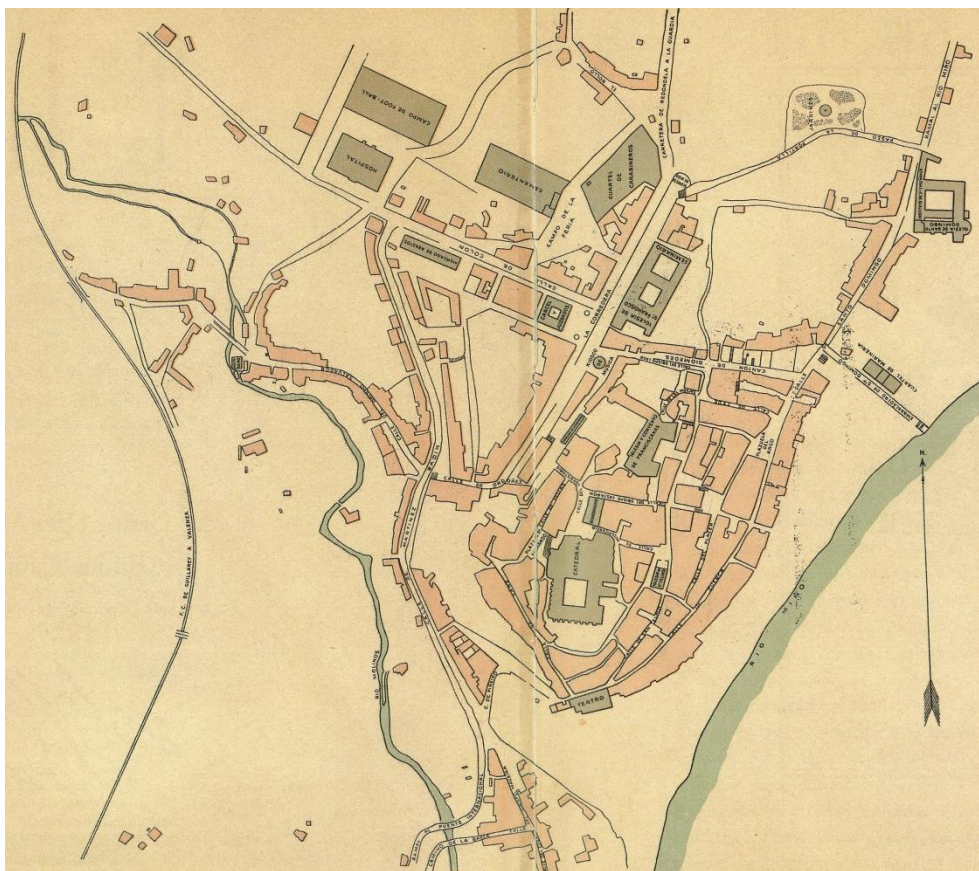
La expansión de la ciudad se traducirá en un contraste entre dos espacios completamente diferentes dentro del mismo núcleo. Por un lado, la ciudad medieval que, a pesar de encontrarse en estado de paulatina degradación, conserva su morfología original y su calidad ambiental. Mientras que por otro lado los nuevos trazados serán conformados a través de calles anchas y manzanas de mayores dimensiones. Dos zonas unidas por un elemento común, el Paseo de La Corredera, lugar que además de nexo de unión entre estas dos zonas, funcionará como el espacio social más característico de Tui (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004).



**I 63. Esquema interpretativo de la ciudad a partir del plano de 1.886.**

El elemento más significativo en este período es la aparición de la línea férrea en Tui. Este elemento funcionará como límite del nuevo espacio urbano de la ciudad tudense en varios de sus tramos.

## 5.4. Primera mitad del siglo XX



I 64. Plano de Tui en 1.925.

Durante el siglo XX se verá como la esencia de la ciudad antigua tudense, poco a poco irá perdiéndose. A partir de ahora, los edificios crecerán en número y en altura, lo que se traduce en un importante contraste entre el centro histórico y el nuevo límite del espacio urbano.

Como ya se ha mencionado, el mayor crecimiento se desarrollará a lo largo de las vías de comunicación principales, extendiéndose tanto por la carretera de Porriño y Vigo (hoy conocida como Avenida de la Concordia); como hacia el Puente Internacional (Pereira Figueroa y González Soutelo, 2004).

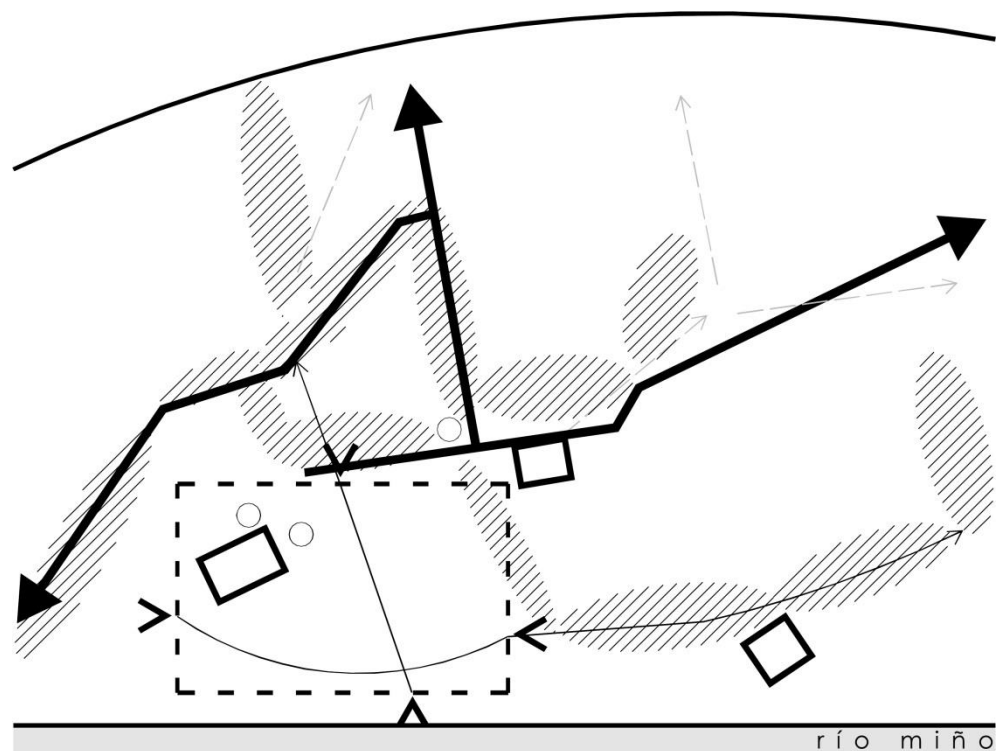
Se observa también cómo el crecimiento edificatorio surgido en las vías próximas al centro urbano comienza a saturarse. La nueva alineación de las construcciones de La Corredera y la aparición de diferentes

equipamientos configuran un plano no muy diferente del que hoy conocemos de la ciudad.

A partir de este momento y en las fases posteriores se ha de hacer un estudio más exhaustivo de los elementos que han configurado la ciudad, además ser de los que más han cambiado. Se dedicará, por tanto, en cada una de las fases, un apartado a las calles, plazas y paseos.

En la red viaria se observa una tendencia de crecimiento hacia los extremos de la vía. Por la consolidación de las viviendas, se puede afirmar que este crecimiento irá expandiéndose hacia el exterior de la ciudad.

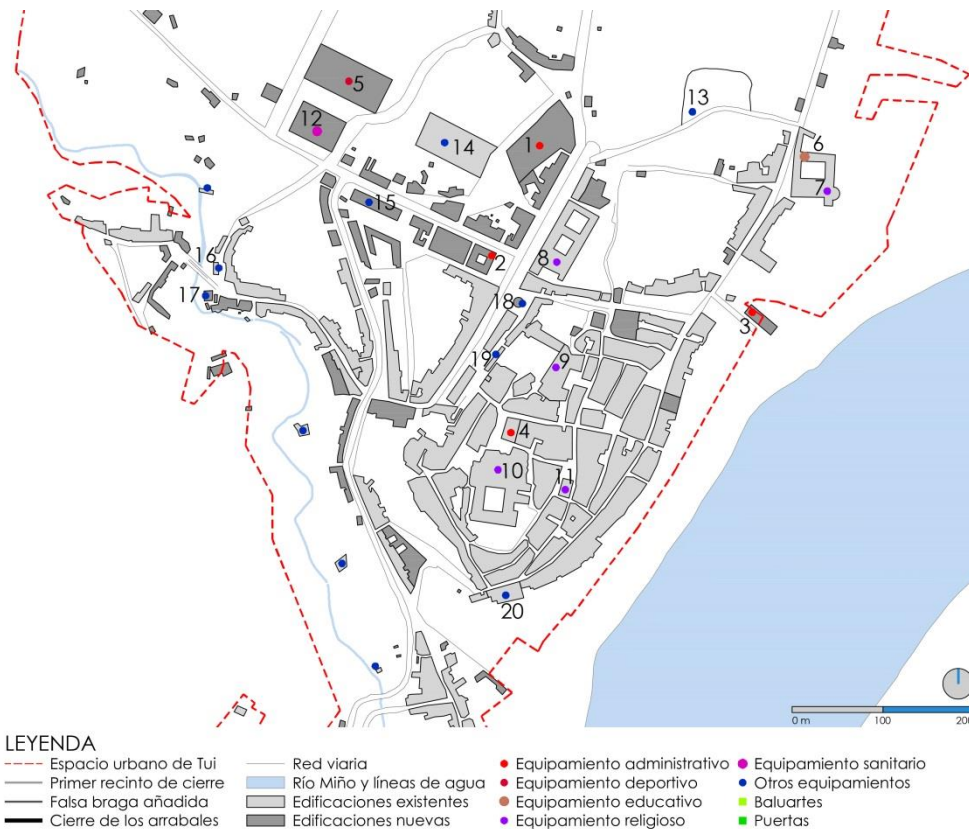
El tejido edificado en la ciudad antigua se mantiene prácticamente igual, sumándose solamente nuevas construcciones en la zona nueva, en la que puede leerse una intención de estructuración más clara. Será en este momento en que el paseo de La Corredera adquiera su configuración actual, produciéndose un cambio en la alineación de sus edificaciones.



#### 1 65. Esquema interpretativo del estado de la ciudad en 1.925.

En el esquema se representa la muralla de la ciudad antigua como referente evolutivo, más que como elemento construido, siendo un hecho que prácticamente su existencia es ya inapreciable en la ciudad. Se observa cómo el tejido edificado se apoya en las vías principales, para marcar el crecimiento de la ciudad.

Con respecto a los equipamientos se encuentra una alteración notable en este período, ya que algunos de los que existían previamente en la ciudad antigua desaparecen, construyéndose otros en el nuevo espacio urbano.



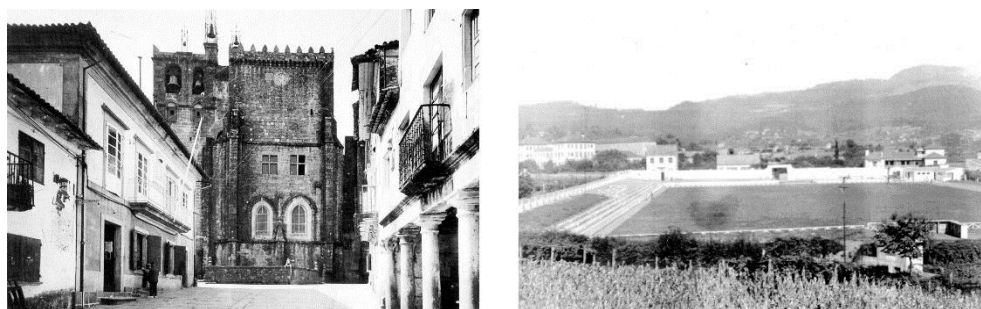
**I 66. Rediseño cartográfico del plano de 1925.**

Equipamientos administrativos. Estos se encuentran repartidos por toda la ciudad, aunque en esta fase solo sólo se contabilizan cuatro, el cuartel de los carabineros (1), el edificio del juzgado y la cárcel (2), el cuartel de marinería (3) y el Ayuntamiento (4).



**I 67. Equipamientos administrativos (la cárcel y la marina).**

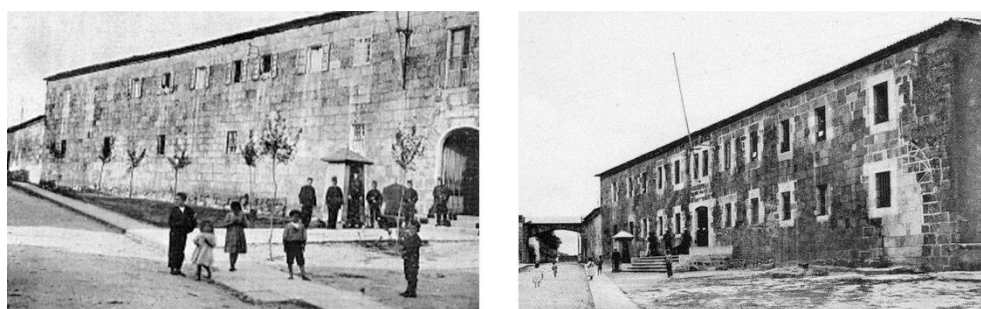
A la izquierda, el edificio del juzgado y cárcel (2), situado en la plaza de la inmaculada. A la derecha cuartel de minería (3).



**I 68. Casa del Concello y campo de fútbol Chao-Chao.**

A la izquierda el Ayuntamiento (4), a la derecha campo de fútbol (5).

- Equipamientos deportivos. La ciudad sólo cuenta ahora con un equipamiento deportivo, el campo de fútbol, conocido con el nombre de Chao-Chao (5).
- Equipamientos educativos. El único instituto en Tui hasta el momento (6) se habría ubicado en las dependencias del antiguo convento de Santo Domingo. Este convento dejaría de utilizarse como tal al ser adaptado para ser usado como cuartel de infantería y no pasaría a ser utilizado como instituto hasta ser abandonado por el ejército.



**I 69. Equipamiento educativo en el antiguo convento de Santo Domingo.**

Antiguo convento de Santo Domingo, posteriormente utilizado como cuartel de infantería y, finalmente, como instituto (6). A la izquierda el edificio original y a la derecha el edificio después de modificar su entrada y sus huecos en la fachada.

- Equipamientos religiosos. La presencia de equipamientos religiosos, como ya se ha mencionado anteriormente, se destaca sobre el número de los demás equipamientos de la ciudad. Así, desde 1.925 hasta la actualidad, se encuentran en Tui numerosas iglesias y conventos. En esta época se contabilizan la Iglesia de Santo Domingo (7), la iglesia de San Francisco con el seminario adosado al propio edificio (8), la iglesia y convento de las Franciscanas (9), la Catedral (10) y la iglesia de San Telmo (11).



**I 70. Equipamientos religiosos, Santo Domingo y San Francisco.**

A la izquierda, alzado lateral derecho de la iglesia de Santo Domingo (7) y a la derecha, iglesia de San Francisco (8), a la derecha de la propia imagen.



**I 71. Equipamientos religiosos, San Francisco y las Franciscanas.**

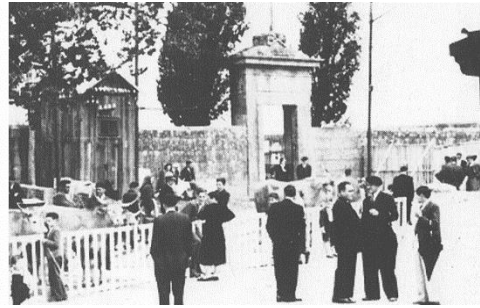
A la izquierda, seminario e iglesia de San Francisco (8). A la derecha, iglesia y convento de las Franciscanas (9). Fuente desconocida.



**I 72. Equipamiento religioso, la Catedral y sanitario, el hospital.**

La catedral (10) a la izquierda y el antiguo hospital (hoy Área Panorámica) (12) a la derecha.

- Equipamientos sanitarios. En 1.923 se terminarían las obras del Hospital (12), único equipamiento sanitario en el momento.
- Otros equipamientos. El resto de equipamientos designados en este plano son los jardines (13), el cementerio (14), la plaza de abastos (15), el lavadero (16), el matadero (17), el palco de música (18), el mercado de verduras (19), el teatro (20), además de diferentes molinos que se encontraban a lo largo del arroyo de Riomolinos.



**I 73. Los jardines y el cementerio.**

A la izquierda, los jardines (13), a la izquierda, puerta del cementerio (14).



**I 74. Plaza de abastos.**



**I 75. Lavadero Tripes y matadero.**

A la izquierda el lavadero Tripes (16); en el centro, el mismo lavadero en la parte inferior de la imagen y en la parte superior el Hospital (12) todavía en construcción; y a la derecha el matadero (17).



**I 76. Palco de música y mercado de verduras.**

A la derecha el palco de música (18) situado en la Corredera, frente a la plaza de la Inmaculada, a la izquierda el mercado de verduras (19).



---

## **6. TUI. TRANSFORMACIÓN MORFOLÓGICA**

---



## 6.1. Consideraciones preliminares

A partir de este capítulo se llevará a cabo el estudio de la transformación morfológica de la ciudad de Tui entre 1.950 y 2.010. Esta fase de estudio se dividirá en 4 subcapítulos, desde la primera en 1.950, incrementando un período de veinte años a cada fase, es decir, 1.970, 1.990 y, por último, 2.010. Debido a la gran riqueza histórica de la ciudad, la forma urbana ha surgido como resultado de numerosos acontecimientos. Por ello, se comenzará por hacer un pequeño encuadramiento social, económico y político también en este capítulo.

Los dos capítulos anteriores se han centrado en el desarrollo de la forma urbana de Tui, estudiando la ciudad desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX. Para ello se han realizado diferentes análisis relacionados con la red viaria, el tejido edificatorio, los equipamientos y otros elementos importantes para la transformación de la ciudad, según el período que se estaba analizando.

En este capítulo, se seguirá la misma metodología de análisis utilizada hasta ahora, basada en una contextualización política, económica y social como base teórica para el propio análisis espacial. Como se ha visto anteriormente, este tipo de metodología se basa en las teorías de las escuelas italiana y francesa, principalmente.

En cada una de las fases se efectuarán los mismos procedimientos con sus correspondientes planos y esquemas interpretativos, permitiendo, de esta manera, establecer posteriormente un análisis comparativo entre cada una de estas fechas. Estos parámetros, sumados a que se han establecido períodos de tiempo equidistantes (veinte años entre cada fase), permitirán

un análisis de resultados y una extracción de conclusiones más equilibrada ya que las fases se encontrarán en todo momento en igualdad de condiciones. Por todo esto, los resultados obtenidos serán objetivos y equiparables entre sí.

En la primera fase, que engloba el período de la década de 1.950, se realizará apoyándose en el vuelo americano de 1.956, ya que gracias a él, por primera vez en el caso de Tui, se obtiene una imagen del espacio urbano por completo. Hasta el momento, sólo se plasmaba el entorno más inmediato al centro de la ciudad. Por ello, es difícil marcar las construcciones nuevas desde el último período rediseñado. Sin embargo, se ha realizado una aproximación de lo que sería el estado de la ciudad con respecto a 1.925 utilizando el propio plano de ese mismo año, el vuelo aéreo de 1.956 y las descriptivas catastrales de los inmuebles, complementando de esta manera los datos ya que en estas descriptivas consta la fecha de construcción de cada uno de estos elementos.

## **6.2. Contexto político, económico y social**

Durante el siglo XX la ciudad de Tui sigue siendo objeto de nefastas consecuencias. Algunos autores afirman que, a raíz de la Guerra Civil, en 1.936, la ciudad caería nuevamente. "Se hicieron leyes prohibitivas para que la instalación de industrias no estuviese cercana a las fronteras, que solamente fueron aplicadas a Tui" beneficiándose así los pueblos vecinos frente a la ciudad de Tui que era "cabeza de partido judicial de una amplia comarca" (Iglesias Almeida, 2012, p. 38).

Con el fin de la Guerra Civil, en 1.939, entra en España el régimen franquista. Este sería un período de postguerra marcado por una fuerte regresión económica. La mayor parte de la población se quedó en la más absoluta pobreza, situación crítica a la que debe sumarse el malestar general que provocaba a la sociedad la fuerte represión del régimen franquista. Estas consecuencias y un aislamiento internacional llevaron al país a un colapso absoluto (Sánchez Rodríguez, n.d.).

Este aislamiento se tradujo en la implantación de un sistema económico autosuficiente que llevaría al país a un período de escasez y deterioro. Esta situación llevó a la implantación del régimen de racionamiento a través de las Cartillas de Racionamiento ya que con ellas se aseguraba el aprovisionamiento de los productos de primera necesidad para toda la población. La situación de pobreza se agravaba en las ciudades que no producía sus propios cultivos, mientras que en las zonas rurales, como es el caso de Tui, las condiciones de vida mejoraban puesto que sus habitantes basaban su economía en la ganadería y la agricultura para su autoconsumo.

El fin del aislamiento diplomático llegaría alrededor de 1.950 y con él, el comienzo de cierta mejoría económica y social en el país. Se daría ahora inicio a la recuperación y estabilización de las actividades económicas. Esta recuperación se vería acentuada en la década posterior gracias a la expansión y modernización de la industria y del comercio. A partir de este desarrollo las grandes ciudades comenzarán su expansión concentrando en ellas las principales áreas industriales y atrayendo, así, mucha población en busca de nuevas y mejores oportunidades.

A raíz de esta expansión industrial, tanto a nivel nacional como internacional, los asentamientos rurales, y Tui entre ellos, comienzan a ser abandonados progresivamente para concentrarse en las ciudades, sobretodo costeras ya que son lugares que ofrecen, tanto mejores posibilidades laborales como una mejor calidad de vida.

Este abandono del entorno rural llevó al abandono progresivo de la agricultura, llegando incluso a afectar a las actividades de autoconsumo. A partir de entonces, los mercados urbanos comenzaron a ser los encargados principales de abastecer a la población, sobre todo en cuanto a las familias que se dedicaban al sector secundario y terciario, gracias a las posibilidades que ofrecían la revolución de los transportes y la liberación del comercio.

### 6.3. Tui. Espacio urbano en la década de 1.950



I 77. Vista aérea de 1.956 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.

La ciudad se encuentra ahora en el inicio de su expansión por el espacio urbano, aunque por el momento sólo se pueden apreciar las primeras trazas de lo que luego será la ciudad de Tui en la actualidad.

A simple vista se pueden distinguir claramente varias formas de crecimiento dentro del espacio urbano con tan solo visualizar la imagen de la ciudad. Así, tenemos por un lado áreas centrales y por otro lado áreas periféricas.

Las áreas centrales se dividen en dos tipos: los cascos históricos (áreas anteriores a la existencia de planes reguladores) y las que se han formado con un plan regulador. En el caso de las áreas periféricas también existen dos tipos, formales y marginales. Las parcelaciones periféricas formales son "crecimientos urbanos que coexisten con la trama formal", mientras que la parcelación marginal, como su nombre indica, son bolsas de marginalidad excluidas de la economía formal. En el caso de Tui, sólo se identifica el primer tipo de área periférica (Acuña, 2005, p. 128).

Como mencionaba Panerai (1983) la densificación del tejido, saturado en el interior del casco antiguo, imposibilita los crecimientos internos por lo que se crea un tejido nuevo en el exterior, que podrá ser densificado si se crea un nuevo límite, una nueva barrera. El nuevo espacio urbano de Tui, será delimitado por diferentes límites marcados por la propia ciudad, como el propio río o la línea férrea.

El crecimiento en 1.950 es muy pobre, probablemente debido a la situación que la sociedad estaba atravesando con el franquismo y las consiguientes consecuencias que se han explicado en el punto anterior.

El crecimiento más importante en la ciudad se va configurando a lo largo de los ejes de comunicación que han ido surgiendo previamente. El punto de crecimiento más notable en esta época se estructura a lo largo de la vía de comunicación que une el centro urbano con Portugal ya que en él se aprecia una densidad de construcciones a lo largo del eje muy superior a las demás vías de comunicación. Morfológicamente hablando, se trata de un crecimiento que se desarrolla de una forma lineal a lo largo de las vías de comunicación más importantes.



I 78.Red viaria de Tui en la década de 1.950.

### 6.3.1. Red viaria

El sistema viario ordena y estructura la ciudad a partir de un principio de continuidad que le permite organizar los espacios en un sistema reconocible. Es una red compleja que asume papeles de muy diversa índole, pero su función básica es la de posibilitar la relación entre los distintos usos y actividades que se producen en la ciudad a través de un espacio de accesibilidad pública, y la de canalizar el transporte de personas y mercancías (Rodríguez-Tarduchi, BisbalGrandal y Ontiveres de la Fuente, 2011, p.229).

Antes de los usos y de la edificación, el primer elemento que distribuye el espacio son las infraestructuras, encargadas de dividir el suelo y por ello se toman sumamente importantes a la hora de estudiar la ciudad.

La red viaria principal de Tui alrededor de 1.950, se compone principalmente de cuatro accesos diferenciados, correspondientes a las salidas hacia Vigo-Porriño, Baiona-Gondomar, Tomiño-A Guarda y Portugal. Estos viales de conexión funcionan tanto como vectores de crecimiento en los que se apoyará la ciudad en el tiempo, así como elementos conectores de las vías secundarias, distribuyéndolas por todo el entramado urbano.

En la ciudad antigua el entramado es mucho más irregular ya que en esta zona de la ciudad se carece de una estructuración urbana formal que distribuya el espacio de manera regular.

Con respecto a la estructuración viaria estudiada anteriormente, se observa en el crecimiento espacial de la red viaria la implantación de nuevos viales secundarios, sobre todo, rodeando algunas de las nuevas manzanas. Se puede adivinar que, en un primer momento, el crecimiento de la ciudad se realizará en las inmediaciones de la ciudad medieval para, una vez saturado este espacio, expandirse a lo largo de las estructuras secundarias existentes, dando paso a la creación de nuevas vías secundarias que, a su vez, darán paso a nuevas edificaciones y así sucesivamente hasta agotar el espacio libre dentro del entramado urbano disponible.



**LEYENDA**  
- - - Espacio urbano de Tui    Río Miño y líneas de agua    Edificaciones existentes    Edificaciones nuevas  
- - - Ciudad antigua

**I 79. Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.950.**

### 6.3.2. Tejido edificado

Durante la década de 1.950, el tejido edificado de Tui se caracteriza por seguir manteniendo, principalmente, la tipología de vivienda tradicional que se ha descrito en capítulos anteriores. Este tipo de viviendas, realizada entre medianeras, ocupaba el espacio parcelado por completo, relacionándose directamente con el espacio público.

Las nuevas construcciones que fueron apareciendo en las inmediaciones de la ciudad antigua, es decir, dentro del recinto de la muralla renacentista, fueron construidas siguiendo esta misma tipología edificatoria.

Así, la vivienda constaría de dos plantas en las que, en la inferior se ubicaban la entrada principal y el lugar de trabajo de su propietario, generalmente, algún establecimiento comercial; y en la parte superior se encontraría la zona habitacional de la vivienda. Sin embargo, a partir de este período las viviendas ya no serían exclusivamente de dos plantas, sino que comenzarían a introducirse las viviendas con tres plantas.

En las áreas periféricas de carácter formal se encuentra una nueva tipología de vivienda, la vivienda unifamiliar aislada. Esta tipología irá cobrando importancia debido a las ventajas que presenta con respecto a la vivienda tradicional. Sus parcelas son mayores ofreciendo la posibilidad de disfrutar de terreno alrededor de vivienda, permitiendo además plantas de nuevas formas y mayores dimensiones.

En comparación con el período anterior la ciudad se mantiene prácticamente igual, probablemente por las circunstancias que la sociedad estaba viviendo. No obstante, la mayor parte de las construcciones que aparecen nuevas en la ciudad son viviendas unifamiliares aisladas. También se aprecia cómo empiezan a cubrirse los ejes de comunicación en nuevas direcciones, apareciendo construcciones repartidas prácticamente por todo el espacio urbano. Poco a poco, estas construcciones se verán acompañadas de más construcciones que terminan por llenar los vacíos existentes en este período.



I 80. Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.950.

### 6.3.3. Equipamientos

Los equipamientos que se contabilizan en este período de tiempo son los mismos que ya existían en la fase anterior. No obstante, se muestra ya en planimetría la aduana, situada en la frontera con Portugal.

Con el inicio de la Guerra Civil, el instituto que se ubicaba en el antiguo convento de Santo Domingo, pasó a estar ocupado por los soldados. Así, en 1.950 nacería el Instituto de Enseñanza Media y Profesional de Tui, en la modalidad agrícola ganadera, con una nueva ubicación, situándose ahora en el edificio del antiguo hospital (González, 2010).

Otro equipamiento que aparece en esta década es el campo del cuartel. Este equipamiento, ubicado anteriormente en el recinto de la iglesia de Santo Domingo habría sido trasladado a las inmediaciones de la Avenida de la Concordia por su falta de espacio en el lugar anterior. En estos terrenos acampaban los soldados y realizaban sus prácticas de tiro con la artillería; pero, en algunas ocasiones, era objeto de otras prácticas como podían ser las competiciones de motos o incluso ferias agrícolas, entre otras actividades (Vila-Botanes, 1999).



I 81. Campo del cuartel durante una carrera de motos.

#### 6.3.4. Calles, paseos y plazas

##### Avenida de la Concordia



**I 82. Avenida de la Concordia en la década de 1.950.**

La calle conocida hoy como Avenida de la Concordia ha sido un vial objeto de una gran transformación. Lo que antes de la Guerra Civil era una simple calle de acceso a la ciudad por la vieja puerta de San Francisco, se convertiría en la mayor avenida de la ciudad además de estar fuertemente urbanizada. Inicialmente era llamada calle *26 de Xullo*, nombre que viene de la Guerra Civil, puesto que ese fue el día en que las tropas franquistas entraron en la ciudad, dando fin a la República democráticamente establecida (Vila-Botanes, 1999).

##### Calle Augusto González Besada

Hasta la década de 1.920, esta calle tenía el nombre de calle Colón. En la actualidad la calle Colón comienza a partir del cruce con la calle Martínez Padín en dirección a Gondomar, es decir, a continuación de ésta.



I 83. Vista de la calle Augusto González Besada desde el Seminario.

Esta es una de las calles que estructuran la ciudad. Presenta las características propias de las nuevas vías que se ejecutaban como vía importante, principal, ya que su ancho es muy superior al de las vías que se ejecutaban por aquel entonces. Se aprecia que en este período ya se pueden encontrar aceras en las vías más significativas de la ciudad.

Las alineaciones, en contraposición de los que ocurría en la ciudad antigua, siguen un eje ordenador que hace que se encuentren perfectamente delimitadas y sean respetadas como tal, enriqueciendo la estructura de la ciudad.

En esta imagen se puede comprobar cómo las viviendas continúan siendo de dos plantas, en su mayoría, aunque se pueden ver algunas ya con más altura. En esta zona de la ciudad se mantiene la tipología de vivienda tradicional entre medianeras (Vila-Botanes, 1999).

Con el paso de los años se comprobará como esta primera imagen modifica su aspecto en cuanto a la altura de algunas de las construcciones, pero manteniendo siempre las alineaciones de esta época.

## Calle Martínez Padín



I 84.Calle Martínez Padín en 1.944.

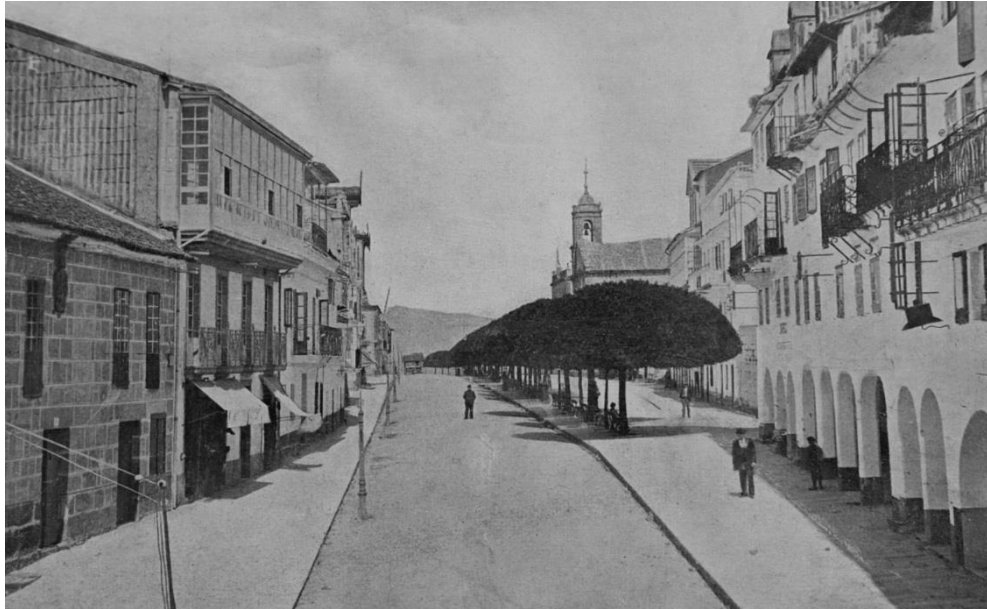
La calle Martínez Padín es otra de las que estructuran claramente la ciudad de Tui, ya que es el lazo de unión entre la ciudad y las carreteras de Tomiño-A Guarda y Portugal. Se sabe que esta vía nace a raíz de la necesidad de otorgar una comunicación al puente internacional, lo que significa que nacería después del año 1.886, que es, además el momento a partir del cual se van consolidando las edificaciones entorno a este vial.

Otra vez, se advierte una alineación bien definida entre el vial y la propia línea edificatoria. Lo que confirma nuevamente que, primero nace la infraestructura y después se acoplan las construcciones a ésta.

## La Corredera

El Paseo de la Corredera es el espacio más emblemático de la ciudad, tanto por su ubicación, como por sus dimensiones, ha sido siempre un claro referente de la ciudad como lugar de encuentro.

Objeto de numerosas transformaciones, sería en este siglo cuando éstas “van na dirección de afortalar o seu papel como centro do urbanismo tudense, espazo social, económico, administrativo e educativo” (Vila, 2012, p. 217).



**I 85. Paseo de la corredera alrededor de 1.940.**

En la imagen se aprecia una fila arbolada que separaría el paseo de la red viaria. Se desconoce si la implantación de dichos árboles tiene un origen meramente funcional o si, en cambio, también cuenta con una finalidad lúdica. Lo cierto es que ya por aquel entonces, al igual que en la actualidad, se venía celebrando el mercado semanal en este paseo y los árboles servían a los comerciantes, tanto para dar sombra, como para resguardarse de la lluvia.

### **Plaza del Concello**

Esta es una plaza característica puesto que en ella se juntan lo religioso, lo político y lo militar, aunque con una mayor presencia de lo religioso por ubicarse en este lugar la catedral. Así, componiendo las demás fachadas de dicha plaza se ubicaban el Ayuntamiento por un lado, el Hospital por otro y las viviendas de los nobles que se ubicaban siempre en el lugar donde se desenvolvía el poder (Vila-Botanes, 1999).



**I 86.** Plaza del Concello en la década de 1.950.

Al fondo de la imagen se encuentra la catedral y a la izquierda el ayuntamiento. El Hospital tiene su fachada lateral hacia esta plaza, situada al lado derecho, frente al ayuntamiento aunque no es apreciable en esta imagen. El hospital formaría también una de las fachadas de la plaza de San Fernando (Plaza de la catedral), siendo en este caso, su fachada principal.

Con respecto a la pavimentación de esta Plaza, se ha de destacar que, desde la primera imagen encontrada (datada de alrededor de 1.910), estaba realizada en piedra, por lo que se intuye la importancia de la citada plaza desde tiempos muy antiguos.

### **Plaza de San Fernando**

No menos importante es la plaza de San Fernando, ya que sus fachadas están también formadas por elementos singulares en la ciudad. Por un lado, el ya citado hospital y la catedral, mientras que otra de sus fachadas era la de las Monjas de San Vicente de Paúl o el *Colegio de la Milagrosa*, nombre con el que era conocido comúnmente. De pavimentación en tierra, aun estando situada frente a la fachada principal de la catedral, contaba con varios árboles en sus laterales.

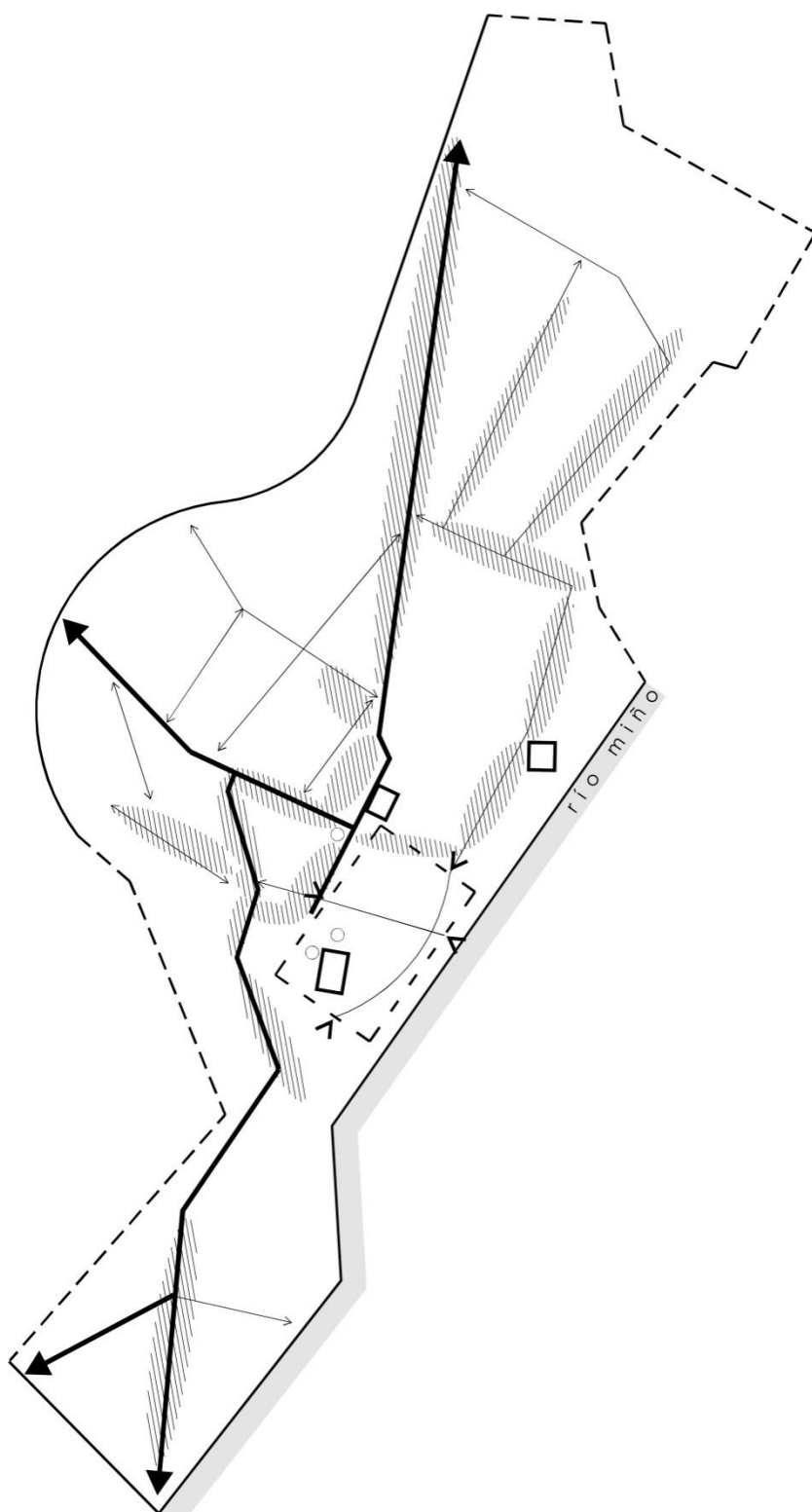


I 87. Desde la plaza, a la izquierda el hospital, tapado por los árboles que ocupaban la plaza.

Sin embargo, la fachada que, a partir de 1.960, aproximadamente, ocuparía la construcción del Colegio de la Milagrosa, durante la década anterior estaba ocupada por tres construcciones tradicionales. La primera por la derecha (Fig. 88) correspondía a la Acción Católica Femenina.



I 88. Viviendas desaparecidas en la Plaza de San Fernando.



**189. Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.950.**

En este esquema se muestran los nuevos límites de la ciudad (en negro las barreras fijas que son el río y la línea férrea). Se representa también la estructura viaria, diferenciando entre la red principal y la secundaria, encargada de distribuirse por el territorio, comunicando unas vías con otras. Por último se señalan zonas de crecimiento del tejido edificado, dejándose ver tendencias de crecimiento hacia los extremos del límite de la ciudad.

En este período se aprecia un aumento en cuanto al límite del espacio urbano. Con la saturación de la ciudad antigua, el espacio urbano necesita ampliarse, delimitándose este nuevo espacio urbano, apoyado en los límites físicos que, tanto el río como la línea férrea, marcan en el territorio a este y oeste del municipio. En cuanto al norte y sur, el espacio viene delimitado por la separación que marca la Red Natura con el Río Louro a norte y por la red viaria principal que une Tui con Tomiño y A Guarda a sur.

En base a la información analizada y en relación con los datos obtenidos del estudio demográfico del municipio, se observa que desde el año 1.920 hasta 1.950 la población tudense ha sufrido altibajos reflejados también en el número de hogares que se registran en este período de tiempo.

Así, la población de la ciudad en 1.920 ascendía a 12.529 habitantes de hecho, 13.484 de derecho y 2.903 hogares. En 1.930 se contabiliza una caída del 2,47% en cuanto a la población de hecho con 12.219 habitantes y un 3,65% con respecto a los hogares, con una cifra de 2.797 viviendas.

Sin embargo, a partir de 1.940 las cifras irán en aumento coincidiendo con el fin de la Guerra Civil, incrementándose la población con respecto a la de 1.930 en un 10,48% en el caso de los habitantes de hecho y un 2,60% de hogares más en el municipio.

En 1.950 tanto la población como los hogares siguen en aumento en el municipio con una cifra de 13.865 habitantes y 3.523 hogares. El incremento poblacional en 1.950 asciende, por lo tanto, en un 10,66% con respecto a la población de 1.920 y un 21,35% en el caso de los hogares del municipio.

Este aumento en el número de viviendas frente al tejido edificado estudiado, hace pensar en que gran parte de las nuevas construcciones en el municipio tudense por esta época, serían construidas fuera del espacio urbano de Tui, posiblemente por las ventajas productivas que ofrecían las zonas rurales frente a la ciudad que, como se ha visto en el contexto histórico de este mismo capítulo, contaba con un sistema económico autárquico basado en la producción propia.

#### 6.4. Tui. Espacio urbano en la década de 1.970



I 90. Vista aérea de 1.969 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.

Durante el transcurso de este período la situación de precariedad económica y social que atravesaba la ciudad, terminó por traducirse en una escasa evolución constructiva en todo el espacio urbano de la ciudad en general.

La continua desaparición a la que se ha visto enfrentada la fortificación de Tui a lo largo de los años, produjograndes revuelos en sus habitantes. Prueba de ello es la redacción de una noticia en el periódico La Voz de Galicia, datado de 4 de julio de 1978, bajo el título de *Tuy se está quedando sin una antigua y valiosa muralla que rodea la ciudad* (Álvarez Pousa, 1978, p. 19).

En este artículo se expone que, el llamado Baluarte del olmo, "definido por un aterrazamiento de huertas escalonadas en todo su perímetro", estaba siendo objeto de obras de excavación que, aun teniendo todas las licencias de obra en regla, no habría solicitado el permiso correspondiente a la dirección general del Patrimonio Artístico y Cultural, necesario al tratarse de un elemento patrimonial.

El entonces director del Archivo Histórico del Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, Salvador Tarrago, explica que la excavación suponía "el corte del baluarte y de las rocas, que sustentaban la terraza hasta el nivel de la parte baja, que es por donde pasa la carretera" además de que las obras suponían "una destrucción de la topografía de Tuy, erosionando sustancialmente el perfil de la ciudad, si la miramos entrando por la carretera de Portugal: significará modificar parte de la estructura urbana de la ciudad, precisamente lo que justificaba la situación de Tuy como fortaleza". También hace mención a que este tipo sucesos eran debidos a la inexistencia de un plan general de ordenación (que no existirá en la ciudad tudense hasta el año 1.994) y que lo peor sería que esta situación se repetiría a lo largo de la muralla dejando a ésta completamente en el olvido.

También en este artículo se hace mención a otros dos baluartes de la ciudad, exponiendo que:

Existen otras dos puntas de flecha o baluartes denominados “de Santo Domingo” y “sobre el Río”, sobre los cuales a finales de siglo se construyó un magnífico jardín que define un paseo perimetral, que cierra la ciudad por la parte nordeste, constituyendo una muestra de civismo el haberlos conservado y ajardinado. Por el contrario, en nuestra época y como expresión de la incivildad e incultura de quienes debieran velar por el patrimonio del pueblo, se procede a la demolición y progresiva destrucción de esta herencia secular, razón de ser de la propia ciudad.

Artículo al que contesta exactamente un mes después a través del mismo medio el alcalde de la ciudad alegando que Tui nunca había sido conocido por sus murallas ya que éstas, realizadas aprisa y en tierra, habrían comenzado a desmoronarse en el mismo momento en que cesó la ofensiva portuguesa sobre la ciudad, añadiendo que la verdadera muralla de Tui es el río. El propio alcalde alega, además, que en el artículo anterior figuraba una imagen de un proyecto de fortificación de la ciudad y que “al igual que otros propósitos defensivos anteriores y posteriores, jamás se llevaron a cabo, quedando en simples proyectos las obras complementarias del recinto exterior de la plaza, consistentes en murallas de tierra postiza”. Con respecto a la demolición en cuestión, añade, que no era más que “un muro de cierre de una finca, construido con mampostería ordinaria, concertada en cemento, entre dos edificaciones particulares modernas, situadas en la misma línea de la acera” y que prueba de ello es la existencia de un acta practicada por el notario de la ciudad con fecha inmediatamente anterior a la demolición del muro en cuestión. Por último, explica que la fortificación estaba construida por murallones de tierra carentes de revestimiento alguno y que:

La “punta”, las escarpas, la estacada que lo coronaban y todos los elementos defensivos del baluarte del “Olmo”, “Alano” o “Redemolino”, desaparecieron, por desgracia, en el siglo XIX al construirse la actual carretera nacional, N° 550, y, precisamente, la “punta” que se alzaba sobre las inmediaciones del río Tripes, llegaba hasta la manzana de casa situadas en la acera opuesta de la calle. La parte exterior de la fortificación carecía de elementos

sólidos, tenía unos nueve metros de altura, aproximadamente, "sirviendo para prevenir y contener los ataques del enemigo e impedir el acceso a la ciudadela" (Parada, 1978, p. 26).

Para concluir, el artículo dice que, a raíz de la polémica levantada, personas del patrimonio artístico e investigadores de Tuy, afirman hacía mucho que las murallas no existían y que en muchos casos estas no habrían sido más que un proyecto. A lo que una de las personas que habrían denunciado tal situación respondió que "si cuando iban cayendo las murallas las hubieran levantado, (...), ahora las tendríamos ahí, no basta con decir que no las hay, es necesario reconstruir".

No se puede saber con certeza cuál de las dos versiones es cierta, sin embargo, en el segundo testimonio se afirma que el baluarte no coincidía con el lugar en donde se estaba realizando la demolición y ese dato no es correcto. Independientemente de ello, lo cierto es que ese baluarte ya no existe mientras que los otros dos baluartes descritos en el primer artículo han permanecido en el tiempo y todavía en la actualidad son apreciables.



**I 91. Superposición de la muralla del plano de 1.755 sobre vista aérea de 2.010.** El Baluarte del Olmo, en la esquina inferior izquierda y los otros dos mencionados, "Santo Domingo" y "Sobre el río", en la esquina superior derecha.



I 92.Red viaria de Tui en la década de 1.970.

### 6.4.1. Red viaria

Con respecto a la red viaria no se aprecian cambios aparentes en la estructuración de las mismas en este período de tiempo, excepto el cambio de trazado de un vial secundario y la aparición de algún nuevo vial, también secundario uniendo el paseo de la Corredera con Santo Domingo. Su estado de conservación y humanización dependía del vial en cuestión, destacando que los principales, solían encontrarse en mejores condiciones que los secundarios, siendo estos últimos todavía, en muchas ocasiones de tierra. Sin embargo, dentro del casco histórico, la mayor parte de los recorridos estaban realizados en íntegramente en piedra.



I 93. Cruce entre las calles Augusto González Besada, Colón y Martínez Padín en 1.970.

En la imagen anterior se muestra de uno de los puntos más importantes de la red viaria de la ciudad. Se trata del cruce de calles entre Augusto González Besada, Martínez Padín y la calle Colón, todos ellos viales primarios de la ciudad. Sus características no eran las más idóneas.



I 94. Avenida de Portugal (continuación de Martínez Padín).

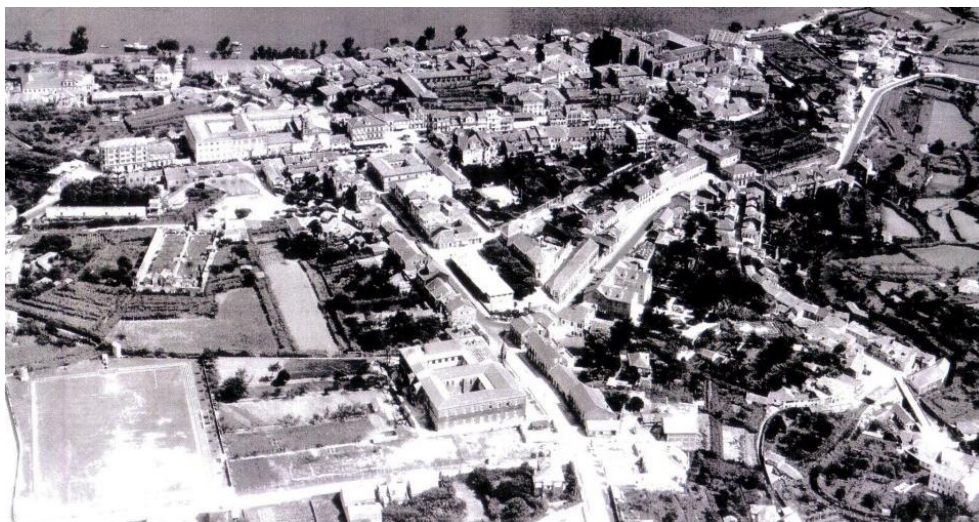


- LEYENDA
- Espacio urbano de Tui
  - Ciudad antigua
  - Río Miño y líneas de agua
  - Edificaciones existentes
  - Edificaciones nuevas

I 95. Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.970.

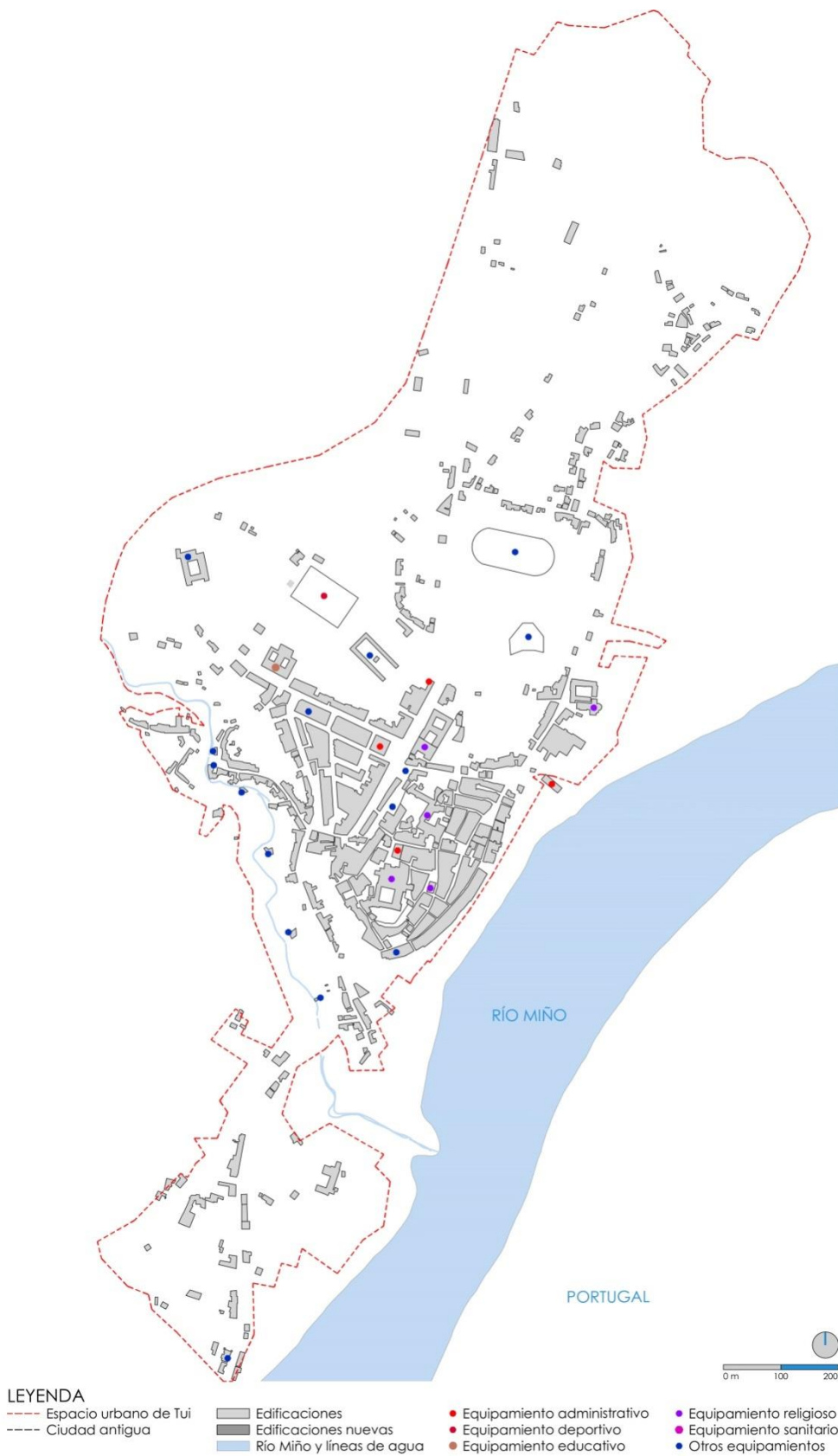
### 6.4.2. Tejido edificado

Con respecto al crecimiento, este no es un período caracterizado por grandes cambios. A nivel constructivo, las nuevas construcciones que surgen, aunque muy escasas, se diferencian del resto de las fases estudiadas por ser viviendas, en su mayoría, unifamiliares aisladas en las zonas más alejadas de la ciudad antigua, mientras que la tradicional vivienda entre medianeras, sigue siendo la protagonista en las zonas más inmediatas al casco histórico. Será a partir de este momento cuando las construcciones comiencen a ganar en altura. En la siguiente imagen se aprecia cómo la altura constante de las construcciones, dotan a la ciudad de una homogeneidad destacable.



I 96. Vista aérea de la ciudad.

En esta zona más próxima al casco antiguo se distingue una composición mucho más estructurada que en la periferia. Cada vez más, las viviendas nacen respetando unas alineaciones en cuanto a su entorno. Gracias a ello comienzan a apreciarse las primeras manzanas que surgen aun sin existir planeamiento vigente en la ciudad. Poco a poco y a medida que nos vamos alejando del centro de la ciudad, se aprecia que, aunque las construcciones sigan formando parte del espacio urbano de la ciudad, van perdiendo su estructuración y nacen de una manera mucho más puntual, si bien, como ya se ha mencionado, lo hacen principalmente a lo largo de los ejes viales primarios.



I 97. Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.970.

### 6.4.3. Equipamientos

En cuanto a los equipamientos tampoco se aprecia cambio alguno en este período de tiempo. Cabe mencionar que en esta década desaparecerá la plaza de abastos de su ubicación actual, en 1.972 para pasar a unas nuevas instalaciones ubicadas tras el antiguo hospital (instituto en este período), en la calle Alcalde Casal Aboy. La fecha de su derribo coincide con la del remate de las obras de la nueva plaza. Una vez demolida, los terrenos que ocupaba serían vendidos para la construcción de edificios, los primeros construidos en Tui (Vila-Botanes, 1999).



I 98. Plaza de abastos en 1.970, preparada para ser demolida.

### 6.4.4. Calles, paseos y plazas

#### Avenida de la Concordia

A medida que iban pasando los años y como lugar por el que se accedía a Tui desde Vigo o Porriño, la Avenida de la Concordia fue adquiriendo protagonismo en la ciudad. A diferencia de la fase de estudio anterior, en este momento la calle se encuentra en mejor estado, no obstante sigue carente de cualquier tipo de acera para los peatones. Situación que llama la atención dada la importancia del vial, no solo por ser una de las

entradas a Tui, sino porque al estar ubicados en ella los campos del cuartel frecuentemente era transitada por peatones que acudían a las actividades y ferias que en ellos se llevaban a cabo. Ejemplo de ello se muestra en la siguiente imagen en la que, con motivo de la feria de San Telmo, numerosas personas acuden a este lugar.



I 99. Avenida de la Concordia en 1.965.

### Calle Augusto González Besada

Período nada notable en el caso de esta calle, ya que tanto las viviendas como las condiciones del propio vial se mantienen. El cambio más notable de la calle se verá, como ya se ha mencionado, tras la demolición de la plaza de abastos y posterior construcción de edificios.



I 100. Vista de la calle Augusto González Besada en el cruce con Martínez Padín.

Pero esta construcción no solo afectará a la calle Augusto González Besada, sino que también lo hará en la calle Martínez Padín por tener la plaza una fachada a esta calle.

### Calle Martínez Padín



I 101. Vista de la calle Martínez Padín en el cruce con Augusto González Besada en 1.970.

En la imagen superior se muestra el comienzo de la calle Martínez Padín, en su encuentro con las calles Augusto González Besada y Colón. Las escaleras que se ven desaparecerían con la demolición de la plaza de abastos puesto que daban acceso a este equipamiento. En la siguiente imagen se muestra el tramo de la calle a su encuentro con la calle Coruña, en ella se observa como la calle se encuentra completamente edificada. En esta imagen se aprecia claramente el cambio de pavimentación entre el vial primario (Martínez Padín) el cual se encuentra asfaltado y el secundario (Coruña) que parece ser todavía de tierra. También destaca en la imagen la presencia de la acera ya que solo existe de un lado del vial y su dimensión es muy grande. Se desconoce el motivo por el cual no se existían dos más estrechas, una a cada lado de la calle.



I 102. Calle Martínez Padín en 1.964 en la procesión de Corpus.

### La Corredera

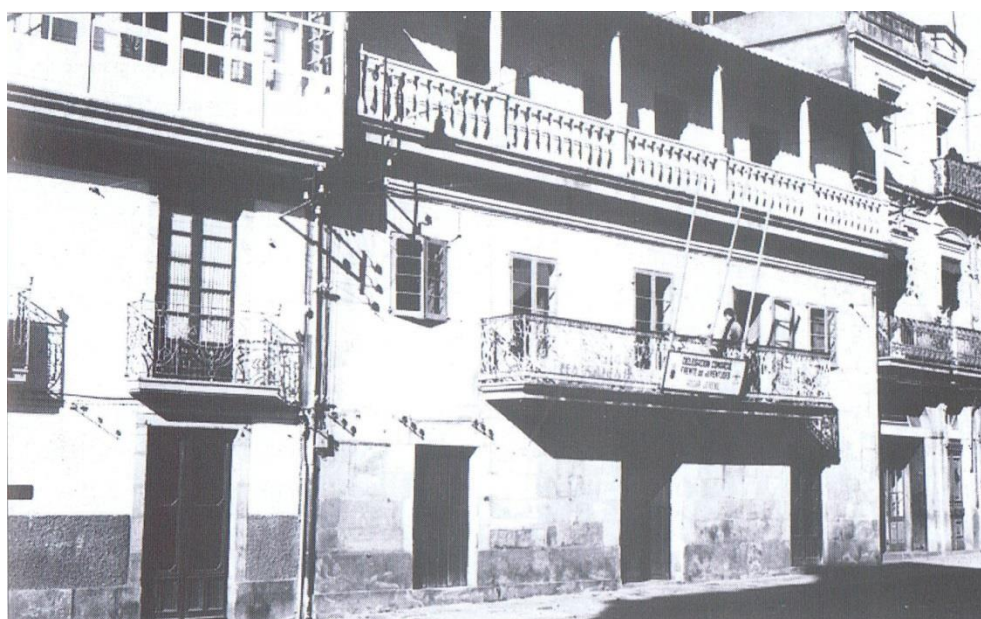
Mediante diferentes cambios como la construcción del edificio de la actual farmacia Freiría con un considerable aumento de volumen en sustitución a una casa de piedra revocada (I 103), el edificio Bolívar (I 104) cuyo aumento en altura quedaba completamente fuera de lugar o la implantación de las actuales Galerías Caracas en sustitución a una vivienda datada del siglo XVIII (I 105) tras sufrir este inmueble un incendio en la década de 1.960 o 1.970, se rompería la armonía que caracterizaba este paseo como elemento de la continuación de la ciudad antigua.



I 103. Vista desde los soportales de la vivienda demolida para la construcción un edificio.



I 104. Vista del edificio Bolívar.



I 105. Edificio en el que actualmente se encuentran las Galerías Caracas.

Este fue, por lo tanto, un período que marcaría el paseo en el tramo final de su recorrido en cuanto a su tejido edificado. No obstante, como se acaba de ver no lo hizo en la horizontal debido a la carencia de espacio para crecer en este eje, ya fuese a través de nuevas construcciones o de ampliaciones en las existentes, sino que las viviendas se habrían visto obligadas a crecer en altura. A raíz de este crecimiento en algunos de los

inmuebles y de la modificación de parte de sus soportales, el paseo alteró considerablemente su equilibrio urbano, sobre todo por tratarse de la zona más próxima al casco histórico de la ciudad.



I 106. Imagen previa a la construcción del edificio Bolívar (a la izquierda) y en donde se aprecian además los soportales (derecha).

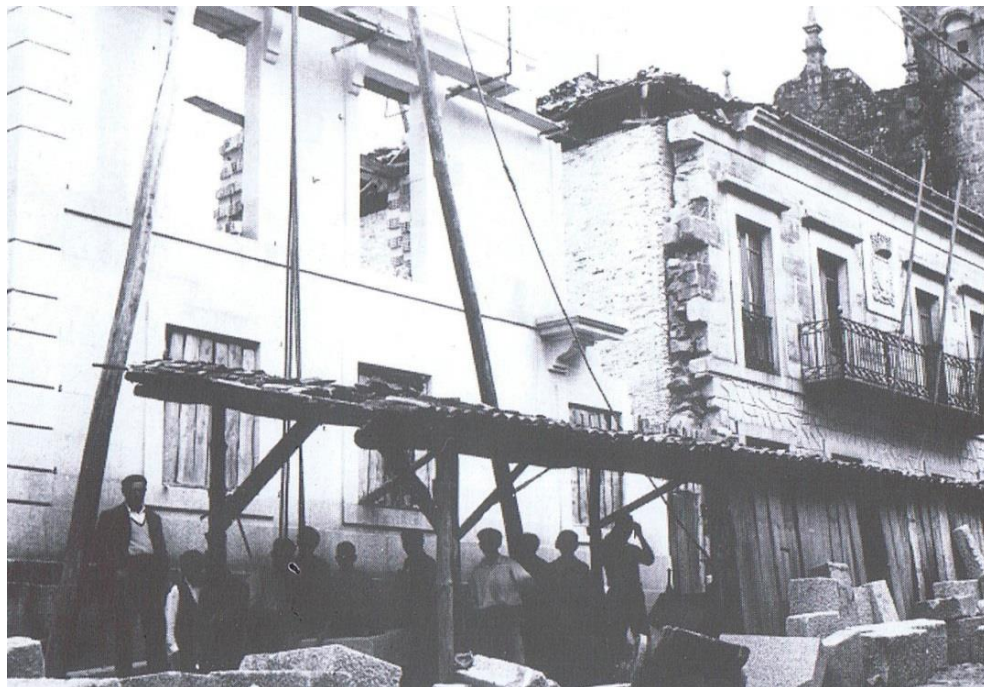
### Plaza del Concello

Esta plaza no ha sido objeto de grandes cambios en el tiempo. Sin embargo, se tiene constancia de un acontecimiento entorno a esta plaza, que sería la modificación de una de sus fachadas, la del Ayuntamiento. Entre los años 1.952-1.954 comenzarían las obras del nuevo edificio, ubicado en el mismo lugar, pero ocupando la superficie de varias casas que se encontraban alrededor del mismo.

Para la realización de las obras, el edificio fue derribándose poco a poco y, en estos trabajos de demolición se encontraron antiguos muros de la torre del Ayuntamiento que había sido hecha en el siglo XV. Unos muros de un par de metros de espesor que, al parecer, nunca se plantearon el conservarlos ni estudiarlos en ningún momento.

La finalización de las obras daría lugar a un gran impacto en el conjunto histórico, tanto por el volumen que habría adquirido la construcción con

respecto a los inmuebles existentes por el resto del conjunto, como por el estilo indefinido con que se habría rematado el edificio.



I 107. Imagen del Concello durante la realización de las obras de ampliación del mismo.

En la imagen superior se muestra parte de la realización de las obra de ampliación del edificio. En ella se aprecia que la fachada nueva que se está construyendo, es realizada respetando una simetría perfecta con la fachada existente del edificio del Ayuntamiento. Para ello, se habría derribado completamente la construcción que se encontraba adosada a este.

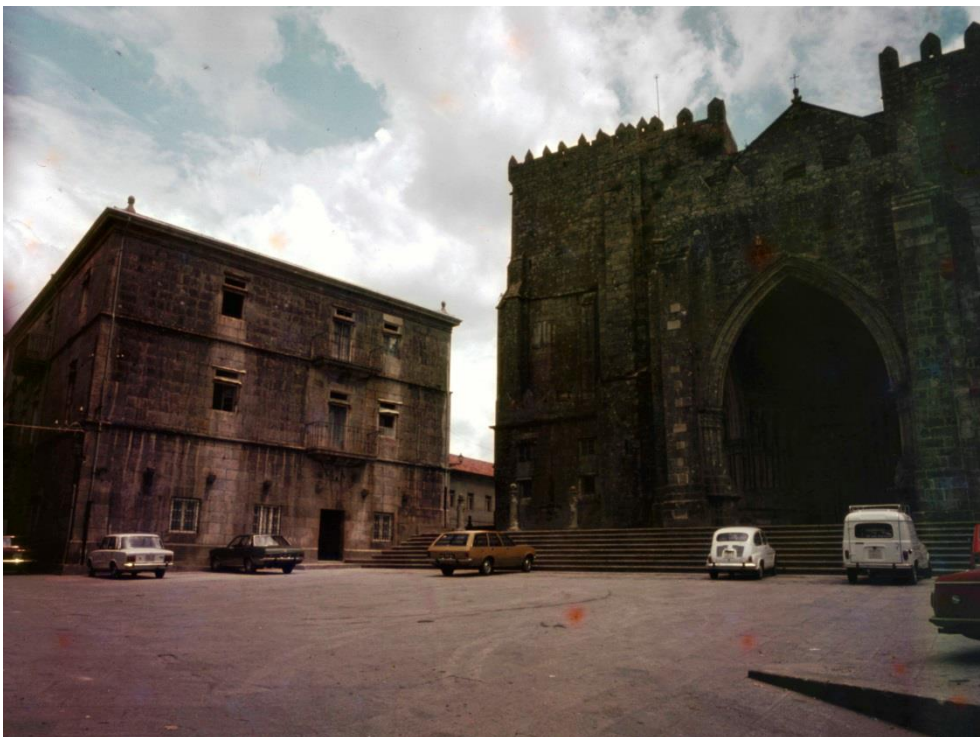
En la imagen siguiente se muestra la plaza una vez rematadas las obras de la construcción del nuevo Ayuntamiento. Debido al incremento de vehículos en la ciudad, esta pasaría a estar constantemente ocupada por coches aparcados frente a la fachada principal de la casa consistorial tudense, perdiendo poco a poco su carácter de plaza.

El problema de los vehículos aparcados frente en esta plaza continuará hasta la actualidad puesto que en las inmediaciones del ayuntamiento no existe aparcamiento alguno donde los trabajadores del edificio puedan dejar sus vehículos.



I 108. Plaza del Concello.

### Plaza de San Fernando



I 109. Plaza de San Fernando.

En el caso de la Corredera ocurre nuevamente lo mismo en cuanto al tráfico rodado. Se vuelve a utilizar para el aparcamiento de vehículos durante algún tiempo. Sin embargo en este caso, en la actualidad ya no es posible aparcar en dicho lugar puesto que se habrían colocado pivotes que impedirían el paso de vehículos en todo el área de la plaza.

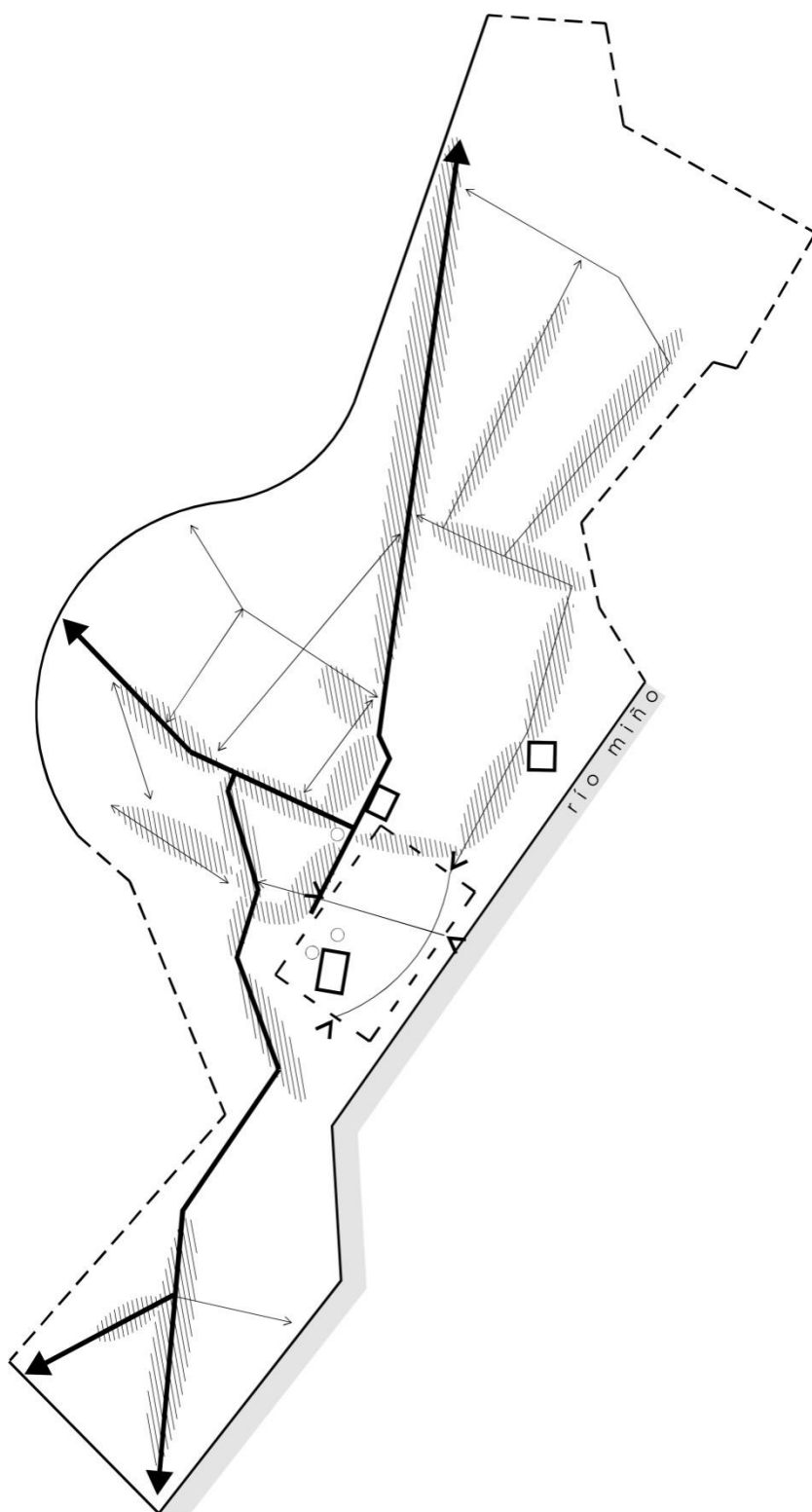
Gracias a la implantación de estos pivotes, la plaza seguirá funcionando como tal hasta la actualidad, siendo considerada una de las plazas más importante en la ciudad por encontrarse frente a la Catedral.

En cuanto a las demás fachadas de la plaza, en la imagen se observa la fachada del antiguo hospital y actual museo diocesano. La fachada que se encuentra frente a la Catedral habría sido modificada en 1.961 al construir el edificio del Colegio de la Milagrosa en el lugar donde antes se ubicaban las tres viviendas tradicionales mencionadas en la fase de estudio anterior (Vila-Botanes, 1999).

En cuanto a la fachada que se encuentra frente al antiguo hospital, también sería objeto de una reconstrucción.



I 110. Plaza de San Fernando durante la reconstrucción de la edificación lateral a la Catedral.



**111. Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.970.**

El esquema muestra los límites de la ciudad (el río y la línea férrea en negro como barreras fijas); la estructura viaria, diferenciando entre la red principal y secundaria, encargada de distribuirse por el territorio, comunicando unas vías con otras; y zonas de crecimiento del tejido edificado, donde se aprecian las tendencias de crecimiento hacia los extremos de la ciudad.

El aumento del tráfico rodado conllevaría, por lo tanto, a una necesaria mejora de la red viaria, puesto que, cada vez el número de vehículos incrementaría más. Prueba de ello, puede ser observada en las imágenes que se han mostrado anteriormente en comparación con las de la década de 1.950 en las que la presencia de turismos era todavía muy escasa en la ciudad tudense.

Este fenómeno se traduciría en la necesidad de implantar lugares para el aparcamiento de vehículos, que serían ubicados en los viales de mayor amplitud del espacio urbano.

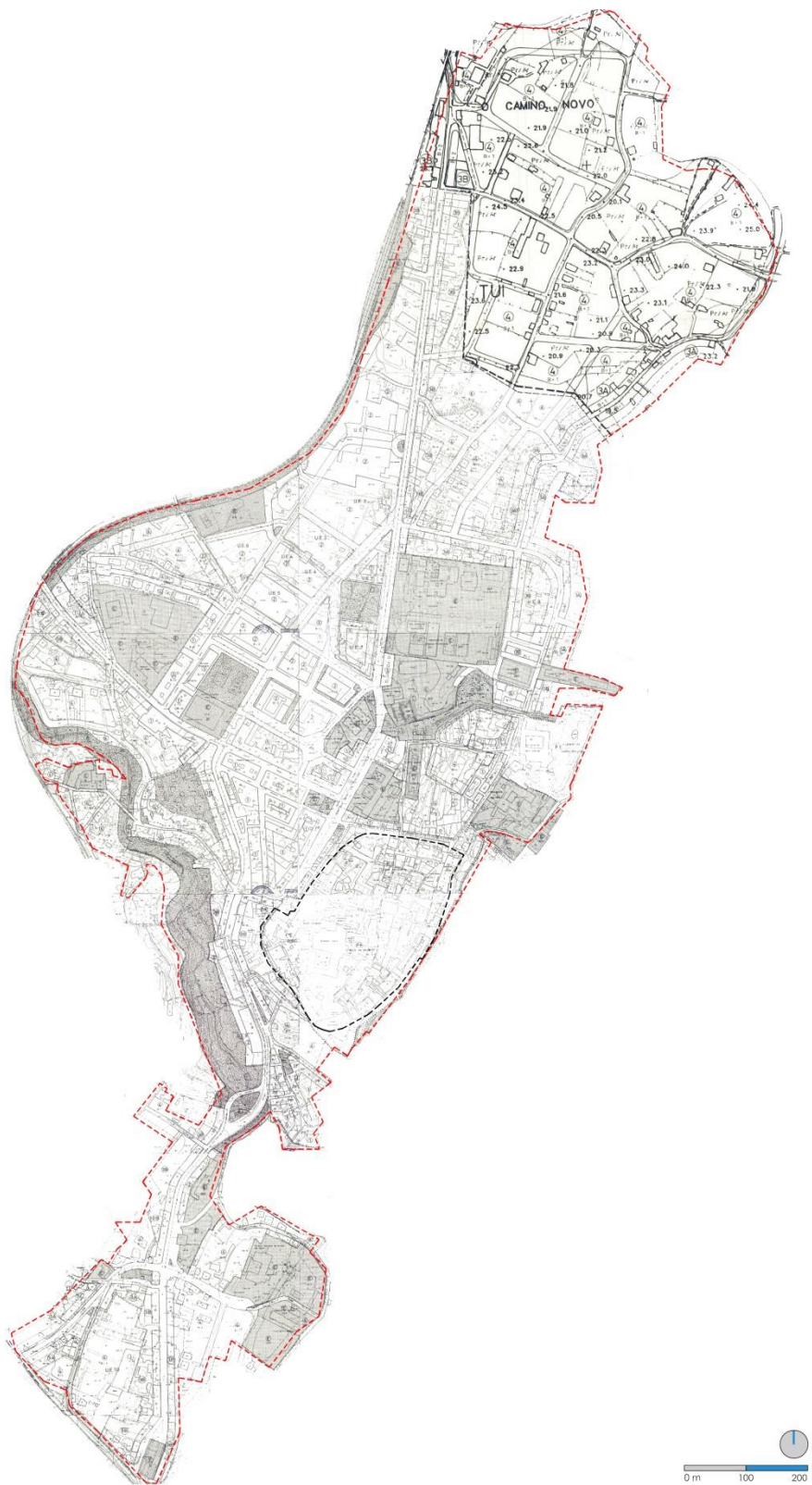


**I 112. Introducción de tráfico rodado en la Corredera. Disposición de sus aparcamientos.**

Como se ha reflejado en el subcapítulo anterior, la ciudad contaba en 1.950 con 13.865 habitantes distribuidos en 3.523 hogares. En 1.970 esta cifra se ve fuertemente reducida contabilizándose tan solo 12.600 habitantes (un 9,12% menos) y 3.227 hogares.

Este descenso de población se debe al gran fenómeno migratorio presente en la ciudad ya que los datos de la población de derecho (población empadronada en la ciudad) revelarían esta tendencia contabilizándose un descenso del 3,99% de la población empadronada en el municipio, frente al 9,12% del descenso de población de hecho.

## 6.5. Tui en 1.990



I 113.PXOU de 1.994 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.

Para la realización de la planimetría correspondiente a esta fase de estudio se han entrelazado diferentes documentos ya que no se ha localizado ningún vuelo de la zona que se encuadrara en este espacio de tiempo. Dicha documentación será, por un lado las imágenes aéreas de 1.982 y 2.002 y el PXOU de 1.994. A partir del plano del PXOU de 1.994 se ha procedido al rediseño cartográfico del espacio urbano en cuestión, con el consiguiente proceso de cruzamiento de datos entre el PXOU y el plano de 2.002 para la verificación de los datos obtenidos.

Al igual que en las fases anteriores, la red viaria presenta pocas modificaciones, aunque en este caso en concreto, existe la presencia de cambios proyectados en el PXOU en cuanto a la estructuración viaria que serán llevados a cabo entre esta década y la siguiente.

También se constatará que, como ya se había adelantado en capítulos anteriores, será el período donde realmente se aprecie un crecimiento palpable tanto en lo que concierne al tejido edificado, mediante la colmatación de nuevas manzanas en la parte nueva de la ciudad, como a los equipamientos.



I 114. Vista oblicua de la ciudad entorno a 1.990.

En relación al casco histórico se verifica nuevamente que ha permanecido prácticamente inalterable desde sus inicios y que, a pesar de la continua degradación a la que se ha visto sometido en el tiempo, sigue manteniendo, en gran medida, la calidad ambiental que lo caracteriza funcionando, así, para con el resto de la ciudad como hito jerarquizador del espacio urbano.



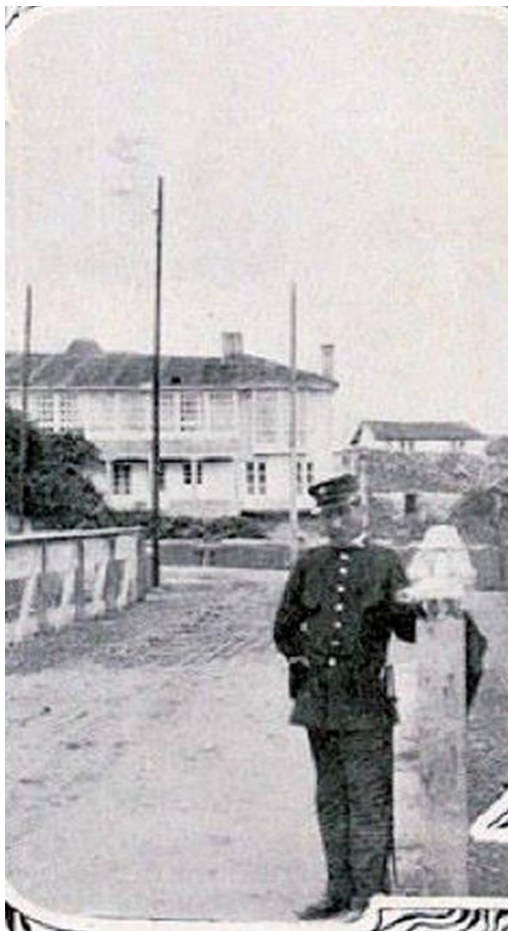
I 115.Red viaria de Tui en la década de 1.990.

### 6.5.1. Red viaria

El cambio más importante en la estructuración viaria del momento, es la construcción de un nuevo tramo en la zona del puente del río Tripes, desviando el tráfico del puente y cerrando el mismo al paso de vehículos.



I 116. Situación del río Tripes (al sur del espacio urbano).



I 117. Puente Tripes.



I 118. Puente Tripes.

A pesar de no ser un período en el que se contabilicen demasiados cambios en la red viaria, aparece una pequeña reestructuración de manzanas en el nuevo centro de la ciudad. Se aprecia, aquí, una intención de reorganización de la ciudad apoyándose en un crecimiento más ordenado.

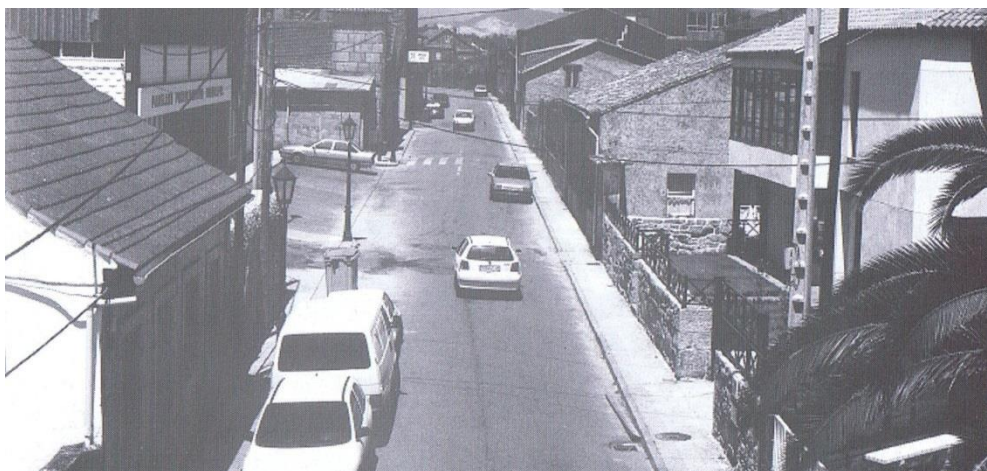


I 119. Estructura viaria nueva de la ciudad.

Sin embargo, donde sí se encuentra un gran cambio en la estructura urbana es en la humanización de las calles ya existentes. Ahora, cualquier vial, independientemente de ser secundario o principal, ya se encuentra totalmente urbanizado, con su correspondiente pavimentación, sus aceras, alumbrado, etc.



I 120. Calle Casal Aboyen la década de 1.990.



I 121. Calle Canónigo Valiño en la década de 1.990.



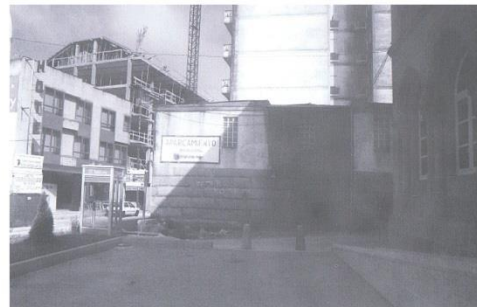
**LEYENDA**  
- - - Espacio urbano de Tui    Río Miño y líneas de agua    Edificaciones existentes    Edificaciones nuevas  
- - - Ciudad antigua

I 122. Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.990.

### 6.5.2. Tejido edificado

Se trata del período evolutivo con mayor desarrollo en el espacio urbano. La red viaria puede ser adivinada ya en muchas zonas como el vacío del tejido edificado. Sobre todo en las vías principales (Avenida de la Concordia, Augusto González Besada con Colón y Martínez Padín), aunque también se destaca la calle que continúa el vial horizontal que estructuraba el casco antiguo de la ciudad prolongándose hasta unirse con la Avenida de la Concordia por su extremo norte.

Sin embargo, en este período, el tejido edificado no solamente muestra una evolución en cuanto al número de viviendas que se ejecutan, sino que las viviendas crecen también en altura.

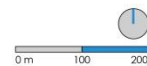


I 123. Cambios en la imagen de la ciudad, edificaciones en altura.



**LEYENDA**

- |                             |                           |                               |                          |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| - - - Espacio urbano de Tui | Edificaciones             | ● Equipamiento administrativo | ● Equipamiento religioso |
| - - - Ciudad antigua        | Edificaciones nuevas      | ● Equipamiento deportivo      | ● Equipamiento sanitario |
|                             | Río Miño y líneas de agua | ● Equipamiento educativo      | ● Otros equipamientos    |



I 124. Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.990.

### 6.5.3. Equipamientos

También en la configuración de los equipamientos que surgen en la década que se está analizando se ve que existe un gran incremento. El aporte más notable a la ciudad se encuentra ubicado en el lugar donde sesituaban previamente los campos del cuartel. Este lugar que además se encuentra en una de las vías principales de la ciudad, la Avenida de la Concordia, ha sido convertido en un espacio educativo dividido en dos centros diferentes; al norte del territorio, se construiría un colegio infantil en el que se impartían clases para alumnos de preescolar y educación primaria (contando en sus instalaciones con dos edificios educativos, uno administrativo del propio centro, un pabellón polideportivo cubierto y otro al aire libre y una gran superficie de espacio libre); al sur de ese mismo terreno, un Instituto de Formación Profesional en el que se impartía formación técnica tras la educación primaria y que estaba formado por tres edificios educativos y dos zonas deportivas, además de pequeños espacios libres.



**I 125. Centro educativo de enseñanza primaria.**

Imagen del centro de Educación Primaria en la que se aprecia, a la izquierda uno de los edificios educativos, seguido del polideportivo. Al fondo se puede ver una de las canchas de baloncesto del espacio deportivo, mientras que el resto de la imagen se corresponde con una parte del patio del colegio (Vila –Botanes, 1999, p.73).

En el resto del espacio urbano se encuentra la aparición de numerosos equipamientos tanto educativos como deportivos. Así, al este del territorio que se acaba de mencionar se encuentra otro Centro de Educación Primaria aunque este de dimensiones más reducidas (se trata de un colegio que solamente cuenta con el edificio educativo, careciendo de espacio deportivo y prácticamente de espacios libres). No obstante, este centro impartiría sus aulas deportivas el pabellón municipal de la ciudad, ubicado exactamente en frente del mismo.

Al sur del Instituto Francisco Sánchez (Instituto de Formación Profesional), se encuentran dos complejos deportivos. Uno de ellos perteneciente al Liceo Casino de Tui (lugar que funcionaba como casa social para los vecinos del ayuntamiento) equipado con una cancha de tenis y otra de baloncesto; el otro, ubicado en las inmediaciones del seminario cuenta, al igual que el del casino, con otras dos canchas, una de tenis y otra de baloncesto.

Al oeste de la ciudad aparece un nuevo complejo educativo, en este caso en sustitución del antiguo Instituto ubicado en el edificio que anteriormente habría sido un hospital, dejando este libre por el momento. Este complejo se ubicará en un edificio que previamente habría existido un hospicio infantil. Sin embargo, tras encontrarse durante un gran período vacío y debido a las posibilidades que ofrecía por sus instalaciones, idóneas para un centro educativo, sería adaptado para la implantación del nuevo Instituto San Paio. En el centro se disponía de un edificio educativo, un pabellón polideportivo, una cancha de usos varios y un gran espacio libre. En el entorno inmediato a este equipamiento se construiría un centro dedicado a personas de tercera edad.

Finalmente, al sur del espacio urbano se construye un complejo deportivo en las proximidades del río, el club de remo y piragüismo Kayak Tudense del término municipal. Este complejo contaría con dos edificaciones con instalaciones orientadas al entreno de este deporte, además de un espacio al aire libre para este mismo propósito. También en la zona sur del ámbito de estudio, pero en esta ocasión al oeste del territorio, se ubica un equipamiento educativo, en el que se imparten aulas de preescolar.

En cuanto a los demás equipamientos que surgen en la ciudad entorno a esta década, se ha de mencionar el centro de salud, ubicado al lado del cuartel de la Guardia Civil, tras la previa desaparición del cementerio de la ciudad en frente a este nuevo edificio. Por último, se han de citar los siguientes: un convento en las inmediaciones del río Tripes pasando el lavadero de Riomolinos; la implantación de la Radio Municipal de Tui en el antiguo matadero; una gasolinera en la zona sureste de la ciudad; y, por último, el Parador Nacional de turismo "San Telmo".

#### 6.5.4. Calles, paseos y plazas

##### Avenida de la Concordia

Con respecto a la configuración de esta avenida en las fases anteriores se aprecia un gran crecimiento en su mayoría en el lado derecho del vial en el cual prácticamente ya no queda espacio vacío. En el lado izquierdo de la misma avenida se puede verificar que el crecimiento que se aprecia ha comenzado a desarrollarse por el extremo norte de la misma y que, poco a poco, va dirigiéndose hacia su extremo sur, en el que todavía existe mucho espacio disponible.



I 126. Aspecto de la Avenida de la Concordia en la década de 1.990.

De cara a su urbanización en la avenida ahora ya se han realizado aceras e incluso generado una línea de aparcamientos. Como aliciente se observa que se ha dotado de un tejido vegetal a lo largo de la misma, además de red de alumbrado.

### Calle Augusto González Besada

La aparición de nuevos edificios de varias alturas cambiaron considerablemente la estética de esta vía, perdiendo gran parte de la armonía que presentaba con su línea de construcciones a ambos lados de similar altura (plantas baja y alta o, en su defecto, baja y dos plantas), viéndose ahora contaminada con un par de edificios de más de tres alturas que alterarían por completo la imagen de esta calle.



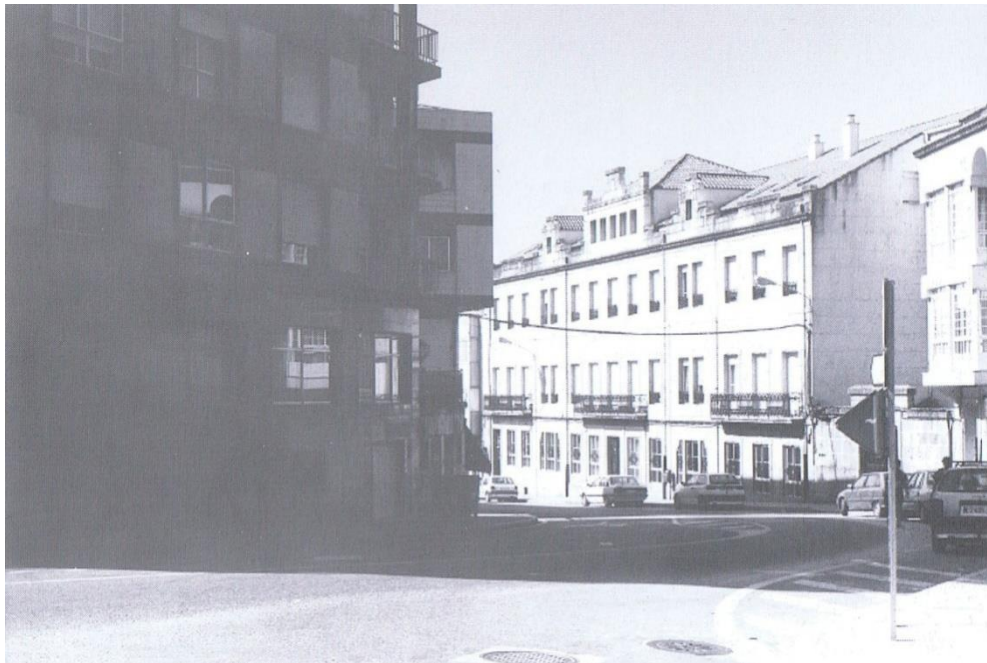
I 127. Vista de la calle Augusto González Besada desde el Seminario en la década de 1.990.

Al final de la calle, en el lado izquierdo de la calle, se observa el edificio que sustituiría a la ya mencionada plaza de abastos que habría sido demolida en estos 20 años para la construcción del dicho edificio.



**I 128. Calle Augusto González Besada en la década de 1.990.**  
Aquí se puede observar el edificio construido en sustitución de la antigua plaza de abastos.

### Calle Martínez Padín



**I 129. Calle Martínez Padín en la década de 1.990.**  
Se observa nuevamente el edificio construido en sustitución de la antigua plaza de abastos.

En cuanto al inicio de la calle Martínez Padín, se observa cómo el edificio que se construyó sustituyendo a la plaza de abastos, adquiere nuevamente protagonismo restando de calidad ambiental al entorno en el que se ha construido. Con este nuevo elemento, el cruce habría perdido una zona mucho más abierta en la que había vegetación a lo largo de la gran acera que rodeaba a la plaza.

Pero este no sería el único tramo que habría perdido su lectura con el crecimiento que se ha apreciado en este período de tiempo. A lo largo de la calle se repetiría una y otra vez este proceso de derribo de viviendas tradicionales para, posteriormente construir nuevas edificaciones más altas que las existentes previamente, olvidándose de la riqueza que este entramado aportaba a la ciudad.



**I 130. Vista de la calle Martínez Padín en la década de 1.990 tras su crecimiento en altura.**

En la imagen anterior, y también apreciable en la siguiente, se percibe que las viviendas no solo ganaron en altura sino que lo también lo hicieron en volumen. Para ello se ha restado espacio a la luz de la propia vía ya que anteriormente contaba con unas aceras mucho más anchas. Llama también la atención la falta de cuidado con los bajos comerciales dejando las fachadas sin rematar, además del feísmo añadido al toparse con un cúmulo de edificios sin ritmo ni armonía alguna para con el entorno

más próximo. Esta situación no sucedería de haber conservado las viviendas originales.



I 131. Otra vista de la calle Martínez Padín en la década de 1.990 tras su crecimiento en altura.

### La Corredera

A diferencia de las calles que se acaban de estudiar el paseo de la Corredera solo se vería modificado en su tramo final, como se ha explicado anteriormente, manteniendo la mayor parte de su trayecto con las propiedades iniciales.

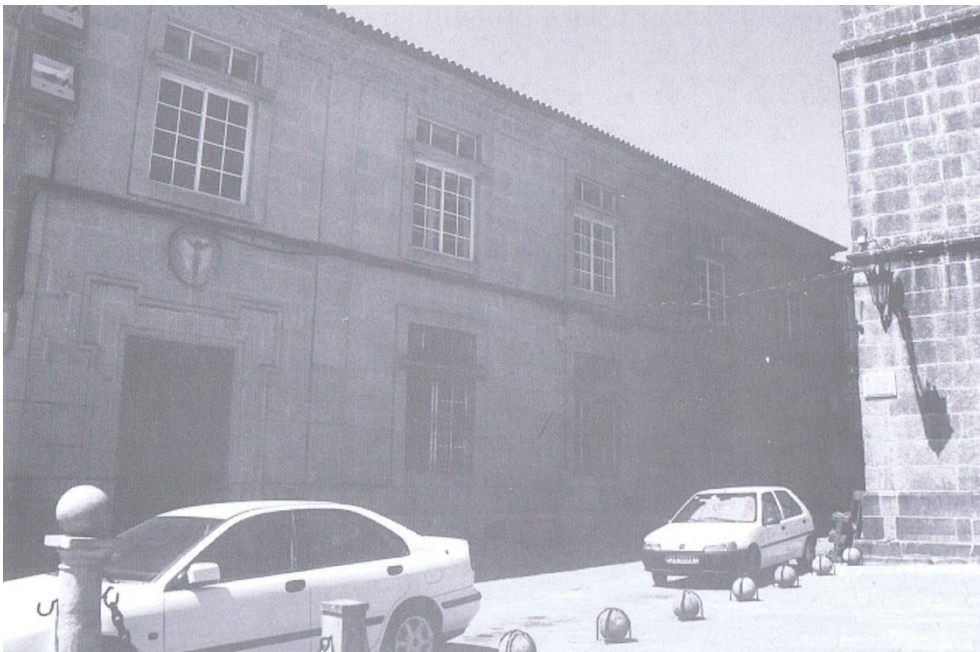


I 132. Vista aérea de La Corredera.



I 133. Imagen de las modificaciones en la edificación se refieren en el paseo de La Corredera.

### Plaza de San Fernando



I 134. Vista del Colegio de la Milagrosa en la plaza de San Fernando en la década de 1.990.

En este transcurso de tiempo, la plaza de San Fernando se vio solamente modificada en algunos aspectos. Por un lado desaparecería la vegetación

que ocupaba sus laterales para su posterior pavimentación en piedra y por otro lado la modificación de una de sus fachadas.



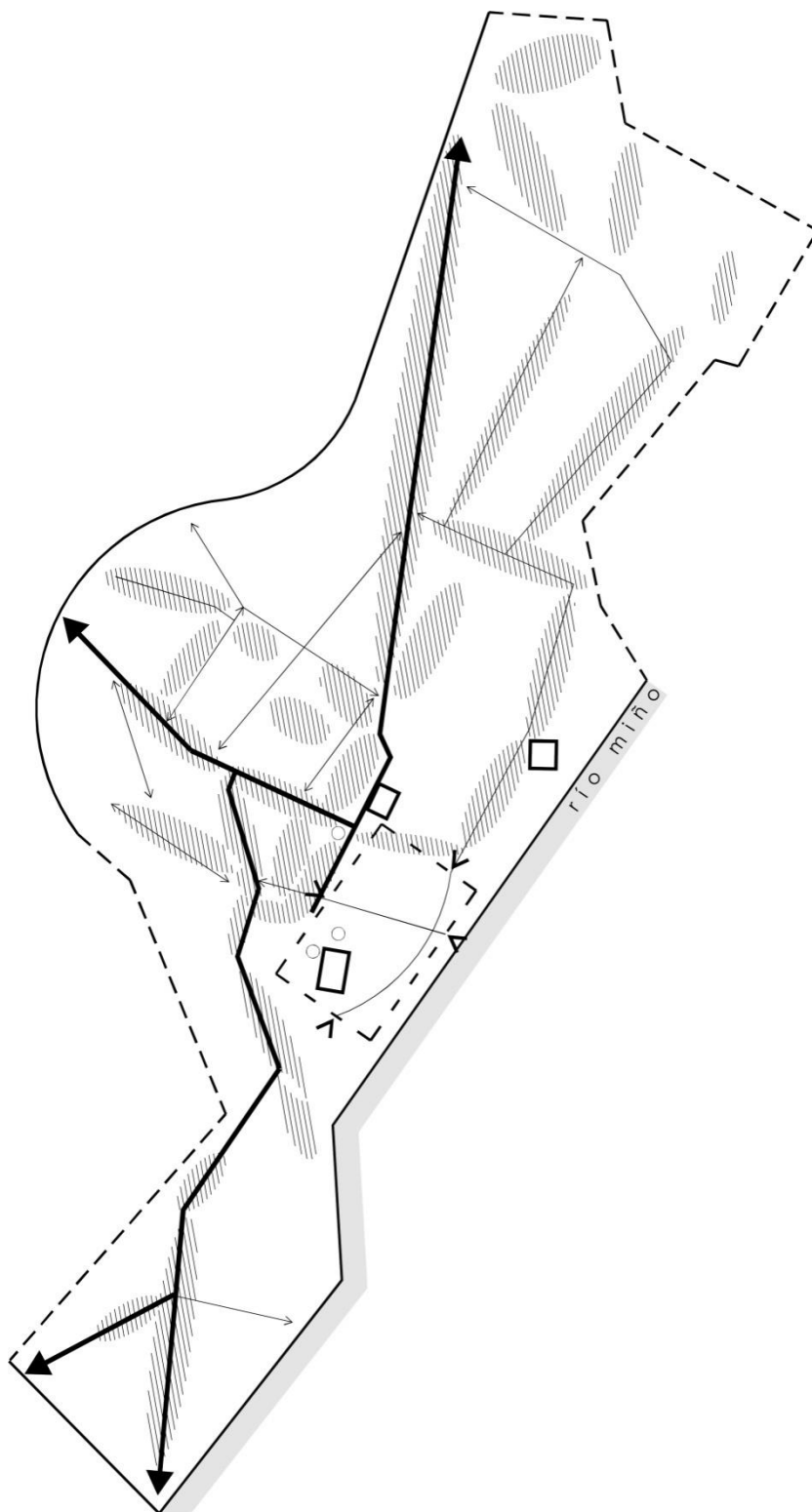
I 135. Vista aérea de la plaza en torno a 1.990 donde se aprecia la supresión de la vegetación.

### Plaza del Concello

La Plaza del Concello no se ha visto alterada, salvo por la construcción de la nueva Casa del Concello.



I 136. Casa del Concello en torno a 1.990.



**I 137. Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.990.**

El esquema muestra los límites de la ciudad (el río y la línea férrea en negro como barreras fijas); la estructura viaria, diferenciando entre la red principal y secundaria, encargada de distribuirse por el territorio, comunicando unas vías con otras; y zonas de crecimiento del tejido edificado, donde se aprecian las tendencias de crecimiento hacia los extremos de la ciudad. Se aprecia que el tejido edificado adquiere protagonismo hacia los límites del espacio.

Como se ha visto reflejado en el tejido edificado, en este período de tiempo se contabiliza un aumento notable en el número de hogares, alcanzando un 23,11% más que en el año 1.970. Así, se pasaría de 3.227 hogares en 1.970 a 3.973 en 1.991. Este aumento en cuanto a las viviendas que se contabilizan en la ciudad, no es más que el reflejo de la necesidad de dar repuesta al aumento demográfico, en este caso del 21,79%, pasando de 12.600 habitantes en 1.970 a 15.346 en 1.991.

Este crecimiento se debe, en gran medida, a la reducción del fenómeno migratorio ya que, a partir de la década de 1.980, se produce un retorno importante de los emigrantes, como ya se ha mencionado en la caracterización general, debido a la crisis mundial que se estaba atravesando. De hecho, es en este año cuando se contabiliza el mayor crecimiento poblacional en todo el siglo, contabilizándose un aumento del 18,84% con respecto a 1.970.

Se observa que gran parte de este crecimiento de la ciudad se ha producido, ahora, dentro de los límites del entorno urbano puesto que aparece un gran número de construcciones nuevas que, como se ha visto en este subcapítulo, presentarían una nueva tipología, el edificio en altura, traduciéndose en la posibilidad de acoger un mayor número de habitantes en un espacio menor. Edificios que, en numerosas ocasiones, vulneran los trazados históricos o constituyen una clara agresión a la armonía que en gran medida se ha conservado en la ciudad a lo largo de los años.

Este es el momento en el que la configuración general de la ciudad queda prácticamente estructurada en el espacio urbano, pues la imagen que presenta Tui en esta década no difiere mucho del aspecto actual de Tui, si bien en este período de tiempo se ha producido la colmatación de las manzanas de la parte nueva (ensanche) de la ciudad.

A pesar de no encontrarse dentro del espacio urbano estudiado, cabe mencionar por último, la aparición de la autovía, puesto que ha tenido una enorme influencia reflejada dentro de la ciudad al desvincularla del tráfico fronterizo, protagonista hasta el momento en la ciudad en cuanto al propio comercio y al turismo de Tui.

## 6.6. Tui en 2.010



I 138. Vista aérea de 2.010 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.

Después del gran crecimiento que se ha observado en la fase de estudio anterior, durante la década de 1.990, la ciudad vuelve a ralentizar su expansión nuevamente en esta época. No obstante, el espacio disponible es también mucho menor ahora, lo que condiciona también las posibilidades de la ciudad, si bien, todavía se contabilizan áreas disponibles para nuevos asentamiento.

En relación a la red viaria a simple vista sólo se destaca la prolongación de un tramo de vial hasta enlazarse con la Avenida de la Concordia. Aquí, se vuelve a apreciar que el tejido edificado nace después de la red viaria ya que, observando períodos anteriores, se ve que tras la instauración de esta vía, comienza el crecimiento de la ciudad en esta zona. En este caso, la vía había sido primeramente realizada hasta la mitad de su recorrido quedando su territorio envolvente a expensas de ser edificado. Una vez que se comienza a edificar esta zona se da continuación al vial facilitando a la ciudad de nuevos espacios por donde seguir creciendo.

Por lo demás, el resultado aparente con el que la ciudad llega a esta fase es muy similar al período anterior. El centro sigue creciendo a partir de edificios de varias alturas mientras que en la periferia se sigue viendo un espacio más disperso poblado de viviendas unifamiliares aisladas. Por este motivo se aprecia una densificación mucho mayor en la zona más céntrica de la ciudad. La mancha generada en el centro es, principalmente correspondiente a los tejados de la edificación, mientras que en la periferia se destaca el verdor de las fincas sobre las viviendas. Estas zonas a simple vista parecen crear confusión ya que presentan una configuración más dispersa con una tipología de vivienda distinta y por su posición periférica, parecen no pertenecer al espacio urbano de la ciudad.

A pesar de que el crecimiento es poco notable en esta fase, se aprecia una nueva concienciación por el estado del casco antiguo y por la conservación del tejido edificado de la ciudad. Por ello se redacta en 2.006 el Plan Especial de Mejora de la Calidad Urbana, cuyo objetivo es “resolver el crecimiento urbano de Tui entre el núcleo histórico y la calle de Portugal (calle Martínez Padín), el barrio histórico del Arrabal y mejorar la calidad del espacio urbano ya consolidado” (PEMCU, 2.006, p. 4).



I 139.Red viaria de Tui en la década de 2.010.

### 6.6.1. Red viaria

Como se ha adelantado en el punto anterior la red viaria de Tui se verá ahora enriquecida con el nuevo crecimiento de la misma en su centro, además de la aparición de nuevos viales que surgen también en la periferia.

En el centro de la ciudad nueva se genera una sucesión de manzanas rectangulares, siguiendo el patrón que surgiría en la década de 1.990 rellenando un espacio que previamente se encontraba completamente vacío.



I 140. Entramado viario de la ciudad en 2.011 (ciudad nueva).



I 141. Entramado viario de la ciudad en 2.011 (ciudad antigua).



**LEYENDA**  
- - - Espacio urbano de Tui    Río Miño y líneas de agua    Edificaciones existentes    Edificaciones nuevas  
- - - Ciudad antigua

I 142. Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 2.010.

### 6.6.2. Tejido edificado

Período en el que las nuevas construcciones se centran, principalmente, en la Avenida de la Concordia, donde termina de completarse prácticamente todo el espacio que quedaba vacío.

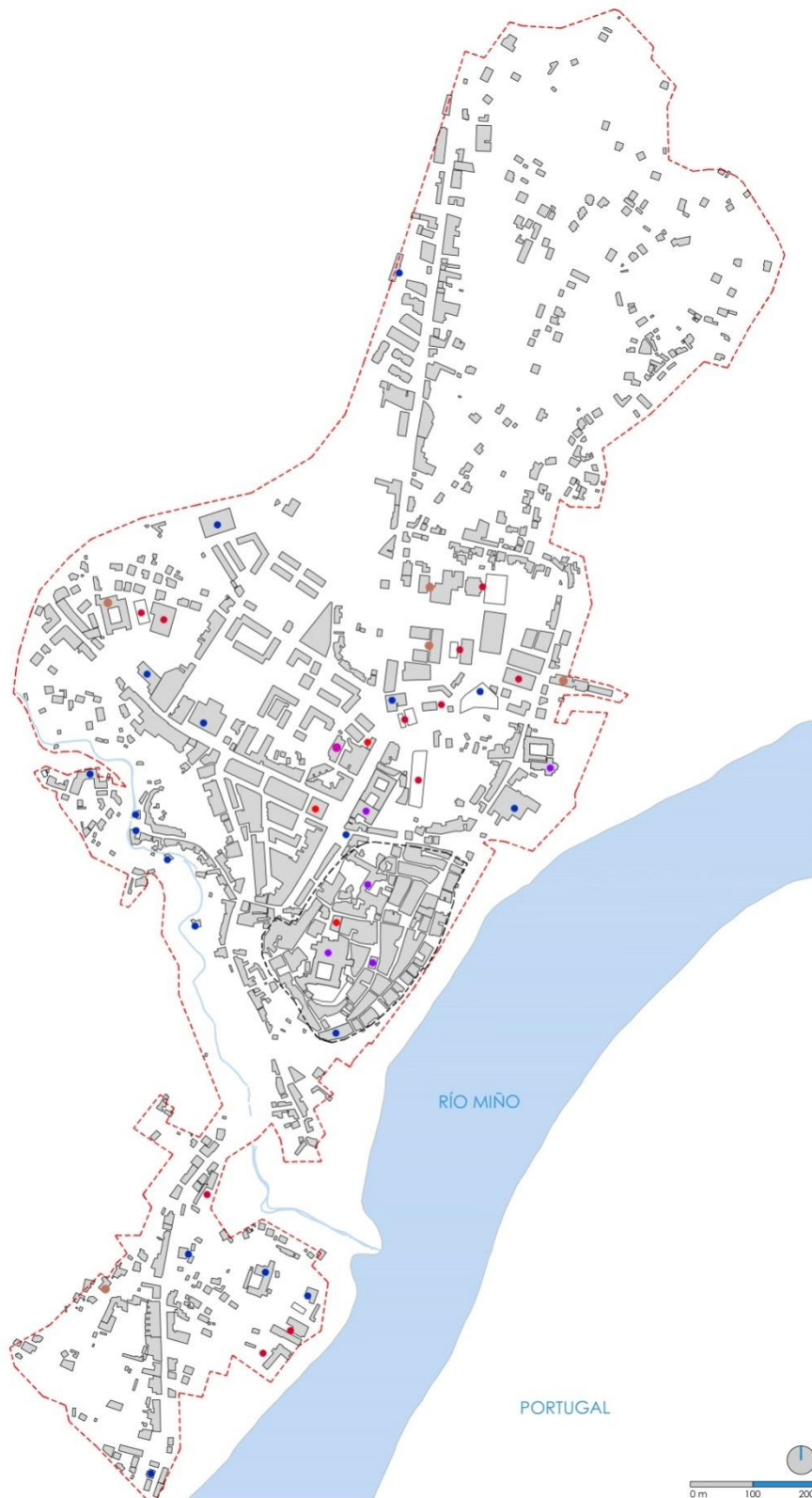
Aparecen también nuevos edificios en la zona más estructurada de la ciudad, siguiendo con la misma distribución de manzanas que se ve por esa zona y cerrando ya prácticamente el espacio urbano que quedaba, hasta ahora, vacío.

En la zona periférica del espacio urbano se siguen construyendo viviendas de tipología unifamiliar aislada, aunque en este período son pocas las nuevas construcciones de estas características apareciendo solo pequeños puntos de crecimiento dispersos.



I 143. Estado actual del tejido edificado en el espacio urbano.

En la imagen anterior se aprecia el aspecto que presenta actualmente el espacio urbano de Tui. Como se acaba de referir se distinguen dos espacios, claramente diferenciados, por un lado la zona periférica con sus viviendas unifamiliares aisladas y parcelas, mientras que por otro lado, en las zonas tanto nueva como histórica, una densidad constructiva mucho mayor en la que no se tienen prácticamente espacios libres.



LEYENDA

- |                             |                           |                               |                          |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| - - - Espacio urbano de Tui | Edificaciones             | ● Equipamiento administrativo | ● Equipamiento religioso |
| - - - Ciudad antigua        | Edificaciones nuevas      | ● Equipamiento deportivo      | ● Equipamiento sanitario |
|                             | Río Miño y líneas de agua | ● Equipamiento educativo      | ● Otros equipamientos    |

I 144. Relación de los equipamientos existentes en la década de 2010.

### 6.6.3. Equipamientos

En estos veinte años de separación entre fases solo se aprecian dos cambios en cuanto a los equipamientos. Por un lado la demolición de la segunda plaza de abastos conocida en esta ciudad para la construcción de otra en una nueva ubicación; por otro lado la recuperación del edificio del antiguo hospital y posterior instituto, reconvertida ahora en Área Panorámica.



I 145. Antigua plaza de abastos antes de su demolición.

Ubicada en la calle Casal Aboy, tras el edificio del antiguo hospital.



I 146. Antigua plaza de abastos.

A la izquierda fachada principal (al fondo antiguo hospital, hoy Área Panorámica). A la derecha, fachada posterior (al fondo, también el Área Panorámica).

En lo que respecta a la reapertura del antiguo hospital como Área Panorámica, se han de mencionar las obras llevadas a cabo en la rehabilitación y ampliación del edificio.

En cuanto a la ampliación de este edificio se procedería a dotarlo de mayor volumen desmontando parte de las fachadas (numerando previamente las piedras que componían sus fachadas) para su posterior reconstrucción, una vez terminadas las obras en su interior ya que el

edificio habría sido vaciado íntegramente manteniendo únicamente las fachadas y los muros de carga interiores realizados en sillería.



**I 147. Obras en el Área Panorámica.**

A la izquierda, vaciado del edificio. A la derecha, ampliación.



**I 148. Trabajo de reconstrucción.**

#### 6.6.4. Calles, paseos y plazas

##### Avenida de la Concordia

El aspecto que presenta la Avenida de la Concordia con respecto a la década de 1.990 es prácticamente igual, encontrándose ahora más edificada en el lado izquierdo del vial. En el punto donde se encuentra el colegio de primaria, se implanta un gran paso de peatones que ocupa varios metros de ancho, regulado por semáforos por seguridad ante la presencia de una vía muy transitada por vehículos al igual que por niños. El resto de la avenida se encuentra prácticamente en el mismo estado pasados estos veinte años.



I 149. Avenida de la Concordia en la actualidad.

### Calle Augusto González Besada



I 150. Augusto González Besada en la actualidad.

El mayor cambio que se aprecia en lo que a esta calle se refiere es la gran cantidad de contaminación visual que presenta. Se encuentra la presencia de numerosos carteles, ya sean informativos a nivel direccional como publicitarios, todo ello incrementado con los propios bajos comerciales.

### Calle Martínez Padín

Al igual que las calles anteriores, Martínez Padín se vio poco modificada en estos veinte años.



I 151. Acceso a la calle Martínez Padín desde Augusto González Besada en la actualidad.

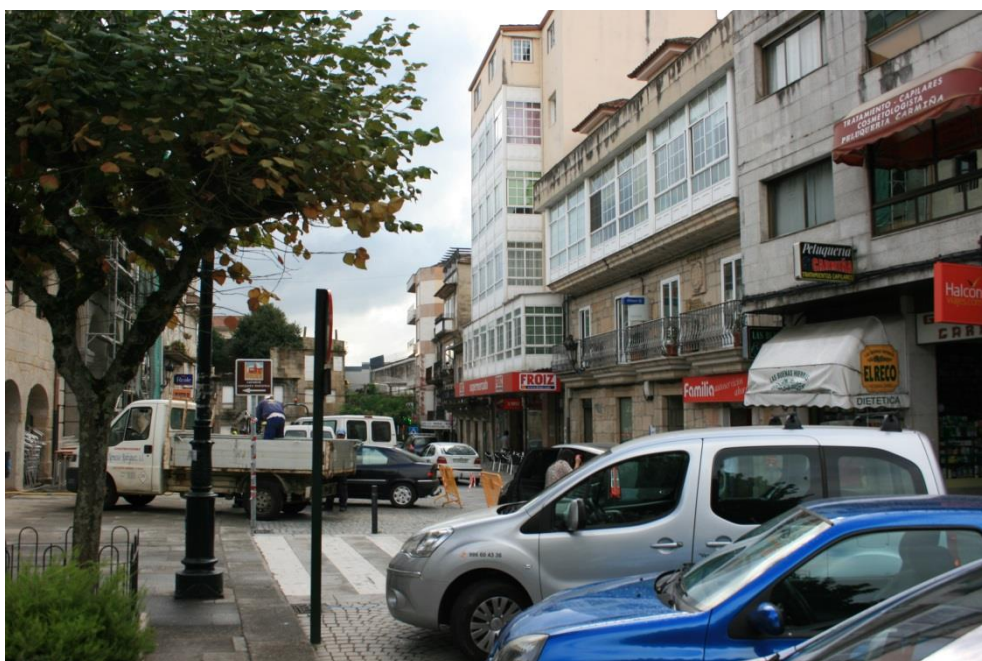


I 152. Martínez Padín en la actualidad.



I 153. Martínez Padín actualmente.

### La Corredera



I 154. Paseo de la Corredera actualmente.

El caso de la Corredera actualmentemuestra que el desarrollo en la que se había visto involucrada en el período pasado, afortunadamente se quedó

en los tres edificios que se construyeron al final de su trayecto, manteniendo en el resto de su recorrido su estética inicial. Cabe destacar que, gracias a la sensibilización que la ciudadanía ha adquirido con respecto a estas construcciones, se han llevado y se están llevando a cabo mejoras en ellas para evitar así su pérdida, puesto que muchas se encuentran deshabitadas.

### Plaza de San Fernando



I 155. Plaza de San Fernando en la actualidad.

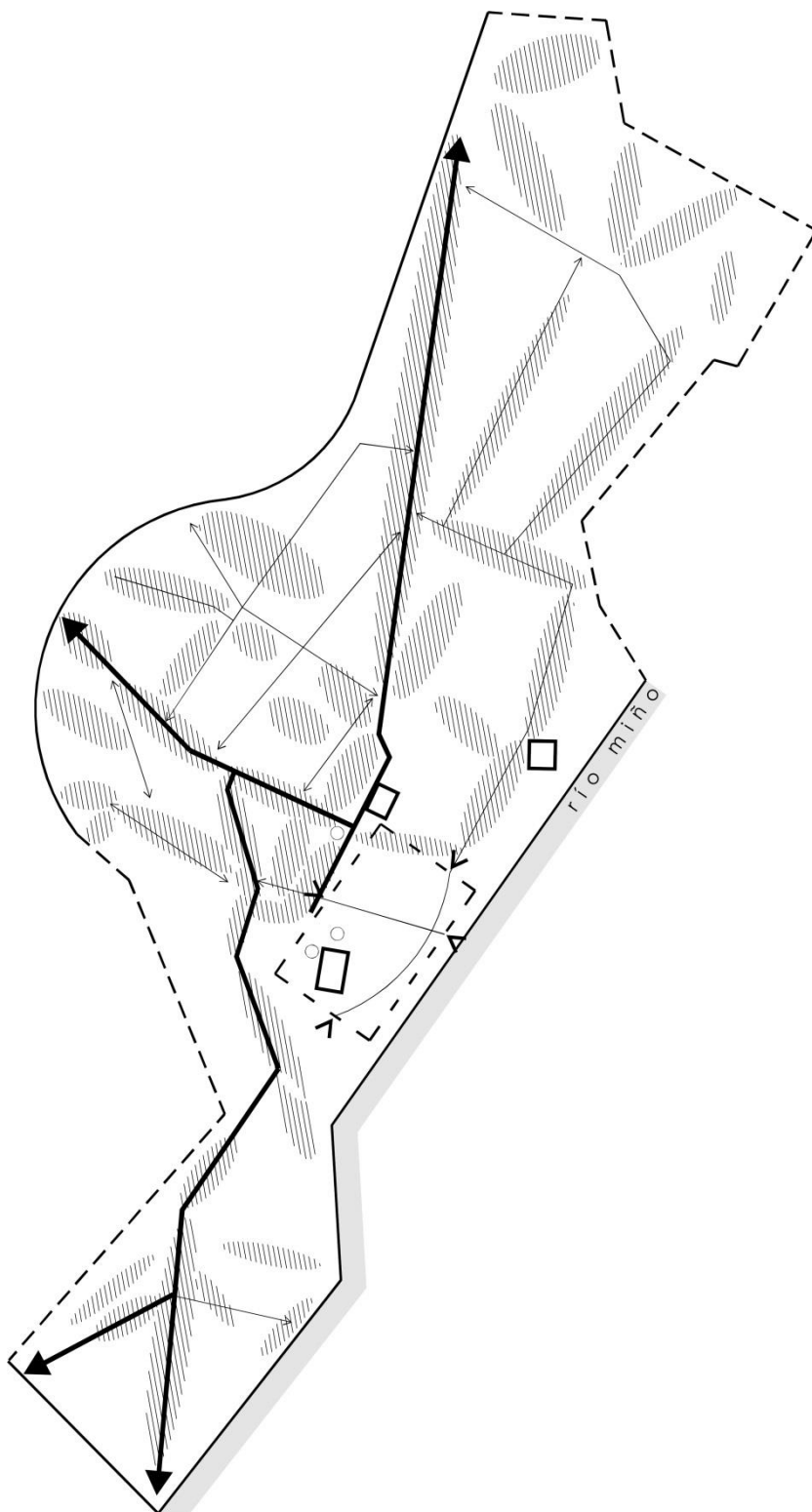
La plaza de San Fernando también se mantiene exactamente igual, si bien ahora se tiene la oportunidad de mostrar su aspecto ya que en las imágenes anteriores solo aparecía como parte de la fotografía.

### Plaza del Concello

En el caso de la Plaza del Concello ocurre nuevamente lo mismo, se aprecia que no existen cambios aparentes con respecto a su aspecto en los años anteriormente analizados.



I 156.Plaza del Concello actualmente.



**I 157. Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 2010.**

El esquema muestra los límites de la ciudad (con sus barreras fijas); la estructura viaria (red principal y secundaria) y las zonas de crecimiento del tejido edificado. El tejido edificado se encuentra en avanzado estado de desarrollo ya que el territorio se encuentra ahora ocupando gran parte del territorio, equilibrándose, por lo tanto, todo el espacio.

En esta última fase, se aprecia una evolución más bien de consolidación de la estructura que se ha venido desarrollando a lo largo del tiempo. En cuanto a su crecimiento, se contabiliza un aumento del 12,77%, con 17.306 habitantes en 2.010 frente a los 15.346 de 1.991.

Poco a poco y debido a la reducción del espacio disponible que el crecimiento anterior deja en la ciudad se ve un proceso de transformación de la ciudad en este período de tiempo, correspondiente a un llenado de los vacíos existentes, quedando ahora prácticamente el espacio urbano nuevamente saturado en las áreas centrales y más disperso en las áreas periféricas debido a la tipología de vivienda, unifamiliar aislada, que en estas zonas se implanta. La diferencia de tipologías dentro del espacio urbano se ve claramente reflejado en la siguiente imagen donde se aprecia el centro histórico con sus viviendas de dos alturas, la zona nueva de la ciudad con sus edificios y, finalmente, las áreas periféricas con viviendas unifamiliares aisladas y parcelas privadas envolventes a estas viviendas.



I 158. Vista aérea de 2.011 con límite del espacio urbano superpuesto.



---

## 7. SISTEMATIZACIÓN

---



Esta investigación se ha centrado en tratar de explicar las transformaciones morfológicas por las que ha pasado la ciudad de Tui a lo largo de los años y para ello se han planteado tres objetivos. Con la lectura del tejido urbano de Tui se han constatado diferentes fenómenos encuadrados previamente, extrayendo de ahí los elementos estructuradores de la transformación que responden a los objetivos planteados.

En base al primer objetivo – **identificar los elementos estructuradores de la transformación de la forma urbana de Tui** –se ha dado respuesta a través de la interrelación entre los datos correspondientes a la caracterización general de la ciudad, el contexto social, político y económico y el propio análisis de cada época.

Así, se verifica que el contexto decada momento se ve reflejado en el proceso de transformación del propio espacio urbano. Gracias a ello se ha destacado un mayor crecimiento en la ciudad en dos de los cuatro períodos estudiados, correspondientes a las décadas de 1.950 y 1.990. En estos períodos se observa como, a raíz de una mejora socioeconómica, la ciudad es testigo de un mayor desarrollo en su tejido edificado, destacándose sobre todo la década de 1.990 con un incremento todavía más notable, mientras que en el período de 1.970 la ciudad se vio envuelta en una decadencia económica y demográfica que refleja un desarrollo muy poco apreciable.

El período de 1.990 no destaca solamente por el incremento en la ocupación del suelo, sino que en esta época, la ciudad es testigo de la implantación de una nueva tipología edificatoria, la vivienda plurifamiliar,

caracterizada por adquirir mayor altura con respecto a las viviendas que hasta el momento se habían construido en la ciudad tudense.

En cuanto a las áreas periféricas del espacio urbano, se ha constatado también otro fenómeno estructurador diferente al del resto de la ciudad, la vivienda unifamiliar aislada, característica por distribuirse de manera dispersa por el territorio, permitiendo el espacio libre dentro de la parcela privada.

Sin embargo, los principales elementos que estructuraron el crecimiento de la ciudad han sido sus trazados infraestructurales. Como se ha mencionado previamente, se observa un crecimiento notable apoyado en las redes de comunicación que se van ejecutando en la ciudad, creándose así una dinamización a lo largo de estos ejes. Así, tras la urbanización del tejido viario, se aprecia un crecimiento lineal a ambos lados de las vías de comunicación para, posteriormente, pasar a trazarse nuevas vías, secundarias, que también serán ocupadas en un proceso de densificación del territorio hasta completarse el espacio disponible dentro de los límites de la ciudad. No obstante, el crecimiento lineal característico de la zona más próxima al casco histórico de la ciudad sería contrarrestado en las áreas periféricas por un crecimiento disperso caracterizado por la introducción de la vivienda unifamiliar aislada.

Estas dos tipologías diferenciadas se traducen en una estructuración del tejido urbano del que se extraen dos lecturas diferenciadas que, en algunas ocasiones, entran en conflicto. Por un lado, el crecimiento lineal asociado a una tipología de vivienda plurifamiliar caracterizada por la altura de sus edificios formando un tejido más denso, mientras que por otro lado, el crecimiento disperso en las zonas periféricas, conlleva una tipología de vivienda unifamiliar aislada con parcela privada anexa a la misma, denotando una estructuración mucho menos compacta. En definitiva, dos tipologías que se caracterizan al espacio urbano por su hibridismo y complejidad.

En base al segundo objetivo – **indicar el papel del centro histórico de Tui para la revitalización de las dinámicas urbanas y su respectiva articulación**

---

**con el Río Miño** –se aprecia cómo, a través de la saturación a la que se ha visto sometido el casco histórico, se comienza una expansión de la ciudad caracterizada por continuar con la misma tipología de vivienda entre medianeras propia de los centros históricos.

Sin embargo, a medida que nos vamos alejando del mismo se observa una clara ruptura morfológica entre la ciudad medieval, su primer ensanche y la zona nueva extramuros de la muralla renacentista. Por un lado, el tejido edificado intramuros de la muralla renacentista se caracteriza por una clara densidad resultante del proceso de llenado de la ciudad apoyándose en sus murallas y construcciones existentes, llegando a ocuparse prácticamente todo el espacio disponible. En contrapartida, la periferia crece sin un límite físico tan marcado como es el caso de una muralla, conformándose de esta manera una densificación mucho menor. De esta manera, se observa cómo la ciudad parte de un centro fuertemente densificado hacia una periferia que se difumina cada vez más en el territorio, perdiéndose la percepción del límite entre el espacio urbano y rural de la ciudad.

En cuanto al Río Miño, se ha visto a lo largo del trabajo cómo ha sido un claro protagonista en el desarrollo de la ciudad por su función como elemento separador entre Tui y Valença. Este factor sumado a la aparición de la muralla como elemento de defensa hizo que la ciudad se cerrase de una manera significativa a esta barrera natural.

Así, la presencia de un río navegable de separación entre dos países y la existencia de un puerto en la ciudad potenciaría el comercio marítimo fluvial, impulsando a la ciudad a un mayor desarrollo económico. Pero, como ya se ha mencionado, la existencia del citado puerto, no sería solo beneficiosa para la ciudad ya que sería objeto de diferentes invasiones a lo largo de la historia.

Sin embargo, otro elemento favorecedor para la ciudad ha sido la construcción del puente internacional siendo el primero hasta el Duero, lo que dotaría a la ciudad tudense de una mayor riqueza turística funcionando como un lugar de paso al país vecino y viceversa.

Por lo tanto y gracias a la extracción de estas conclusiones acerca de los dos primeros objetivos, es posible responder al tercer objetivo – **determinar indicadores para la consolidación de la matriz morfológica del centro histórico y su relación con áreas envolventes de expansión de la ciudad.**

Una vez estudiada la ciudad con mayor detenimiento se pueden deducir una serie de conclusiones sobre los impactos que ha tenido en la ciudad el proceso transformativo de la misma.

En base a la transformación morfológica presentada, se establecen tres indicadores principales:

#### **1. Consolidación de la ciudad vinculada al trazado infraestructural.**

Como se ha justificado en el primer objetivo, los trazados infraestructurales funcionan como los principales elementos estructuradores de la ciudad y, por ello, son un claro indicador en cuanto a la consolidación de las áreas de expansión de la ciudad.

En base al resultado que se ha venido apreciando a partir de las nuevas vías en relación al desarrollo de la ciudad, se establece que la construcción de cualquier nuevo eje viario conllevará al crecimiento de la ciudad apoyándose en dicho eje a través de la propagación del tejido edificado.

Así, a partir de la formación de las vías principales se observa un crecimiento lineal apoyado en tales vías que, al verse saturadas, forman nuevos tejidos secundarios, en forma de ramificaciones de las propias vías, que también se irán colmando de edificaciones, creando una malla estructuralmente compleja en las zonas más próximas al centro histórico y mucho más dispersa hacia la periferia de la ciudad. Este tejido estructural más complejo mantiene cierta relación con el centro histórico en cuanto a la saturación de la mancha edificada que con ella se crea.

#### **2. Delimitación de un nuevo espacio urbano.**

A lo largo de la evolución urbana de la ciudad, se ha constatado un proceso delimitador basado en dos realidades diferentes. Por un lado, el

recinto amurallado, cuya constitución se vio limitada por la presencia de una barrera física, la muralla medieval. El cierre de la ciudad provocaría una alta densidad en su interior que, una vez saturado, demandaría de nuevos crecimientos hacia el exterior de la misma. Será en este momento cuando se comience con la expansión de la ciudad.

En un primer momento, el crecimiento sería nuevamente limitado con una segunda muralla, en este caso renacentista, manteniéndose así, las características principales de la ciudad medieval. Sin embargo, esta limitación se vería obligada a desaparecer por el constante crecimiento que denotaba la ciudad a medida que pasaba el tiempo.

Finalmente, se delimitaría el espacio urbano actual apoyado nuevamente en la existencia de barreras físicas, el río, por un lado y la línea férrea por el otro. Sin embargo, esta nueva delimitación está viéndose nuevamente saturada, por lo que, de seguir creciendo el tejido edificado tudense, se verá en la necesidad de modificarse nuevamente creando nuevos límites urbanos.

### **3. Composición del espacio urbano basado en la fragmentación urbana.**

A partir de la investigación realizada se observan puntos de desarrollo urbano de diferentes características. Inicialmente, el centro histórico, caracterizado por la existencia de la tradicional vivienda entre medianeras de no más de dos alturas. Con la primera expansión de la ciudad (hacia la muralla renacentista), la tipología edificatoria seguiría el mismo trazado de la ciudad antigua.

Sin embargo, a partir de 1.970 se introduciría una nueva tipología, la vivienda plurifamiliar, ubicándose en la zona central del nuevo espacio urbano delimitado. Se crearía aquí una primera fragmentación urbana entre la ciudad antigua y la nueva.

Además de estas dos tipologías, en la periferia del espacio urbano tudense, se identifica otra tipología diferente a las dos anteriores, la vivienda unifamiliar aislada, caracterizada por poseer parcela privada anexa.

Estas tres tipologías forman un tejido edificado complejo que fragmenta claramente la ciudad por encontrarse ubicadas en espacios diferenciados.



I 159. Fragmentación urbana de Tui.

En resumen, el trabajo de investigación presentado se ha centrado en la configuración y transformación morfológica del espacio urbano de Tui a lo largo de su historia, distribuyendo el estudio en diferentes niveles, según su grado de importancia.

A partir de un primer encuadramiento tanto histórico como político, social y económico, se han extraído una serie de factores que intervinieron en el proceso de transformación morfológica de Tui. Una vez realizada esta primera parte se ha ejecutado el análisis espacial, en donde convergen los factores identificados previamente.

Para la realización del propio análisis morfológico se han recogido datos procedentes de diversas disciplinas, tanto para encuadrar el período de estudio como para la realización de la lectura del tejido urbano. Datos que fueron posteriormente sintetizados en el capítulo 3 de la presente disertación. Seguidamente, en el capítulo 4, se hace un abordaje histórico al nacimiento de la ciudad, aportando aquí bibliografía sobre la historia de la ciudad de Tui. También aquí, se han referido diversos datos sobre los diferentes contextos políticos, sociales y económicos con el fin de facilitar la posterior lectura morfológica.

Tras este primer abordaje se realiza un estudio de la evolución previa al análisis morfológico propiamente dicho, en el que se aborda la forma de la ciudad a través de sus planos más antiguos. Una vez caracterizada la forma urbana de Tui con sus principales elementos estructuradores y tipologías dominantes, se procede, en el capítulo siguiente a realizar el estudio de la transformación morfológica ocurrida en el período que va desde 1.950 a 2.010.

La confrontación de los diferentes datos obtenidos en los capítulos previos junto con registros escritos y fotográficos, ha sido determinante para la comprensión de diferentes fenómenos plasmados en la forma urbana. Partiendo del análisis y de la interpretación de la información recogida, se siguió una metodología orientada para la elaboración de las diferentes síntesis gráficas que se muestran.

En el desarrollo de la investigación, se han producido diferentes elementos gráficos de análisis, repitiendo este proceso en todas las fases de estudio. De este modo, se consiguió confirmar una lectura continuada de las transformaciones que ha sufrido la forma urbana de Tui. A través de estos elementos gráficos se ha podido, por lo tanto realizar un análisis comparativo de los datos obtenidos, para poder así, estudiar la transformación morfológica de Tui a través de una lectura temporal.

Con la obtención de estos datos se han podido plantear una serie de indicadores o caminos posibles que pueda tomar la morfología de Tui, respondiendo así al último objetivo planteado en la disertación.

En conclusión, en este texto se ha utilizado el estado del arte por dos vías diferentes. Por un lado, para realizar el estudio de caso se ha basado la metodología utilizada en un marco teórico repasando las principales líneas de pensamiento sobre el urbanismo y la morfología urbana, así como su evolución a lo largo del tiempo. Posteriormente, se ha visto reflejado en el estudio de la forma urbana, abordando diferentes autores y escuelas para así, poder retirar una metodología válida para el posterior análisis de Tui.

Cabe mencionar también que con respecto al principal elemento estructurador de la transformación de la ciudad, la mayoría de autores han

constatado la importancia de estos elementos morfológicos en el proceso de formación del tejido urbano, descubriendo en ellos una serie de pautas y efectos reflejados que se encuentran también en otros casos de estudio. Con este estudio se han podido extraer fenómenos de carácter universal verificados también en este espacio urbano en cuestión.

Con respecto al desarrollo y transformación del tejido, referido anteriormente, los principales autores defienden que este proceso está ligado a una serie de condicionantes procedentes de otras disciplinas. Por ello, se ha realizado una convergencia de varios estudios sobre la ciudad de Tui (desde la historia, arqueología, geografía, economía, etc.) en una lectura morfológica. Aportando así, la base necesaria para la realización del propio trabajo, además del aporte teórico sobre el estudio de caso en cuestión.

Tal y como ya se ha referido anteriormente la problemática planteada en esta disertación surge a partir de la ausencia de cualquier estudio morfológico sobre la ciudad de Tui frente a la existencia de diversos estudios de otras áreas del conocimiento. Por tanto, aquí surge una importante laguna teórica a la que puede contribuir este trabajo.

En cuanto a la bibliografía utilizada referente a la ciudad de Tui en la que se abordan los diferentes acontecimientos y contextos que marcaron el desarrollo de la ciudad en sus diferentes épocas, se han podido extraer diferentes trazos clave sobre el urbanismo de Tui, así como las descripciones de sus elementos más característicos y de su espacio urbano en general. Estos elementos ayudaron a la realización de este trabajo y a su consiguiente lectura morfológica, gracias a la aportación de sus datos, como puede verse en los capítulos centrados en la historia y evolución de la ciudad tudense.

Esta información se traduce en una contribución posterior gracias a la interligación de estos datos en un mismo discurso llevándolos al campo de la morfología de Tui, con el fin de retirar una serie de resultados, tal y como ya se ha mencionado anteriormente.

Para finalizar la sistematización de los datos obtenidos a lo largo del trabajo, se pretende realizar una correlación entre las distintas épocas que se han venido desarrollando, tratando de ver claramente a través de ellas, el proceso evolutivo que se ha venido explicando a lo largo de la disertación.

Así, la ciudad nace como un elemento fortificado, de dimensiones reducidas en el que se encuentran los elementos más importantes de la ciudad, tales como los monumentos y equipamientos existentes en el período medieval.

Poco a poco se aprecia cómo la ciudad va generando nuevos ensanches hacia los extremos practicables del territorio más próximo a la ciudad, limitándose su crecimiento hacia el este por la presencia del Río Miño, elemento separador de la ciudad gallega con Portugal.

Tras esta primera expansión de la ciudad hacia el exterior de sus murallas medievales, se genera un primer tejido viario de comunicación con los arrabales de la zona que, posteriormente se verá reforzado por una necesidad paulatina de generar comunicaciones con otras ciudades próximas y no tan próximas.

Estas vías de comunicación funcionarán como mallas estructurantes del tejido edificado, pues serán las que ordenen la alineación de las viviendas en un proceso edificatorio común al que se habría desarrollado hasta el momento en el interior de la ciudad antigua tudense.

A medida que la ciudad va creciendo en el entorno más próximo de la ciudad medieval y en el interior del recinto nuevo definido por la muralla renacentista, se aprecia una constante expansión hacia el exterior de este recinto que finalizaría por desaparecer prácticamente por completo. En este momento y coincidiendo la construcción de la línea férrea se establecen unos nuevos límites del espacio urbano apoyados en la barrera generada por esta nueva vía de comunicación.

Delimitado ya el espacio urbano en todo su nuevo perímetro, la ciudad pasará por un proceso de transformación del nuevo espacio todavía muy

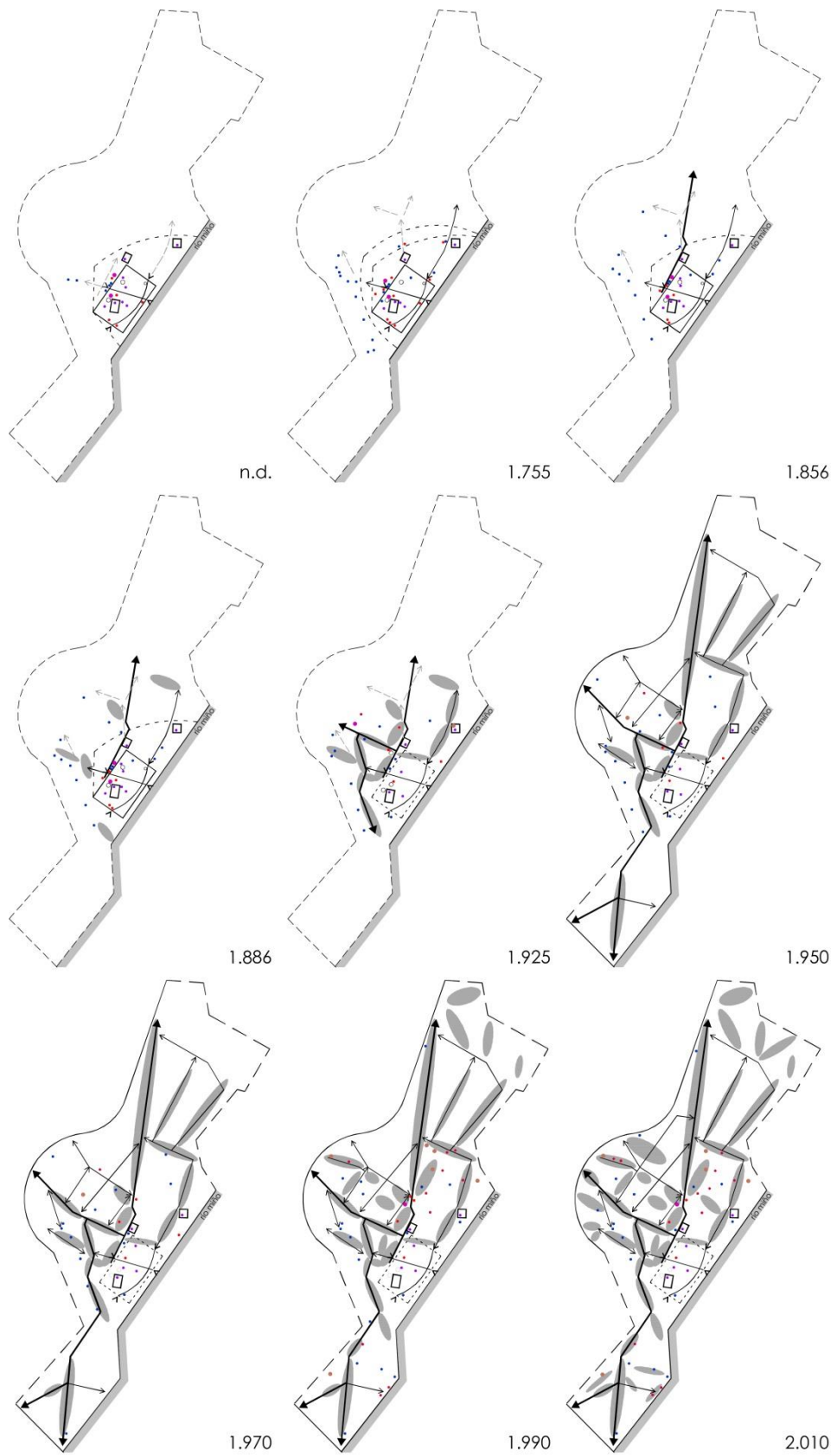
poco desarrollado. Sin embargo y a pesar de que el crecimiento ha sido, por norma general, constante en la ciudad el proceso de transformación será lento y poco apreciable en varias de las diferentes épocas de estudio, destacándose la década de 1.990 como la de mayor crecimiento del tejido edificado de Tui.

En cuanto a la red viaria, no se apreciarán grandes cambios a partir de 1.950 puesto que en este momento, la red viaria principal ya se encuentra completamente trazada a falta, tan solo, de mejorar sus condiciones de urbanización. Toda novedad en cuanto a la red viaria se refiere, será realizado a través de vías secundarias, para dejar espacios libres disponibles para un posterior crecimiento edificatorio.

Puede destacarse que, en cuanto a los equipamientos, se aprecia cómo en un primer momento se van desplazando a medida que crece la ciudad hacia el exterior del recinto amurallado pasando a ubicarse principalmente en la zona nueva de la ciudad. Durante un largo período de tiempo se mantienen constantes casi todos los equipamientos, desapareciendo alguno de ellos con la desaparición de la muralla como elemento de defensa o las puertas de acceso a ella, tales como las guardias en de las puertas de la ciudad o los almacenes de pólvora, entre otros.

Al igual que en el tejido edificado, en la década de 1.990 se contabiliza un incremento notable en los equipamientos de la ciudad, gran parte de ellos de tipo deportivo y educativo.

En definitiva, tanto la planimetría, como los elementos de contextualización previamente estudiados destacan la década de 1.990 como uno de los momentos más importantes en cuanto al crecimiento evolutivo de la ciudad de Tui. Este desarrollo tanto social como económico, se traduce en la ciudad con una transformación urbana claramente destacable en comparación con los demás períodos que se han estudiado, pudiendo incluso afirmar que es el período de mayor desarrollo en el ciudad hasta el momento.



I 160. Relación de todos los esquemas interpretativos.



---

## 8. CONSIDERACIONES FINALES

---



Para la elaboración de la presente disertación se ha considerado necesario en todo momento el rediseño cartográfico para conseguir una mayor neutralización a la hora de extraer conclusiones a través de los planos recogidos. Como segundo paso y, no menos importante, se han tratado de sintetizar los datos más relevantes de cada uno de estos rediseños cartográficos a través de esquemas interpretativos, todos ellos siguiendo los mismos criterios de manera que, realizando una lectura de todos ellos en conjunto, se ha podido responder a los objetivos planteados al inicio de esta investigación.

En cuanto al estudio realizado, se ha seguido una secuencia estrictamente cronológica que revela las transformaciones morfológicas sufridas en el territorio, desde sus primeros asentamientos hasta la década de 2.010. Asimismo, el análisis morfológico en las fechas señaladas a lo largo de la investigación coincide con períodos con registros gráficos, cuya interpretación posibilitó identificar los principales factores y elementos de transformación del espacio urbano de Tui.

Otro de los aspectos a destacar en esta investigación es el análisis de la documentación disponible sobre la ciudad de Tui, prácticamente inexistente a partir de 1.950. Esta falta de documentación se ha visto reflejada en un empobrecimiento de la calidad del análisis a la hora de relacionar algunos de los fenómenos que se reflejan en la planimetría con la realidad experimentada por la ciudad. No obstante, se ha logrado dar respuesta a estos acontecimientos a través del cruzamiento de datos entre un contexto histórico a una escala mayor y los datos estadísticos sobre el municipio en cuestión. Esta reinterpretación realizada a partir del

cruzamiento de datos funcionará como elemento conductor en un trayecto histórico-urbano de la transformación de la ciudad tudense.

Este es el motivo por el cual el texto comienza con una fuerte contextualización histórica de la que se extraen conclusiones evolutivas palpables centradas principalmente en la zona del centro histórico de la ciudad, para terminar analizando el espacio urbano completo de una manera más general, pero del que se extraen también las correspondientes deducciones. Siendo consciente de esta carencia se ha tenido que proceder a un mayor esfuerzo a la hora de interpretar los datos extraídos a partir de la planimetría de la que se disponía.

Correlativamente al fuerte desarrollo de la ciudad en la década de 1.990 en la que se implantaron nuevas dinámicas locales de crecimiento, la ciudad perdería su carácter transfronterizo tras la construcción de una nueva vía de unión entre España y Portugal, la autovía. Este factor, sumado a la desaparición de la frontera entre Tui y Valença hizo que la ciudad se viera obligada a tener que repensar la ciudad en una nueva lógica transfronteriza articulada con el país vecino y así, introducir nuevas dinámicas que, por esta nueva articulación del espacio, habría perdido. Estos factores impulsan a explotar el río como elemento de ligación entre Tui y Valença, potenciando de esta manera el regreso de la ciudad al río, completamente cerrada a éste hasta el momento.

En febrero de 2.012 se constituye la Eurociudad de Tui-Valença do Minho en una clara intención de interrelacionar ambas localidades y reforzar su cohesión social, además de promover la valoración de los recursos humanos tanto del patrimonio natural como cultural de la zona. A través de esta iniciativa se ha procedido, como primer acto por parte de la Eurociudad a la plantación de un bosque junto al Miño, por parte de estudiantes de ambos países. Se fomentan, además, otras actividades sociales, tales como rutas organizadas y otras actividades deportivas.

Sin embargo, no es suficiente repensar la ciudad tan solo desde el punto de vista social, económico o cultural. Del análisis morfológico presentado se extrae que, para dar sentido a esta iniciativa, son necesarias dinámicas

a una escala regional/transfronteriza para impulsar nuevamente el desenvolvimiento de la ciudad hacia un nuevo futuro, sirviéndose del río como impulsador del desenvolvimiento, reconectando sistemas e infraestructuras, como por ejemplo la modernización de la línea férrea entre Vigo y Oporto, objetivo mencionado por el alcalde tudense.

Este sería un indicador determinante en el proceso de transformación de la ciudad de cara a un futuro no muy lejano, sin embargo, se ha optado por no referirlo como tal y dejar constancia de ello tan solo en las conclusiones por tratarse de una iniciativa ya existente en la ciudad.

A modo de conclusión, se ha de indicar que una investigación de estas características surge con la finalidad de dar respuesta a unos objetivos planteados al inicio del trabajo con la intención de aportar datos al conocimiento del mundo del urbanismo. Por este motivo, se ha realizado una revisión del proceso evolutivo de la ciudad, permitiendo así, que el documento se convierta en un herramienta de apoyo a la hora de intervenir en el territorio no solo a nivel personal, sino que también se convierte en material de consulta para cualquier persona que precise intervenir en la ciudad en concreto o en otras de similares características.



---

## 9. BIBLIOGRAFÍA

---



## Bibliografía general

- Aguiar, J. (1998). *A experiência de reabilitação urbana do GTL de Guimarães: estratégia, método e algumas questões disciplinares*. Obtenida en abril de 2012, de <http://www.cm-guimaraes.pt/files/1/documentos/470419.pdf>
- Añoveros Trías de Bes, X. (2005). *Mosaico de historias tudenses*. Galicia: Xunta de Galicia.
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo: Prólogo de Jordi Borja*. Madrid: Alianza Editorial.
- Benevolo, L. (1985). *La ciudad y el arquitecto*. Barcelona: Paidós Estética.
- Campos, J. (dir.), & Camarero, C. (dir.). (1990). *Tuy 1753: Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria. Ediciones Tabapress (Grupo Tabacalera).
- Capel Sáez, H. (coord.) (2003). *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería: Instituto Cajamar.
- Chugar, I. (2009). La preservación y revitalización del centro histórico como lugar de memoria urbana: El Caso de la Ciudad de Cochabamba, Bolivia [versión electrónica]. *CONHISREMI, Revista Universitaria de Investigación y Diálogo Académico*. Vol. 5, No. 3.

- Galán Gómez, T. (2007). *Xénese do espazo urbano en Galiza*. Coruña: Toxosoutos.
- Galindo Romeo, P. (1923). *Tuy en la baja edad media, siglos XII – XV: suplemento al Tom. XXII de la España Sagrada del P. Flórez*. Zaragoza: Talleres Editoriales de El Noticiero.
- García Oro, J., & Portela Silva, M. (1995). *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI: estudio histórico y colección diplomática*. Santiago de Compostela: Imprenta Aldecoa.
- Garrido Rodríguez, J. (2001). *Fortalezas de la antigua provincia de Tuy*. Vigo: Diputación Provincial de Pontevedra.
- Iglesias Almeida, E. (1987). Los judíos de Tui. *Sefarad: revista de estudios hebraicos, sefardíes y de oriente próximo*, 1, 73 – 80.
- Llano, P. (2006). *Arquitectura popular en Galicia: razón e construción*. Coruña: Edicións Xerais de Galicia.
- Lozano Bartolozzi, M. (2011). *Historia del urbanismo en España II: siglos XVI, XVII y XVIII*. Madrid: Ediciones Cátedra (Grupo Anaya, S.A.).
- Portas, N., Domingues, Á., & Cabral, J. (2003). *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portas, N., Domingues, Á., & Cabral, J. (2011). *Políticas urbanas II: transformações, regulação e projectos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Rossi, A. (Dir) (1976). *Proyecto y ciudad histórica*. Santiago de Compostela: Publicacións do Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia.
- Sica, P. (1981). *Historia del urbanismo: el Siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local.

- 
- Terán, F. (1982). *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1.900 – 1.980)*. Madrid: Alianza Editorial.
  - Valsassina, T. (2001). *A vulnerabilidade do espaço em Chelas: uma abordagem sintáctica*. Porto: Fundação Caluste Gulbenkian. Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
  - Ventury, R., Izenour, S., & Brown, D. (1998). *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica* (3ª ed.). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
  - Vila-Botanes, S. (2000). *Pazos e casas de Tui. A arquitectura civil em Tui e Valença*. Tui: Asociación Amigos da Catedral de Tui.
  - Vila-Botanes, S. (2001). *Tui e Valença nos Séculos XI a XV: os acontecimentos históricos, sociais, artísticos e económicos*. Porriño: Asociación Amigos da Catedral de Tui.
  - Vila, S. (2013). *Judíos, Conversos e Inquisición en Tui*. Tui: Suso Vila.

### Referencias bibliográficas

- Acuña Vigil, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano: aspectos teóricos* (No publicado), Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Artes, Lima.
- Albarello, L., et al. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Álvarez Pousa, L. (1978). Tui se está quedando sin una antigua y valiosa muralla que rodea la ciudad: debido a unas obras que tienen permiso municipal. *La Voz de Galicia*, 4 de julio, 19.
- Antunes, M. (2008). *Valença e Tui. Relações através dos tempos*. Braga: autor.
- Añoveros Trías de Bes, X. (2007). Cuando Tui estuvo a punto de passar a formar parte de Portugal. *CastellumTyde: Revista do Instituto de Estudios Tudenses*. 2007, 1, pp. 119-129.

- Ávila y La Cueva, F. (1995). Tomo I: Fundación, antigüedad y memorias de esta ciudad. *Historia civil y eclesiástica de la ciudad de Tui y su obispado: 1852*. Pontevedra: consello da cultura galega.
- Aymonino, C. (1977). *Lo studio dei fenomeni urbani*. Roma: Officina Edizioni.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação Qualitativa em Educação: uma introdução à Teoria e aos Métodos*. Porto: Porto Editora.
- Bouzón Gallego, A. (2007). Tui y la guerra de la Independencia: Información de los Acuerdos del Cabildo de la Catedral. *Castellum Tyde: Revista do Instituto de Estudos Tudenses*. 2007, 1, pp. 187-207.
- Carrillo, A. (2007). *Origen Griego de Tui: Historia y Tradición*. Tui: Gráficas Juvia.
- Cullen, G. (1983). *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, LDA.
- Díaz Álvarez, P. (1986). *En Tui llueve diferente*. Tui: Excmo. Axuntamento da M.N. y M.L. Cidade de Tui.
- Díaz Martínez, C., & Cameselle, R. (2002). *A memoria de Tui: Álbum de Postais*. Vigo: Edicións Xerais de Galicia, S. A.
- Estrela, A. (1990). *Teoria e Prática de Observação de Classes: uma estratégia de formação*. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- Gil, A. (1995). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. São Paulo: Editora Atlas, S.A.
- González, E. (2010, Oct 30). El Instituto San Paio cumple 165 años como uno de los más antiguos de Galicia. *Faro de Vigo*. Consultado en agosto de 2013, en <http://www.farodevigo.es/comarcas/2010/10/30/instituto-san-paio-cumple-165-anos-antiguos-galicia/486100.html>
- González Soutelo, S. (2007). *O Tui antigo: unha aproximación histórica-arqueolóxica*. Coruña: Toxosoutos.
- Iglesias Almeida, E. (1984). *Los antiguos "portos" de Tui y las barcas de pasaje a Portugal*. Tui: Imprenta Juvia, S.L.
- Iglesias Almeida, E., & Méndez Cruces, P. (1990). *Evocación histórica de la ciudad de Tui y sus antiguas rúas*. Tui: Imprenta Juvia, S.L.
- Iglesias Almeida, E., Lima Pardo, J., & Méndez Cruces, P. (1993). *Artistas tudenses: dibujos y óleos*. Tui: Gráficas Juvia, S.L.
- Iglesias Almeida, E. (2012). *2000 años de historia tudense*. Tui: Museo Diocesano de Tui.

- 
- Instituto Galego de Estatística (2013). Consultado en mayor de 2013, en <http://www.ige.eu>
  - Instituto Nacional de Estadística (2013). Consultado en mayo de 2013, en <http://www.ine.es>
  - Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
  - Martínez Caro, C., & Rivas, J. (1985). *Arquitectura urbana: elementos de teoría y diseño*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
  - Méndez Martínez, F.; Ojea Pérez, I. (coord.) (1992). *A comarca do Baixo Miño. Home e paisaxe*. Vigo: Concello de Tui.
  - Panerai, P., Depaule, J-C., Demorgon, M., & Veyrenche, M. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
  - Parada, M. (1978). Las murallas de Tuy desaparecieron en el siglo XIX al construirse una carretera: la otra cara de una polémica. *La Voz de Galicia*, 4 de agosto, 26.
  - PEMCU (2006). *Plan Especial de Mellora da Calidade Urbana*. Tui: Concello de Tui.
  - PEPCHA (2011). *Plan Especial de Protección do Conxunto Histórico de TUI*. Tui: Excmo. Concello de Tui.
  - Pereira Figueroa, M. (dir.), & González Soutelo, S. (coord.) (2004). *I Coloquio de historia de Tui*. Tui: Gráficas Juvia, S.L.
  - Perles Fontao, J. (2007). CastellumTyde ou a existênci d un xacemento castrexo no conxunto histórico da cidade de Tui. Elementos de valoración. *CastellumTyde: Revista do Instituto de Estudios Tudenses*. 2007, 1, pp. 21-39.
  - PXOM (2011). *Plan Xeral de Ordenación Municipal*. Tui: Excmo. Concello de Tui.
  - PXOU (1994). *Plan Xeral de Ordenación Urbana*. Tui: Excmo. Concello de Tui.
  - Lamas, J. (2004). *Morfología Urbana e Desenho da Cidade* (3ª ed.). Porto: Fundação Calouste Gulbenkian. Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
  - Ressano Garcia Lamas, J. (2004). *Morfología Urbana e Desenho da Cidade*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian. Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

- Rodríguez-Tarduchi, M., Bisbal Grandal, I., & Ontiveres de la Fuente, E. (2011). *Forma y ciudad: en los límites de la arquitectura y el urbanismo*. España: Cinter Divulgación Técnica SLL.
- Rossi, A. (1971). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Sánchez Rodríguez, J. (n.d.). *El Franquismo*. Consultado en julio de 2013, en <http://www.rebelion.org/docs/22842.pdf>
- Secchi, B. (2006). *Primeira lição de urbanismo*. Brasil: Editora Perspectiva.
- Vila-Botanes, S. (1999). *O Tui esquecido: os câmbios na paisaxe urbana de Tui e a historia vencellada a ela*. A Guarda: gráficas laguardia, s.l.
- Vila, S. (2009). *A cidade de Tui durante a Baixa Idade Media*. A Coruña: Toxosoutos, S.L.
- Vila, S. (2012). A Coredoira tudense e a súa evolución urbana. *CastellumTyde: Revista do Instituto de Estudos Tudenses*. 2010/11,3, pp. 209-227.
- Vigo Trasancos, A. (dir.); Sánchez García, J. (coord.); & Taín Guzmán, M. (coord.). (2003). *Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo: Galicia en los Siglos XVI y XVII* [Recurso electrónico]. Santiago de Compostela: Consello Galego de Colexios de Aparelladores e Arquitectos Técnicos.
- Vigo Trasancos, A. (dir.); Sánchez García, J. (coord.); & Taín Guzmán, M. (coord.). (2011). *Galicia y el siglo XVIII: Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo (1701-1800)*. Fundación Barrié.

## Índice de imágenes

- I 01. Esquema interpretativo de la metodología seguida.** De autor, 2013, p. 27.
- I 02. Localización y situación del municipio de Tui.** De autor, 2013, p. 57.
- I 03. Distribución de las parroquias del municipio.** De autor, 2013, p. 58
- I 04. Vista aérea de la localización de Tui.** De autor, 2013, p. 58.
- I 05. Plano geológico del Municipio.** De autor, 2013, p. 59.

- 
- I 06. **Mapa hidrográfico del Municipio.** De autor, 2013, p. 60.
- I 07. **Mapa topográfico del Municipio.** De autor, 2013, p. 61.
- I 08. **Tabla de la evolución demográfica de Tui.** Instituto Nacional de Estadística (INE), 2013, p. 63.
- I 09. **Gráfico de la evolución demográfica de Tui durante el siglo XX.** De autor, 2013, p. 64.
- I 10. **Tabla de la evolución demográfica desde el año 2.000.** Instituto Nacional de Estadística (INE), 2013, p. 65.
- I 11. **Gráfico de la evolución demográfica de Tui a partir del año 2.000.** De autor, 2013, p. 66.
- I 12. **Pirámide poblacional de 1.991.** De autor, 2013, p. 66.
- I 13. **Pirámide poblacional de 2.001.** De autor, 2013, p. 67.
- I 14. **Pirámide poblacional de 2.011.** De autor, 2013, p. 67.
- I 15. **Tabla de la demografía del municipio por parroquias y sexo en el año 2.010.** Instituto Galego de Estadística (IGE), 2013, p. 68.
- I 16. **Principales datos demográficos de Tui en 2.010.** Instituto Galego de Estadística (IGE), 2013, p. 70.
- I 17. **Principales datos económicos de Tui en 2.010.** Instituto Galego de Estadística (IGE), 2013, p. 71.
- I 18. **Cuadro comparativo entre los años 1.999 y 2.009 en Tui.** Instituto Galego de Estadística (IGE), 2013, p. 73.
- I 19. **Plano en el que se indican los montes comunales del municipio.** De autor, 2013, p. 74.
- I 20. **Plano interpretativo de la posible ubicación de Tyde.** Carrillo, 2007, p. 83.

- I 21. **Ubicación de los yacimientos megalíticos encontrados.** González Soutelo, 2007, p. 85.
- I 22. **Ubicación de los petroglifos encontrados.** González Soutelo, 2007, p. 86.
- I 23. **Ubicación de los posibles asentamientos castreños.** González Soutelo, 2007, p. 88.
- I 24. **Ubicación de los yacimientos de la época romana encontrados.** González Soutelo, 2007, p. 90.
- I 25. **Ubicación de los yacimientos de la época tardo-romana encontrados.** González Soutelo, 2007, p. 92.
- I 26. **Ubicación de los yacimientos encontrados hasta la edad media.** De autor, p. 94.
- I 27. **Interpretación de la ciudad medieval de Tui.** Vila, 2009, p. 96
- I 28. **Esquema de las torres de la ciudad.** De autor, p. 97.
- I 29. **Esquema de las puertas y postigos de la muralla.** De autor, p. 98.
- I 30. **Planos originales de la planta de la Puerta del Arco.** Fuente desconocida, p. 99.
- I 31. **Imagen de la "Porta do Arco" extraída de un grabado antiguo.** Fuente desconocida, p. 100.
- I 32. **Calle Canicouva situada en el eje transversal del casco histórico.** Iglesias Almeida, Lima Pardo y Méndez Cruces, 1993, p. 101.
- I 33. **Plano de la ciudad donde se señalan sus vías principales.** De autor, 2013, p. 102.
- I 34. **Imagen datada de 1.502 por Duarte D'Armas .** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 104.

- 
- I 35. **Esquema de los arrabales en el entorno de la ciudad.** De autor, 2013, p. 105.
- I 36. **Plano de 1.663 con el proyecto de la fortificación.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 108.
- I 37. **Propuesta de fortificación salvaguardando el convento de Santo Domingo.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 108.
- I 38. **Plano datado de 1.670 donde se muestra la forma de la muralla renacentista final.** Fuente desconocida, p. 109.
- I 39. **Plano de la ciudad de Tui en 1.730.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 117.
- I 40. **Grabado de la ciudad en donde se aprecia la tipología de las viviendas de la época.** Fuente desconocida, p. 117.
- I 41. **Esquema interpretativo del estado de la ciudad en 1.730.** De autor, 2013, p. 118.
- I 42. **Proyecto de ampliación de la muralla renacentista.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 120.
- I 43. **Rediseño cartográfico a partir del plano anterior.** De autor, 2013, p. 120.
- I 44. **Esquema interpretativo de la ciudad.** De autor, 2013, p. 121.
- I 45. **Plano de Tui de 1.733 elaborado por Ferrière.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 124.
- I 46. **Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.733.** De autor, 2013, p. 124.
- I 47. **Ubicación de los equipamientos referidos.** De autor, 2013, p. 125.
- I 48. **Plano de Tui de 1.735 elaborado por Ferrière.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 126.

- I 49. **Plano de Tui y proyecto para su fortificación elaborado por Ferrière en 1.735.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 127.
- I 50. **Plano de Tui en 1.755.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 128.
- I 51. **Rediseño cartográfico de a partir del plano de 1.755.** De autor, 2013, p. 128.
- I 52. **Esquema interpretativo de Tui a partir del plano de 1.755.** De autor, 2013, p. 129.
- I 53. **Plano de Tui de 1.777.** Vigo Trasancos, Sánchez García y Taín Guzmán, p. 130.
- I 54. **Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.777.** De autor, 2013, p. 130.
- I 55. **Plano de 1.800.** Fuente desconocida, p. 131.
- I 56. **Plano de 1.856.** Concello de Tui, p. 134.
- I 57. **Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.856.** De autor, 2013, p. 134.
- I 58. **Esquema interpretativo dela ciudad a partir del plano de 1.856.** De autor, 2013, p. 135.
- I 59. **Imagen del Puente Internacional durante su construcción.** Fuente desconocida, p. 136.
- I 60. **Día de la inauguración del puente internacional, en marzo de 1.886.** Fuente desconocida, p. 137.
- I 61. **Plano de la ciudad en 1.886.** Fuente desconocida, p. 138.
- I 62. **Rediseño cartográfico a partir del plano de 1.886.** De autor, 2013, p. 138.

- 
- I 63. **Esquema interpretativo de la ciudad a partir del plano de 1.886.** De autor, 2013, p. 139.
- I 64. **Plano de Tui en 1.925.** Díaz Martínez y Cameselle, 2002, p.140.
- I 65. **Esquema interpretativo del estado de la ciudad en 1.925.** De autor, 2013, p. 141.
- I 66. **Rediseño cartográfico del plano de 1.925.** De autor, 2013, p. 142.
- I 67. **Equipamientos administrativos (la cárcel y la marina).** Fuente desconocida, p. 142.
- I 68. **Casa del Concello y campo de fútbol Chao-Chao.** Fuente desconocida, p. 143.
- I 69. **Equipamiento educativo en el antiguo convento de Santo Domingo.** Fuente desconocida, p. 143.
- I 70. **Equipamientos religiosos, Santo Domingo y San Francisco.** Fuente desconocida, p. 144.
- I 71. **Equipamientos religiosos, San Francisco y las Franciscanas.** Fuente desconocida, p. 144.
- I 72. **Equipamiento religioso, la Catedral y sanitario, el hospital.** Fuente desconocida, p. 144.
- I 73. **Los jardines y el cementerio.** Fuente desconocida y Vila-Botanes, 1999, p. 145.
- I 74. **Plaza de abastos.** Fuente desconocida y Vila-Botanes, 1999, p. 145.
- I 75. **Lavadero Tripes y matadero.** Fuente desconocida, p. 145.
- I 76. **Palco de música y mercado de verduras.** Fuente desconocida, p. 145.

- I 77. **Vista aérea de 1.956 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.** Fuente desconocida, p. 152.
- I 78. **Red viaria de Tui en la década de 1.950.** De autor, 2013, p. 154.
- I 79. **Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.950.** De autor, 2013, p. 156.
- I 80. **Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.950.** De autor, 2013, p. 158.
- I 81. **Campo del cuartel durante una carrera de motos.** Vila-Botanes, 1999, p. 159.
- I 82. **Avenida de la Concordia en la década de 1.950.** Vila-Botanes, 1999, p. 160.
- I 83. **Vista de la calle Augusto González Besada desde el Seminario.** Vila-Botanes, 1999, p. 161.
- I 84. **Calle Martínez Padín en 1.944.** Fuente desconocida, p. 162.
- I 85. **Paseo de la corredera alrededor de 1.940.** Fuente desconocida, p. 163.
- I 86. **Plaza del Concello en la década de 1.950.** Fuente desconocida, p. 164.
- I 87. **Desde la plaza, a la izquierda el hospital, tapado por los árboles que ocupaban la plaza.** Fuente desconocida, p. 165.
- I 88. **Viviendas desaparecidas en la Plaza de San Fernando.** Vila-Botanes, 1999, p. 165.
- I 89. **Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.950.** De autor, 2013, p. 166.

- 
- I 90. **Vista aérea de 1.969 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.** Fuente desconocida, p. 168.
- I 91. **Superposición de la muralla del plano de 1.755 sobre vista aérea de 2.010.** De autor, 2013, p. 171.
- I 92. **Red viaria de Tui en la década de 1.970.** De autor, 2013, p. 172.
- I 93. **Cruce entre las calles Augusto González Besada, Colón y Martínez Padín en 1.970.** Vila-Botanes, 1999, p. 173.
- I 94. **Avenida de Portugal (continuación de Martínez Padín).** Fuente desconocida, p. 173.
- I 95. **Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.970.** De autor, 2013, p. 174.
- I 96. **Vista aérea de la ciudad.** Fuente desconocida, p. 175.
- I 97. **Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.970.** De autor, 2013, p. 176.
- I 98. **Plaza de abastos en 1.970, preparada para ser demolida.** Vila-Botanes, 1999, p. 177.
- I 99. **Avenida de la Concordia en 1.965.** Vila-Botanes, 1999, p. 178.
- I 100. **Vista de la calle Augusto González Besada en el cruce con Martínez Padín.** Vila-Botanes, 1999, p. 178.
- I 101. **Vista de la calle Martínez Padín en el cruce con Augusto González Besada en 1.970.** Vila-Botanes, 1999, p. 179.
- I 102. **Calle Martínez Padín en 1.964 en la procesión de Corpus.** Vila-Botanes, 1999, p. 180.
- I 103. **Vista desde los soportales de la vivienda demolida para la construcción un edificio.** Fuente desconocida, p. 180.

- I 104. **Vista del edificio Bolívar.** Fuente desconocida, p. 181.
- I 105. **Edificio en el que actualmente se encuentran las Galerías Caracas.** Vila-Botanes, 1999, p. 181.
- I 106. **Imagen previa a la construcción del edificio Bolívar (a la izquierda) y en donde se aprecian además los soportales (derecha).** Fuente desconocida, p. 182.
- I 107. **Imagen del Concello durante la realización de las obras de ampliación del mismo.** Vila-Botanes, 1999, p. 183.
- I 108. **Plaza del Concello.** Fuente desconocida, p. 184.
- I 109. **Plaza de San Fernando.** Fuente desconocida, p. 184.
- I 110. **Plaza de San Fernando durante la reconstrucción de la edificación lateral a la Catedral.** Fuente desconocida, p. 185.
- I 111. **Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.970.** De autor, 2013, p. 186.
- I 112. **Introducción de tráfico rodado en la Corredera. Disposición de sus aparcamientos.** Fuente desconocida, p. 187.
- I 113. **PXOU de 1.994 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.** PXOU, p. 188.
- I 114. **Vista oblicua de la ciudad en torno a 1.990.** Fuente desconocida, p. 189.
- I 115. **Red viaria de Tui en la década de 1.990.** De autor, 2013, p. 190.
- I 116. **Situación del río Tripes (al sur del espacio urbano).** De autor, 2013, p. 191.
- I 117. **Puente Tripes.** Fuente desconocida, p. 191.
- I 118. **Puente Tripes.** Fuente desconocida, p. 192.

- 
- I 119. **Estructura viaria nueva de la ciudad.** De autor, 2013, p. 193.
- I 120. **Calle Casal Aboy en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 193.
- I 121. **Calle Canónigo Valiño en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 193.
- I 122. **Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 1.990.** De autor, 2013, p. 194.
- I 123. **Cambios en la imagen de la ciudad, edificaciones en altura.** Fuente desconocida, p. 195.
- I 124. **Relación de los equipamientos existentes en la década de 1.990.** De autor, 2013, p. 196.
- I 125. **Centro educativo de enseñanza primaria.** Vila-Botanes, 1999, p. 197.
- I 126. **Aspecto de la Avenida de la Concordia en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 199.
- I 127. **Vista de la calle Augusto González Besada desde el Seminario en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 200.
- I 128. **Calle Augusto González Besada en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 201.
- I 129. **Calle Martínez Padín en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 201.
- I 130. **Vista de la calle Martínez Padín en la década de 1.990 tras su crecimiento en altura.** Vila-Botanes, 1999, p. 202.
- I 131. **Otra vista de la calle Martínez Padín en la década de 1.990 tras su crecimiento en altura.** Vila-Botanes, 1999, p. 203.
- I 132. **Vista aérea de La Corredera.** Fuente desconocida, p. 203.

- I 133. **Imagen de las modificaciones en la edificación se refieren en el paseo de La Corredera.** Vila-Botanes, 1999, p. 204.
- I 134. **Vista del Colegio de la Milagrosa en la plaza de San Fernando en la década de 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 204.
- I 135. **Vista aérea de la plaza en torno a 1.990 donde se aprecia la supresión de la vegetación.** Fuente desconocida, p. 205.
- I 136. **Casa del Concello en torno a 1.990.** Vila-Botanes, 1999, p. 205.
- I 137. **Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 1.990.** De autor, 2013, p. 206.
- I 138. **Vista aérea de 2.010 con las delimitaciones antigua y nueva del espacio urbano de Tui.** Fuente desconocida, p. 208.
- I 139. **Red viaria de Tui en la década de 2.010.** De autor, 2013, p. 210.
- I 140. **Entramado viario de la ciudad en 2.011 (ciudad nueva).** PEPCHA, 2011, p. 211.
- I 141. **Entramado viario de la ciudad en 2.011 (ciudad antigua).** PEPCHA, 2011, p. 211.
- I 142. **Relación de construcciones nuevas y existentes en la década de 2.010.** De autor, 2013, p. 212.
- I 143. **Estado actual del tejido edificado en el espacio urbano.** PEPCHA, 2011, p. 213.
- I 144. **Relación de los equipamientos existentes en la década de 2.010.** De autor, 2013, p. 214.
- I 145. **Antigua plaza de abastos antes de su demolición.** Luis Sarasquete Otero, arquitecto de la rehabilitación del Área Panorámica, n. d., p. 215.

- 
- I 146. **Antigua plaza de abastos.** Luis Sarasquete Otero, arquitecto de la rehabilitación del Área Panorámica, n. d., p. 215.
- I 147. **Obras en el Área Panorámica.** Luis Sarasquete Otero, arquitecto de la rehabilitación, n. d., p. 216.
- I 148. **Trabajo de reconstrucción.** Luis Sarasquete Otero, arquitecto de la rehabilitación, n. d., p. 216.
- I 149. **Avenida de la Concordia en la actualidad.** De autor, 2013, p. 217.
- I 150. **Augusto González Besada en la actualidad.** De autor, 2013, p. 217.
- I 151. **Acceso a la calle Martínez Padín desde Augusto González Besada en la actualidad.** De autor, 2013, p. 218.
- I 152. **Martínez Padín en la actualidad.** De autor, 2013, p. 218.
- I 153. **Martínez Padín actualmente.** De autor, 2013, p. 219.
- I 154. **Paseo de la Corredera actualmente.** De autor, 2013, p. 219.
- I 155. **Plaza de San Fernando en la actualidad.** De autor, 2013, p. 220.
- I 156. **Plaza del Concello actualmente.** De autor, 2013, p. 221.
- I 157. **Esquema interpretativo de la ciudad en la década de 2.010.** De autor, 2013, p. 222.
- I 158. **Vista aérea de 2.011 con límite del espacio urbano superpuesto.** De autor, 2013, p. 223.
- I 159. **Fragmentación urbana de Tui.** De autor, 2013, p. 232.
- I 160. **Relación de todos los esquemas interpretativos.** De autor, 2013, p. 237.