

VIGO en 1853, el año en que nació “FARO DE VIGO”.

Por Antonio Giráldez Lomba

(*Historiador y miembro fundador del Instituto de Estudios Vigueses*)

En 1843, los liberales moderados protagonizaban una serie de conspiraciones encabezadas por los generales Narváez y O'Donnell que provocaban la caída del general progresista Espartero (Vigo fue la única ciudad gallega que se mantuvo fiel al general progresista) y traían consigo la proclamación anticipada de Isabel II (que por entonces sólo tenía trece años) como reina de España. Durante los diez años siguientes, la nueva reina gobernó el país contando sólo con los líderes políticos y militares de signo moderado. Los gobiernos de la que se vino a llamar “década moderada” (1844-1854) acentuaron con el paso del tiempo su conservadurismo, lo que sumado al clima de corrupción generalizada y, concretamente, a los escándalos financieros en los que se vieron involucrados tanto líderes moderados como personajes de la Corte, provocó malestar incluso en las filas del propio partido conservador abriéndose una brecha en su seno, la protagonizada por aquellos que prefirieron entenderse con algunos líderes progresistas menos radicales fundando así una corriente que nacía con la etiqueta de “centrista” y que se bautizó con el nombre de “unionismo”. Sin el favor de la reina y apartados del poder por un régimen electoral que sólo permitía elegir y ser elegidos representantes del pueblo a las mayores rentas del país (por ejemplo, en el censo electoral de 1846 sólo estaban inscritos 75 ciudadanos vigueses que cumplían el requisito de tributar más de 400 reales y en 1856 la cifra de electores vigueses ascendía a 250, cifra esta última que venía siendo el 2'3% de la ciudadanía, y sólo la mitad de ellos eran elegibles diputados a Cortes), el único camino que podían andar los progresistas para alcanzar la meta del gobierno del país era el de la sublevación. El recurso al pronunciamiento, esto es, la sublevación contra el gobierno promovida por un jefe del Ejército, venía siendo aceptado casi con normalidad por políticos y militares como un medio para cambiar la situación política en la España de mediados del siglo XIX, con lo que la década moderada iba a terminar de la misma manera que como había comenzado : en 1853 estábamos en las vísperas de un nuevo pronunciamiento, esta vez de signo progresista, en el que participarían amplios sectores de la ideología liberal, progresistas, desde luego, pero también los recién nacidos “unionistas”, y de las capas populares, pronunciamiento que estalló definitivamente en junio de 1854.

Siguiendo con la vida política, pero centrándonos en nuestra ciudad, destacaríamos lo siguiente : que el progresismo vigués sufrió el desgaste que suponía la imposibilidad de gobernar durante la larga década de gobiernos moderados y en nuestro año de 1853 algunos de sus principales dirigentes se habían pasado a las filas del “unionismo” de moda ; que también en Vigo como en la política nacional los militares participaban en la vida pública (si bien en nuestra ciudad su participación quedaba restringida a los oficiales en situación de

retiro, propietarios importantes de bienes inmuebles y procedentes de familias que gozaban de un alto prestigio) encumbrándose a las alcaldías y haciendo carrera política y, por último, que, aparte de los militares, la inmensa mayoría de los miembros de las corporaciones viguesas del reinado de Isabel II eran abogados (como Joaquín Yáñez), médicos, comerciantes (como Casimiro Fernández de la Cigoña), industriales (destacando dentro de este grupo los empresarios de las industrias de salazón de pescados), hacendados y hombres de negocios que acostumbraban a regentarlos en sociedad (si hoy están “en candelero” los “Albertos”, entonces sería famosa la sociedad de los “Franciscos”, esto es, Francisco Yáñez y Francisco Tapias, dedicados ambos y en sociedad al tráfico de granos, a industrias de salazón, préstamos a compañías marítimas y delegación de seguros).

Casi en las mismas fechas en que nacía “Faro de Vigo”, el 22 de noviembre de 1853, se renovaba la alcaldía. Cesaba José Graña, alcalde interino, y se hacía cargo del timón municipal Domingo Antonio Leirós, abogado progresista que seguiría en este puesto hasta el 1 de enero de 1854. Completaban la nómina de la corporación municipal como teniente alcalde, Francisco Estévez Aires (médico progresista hijo de un pequeño comerciante y fabricante de sombreros portugués), como síndico, el que desde el 1 de enero de 1854 sería el nuevo alcalde, Joaquín Yáñez Rodríguez (abogado progresista, futuro “unionista” y uno de los redactores fundadores de “Faro de Vigo”), y como concejales, los siguientes : Miguel Villoch (de origen catalán, era propietario de una industria de salazón), Juan Bautista Moreu (también catalán e industrial salazonero y, como el anterior, vivía en O Areal), Casimiro Fernández de la Cigoña (comerciante), Antonio Curty (comerciante de origen italiano), Martín Arrate (propietario), Antonio Domínguez (comerciante), Gregorio Antonio León (industrial salazonero), Ramón Lafuente Muñiz (comerciante o propietario), Francisco Yáñez Rodríguez (socio y hermano de Joaquín Yáñez, comerciante y uno de los hombres más ricos de Vigo), José González Novoa y Tomás Rendo.

Ya que hemos hablado de regidores y concejales, hablemos ahora del edificio en donde desempeñaban sus funciones. En 1853, el Ayuntamiento vivía de prestado en una casa alquilada de la que era propietario el militar y durante muchos años concejal Leoncio de Villavicencio desde que hacía poco más de dos años, a finales de agosto de 1851, había ardido la Casa Consistorial. Según el “Libro de Plenos” (sesión de 1 de julio de 1853), el Ayuntamiento abonaba la suma de 450 reales al mes en concepto de alquiler por un inmueble más bien precario en el que debía compartir dependencias con la Junta de Sanidad y con algunos particulares que tenían allí sus oficinas.

Como vamos a saber a continuación, lo que hoy entendemos por Vigo sería la suma, además de Vigo, de otros dos municipios diferentes, Bouzas y Lavadores. Por ello, no deberíamos olvidarnos de los otros dos alcaldes : en 1853 ocupaba la alcaldía de Bouzas José Francisco Comesaña y Comesaña (que en 1854 fue sustituido por José Manuel Valverde) y la de Lavadores, Ángel Pérez Lago (sustituido en 1854 por su hermano José Pérez Lago).

Pero, ¿cómo era nuestra ciudad hace siglo y medio? Un viajero inglés, George Borrow, dejaba escritas en 1842 en su libro *La Biblia en España* estas impresiones sobre Vigo :

“En muchas cualidades, a la bahía de Vigo, no puede compararse ninguna otra en el mundo. Altas y escarpadas montañas la defienden por todos los lados, menos por el Oeste, abierto sobre el Atlántico (...). La bahía es oblonga y se mete mucho tierra adentro; es tan basta que mil navíos de línea pueden maniobrar en ella sin estorbo. Las aguas son oscuras, sosegadas y profundas, sin bajíos ni arenas, de suerte que el barco de guerra más soberbio puede surgir a tiro de piedra de la ciudad sin averiarse la quilla.”

Siete años después, otro viajero, Francisco de Paula Mellado, describía en su libro *Viaje por España* de esta otra manera nuestra ciudad :

“Es el primer puerto de Europa físicamente hablando, pues reúne a una capacidad inmensa, un fondo excelente y seguridad de los temporales (...). Forma como un ángulo agudo en cuyo vértice está Redondela y en los dos lados otra porción de pueblecitos de agradable aspecto (...).

No se ven edificios grandiosos que llamen la atención al viajero. Sólo nos agradó el teatro que era bastante bonito y el Lazareto nuevamente construido en la isleta de San Simón, donde van muchos buques a hacer la cuarentena.

El baluarte del Castro ocupa la cima de una montaña y desde él se domina uno de los más amenos paisajes que puedan verse. De una parte el gran puerto, con buques que ostentan las banderas de todas las naciones y con su muchedumbre de barcos pequeños que sirven para la pesca, y de otra, la fertilísima y amena campiña cubierta de viñedos, bosque de árboles frutales y quintas magníficas.”

Aquel burgo mariner de 1853 abigarrado, en donde la hermosura exterior de las casas encaladas no compensaba su angostura interior, aquel burgo que había ido creciendo gracias a la actividad de su puerto comprendía desde O Castro hasta el final de la calle Carral, desde la Porta do Sol hasta el Paseo de Alfonso XII, todo ello rodeado por un recinto amurallado cuyas puertas se cerraban al llegar la noche. El mar batía en las rocas de San Francisco y en A Laxe, lamiendo el no muy higiénico arenal de la Ribera do Berbés situado al oeste de la ciudad, y subiendo con la marea hasta lo que hoy son el comienzo de las calles Reconquista, Velázquez Moreno, Colón y Pontevedra, antes de hacerse menos bravo y amansar en la playa del Areal, al este de la ciudad, a pocos metros de las industrias de conserva instaladas en el barrio que llevaba el nombre de esta playa y a cuyas puertas descargaban la pesca los barcos después de hacer la venta en la lonja. Tanto el barrio del Berbés (o barrio de la Ribera) como el del Areal quedaban fuera del recinto amurallado y si el primero fue desde tiempos remotos un

asentamiento de marineros y pescadores situado en una pequeña ensenada (llamada muchas veces de San Francisco, por hallarse allí el convento del mismo nombre) al pie de la batería de A Pedra, plagado de bajos y soportales donde las mujeres de aquellos pescadores salaban y vendían la pesca a los arrieros, la extensa y abrigada playa del Areal, frente al fondeadero donde anclaban los buques, prolongada a lo largo del puerto como una sola calle, había venido acogiendo desde la segunda mitad del siglo XVIII las fábricas de salazón fundadas por inmigrantes catalanes atraídos por las condiciones naturales de nuestra bahía y que se establecían en este barrio próximo a la antigua carretera de Pontevedra. Calzada y Guixar, ya en la parroquia de Teis, no eran sino una continuación del mismo arrabal de esta extensa calle del Areal. Siguiendo con la retina puesta sobre la línea del mar y cuando, como entonces, aún no se le había ganado la Alameda a la ría, como ocurriría a finales del siglo XIX, los campos de cultivo acompañaban al ganado no lejos de las olas en lo que hoy son las calles Marqués de Valadares y Policarpo Sanz. Si volviéramos ahora la vista a lo alto sería imposible no fijarnos en el monte del Castro y a su pie, recostado sobre la ladera, el bastión militar, amurallado desde el siglo XVII, precipitándose en pendientes de vértigo por encima del 10% en su bajada alocada hasta el mar. La pendiente media del 9'90% de este núcleo histórico es lo que explica que las calles, además de estrechas y tortuosas, tuvieran esa inclinación que las hace "incómodas de andar", inclinación que tanto sorprende a quienes nos han visitado en el pasado y nos visitan en el presente y que hacen que Vigo pareciera y parezca la "ciudad de las cuestas" a la vez que una especie de anfiteatro pintoresco en el declive de una colina.

Fuera de las murallas y al pie de dos de sus puertas, había otros dos arrabales, además de los mencionados del Areal y del Berbés, menores en tamaño y en número de habitantes : la Falperra, barrio de marineros, artesanos y labradores de pequeñas huertas que, desde la puerta de la muralla de su mismo nombre, se extendía hacia el Oeste formando dos calles (Rúa de Santiago y Falperra) en dirección paralela al Berbés, al que dominaba por hallarse este barrio en una situación topográfica bastante elevada (los barrios de la Falperra y el Berbés se comunicaban por la pendiente llamada "La Barroca" hacia cuya mitad había una fuente del mismo nombre, famosa por la calidad de sus aguas, de la que se surtían vecinos de ambos arrabales), y el barrio del Salgueiral, cuyos pocos habitantes eran casi todos horneros, panaderos y marineros, y que se extendía de Sur a Norte desde la Porta do Sol (conocida también como "de los carneros" y "de los cerdos", porque a su salida estaba el lugar en donde se celebraba la venta de estos animales en el mercado semanal) hasta llegar cerca del Areal, barrio con el que se comunicaba por una callejuela que había contigua a la muralla.

Por la parte alta de este último arrabal, atravesaba la que entonces era la nueva Carretera de Castilla que arrancaba del llamado Camino Viejo, hoy y desde 1860 conocido como calle del Príncipe. Desde allí, desde la actual calle del Príncipe, y siguiendo los repechos de la Carretera de Castilla llegaríamos hasta el barrio conocido como O Calvario, ya en el vecino municipio de Lavadores, situado, en palabras de Pascual Madoz en su *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico de España* "al sureste de la ría de Vigo en un terreno

frondoso y pintoresco que incluía varias feligresías” (el área montañosa de Cabreal, Candeán y Zamáns, con menos habitantes y más concentrados, la zona de Sta. Cristina de Lavadores y el área costera de Teis, con mayor dispersión, y las parroquias de transición entre las dos zonas anteriores, Bembrive, Beade y Valadares, en la falda de los montes). Lavadores, además de limitar con Vigo, también compartía lindes con Redondela, Mos, O Porriño, Gondomar y Bouzas. Montañoso en sus extremos, Lavadores tenía un terreno llano en su parte central por donde serpenteaba el río Cambeses moviendo molinos harineros y regando unas tierras fértiles (como proclaman las dos vides y la gramínea del escudo de Lavadores) que hacían del cultivo, en primer lugar, del maíz y, en segundo término, del centeno, las legumbres, las patatas (que tanto alimentaban al ganado como ayudaban a sortear el hambre sustituyendo al grano en años de escasez) y la vid, la principal actividad del municipio (junto a otras actividades no agrícolas, menores en importancia, como los telares de lienzo común, la cantería y dos fábricas de curtidos que eran propiedad de Norberto Velázquez Moreno y de Manuel Bárcena).

Hablemos ahora de las carreteras que comunicaban a nuestra ciudad con otros municipios próximos aunque era tan lamentable su estado que casi no merecían el calificativo de carreteras. Desde las puertas de la muralla salían las vías principales que comunicaban el recinto amurallado con el exterior. Uno de estos viejos caminos, conocido como Camino Real, unía Vigo con Ourense y partía de la parte alta de la puerta que entonces se llamaba del Placer. Este camino bordeaba el monte del Castro, cruzaba el barrio del Couto, se internaba en Lavadores a través del barrio del Calvario y, ya en este otro municipio, seguía por Cabral y Puxeiros hacia O Porriño y Pontearas. Sobre este último tramo, pedregoso e inundado en demasiadas ocasiones, se ensancharía y se afirmaría el camino ya existente construyéndose desde 1834 la carretera de Castilla que partiendo desde la misma Porta do Sol trazaba una recta de flecha para alcanzar el alto mirador de Os Choróns y con él las tierras de Lavadores. A finales de la década de los cuarenta, las obras, que incluyeron dos puentes (uno en Cambeses y otro en el Sello, a su paso por Cabral), estaban prácticamente concluidas. Las diligencias podrían reducir ahora el tiempo de viaje a Madrid al no tener que tomar ya el camino Santiago-Lugo-Astorga y el comercio entre nuestro puerto y Castilla recibiría un nuevo impulso. En 1847, Madoz decía en su *Diccionario* a propósito de esta vía : “*famosa y moderna carretera que atraviesa este municipio y desde Vigo conduce a Orense y a Castilla*”.

Importante vía de comunicación y de mejor factura, quizá el menos malo de todos los caminos, era la que partiendo de la histórica Porta da Gamboa seguía paralela al mar por el Areal y atravesaba la parroquia de Teis en dirección a Redondela y, siguiendo el viaje por esta misma vía, tras tres horas de viaje en berlina (previo pago de 28 reales) podríamos alcanzar Pontevedra y, ya puestos, empleando mucho más tiempo y reales, llegaríamos a Santiago o A Coruña (en llegar a Madrid se empleaban entonces tantos días como horas actualmente, cinco).

Desde la Porta da Falperra arrancaba la carretera de Vigo a Tui que, pasando por los barrios del Ramil (que así debe decirse, como siempre me recuerda mi buen amigo Gerardo Sacau, que no Romil), Regueiro, Pousafoles y Puente Nuevo, en Freixeiro, y el de Costa, en Castrelos, sube por las parroquias de Beade, Valadares y Zamáns para después descender a Tui. Finalmente, también salía de la Porta da Falperra la carretera de Baiona, separándose de la que llevaba a Tui a pocos metros de su arranque, antes de llegar a la famosa fuente conocida con el nombre del barrio y de la misma puerta de la muralla, para descender por Peniche hacia Bouzas y Traviesas y seguir luego la línea de costa, pero sin divisar el mar, atravesando Coia, Coruxo y San Andrés de Comesaña por un camino que entonces estaba lleno de fango casi todo el año y que después fue utilizado para construir la carretera que actualmente une Vigo con Baiona, conocida como “la vieja” diferenciándola de otra más nueva que se hizo más cerca del mar para la línea del tranvía (esa que llamamos indebidamente “autovía”).

Dentro del propio municipio (o mejor, dentro de los tres municipios), los diferentes lugares y aldeas, ya de por sí dispersos, se comunicaban entre sí y con la capital del término municipal a través de lamentables, tortuosos y enfangados caminos vecinales.

Si tuviéramos que retener en la memoria algunos lugares de la ciudad emblemáticos en aquel Vigo de hace siglo y medio, deberíamos recorrer sus mercados y con ellos sus tres plazas principales intramuros, las de A Constitución, A Pedra y A Princesa (durante mucho tiempo, conocida como A Pescadería), en las que discurrían los mercados de los miércoles y los sábados, con más gente este último día. Separaba las dos primeras plazas el que fue hasta hace un par de décadas el edificio de la Casa Consistorial, hoy Casa da Cultura y sede de la Fundación Penzol. Otras plazas de menor entidad como la plazuela de la Yerba (hoy, de Argüelles), la de la Leña (hoy, de Calatrava) o la de las Cebollas (hoy, Méndez Núñez) nos traen el recuerdo de otros mercados y otras mercancías.

De puertas afuera, a la salida de la Porta do Sol, en el barrio del Salgueiral, se establecía el mercado semanal de carneros y cerdos (según el plano de Francisco Coello de 1856, este mercado estaría donde empieza hoy la Alameda a la altura del baluarte de la Gamboa). Pero, como no podía ser de otra manera, un burgo mariner como Vigo era conocido en todo el Val do Frago por la venta de pescado fresco y en salazón y, para tal menester, en la segunda mitad del siglo XIX, nuestra ciudad disponía de dos mercados al aire libre de venta directa al consumidor : el del Berbés, bien al exterior, sobre la misma playa, o bien bajo los soportales en días de lluvia, y el mercado de la Pescadería, donde hoy está el mercadillo de ostras (detrás del Hotel Bahía). Este segundo mercado, en el que se vendía pescado seco y salado procedente del Areal, surgió por desplazamiento (en el plano de José M^a Pérez de 1853) del que ya existía en la plaza de A Princesa, a fin de retirar del centro de la ciudad la pescadería y los malos olores y la falta de higiene que traían consigo.

Pero la memoria es caprichosa y prefiere volver sobre aquella plaza principal que tantas veces mudó su nombre. En 1816, en el momento de ser inaugurada, se le llamó Plaza de la

Pescadería, por venderse allí, como dijimos, esa mercancía. En 1832 se levantó en esta plaza el primer teatro que hubo en Vigo y el mejor de Galicia por aquellos años, obra de ese riojano ilustre, Norberto Velázquez Moreno, que hace siglo y medio y hasta 1888 (año en que un nieto Velázquez Moreno lo transformó en un edificio de viviendas) entretenía a nuestros conciudadanos con obras de teatro románticas, espectáculos de malabarismo, de forzudos, liliputienses y hasta de pulgas amaestradas. En 1840 se instalaba La Alhóndiga (encargada de garantizar el suministro de pan) en un solar con frente a esta plaza, pasando esta nueva función a rebautizar el lugar. También se terminó de construir el edificio del Ayuntamiento, que tenía su fachada posterior a esta plaza y la principal a la que conocemos como de la Constitución. Y un año antes de que naciera “Faro de Vigo”, el 11 de abril de 1852, se descubría oficialmente la lápida con el último nombre que iba a lucir nuestra plaza, “Princesa”, haciendo honor a Dña. Francisca de Asís y de Borbón, hija primogénita de la reina Isabel II y hermana de Alfonso XII (que a partir de 1860 también daría nombre a la calle más paseada de Vigo, Príncipe). Conmovida toda España por el atentado terrorista del cura Merino, que había asestado una puñalada sin consecuencias (las ballenas del apretado corsé que lucía la reina desviaron providencialmente la punta del puñal) a la reina cuando ésta salía de palacio hacia la iglesia de Atocha para dar gracias por el nacimiento de su hija, Vigo quiso celebrar la suerte de Isabel II dedicándole a su recién nacida hija en homenaje de desagravio tan céntrica plaza.

Por lo demás, y fiándonos del recuento del médico Taboada Leal, la ciudad de Vigo contaba por aquellos años con dos fondas, siete posadas públicas, tres billares-cafés, cuatro boticas, una droguería y muchas tiendas de paños, quincalla, comestibles y otros géneros.

Ya que sabemos algo del aspecto de la ciudad en 1853, conviene ahora informarnos de cuántos ciudadanos la habitaban. Como ya comenté anteriormente, hace siglo y medio las tierras comprendidas actualmente en los límites del ayuntamiento de Vigo se repartían entre tres municipios diferentes : Bouzas, Lavadores y Vigo. Consideremos los siguientes datos : Bouzas pasó de tener 3.261 “almas” en el vecindario de 1844 (esta cifra subiría en 1848 a 4.500) a los 6.818 individuos que aparecen inscritos en el censo de 1860 (primer censo de población de España y fuente mucho más fiable), con lo que en torno al año 1853 resultaría bastante probable una cifra alrededor de los 5.500 habitantes; Lavadores aumentaría de los 9.334 habitantes de 1847 (según el *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico* de Pascual Madoz impreso ese mismo año) a los 11.360 inscritos en el censo de 1860, con lo que no andaríamos muy errados si cifráramos en 10.000 el número de quienes vivían en este municipio en 1853; y por último, nuestro vigués de adopción, el ilustre médico Taboada Leal, calculaba en 5.570 los habitantes de Vigo en 1853, dividiendo esta cifra casi a partes iguales entre los 2.712 que vivían dentro del recinto amurallado y los 2.858 de los barrios extramuros (con los 1.505 habitantes del barrio más poblado, el Areal, los 601 de la Falperra, los 579 del Berbés y los 173 del barrio menos poblado, el Salgueiral), cifra que alcanzaría los 6.000 habitantes en torno a 1850, pasaría de los 8.000 en 1857 (José Carvajal Pereira, en la primera

redacción de “Faro de Vigo”, hizo un trabajo estadístico-censal por encargo del Ayuntamiento de Vigo en marzo de 1857 y llegó a contabilizar 9.612 personas con residencia fija en aquella fecha en nuestra ciudad, pero el nomenclator oficial de ese mismo año, y ésta es una fuente más fiable que la anterior, valoraba en 8.214 los habitantes de Vigo) y ascendía a 11.070 en el censo de 1860, con lo que sería bastante realista aproximar a 7.500 el número de personas que vivirían en torno a 1853 en el ayuntamiento de Vigo. En resumen, entre los tres núcleos de población que entonces integraban lo que hoy es el municipio de Vigo sumarían hace siglo y medio aproximadamente un total de 23.000 habitantes. El número de habitantes de estos tres núcleos, pero, sobre todo, del que llevaba el nombre de nuestra ciudad, no hacía sino crecer y crecer y tanto las viejas murallas como los antiguos caminos no podían ya acoger ni a la población que acudía a esta urbe en expansión ni al propio crecimiento vegetativo del núcleo antiguo. Esta situación de no haber dentro de sí será la que provoque el derribo de las murallas y la creación de un ensanche en torno a las calles que hoy conocemos como Marqués de Valadares, Policarpo Sanz, Areal y Príncipe.

Probablemente la causa más importante del crecimiento demográfico de Vigo en 1853 fue el aumento espectacular del tráfico marítimo y de todas las actividades relacionadas con él. Echemos la vista atrás. En 1833, el médico Taboada Leal pudo ver “en vivo” los efectos del cólera en nuestra ciudad y él mismo recomendó la construcción de un lazareto, el de S. Simón, que se inauguraba oficialmente en el verano de 1842. El problema de los enfermos infecciosos encontraba así una solución más satisfactoria que la de aislar barrios enteros o encerrar a los enfermos en hospitales improvisados, pero es que, además, la cuarentena en S. Simón pasaba a ser obligatoria para todas las naves que tuvieran que dejar sus pasajeros y mercancías en la costa noroccidental de la Península. Gracias a esta obligación, arribaron a nuestra ría, de aguas amplias y profundas, barcos de todas las banderas que de otro modo nunca hubieran traspuesto las bocas de las Cíes (entre 1842 y 1854 pasaron la cuarentena en S. Simón 2.349 naves, con un promedio anual de ingresos para la Hacienda Pública de medio millón de reales). Nuestro puerto pasó a ser el preferido de muchas compañías de navegación y comenzaron a sonar los apellidos de Curbera, Tapias, Durán y Conde entre las consignatarias de buques que recibían y despachaban naves de ultramar. En 1855, dos vapores llamados *Habana* y *Vigo* (que cargaban de 1.000 a 1.200 toneladas) establecían la línea regular Liverpool-Vigo-La Habana haciendo escala en Vigo una vez cada once días. Este movimiento de buques movilizaba el comercio de suministros y efectos navales, incentivaba la fundación de astilleros de reparación de buques, daba vida a fondas y tabernas y convertía a nuestro puerto en el embarcadero de tantos miles de emigrantes que, huyendo de hambres y epidemias (como la peste y el hambre que azotaron y despoblaron Galicia el mismo año de 1853), se dirigían al nuevo continente casi siempre como mano de obra baratísima, semiesclava (mantenida con los salarios más bajos posibles), contratada por los empresarios azucareros de Cuba.

En resumen, la población de Vigo crecía rápido, daba un “estirón puberal” y no cabía dentro de los estrechos límites de unas murallas que el pueblo comenzaba a considerar como una reliquia inútil en una ciudad que crecía extramuros, sobre todo hacia el barrio fabril y naviero del Areal. Pocos eran los que en 1853 temían permanecer fuera de la muralla al toque de queda – lejos quedaban los días aciagos de invasiones por mar o por tierra – y muchos los que, como “Faro de Vigo”, clamaban por la demolición de este opresivo corsé. El 4 de junio de 1854 este periódico comentaba lo siguiente :

“Tal es el aumento de la población que no hay un solo palmo de terreno en el que edificar, teniendo que reducirse a vivir cuatro y más vecinos con numerosas familias en mezquinas casas contra las reglas de la higiene pública, que prohíben el hacinamiento de las gentes en las moradas como perjudicial a la salud (...). Muchos industriales desearían instalar factorías en la ciudad, atraídas por sus inmejorables condiciones naturales, pero no hay solares disponibles para ninguna clase de industria o comercio, ya que no está permitido construir fuera de las murallas. Los propios veraneantes y los pasajeros de las naves que aquí atracan se ven en la necesidad de albergarse en pueblos rurales de las inmediaciones por falta de fondas y viviendas en Vigo.”

El mismo año de 1853 el ingeniero José M^a Pérez presentaba un proyecto de ensanche, que era aprobado tres años después, en el que planteaba qué obras públicas eran indispensables para la ciudad : puesta en servicio de un nuevo muelle en A Laxe y su prolongación a lo largo del malecón, ampliar el camino de enlace con la carretera de Pontevedra – apenas un sendero -, canalización de aguas y alcantarillado, conducción de aguas potables, camino de circunvalación o de ronda (que daría lugar a las calles Policarpo Sanz y García Barbón), enlace de la carretera de Castilla (hoy, Urzaiz) con el malecón del puerto (que haría nacer la calle Colón) y la construcción de una zona verde o alameda al Este del muelle de A Laxe en unos terrenos que se ganarían al mar situados entre la carretera de Pontevedra y el malecón. Quedaba claro que la pujanza económica de Vigo no se veía correspondida con unas infraestructuras en sintonía con su importancia.

Fueron demasiados los años que se tardó en conseguir una buena carretera hacia Castilla y, cuando sus obras estuvieron concluidas, esta carretera, junto con el eje hacia el Este Policarpo Sanz-García Barbón, fue la principal dirección del crecimiento de la ciudad. Demasiado tiempo también hubo que esperar, hasta 1869, a que se rompiera el ceñido “corsé” de las murallas, pero todavía entonces quedó en pie la batería de A Laxe como “una piedra en el camino” que debía unir el Berbés con el único muelle que había, al otro lado de A Laxe. Y, por último, también tardamos demasiado tiempo en tener un muelle de atraque y unas instalaciones portuarias en condiciones dignas para el tráfico marítimo que se nos venía encima, salvo algunos “peiraos” de madera para amarre de barcos.

A pesar de de todo ello y a pesar de que la mayor parte del proyecto de José M^a Pérez tendría que esperar hasta 1870, fecha en que Emilio García Olloqui obtenía la concesión para realizar

las obras pendientes, se mejoraban los accesos al puerto, se trazaba la vía férrea que uniría a nuestra ciudad con la capital del reino y los viejos caminos extramuros iban poco a poco convirtiéndose en las modernas calles que hoy posee Vigo y así fueron surgiendo la Circunvalación (hoy, Policarpo Sanz), la calle del Príncipe, la carretera de Pontevedra (hoy, García Barbón), la Travesía (hoy, Elduayen, en honor al diputado conservador vigués) y el camino a la Estación (hoy, Urzaiz). Al tiempo que se ensanchaban las calles (pavimentadas con piedras que procedían de las demolidas murallas), se levantaban nuevos y elegantes edificios firmados por arquitectos como Paciewiz o Jenaro de la Fuente y la nueva burguesía local acudía al teatro y daba vida a una ciudad moderna envuelta en la vorágine imparable del progreso, una ciudad de la que fue y es testigo privilegiado un periódico que nacía hace siglo y medio en un bajo de la calle de la Oliva y que con una prensa de mano imprimía dos veces por semana cuatro hojas que únicamente se vendían por suscripción a razón de cuatro reales al mes, “FARO DE VIGO”.

Publicado en “*Faro de Vigo*” el 5 de noviembre de 2002, en el suplemento especial de este periódico titulado “150 AÑOS de compromiso con Galicia”.