

Domingo, 22 de Julio de 2007

VIGO Edición Impresa

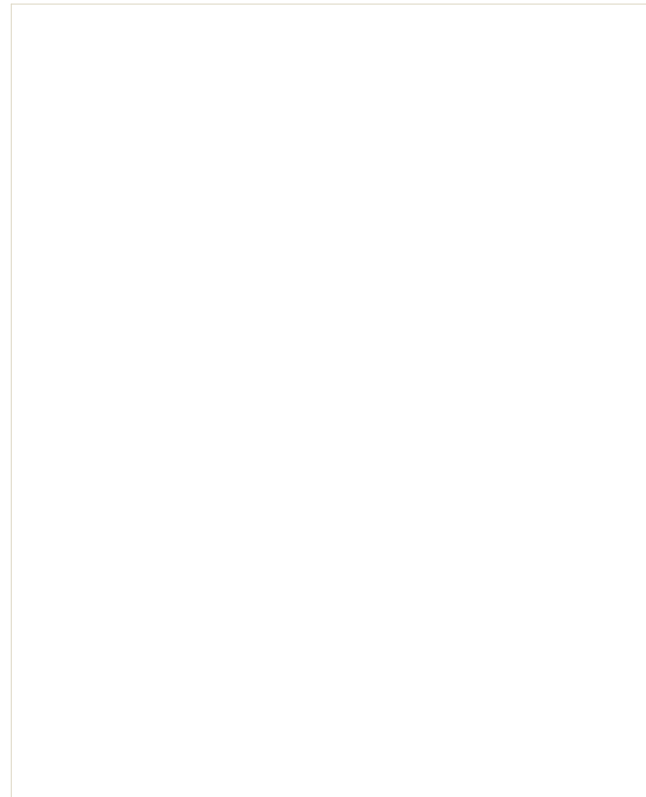
Antonio Palacios ideó el puente de Rande para su plan de 1932

Memoria de Vigo

Cuando se concibió la infraestructura de cuatrocientos metros de longitud dentro del proyecto de reforma de Vigo, ya existían estructuras de un kilómetro de luz en otros lugares del mundo

En 1932, el arquitecto Antonio Palacios ideó el puente de Rande, que incluyó en su plan comarcal de su Plan de Extensión y Reforma Interior de Vigo. El tema le preocupaba de antiguo: ya en 1920, en un artículo periodístico que era una auténtica monografía, planteó la conveniencia de unir las dos márgenes de la ría. Entonces era menos ambicioso y quería cubrir el servicio con vapores-tranvía que tocarían en Vigo y en las poblaciones más importantes del Morrazo. Además, concebía un transbordador que prestaría servicio a la altura del estrecho de Rande. Suponemos que aquel ingenio transportaría también vehículos, aunque no hemos encontrado la referencia expresa a ello.

El caso es que el transbordador de 1920 aparecía también en el plan de doce años después, como segunda alternativa, a continuación del puente, e incluso valorado: con un coste aproximado de 800.000 pesetas. Pero en este caso ya era el puente la gran apuesta, que el arquitecto de O Porriño consideraba viable sin ningún problema. No en vano se construían por entonces otros puentes de las mismas características que el previsto, de unos 400 metros de



longitud, y había incluso construcciones de hasta 1.000 metros de luz, caso de una infraestructura sobre el río Hudson norteamericano. En Estados Unidos ya había algún puente de unos 1.000 metros que se había levantado nada menos que en 1868.

Rande como objetivo para Vigo y el Morrazo en los años treinta dejó de tener virtualidad en 1939, cuando los tribunales resolvieron el conflicto suscitado en torno al plan Palacios y decidieron suspenderlo. Para algunos, Vigo había sufrido una gran pérdida, para otros se impuso la sensatez, porque el urbanismo del arquitecto porriñés eran una vez más, como tantas y tantas, irrealizable por excesivamente ambicioso y, en consecuencia, con un punto de irreal.

Hasta mediados los años cuarenta el puente de Rande dejó de interesar a los vigueses. En aquel momento, un viguista, Gerardo Campos, reavivó la idea al contestar a un cuestionario del Anuario de Vigo sobre necesidades de la ciudad. Campos Ramos tenía claro que Vigo precisaba un aeropuerto en condiciones, y no el engendro que había desarrollado Falange hasta poco antes; un gran acuario, que como es bien sabido nunca se hizo realidad; un tranvía cremallera hasta el monte del Castro y, por supuesto, entre algunas otras cosas, el puente de Rande. El que sería gran defensor de esta iniciativa durante años soñaba que se construyera el puente frente al estrechamiento de la ría, donde él tenía una propiedad, una casa para el verano en la carretera de Vigo-Pontevedra. Además, planteaba ya una filosofía de aquella necesidad: sería bueno no sólo para conseguir mano de obra barata en el Morrazo sino también para lograr terrenos industriales. Aquellos objetivos viguistas los pasó nuestro personaje a un folleto que se editó poco después de aparecer el texto en el Anuario de Gonzalo Rey Alar y Ángel Sevillano García.


Paternidad

Por otra parte, Gerardo Campos inició una movilización permanente a favor del puente, que llegó a hacer suponer a la gente que él y no Palacios había sido el padre de la idea. No obstante, mérito tuvo, porque aun sin esa paternidad lo que es evidente es que fue constante, persistente. Utilizó todos los soportes para clamar por Rande: los medios de comunicación, pero también el Centro de Iniciativas y Turismo que él presidía, y a través del cual interesó a las entidades semejantes de toda España para que defendieran su reivindicación, que era la de Vigo.

Mediados los años sesenta falleció Gerardo Campos, sin ver resuelta su demanda. Hasta 1973 no se colocó la primera piedra de la Autopista del Atlántico y con ella la del puente de Rande. El puente, terminado en 1977, no inició el servicio hasta 1981, por los problemas que había para terminar el trazado Pontevedra-Vigo. Rande se situó en un coste de casi 4.000 millones de pesetas, tres veces lo que se había presupuestado en principio. En aquel mes de febrero de 1981 en que se inauguró el puente y el tramo Pontevedra-Vigo, el peaje estaba en 120 pesetas, casi una cuarta parte de lo que cuesta hoy. Ahora cabe esperar que el segundo puente sobre la ría, si llega a ser realidad, no tarde tanto como el puente de Rande.

© **Copyright LA VOZ DE GALICIA S.A.**

Avenida da Prensa, parcelas 84 y 85
Polígono industrial de Sabón. 15142 Arteixo (A Coruña)

Auditado por 

RM de A Coruña en el Tomo 2.438 del Archivo, Sección
General, al folio 92, hoja C-2141. CIF: A 15000649