

EL FERROCARRIL CORTANDO LA CIUDAD: LA EXPERIENCIA DE RIBEIRA EN SANTARÉM - THE RAILWAY CUTTING THE CITY: THE EXPERIENCE OF RIBEIRA IN SANTARÉM¹

Ana Lúdia Virtudes

Department of Civil Engineering and Architecture
University of Beira Interior - PORTUGAL

Resumen

Algunos aspectos que apoyan la construcción de la modernidad urbana de Santarém, van mucho más allá del interés local y muestran las transformaciones y los procesos urbanísticos modernos a nivel nacional. Es el caso de los efectos violentos causados por la construcción del ferrocarril en la década de 1850: una gran parte del espacio urbano fue destruido en la Ribera en busca de un mejor acceso a la meseta, la “Villa alta”.

Santarém es una pequeña ciudad situada 80 km en el lado norte de Lisboa, que se caracterizó en el siglo XIX por una estructura urbana polinuclear que consiste en la parte alta de la ciudad en la meseta, la “Villa alta”, el nuevo centro urbano y también por dos núcleos urbanos “Ribera” y “Alfange” en la parte baja de la ciudad en la orilla derecha del Tajo, la “Villa baja”.

Este es un caso duro, violento y extraño en el que una curva del río Tajo cerca de Santarém justifica la elección entre un solución loco, la ruta del ferrocarril al Norte, lejos y de difícil acceso a la ciudad, sin tocar el espacio urbano histórico y una solución más barata al Sur, que va atravesar el espacio urbano histórico de Ribeira, con el corte de la ciudad.

La decisión entre las dos vías alternativas del ferrocarril revela la hegemonía de los capitalistas de los ferrocarriles con la solución elegida por el Sur, adjudicada a los intereses de la burguesía de la Villa alta en línea con los intereses de la gran burguesía que buscaba la menor inversión inicial, las distancias más cortas y menos rampas y estructuras en la disposición general de la “Línea del Este” que unía Lisboa a Badajoz. Santarém, en realidad no era más que una estación de paso de segunda clase.

El hecho de que la línea de ferrocarril seccionada completamente un núcleo urbano en dos es un hecho sin precedentes en la Península Ibérica que tiene importancia extraordinaria. Las consecuencias del corte de 7 calles en el espacio urbano de Ribeira con el fin de obtener sólo dos pasajes de nivel con demoliciones en 5 bloques, muestra el desprecio por parte de las autoridades por este espacio urbano. Esta acción es

¹ La problemática del ferrocarril en Ribeira, es uno de los asuntos tratados en la tesis doctoral «Transformações urbanísticas modernas sobre o espaço histórico de Santarém (1834-1948)», elaborada por la autora bajo la dirección de María A. Castrillo Romón (Universidad de Valladolid) y Victor M. Pissarra Cavaleiro (Universidade da Beira Interior), y defendida en el Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid el 30 de septiembre de 2008, ante un Tribunal formado por Alfonso Álvarez Mora, Xosé Lois Martínez Suárez, Helena Maia, Ramón Rodríguez Llera y Luis Santos Ganges. La autora agradece las sugerencias y correcciones de este último para la elaboración de esta comunicación.

irreversible y llegará a un futuro sombrío este núcleo urbano ribereño de Santarém en su relación social y espacial con la parte alta de la ciudad.

Las transformaciones urbanísticas en el espacio urbano histórico de Santarém como consecuencia de la construcción del ferrocarril son un factor decisivo en la formación de una estructura espacial en esta ciudad que iba a responder claramente al modelo centro-periferia característico de la ciudad moderna. Por otra parte, determinó la evolución urbana de una parte concreta de la ciudad, la Villa alta como centro urbano, al mismo tiempo de la “periferización” de los espacios urbanos de la Villa baja cerca del Tajo.

Abstract

Certain aspects which support the construction of the modernity of Santarém, go far beyond local interest and show the modern transformations and modern urban processes on a national level. This is the case of violent effects caused by the building of the railway in the decade of 1850: a large part of urban space was destroyed in the Ribeira in search of better access to the higher part of town; “Villa alta”.

Santarém is a small city located 80 km on the north side of Lisbon which was characterized in the 19th century by a polynuclear urban structure consisting of the higher part of town on the plain “Villa alta”, the new city centre; and also by two urban centres “Ribeira” and “Alfange” in the lower town on the right bank of the Tejo, known as “Villa baja”.

Here we are dealing with a hard, violent and strange case in which a curve of the Tejo river next to Santarém justifies the choice between a mad solution, the route of the railway going North, far away and inaccessible to the city, without touching the historic urban space and a cheaper solution going South which would cross the historic urban space of Ribeira, and cutting the city in here.

The decision between the two alternative routes of the railway reveals a hegemony of the role of the railway capitalists, whereby the decision to go South suiting the interests of the local bourgeoisie of the high town; “Villa alta”, in harmony with the interests of the larger bourgeoisie who were looking for a lesser initial investment, shorter distances and fewer ramps and structures in the general route designated East Line “Linha do Leste” which linked Lisbon and Badajoz.

In reality Santarém was nothing more than a second class station for passing through. The fact that the railway line sectioned an urban centre completely in two is an unprecedented event in the Iberian Peninsula which has extraordinary relevance.

Let's see, the consequences of the cutting off of 7 roads in the urban space of Ribeira in order to gain only two passages of level with vast demolitions in 5 blocks gives further evidence of the waste by the authorities through this urban space. This action was to irreversibly pronounce sentence the future shadow of this urban nucleus; the waterfront of Santarém in her social and spatial relation with the higher part of town.

The urban transformations in the historic urban space of Santarém as a result of the building of the railway are a decisive factor in the formation of a spatial structure in this city which was to clearly respond to the centre-peripheral model characteristic of the modern city. On the other hand, determined the urban evolution of one concrete part of city, the high town as an urban centre at the same time of the “peripherization” of urban spaces in the lower town near the Tejo.

1. Objetivos

Esta comunicación tiene como objetivo explicar la decisiva influencia urbanística del ferrocarril en la evolución de la estructura urbana de la ciudad portuguesa de Santarém. Se trata de evaluar los motivos y comprender las implicaciones de la insólita elección del trazado del ferrocarril al sur de la ciudad, que sería construido entre 1854 y 1861 cruzando a su través su Villa Baja, Ribeira, así como apreciar el modo como esta elección contribuyó decisivamente a su declive barrial.

Santarém es un caso peculiar en que los cambios espaciales modernos que operan en un espacio previamente sujeto a una extrema decadencia urbana. La radical transformación en una estructura urbana de centro único (en la Villa alta) se materializará a partir de un proceso espacial intenso y verdaderamente violento: la construcción del ferrocarril que corta la ciudad en el núcleo urbano de la Ribeira. Por lo tanto, importa saber qué perspectivas de desarrollo urbano y qué intereses de clase (burguesía local y burguesía nacional) estuvieron asociados a la construcción del ferrocarril, con el fin de conocer los modos que operaron en la formación de la ciudad moderna y la caída de Ribeira.

La pregunta clave está en la argumentación técnica de las alternativas del trazado férreo entre Lisboa y Badajoz a su paso por Santarém así como en la percepción que se tuvo acerca de decidir atravesar la Villa baja de Ribeira demoliendo gran parte de su espacio urbano histórico, toda vez que era un núcleo urbano histórica y tradicionalmente especializado en actividades de transporte asociadas a la navegabilidad del río Tajo.

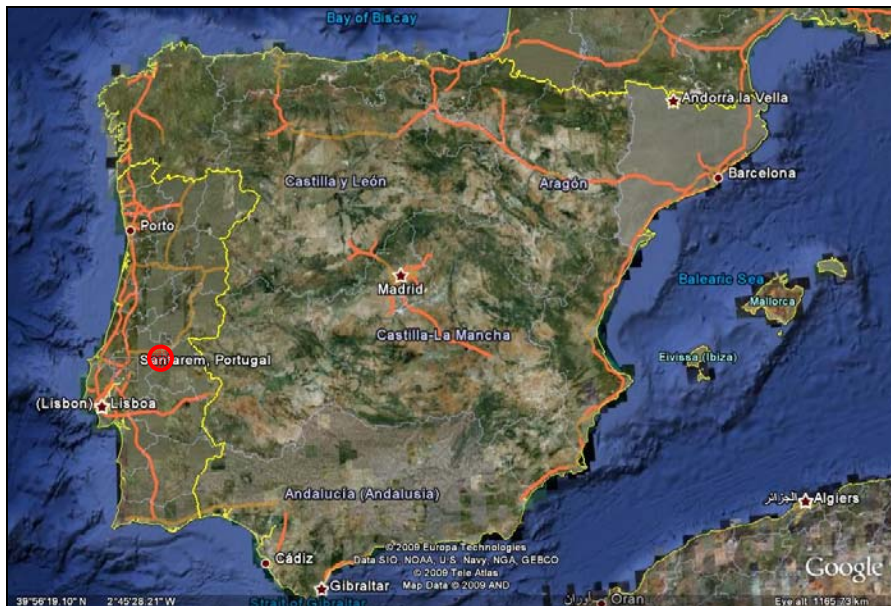


Fig 1. Localización de Santarém. Fuente: Google Earth 2009.

2. La decadencia de Santarém y las perspectivas de desarrollo con el ferrocarril

La estructura polinuclear del espacio urbano de Santarém se justifica en su formación histórica sobre una meseta y junto al Tajo, de forma que la Villa alta, a una altitud de 100 metros, tenía una muralla medieval y aglutinaba los asentamientos urbanos del castillo de la Alcáçova a oriente y de Marvila a poniente; mientras que la Villa baja, con los núcleos urbanos de Ribeira río arriba y de Alfange río abajo, se emplazó “portuariamente” en la orilla derecha del Tajo a una altitud de 100 metros.

Con los efectos provocados por el ferrocarril, y desde esta situación de partida, Santarém evolucionará hacia una estructura en la cual, si los diversos núcleos históricos siguen estando presentes, su equilibrio social y funcional precedente resultará profundamente cambiado. Alfange será un espacio “negado”, perderá accesibilidad en el contexto de la ciudad y del río, y acogerá actividades industriales y vivienda de renta baja. La Ribeira, el núcleo con mayor importancia en la relación física y económica histórica de Santarém con el Tajo, verá desmembrado su espacio urbano y reducida al mínimo su relevancia como espacio económico de la ciudad.

En el surgir de la modernidad, Santarém acusaba un estado sui generis de languidez: la ciudad se hallaba inmersa en una situación de absoluta decadencia, que no fue característica de otras ciudades sujetas a las primeras medidas de transformación espacial liberal del Estado liberal. El declive de Santarém, descrito en 1848 por Almeida Garrett como “un cadáver entre sus escombros”, tenía que ver con diversos sucesos que dejaron la ciudad en profunda ruina, desde el terremoto de 1755 y la tercera invasión francesa de 1810-1811 -cuyas tropas se acuartelaron en la villa-, hasta la posterior guerra civil entre liberales y absolutistas.

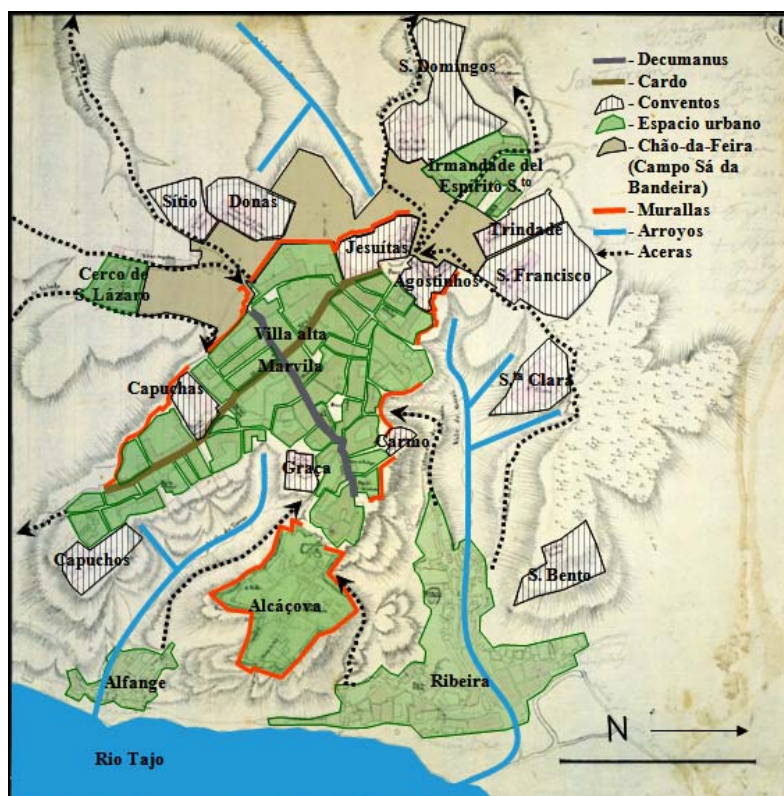


Fig 2. Espacio histórico de Santarém a principios del siglo XIX. Elaboración propia sobre un plano del Instituto Geográfico Portugués.

En este contexto de declive las influencias de la Revolución Industrial que se desarrollan lentamente con el deslumbramiento de la técnica, señalando la evolución de las ciudades en la busca del progreso (visible en la realización de obras públicas como el ferrocarril), son esperadas con expectativas de desarrollo urbano. De hecho, es muy conocido que el invento de la máquina de vapor se considera una de las acciones más visibles de la modernidad: “una delle conquiste tecniche pie sconvolgenti fu l’invenzione della macchina a vapore, che rivoluzionò i mezzi di comunicazione, potenziò in modo enorme il commercio e moltiplicò le possibilita di spostamento delle masse umane, in volume, distanza e velocità.”²

Con un escaso sector industrial, Portugal llega a mediados del siglo XIX desprovisto de una red de transportes terrestres eficiente, siendo el transporte de personas y bienes efectuado por medios de tracción animal y ríos navegables, con transportes “insuficientes, morosos e caros.”³ Incluso tanto como una rápida alternativa de transporte, el ferrocarril simbolizaba el espíritu moderno, “o mensageiro da boa nova, essa surprehendente e maravilhosa manifestação”⁴ y la oportunidad para Portugal de recuperarse frente a Europa.

² Samonà, 1978, p. 55.

³ Serrão, 1996, p. 10.

⁴ Pimentel, 1892, p. 1.

La construcción del ferrocarril representaba la oportunidad para desarrollar los tres ámbitos económicos fundamentales del progreso nacional, el comercio, la industria y la agricultura, y Portugal desarrollará en la segunda mitad del siglo XIX una fuerte actividad en la construcción de la red ferroviaria, apoyando la formación técnica de ingenieros. Esta renovación de los transportes es, en Portugal como en España, “el signo más visible del esfuerzo de modernización, a la vez que resultado de la activación de las fuerzas productivas”⁵ y la oportunidad para el desarrollo urbano en especial en ciudades en declive como el caso de Santarém.

3. Trazados alternativos de la Línea del Este a su paso por Santarém

En 1844 se crea la Compañía de las Obras Publicas, cuyo objetivo es proceder a las grandes obras necesarias para el “melhoramento das communicações do paiz”⁶ que en 1845 celebra el contrato de construcción de la Línea del Este, de Lisboa a España y en 1851 está en análisis la propuesta de trazado de Hardy Hislop entre Lisboa y Badajoz. En 1852 se crea el Ministerio de las Obras Públicas. El trazado del ferrocarril junto a Santarém fue objeto de varias propuestas. Thomas Rumball propuso en 1855 tres trazados entre Lisboa y Badajoz, cuyo criterio de elección era el “modo mais vantajoso para o paiz e mais profícuo para os que n’ella empenharem seus capitais”⁷: 1.º Lisboa, Valada, Coruche, Estremoz, Fronteira o Avis y Badajoz; 2.º Lisboa, Santarém, Avis, Fronteira y Badajoz; 3.º Lisboa, Santarém, Tancos o Abrantes, Ponte de Sor, Crato, Monforte y Badajoz.

En 1856 Portugal es el 13.º país europeo con el ferrocarril funcionando. El primer trozo ferroviario abierto a la circulación es de Lisboa al Carregado con 1,45 metros de ancho de vía. Por primera vez se avista el “fumozinho branco, na frente de uma fila escura que lembrava uma serpente a avançar devagarinho. Era o comboio!”⁸.

El programa de la construcción del Lisboa-Badajoz era explícito en cuanto a la formación de sus tres secciones de trazado, la 1.ª de Lisboa a Santarém y las otras para el resto hasta Badajoz. El trazado entre Lisboa y Santarém debía discurrir al oeste del Tajo. En 1857 se analizan los dos trazados de Cousin, al sur y al norte de Santarém con el objetivo de averiguar cuál “preenche melhor a questão económica em relação à Villa de Santarém”⁹ y la ventaja recae en el Trazado Sur, precisamente cruzando y cortando la Ribeira.

Las preocupaciones con la salud pública desencadenan una larga discusión acerca del trazado del ferrocarril a adoptar en la entrada de Santarém y “O Conselho Geral de Obras Publicas e Minas (...) a 8 de Setembro de 1858 (...) devia preferir-se o lado Sul, o que originou novos estudos, novos projectos, novas discussões (...) o caminho-de-ferro continuava a andar...parado.”¹⁰

⁵ Quirós, 1991, p. 17.

⁶ Fino, 1883, p. 3.

⁷ Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria, n.º1/Janeiro 1857, p..341.

⁸ Gaio, 1957, pp. 37-38.

⁹ Manuscrito, 17.02.1857, AHMOP.

¹⁰ Gaio, 1957, p. 40.

Los argumentos de la comparación entre trazados Norte y Sur fueron:

- la longitud muy similar en ambos;
- el gran radio de las curvas de concordancia en ambos;
- los puentes, los acueductos y los pasos a nivel idénticos en ambos, así como la dificultad de cruzar el valle de la Asseca;
- el coste semejante con una pequeña diferencia a favor del trazado sur; los declives mayores, laderas más extensas en el trazado Norte;
- mayor altura de los terraplenes y trincheras más extensas y de mayor altura en el trazado Norte; la ubicación de la Estación en el trazado Sur en la proximidad de la Villa alta a unos 900 metros de distancia;
- las condiciones del rellano de la Estación más favorables en el trazado Sur.

Los argumentos principales que parecían determinar la elección del trazado Sur, a la luz del empate técnico, eran la proximidad de la Estación a la Villa alta y al puerto fluvial de la Villa baja.

La elección conllevaba minuciosas obras para evitar derrumbamientos y deslizamientos de las laderas, con el fin de ampliar el espacio en que el ferrocarril se implantase. La construcción del trazado Sur, pues, corta la Villa baja en Ribeira y ocupa la estrecha parcela entre la base del monte y la margen del río en Alfange.

Así, la lógica del gran capital y la del interés general determinado por el Estado llevaron a la destrucción parcial de la Ribeira de Santarém. Pero es que, además, la burguesía local permite, cuando no apoya, que esto ocurra. Y en la lógica local no podía ser suficiente argumento el mejor emplazamiento de la estación si ello suponía pasar por Ribeira... a no ser que la clase dirigente de Santarém, aparte de dócil o interesada en el proyecto nacional, estuviera también embarcada en unas transformaciones urbanas que tenían como objetivo crear una sola centralidad urbana en la Villa alta, frente al hasta entonces dinámico espacio del comercio y el transporte en Ribeira.

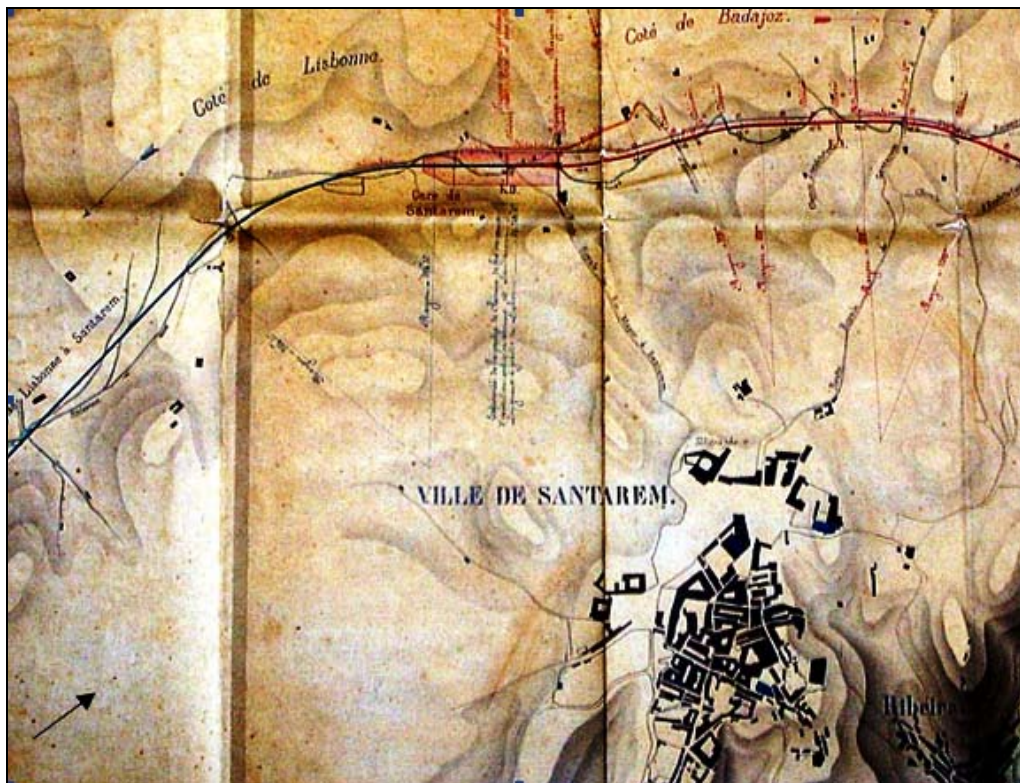


Fig 3. Alternativa de trazado del ferrocarril al norte de Santarém. Archivo Histórico del Ministerio de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, s. XIX.

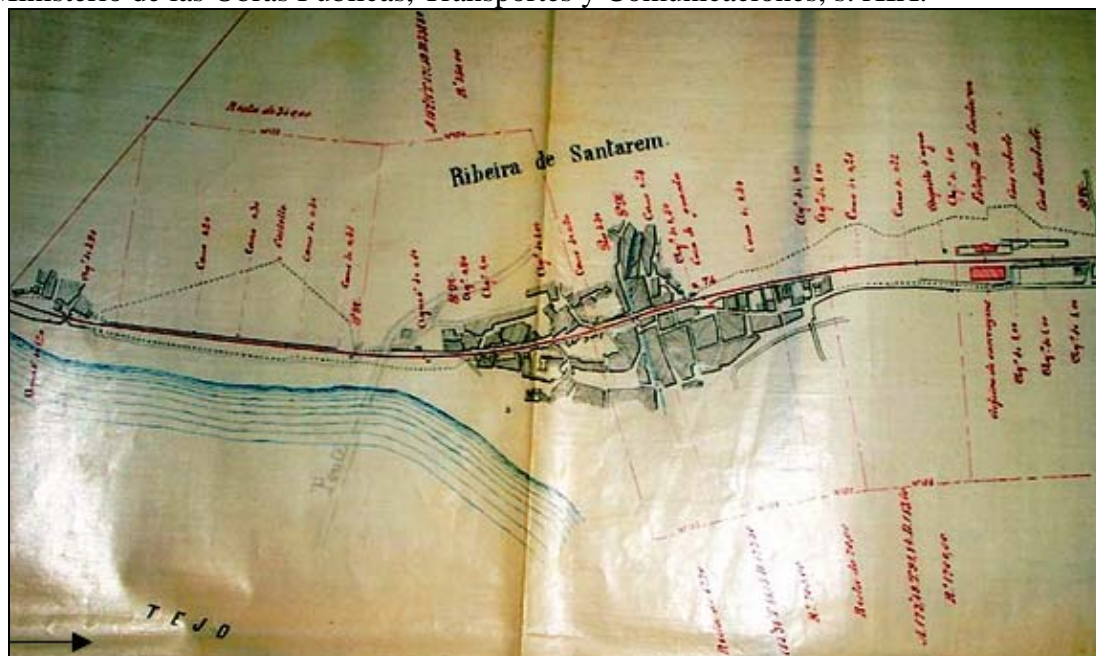


Fig 4. Trazado definitivo del ferrocarril al sur de Santarém, diseccionando la Ribeira. Archivo Histórico de la Dirección General de los Transportes Terrestres, s. XIX.

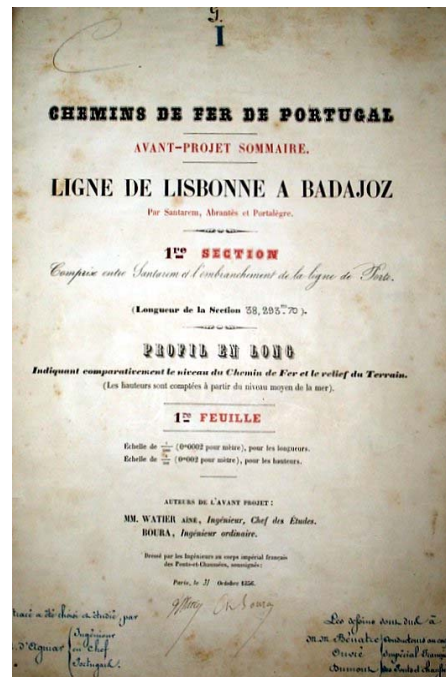


Fig 5. Ligne de Lisbonne a Badajoz (ferrocarril a Norte de Santarém) – 1856. Fuente: Archivo Histórico del Ministerio de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones.

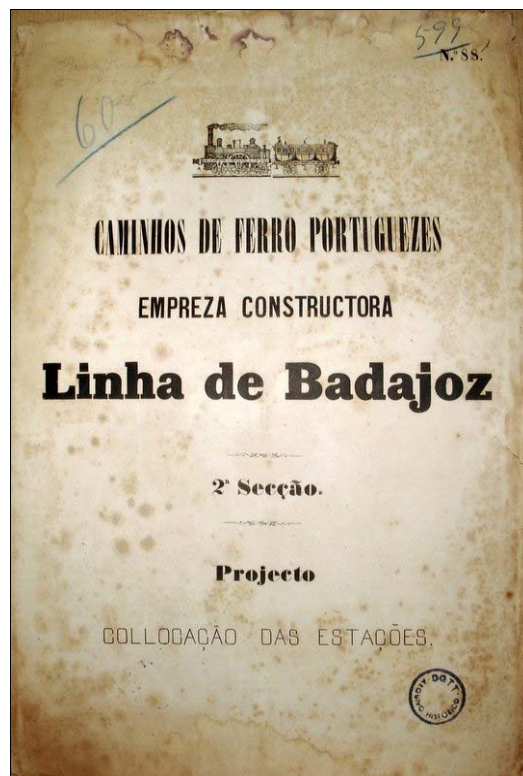


Fig 6. Caminhos de Ferro Portuguezes, Linha de Badajoz. Fuente: Archivo Histórico de la Dirección General de los Transportes Terrestres, s. XIX.

4. Construcción del ferrocarril cortando la ciudad en la Ribeira

El lugar donde se previó el paso del ferrocarril por la Villa baja estaba ocupado por el denso caserío compacto de Ribeira y sus calles estrechas confinadas por siglos de historia. La Línea del Este llega a Santarém irrumpiendo en la Villa baja, demoliendo una parte de su tejido urbano y separando el núcleo en dos.

Los trámites del saqueo de Ribeira se procesaron de acuerdo con la Carta de Ley del 17 de Septiembre de 1857 que autorizaba el Gobierno a declarar la utilidad pública y la urgencia de las expropiaciones para construir el ferrocarril, carreteras y otras obras públicas.

El ferrocarril se implanta en Ribeira, así, entre la densa malla urbana, suponiendo la rápida y masiva destrucción de sus más destacados elementos urbanos (capillas, habitaciones, hospitales y almacenes) que contenían gran parte de su dinámica productiva. El ferrocarril se impuso, además, como elemento barrera, separando el espacio histórico de Ribeira en dos, y con la destrucción del tejido edificado contribuyó a disminuir el valor físico, económico y social, así como la referencia del lugar en la historia de Santarém. No se construyeron, además, pasos a desnivel, muchas calles resultaron cortadas y pasaron a depender en su accesibilidad de unos pocos pasos a nivel.

Las demoliciones transcurrieron hasta 1861 y a medida que la construcción del ferrocarril avanzaba, la destrucción de Ribeira avanzaba al mismo ritmo, con la destrucción de almacenes donde se guardaban los bienes de suministro a la ciudad recién llegados por vía fluvial. Como consecuencia, las actividades comerciales e industriales de Ribeira fueron irremediablemente quebrantadas, por el vaciamiento del tejido urbano, aunque tras la implantación del ferrocarril continúe la actividad del puerto fluvial.

Las demoliciones conllevan el desplazamiento de los residentes, como el caso siguiente: “José Salamanca, concessionário do caminho-de-ferro do leste, dizia que achando-se incluído no traçado (...) um terreno baldio entre o Parque d’Alfange e as ruínas da fábrica, que contam 9.610 metros pertencente ao município d’esta Villa e estando a tratar das expropriações, pedia à Câmara, a fim de conhecer e avaliar o terreno que se pretende expropriar (...) foi convidado José Lopes a comparecer nos paços d’este concelho e sendo o mesmo presente foi encarregado pela Câmara de proceder à referida avaliação (...) a 10\$000 réis cada metro. A Câmara deliberou que se pedisse ao conselho de districto a (...) autorização para (...) a expropriação.”¹¹

La llegada del ferrocarril representa para Santarém la paradójica dicotomía entre progreso y prosperidad de la Villa alta y decadencia y ruina de la Villa baja, “ao ver passar tão estranhos carros sem o auxílio do habitual gado, resfolgando fumo e fagulhas das altas chaminés das locomotivas que circulavam; como senhor absoluto;

¹¹ Libro de Actas del Ayuntamiento de Santarém, 11.01.1860, p.43.

sobre os carris que tinham cortado e desmembrado, pelas expropriações, os seus casais, herança querida dos seus antepassados e as suas aldeias”¹².

Es la contemporaneidad ambigua de un progreso que rasga la malla urbana ribereña, que se impone como elemento barrera, que interrumpe la continuidad del espacio histórico, que restringe la expansión y que expulsa residentes y actividades. Un fenómeno, además, insólito en la Península Ibérica.

La caída de las actividades portuarias acompaña la decadencia de la Villa baja hasta mediados del siglo XX cuando se consideran diminutas y despreciables en el ámbito económico de la ciudad, “pequena importância actual do movimento fluvial da Ribeira”¹³. Por otro lado, el apogeo del centro urbano en una parte de la Villa alta coincide con la absoluta decadencia de la Villa baja y acaba con el sistema tradicional a base de núcleos urbanos asociados que había caracterizado Santarém desde sus orígenes.

Alfange y Ribeira dejan de complementar el sistema de núcleos urbanos en que cada polo asume una función y vocación específicas pero no claramente “subalternas” en el conjunto de la ciudad: la Villa alta concentrando el cariz político y administrativo y la Villa baja concentrando el cariz comercial, portuario y de transporte fluvial. La Villa baja evoluciona desde el punto de vista urbanístico como espacio cada vez más descualificado, monofuncional, hacia la marginalidad barrial y el vaciado de actividades que contribuyen o influyen la puesta en marcha del conjunto de la ciudad moderna. Es la caída de la Villa baja con la llegada del progreso traído por el ferrocarril a la par de la decadencia debido a las demoliciones de la malla urbana. En resumen, son los efectos provocados por el ferrocarril en la década de 1850 que se traducen en la destrucción de gran parte de Ribeira en búsqueda de mejores accesos a la Villa alta, el emergente centro urbano.

Este es un caso violento y raro en el cual se va a plantear la necesidad de escoger entre una solución loca o poco probable, técnicamente más cara (el trazado al norte), distante de Santarém y poco accesible desde la ciudad, frente a una solución más barata al sur, simple y directa a partir de la visión técnica, pero que parte por la mitad el núcleo urbano de Ribeira. La decisión entre los dos trazados es reveladora de la facción dominante dentro de la burguesía de Santarém. Con la solución elegida, triunfan los intereses de la burguesía de la Villa alta, en sintonía con los intereses del gran capital que busca las distancias más cortas y las menores rampas y estructuras en el trazado general de la Línea del Este.

El hecho de que el ferrocarril seccione un núcleo urbano completo es un acontecimiento muy poco frecuente y de extraordinaria relevancia urbana. Por consecuencia, el resultado fue el corte de siete calles disponiendo sólo de dos pasos de nivel, y con vastas demoliciones en cinco manzanas, todo lo cual constituye la evidencia del desprecio de

¹² Gaio, 1957, p. 23.

¹³ Aguiar, 1948, p. 70.

las autoridades por Ribeira, sentenciando irreversiblemente un futuro sombrío en su relación social y espacial con la Villa alta.

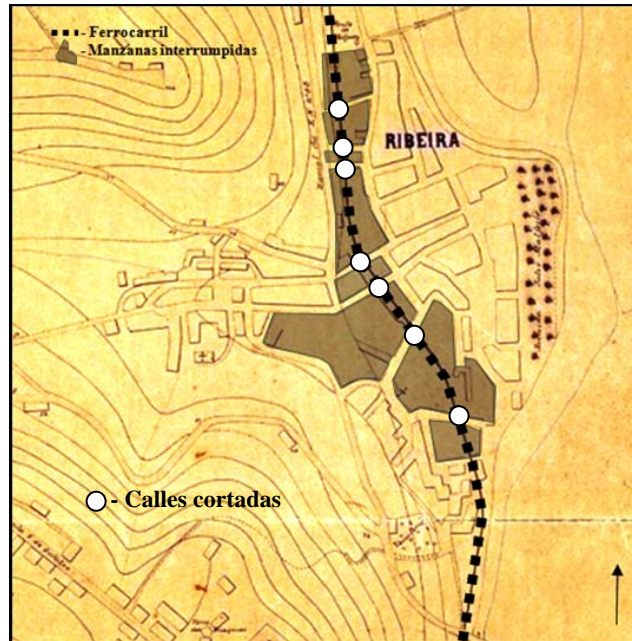


Fig 7. Manzanas seccionadas por el ferrocarril en Ribeira. Elaboración propia sobre un plan de 1920. Dirección de Infraestructuras del Ejército Portugués, sign. 3525-3-31-43.

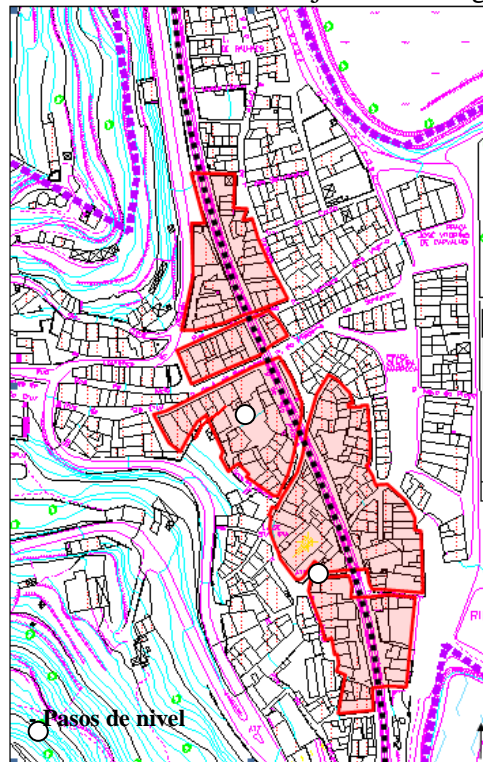


Fig 8. Manzanas rotas y calles interrumpidas por el ferrocarril en Ribeira.



Fig 9. Cruce de Ribeira por el ferrocarril.

5. Los efectos del ferrocarril en la “periferización” de la Villa baja

Las transformaciones urbanísticas desencadenadas por la construcción del ferrocarril son un elemento decisivo en la formación de una estructura espacial que responderá progresivamente al modelo más radical de centro-periferia. Estas transformaciones determinan la evolución urbanística de una parte de la Villa alta como centro urbano al tiempo que sentencian definitivamente la periferización de los núcleos ribereños.

El 1 de julio de 1861 es inaugurado el ferrocarril hasta Santarém con las protestas de la minoritaria burguesía de Ribeira, expresión clara del conflicto que mantenía con la burguesía de la Villa alta. Tras del ferrocarril, Ribeira seguirá desarrollando sus actividades relacionadas con el puerto y el transporte fluvial. Sin embargo, la vasta operación de demolición, el abandono de la población expropiada, el debilitamiento de las actividades comerciales, el efecto barrera (la interrupción de la continuidad espacial y sus efectos en la vitalidad urbana), la dificultad de expansión urbana y la pérdida de importancia del transporte fluvial contribuyeron decisivamente para la caída de la Villa baja y para su pérdida de importancia en el conjunto de la ciudad, conformándose poco a poco como un mero barrio histórico degradado.

Los procesos de transformación urbana conducentes a la formación del centro urbano en parte de la Villa alta coinciden con los procesos de caída y periferización de la Villa baja. Las demoliciones y la caída de las actividades relacionadas con el transporte fluvial en desuso, delante de las alternativas viarias con acceso directo a la Villa alta (nuevo puente en finales de la década de 1880) agravan la caída de la Villa baja. Como explica Santos y Ganges para el caso de España, también en Santarém “la implantación de los caminos de hierro y de las nuevas prácticas urbanísticas se entiende, así, en un contexto histórico concreto: el de las primeras transformaciones que conducen a la ciudad moderna.”¹⁴

En resumen, la construcción del ferrocarril en Ribeira desencadenó las demoliciones, el abandono de la población expropiada y desalojada, la caída de las actividades

¹⁴ Santos, 2007, p. 197.

comerciales, a par de la caída del transporte fluvial. Estos factores fueron irreversibles en la caída de la Villa baja a favor del incipiente protagonismo del nuevo centro urbano en una parte de la Villa alta y para su progresiva conversión en un espacio de vivienda de rentas bajas, de actividades económicas de almacenamiento y de pequeña transformación vinculada esencialmente a la Estación ferroviaria. Es decir, para su adaptación, en gran medida, a los requisitos espaciales de las periferias modernas, pese a la supervivencia de una parte importante del tejido urbano antiguo.

En la década de 1880, pocas ciudades tienen las infraestructuras de transporte que Santarém posee, el río como vía fluvial navegable, el competente ferrocarril y el nuevo puente carretero sobre el Tajo como unión del norte y el sur del país. Sin embargo, en vez de conjugar las alternativas de transporte de que dispone, fomentando su uso simultáneo y complementario, la tendencia revela la pérdida de importancia de la infraestructura más tradicional, la vía fluvial en favor de las más modernas o modernizadas como el ferrocarril.

6. Reflexiones finales

La llegada del ferrocarril a Santarém con el corte de la traza ferroviaria en Ribeira seccionando de modo irreversible la malla urbana del núcleo ribereño es, como ha referido el profesor Luis Santos a este propósito, un hecho absolutamente insólito y extraordinariamente revelador. La razón de la decisión es clara: se elige el trazado del ferrocarril al sur de la ciudad por la mayor proximidad de la Estación (símbolo de modernidad y progreso) a la Villa alta, favoreciendo al mismo tiempo el nuevo modelo urbano “centro-periferia”, es decir, la fortalecida centralidad de la Villa alta frente al declive manifiesto de la Villa baja.

No se puede concluir que el ferrocarril haya proporcionado una mayor actividad comercial o la formación de un relevante contingente de población obrera, como en otras ciudades decimonónicas, ni que la Estación de Santarém haya dado lugar a algún barrio obrero nuevo ni área industrial relevante en el conjunto de la ciudad. Se defiende mejor, así, la hipótesis de que el trazado del ferrocarril en Ribeira, con las demoliciones, el abandono y con la decadencia del transporte fluvial, influencia decisivamente su caída en favor del incipiente protagonismo del centro urbano en parte de la Villa alta.

Todo lo anterior no implica que la caída de la Villa baja se haya debido exclusivamente al ferrocarril, puesto que puede haber tenido otras causas no exploradas aquí, como las relativas al tráfico fluvial. Además de la interrupción de la continuidad urbana, el efecto barrera del ferrocarril hace inviable la expansión urbana en los dos lados del núcleo urbano separados por la vía. Al efecto barrera y a la imposibilidad de expansión, se le sumó otra consecuencia nefasta del ferrocarril en la Ribeira, la orientación de la trasera de los edificios para la calle, descalificando la imagen del local, todavía hoy visibles en los innumerables edificios abandonados, degradados y vacíos.

En muchas ciudades decimonónicas, por motivos relativos al objetivo de minorar los conflictos de las expropiaciones, el ferrocarril se implanta tangencialmente al tejido edificado, es decir, en su periferia inmediata. Sin embargo, en Santarém, en vez de

implantarse al norte de la Villa, la vía férrea ocupa el espacio edificado de Ribeira donde probablemente las expropiaciones fueron más dispendiosas. Este hecho del contexto de la decisión del trazado ferroviario puede ser revelador de conflictos internos de la diversa clase burguesa y de la contradicción entre los intereses de la burguesía de Ribeira, relacionada a la actividad económica fluvial (en retroceso) y los de la burguesía de Marvila, vinculada al comercio y a la propiedad. La burguesía de Marvila en la Villa alta impondrá su criterio a la burguesía de Ribeira.

BIBLIOGRAFÍA:

AGUIAR, João (1948): *Memória descritiva do Antepiano Geral de Urbanização da cidade de Santarém*, Câmara Municipal de Santarém.

Boletim do Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria, 1857 n.º1/Janeiro.

FINO, Gaspar (1883): *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*, Imprensa Nacional, Lisboa.

GAIO, Eduardo (1957): *Apontamentos da História dos Caminhos de Ferro em Portugal (1956-1957)*, Tipografia Medina, Sintra.

PIMENTEL, Frederico (1892): *Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses*, Typographia Universal, Lisboa.

QUIRÓS LINARES, Francisco (1991): *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Junta de Castilla y León, Ámbito, Valladolid.

SAMONÀ, Giuseppe (1978): *L'urbanistica e l'avvenire della città*, Universale Laterza, Roma.

SANTOS y GANGES, Luis (2007): *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Colección de Historia Ferroviaria n.º 5, Fundación de los Ferrocarriles Españoles / Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, Madrid.

SERRÃO, Joel (1996): *O caminho de ferro revisitado, o caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996*, Caminhos de ferro de Portugal, Lisboa.

FUENTES ARCHIVÍSTICAS:

- Archivo Histórico de la Dirección General de los Transportes Terrestres, Lisboa.
- Archivo Histórico del Ministerio de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, Lisboa.
- Dirección de Infraestructuras del Ejército Portugués, Lisboa.
- Instituto Geográfico Portugués, Lisboa.
- Libro de Actas del Ayuntamiento de Santarém (s.XIX), Santarém.