

PORSUPORTO

MEMORIA

ÍNDICE

1.- Premisas do proxecto.

- 1.1.- O mantemento da actividade portuaria.
- 1.2.- A introdución progresiva das actividades cidadáns nos terreos portuarios.
- 1.3.- As implicacións para a participación cidadá e a temporización das accións formuladas da condición procesual dunha operación de transformación urbana desta escala.
- 1.4.- A combinación da lectura transversal (escala barrio) e lonxitudinal (escala metropolitana).
- 1.5.- A funcionalidade social e medioambiental do bordo costeiro como interconexión da rede de espazos libres rexionais.
- 1.6.- A aposta pola titularidade pública da totalidade dos actuais terreos portuarios.

2.- Estrutura do proxecto.

- 2.1.- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.
- 2.2.- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.
- 2.3.- Fase 3 : 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.

3.- Cuestións específicas mencionadas na convocatoria.

- 3.1.- Integración urbana entre porto e cidade.
- 3.2.- Mobilidade e accesibilidade.
- 3.3.- Sustentabilidade.
- 3.4.- Modelo económico.
- 3.5.- Participación cidadá.

4.- Cronograma do proxecto.

1.- Premisas do proxecto.

O continuo proceso de transformación do porto interior da Coruña entra nun período radicalmente diferente ás etapas precedentes: despois de séculos de expansión das actividades e da superficie portuaria, coa construción do novo porto exterior o debate na actualidade céntrase na súa desafectación e na recuperación das relacións porto-cidade e persoas-auga.

As premisas do proxecto para posicionarse nese debate son as seguintes:

1.1.- O mantemento da actividade portuaria.

Por racionalidade urbanística e funcional en termos de metabolismo urbano, pola súa relación coa identidade e diversidade social da Coruña e pola súa condición de lugar para as actividades produtivas e motor económico. O portuario enténdese dun xeito abstracto: o porto como espazo funcional para as actividades relacionadas co mar, pero tamén co loxístico e o produtivo en xeral.

Contar cun espazo destas condicións e flexibilidade no centro dunha gran área metropolitana é unha gran oportunidade que é preciso "lexitimar", recoñecendo a funcionalidade dos terreos en reserva ou as cualidades urbanas dos terrain vagues. Os espazos libres sen usos programados son os lugares que acollerán as necesidades que hoxe son imposibles de imaxinar.

1.2.- A introdución progresiva das actividades cidadáns nos terreos portuarios.

A partir da apertura de espazos de tránsito e uso público e da mestura de usos programada nas operacións de desenvolvemento e reordenación urbana, fomentárase a vida urbana do porto dun xeito que permita a convivencia dos usos cidadáns cos portuarios, non a substitución duns por outros. Estas operacións basearanse na premisa de manter a potencia urbana das infraestruturas e instalacións portuarias, unha procura que se pode explicar co caso do Dique de Abrigo: unha gran infraestrutura que grazas a súa extrema funcionalidade e á súa capacidade para convivir co uso cidadán xerou un espazo urbano moi singular e valorado pola veciñanza como lugar público. O que está claro é que, se ben na actualidade o porto preséntase como unha actividade pechada á cidade e como unha barreira entre esta e o mar, existe unha gran capacidade de mellora progresiva destas relacións.

1.3.- As implicacións para a participación cidadá e a temporización das accións formuladas da condición procesual dunha operación de transformación urbana desta escala.

A transformación do porto é un proceso longo e incerto. O horizonte do porto en termos de desafectación é difuso, cheo de alternativas dependentes de decisións progresivas e mesmo contraditorias nun marco temporal exposto as vontades de varias administracións dependentes á súa vez do ámbito político. Esta condición se reflectirá en dous cuestións: por unha banda, no aproveitamento deste período de cambios lentos para dar cabida a un proceso de participación cidadá real que acolla os diferentes tempos e capacidades dos múltiples axentes interpelados (nun proceso ben organizado no que teñan cabida períodos de información, sensibilización, debate, toma de decisións, espazos de referencia físicos e dixitais, etc.); e por outra, na asunción dunha estratexia de curto, medio e longo prazo que poida traballar cunha incertidume crecente. Un modelo de intervención que mestura as accións directas que poderían comezar mañá a primeira hora (transformacións básicas de tipo físico ou de xestión que permitan melloras instantaneas co dobre atractivo da emoción do inmediato e de servir de xerme e impulso do proceso xeral de cambio), cos proxectos de medio prazo baseados en problemas e desexos detectables na actualidade e coas hipóteses de futuro máis continxentes, pero que forman parte do relato da realidade que se formula nas propostas iniciais (unha visión de longo prazo que recoñece a multiplicidade de escenarios posibles, pero que sexa quen de fixar elementos/procedementos comúns a todos eles).

1.4.- A combinación da lectura transversal (escala barrio) e lonxitudinal (escala metropolitana).

O bordo marítimo como parte do distrito do común formulado polo Concello, pero tamén como parte de cada un dos barrios cos que se relaciona directamente. Esta visión terá consecuencias na formulación de estratexias que permitan mellorar cuestións como a mobilidade ou a interconexión da infraestrutura verde, mentres tamén se intervén na vida cotiá dos barrios hoxe tanxentes ao porto mellorando os seus estándares dotacionais e a súa conexión co resto da cidade.

1.5.- A funcionalidade social e medioambiental do bordo costeiro como interconexión da rede de espazos libres rexionais.

O aspecto ambiental é básico en calquera operación de transformación do territorio desta escala. Na proposta enténdese desde dúas perspectivas principais: na mellora da calidade urbana e a biodiversidade da cidade (como infraestrutura verde), e como traballo co metabolismo do propio proceso de transformación do porto e da cidade en xeral, no que o reciclaxe e a reutilización de espazos e instalacións será unha premisa fundamental.

Por outra banda, a capacidade de interconexión dos terreos portuarios é tamén moi relevante a nivel da mobilidade urbana, polo que a proposta inclúe tamén varias intervencións para mellor a mobilidade peonil, ferroviaria, en bus e marítima.

1.6.- A aposta pola titularidade pública da totalidade dos actuais terreos portuarios.

Con independencia de que teñan cabida todo tipo de actividades e iniciativas privadas, a través de diferentes fórmulas de acceso, uso e xestión (concesións, convenios, alugueiros, etc.), a premisa da proposta é que a totalidade da área a transformar deberá seguir sendo solo de titularidade pública.

2.- Estrutura do proxecto.

A proposta está formulada en tres fases diferenciadas segundo o nivel de determinación e coñecemento do variable contexto do proxecto. A escala e centralidade do ámbito de traballo fai indispensable formular unha estratexia de longo percorrido, pero na que é necesario introducir a posibilidade de que a transformación do porto poida comezar xa mesmo, interpelando a múltiples axentes, permitindo a continua avaliación dos cambios e facilitando a adaptación a ese contexto variable.

- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.

Accións inmediatas para comezar o achegamento porto-ciudad e auga-persoas. Posta en marcha dunha dinámica de uso do porto ao marxe da presión urbanística actual. Aperturas puntuais do límite portuario. Ocupación temporal de espazos en uso nos momentos sen actividade. Comezo do funcionamento do Foro Cidadán para o desenvolvemento participado da transformación urbanística do porto da Coruña.

- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.

Reordenación urbanística de ámbitos liberados para o uso cidadán. Posta en marcha da plataforma de peches de ciclos no proceso de transformación do porto. Evolución dos usos portuarios nos peiraos que queden sen actividade polo traslado de tráfico cara o porto exterior: cara a condición de espazo de reserva ou cara a funcionalidades loxísticas e comerciais do transporte de mercadorías. Comezo do proceso de biorremediación dos terreos liberados do uso petrolero, un tempo que será compatible coa súa apertura ao uso público como *terrain vague*.

- Fase 3 : 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.

Mellora e modernización dos espazos portuarios do sector pesqueiro. Consolidación das actividades loxísticas e comerciais nos peiraos con usos portuarios. Ampliación e

interconexión da rede de espazos verdes e recuperación do leito do río Monelos.
Novos desenvolvementos urbanísticos con usos mixtos.

A continuación detállanse as condicións de partida e as diferentes intervencións formuladas en cada unha destas fases.

2.1.- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.

Palabras chave: Apertura / Límite / Namentres / Baixo custo / Urbanismo táctico

Condicións de partida:

- Condicións actuais dos terreos portuarios a finais do ano 2018.
- Desaparición dos usos portuarios nos peiraos de Batería e Calvo Sotelo a finais de 2019, o que implicará a liberación dunha gran superficie de solo e de varias naves de gran tamaño no centro urbano.

Intervencións de custo cero (xestión):

1.1.- Apertura parcial/temporal do peirao de Transatlánticos en todas as datas e horarios nos que non sexa utilizado (xa que iso é o único que esixiría a normativa internacional pola que se pecharon este tipo de espazos a comezos do século XXI).

1.2.- Mellora do programa de acceso e visitas á lonxa de peixe. Unha actividade desta potencia e singularidade debe ter un maior peso na idea colectiva sobre a cidade.

1.3.- Transformar a política de xestión do solo portuario para permitir a ocupación das naves e espazos sen uso na actualidade, xa que aínda que existe interese de empresas de instalarse no porto, desde hai anos se evita a súa chegada pola presión do suposto futuro inmobiliario do ámbito.

1.4.- Uso mixto do aparcadoiro da lonxa (tardes e fins de semana) tendo en conta ademais que xa non haberá tráfico de camións cara os peiraos de Batería e Calvo Sotelo.

1.5.- Prohibición do aparcadoiro no istmo do castelo de San Antón para gañar un pequeno espazo público a carón dunha das pezas patrimoniais máis relevantes da cidade.

Intervencións de baixo custo:

1.6.- Apertura visual do peche da Solana en fronte á praza de Capitanía, unha das

reclamacións históricas da Comisión Aberta en Defensa do Común, que implicaría unha maior relación paisaxística entre a Cidade Vella e o porto.

1.7.- Desprazamento do muro do porto para ampliar beirarrúas no lateral do viaduto de Linares Rivas para dar continuidade á beirarrúa dereita en dirección entrada.

1.8.- Rupturas puntuais e estratéxicas do muro do porto co fin de crear reviravoltas e novos camiños que vaian transformando a vivencia dos espazos portuarios. Algunhas das veces, estas aperturas serán para acceder directamente a novos espazos públicos da cidade (como en Bateria/Calvo Sotelo) e outras serán simplemente aperturas visuais e creación de pequenos espazos públicos. En todo o perímetro do muro, quizáis o principal problema no sexa só o muro, se non que non hai ningún punto no que exista algo máis que unha beirarrúa paralela do lado público. Non hai ningún espazo estancial pegado ao muro. E parece que poder estar sentado aunque fora do outro lado dunha barrera física xeraría un achegamento moito máis sensible ao porto, un poder ver, escoitar e oler a súa actividade.

Un exemplo deste tipo de actuacións sería a esquina xunto á rotonda da avenida do Exército, un punto difícil no que na actualidade existe unha parada de bus e comeza o parque de San Diego. Un pequeno ensanchamento do espazo público peonil daríalle moita vida ao entorno do viaduto e non implicaría cambiar casi nada nos terreos de ADIF, xa que xusto ahí é unha esquina fóra do tránsito e uso. Formúlase así unha pequena placiña-mirador en voladizo e con unha estrutura lixeira semi-provisional.

1.9.- Conversión da dársena da Mariña nun lugar de uso e baño público. A dársena da Mariña é un espazo que se transformou moito nas últimas décadas. No referente á lámina de auga, a dársena pasou en poucas décadas de ser un lugar de traballo e amarre da frota pesqueira a converterse nun espazo de ocio ocupado por unha dársena deportiva.

A enorme centralidade deste espazo non parece concordar con esta función que, ao contrario que os usos pesqueiros, aseméllase máis a un aparcadoiro que a unha actividade produtiva. Ademais, as condicións de orientación e protección da lámina de auga a convirten practicamente nunha piscina, polo que se propón a súa conversión nunha zona de baño e uso público. Esta transformación afectará só a zona interior da dársena, deixando os pantaláns deportivos na zona xunto ao peirao de Transatlánticos. Nesta fase inicial, os mesmos pantaláns recolocados serán os que crearán os percorridos inferiores xunta á auga a modo “paseo flotante”, un novo espazo de baño no que tamén poderán instalarse pequenas actividades náuticas de acceso público (clases de natación, lanchas en aluguer, etc.).

1.10.- Desprazamento do muro do peirao de Transatlánticos para permitir a conexión continua entre a dársena da Mariña e o peirao de Calvo Sotelo. A nova barreira contará con portalóns de acceso rodado e peonil.

1.11.- Reordenación do espazo público entre o edificio de “Los Cantones Village” e o túnel do Parrote e transformación-apertura da planta baixa do centro comercial para xerar unha zona máis urbana e con actividade en contacto coa rúa.

1.12.- Acondicionamento para usos públicos temporais das naves que quedarán baleiras en Batería/Calvo Sotelo mentres se deseña e desenvolve a urbanización da zona.

A nave situada na punta do peirao será o espazo de referencia para a xestión e a participación pública no deseño do futuro do porto, así como un lugar aberto de creación e investigación sobre o proceso de transformación. Será polo tanto o espazo físico de referencia para o Grupo Motor, o Foro Cidadán e o Foro Portuario, así como lugar de celebración de eventos públicos e espazo de traballo para investigadores residentes e equipos de investigación sobre temas de interese para o futuro do porto (p.e. as correntes, a contaminación, a memoria, etc.), así como do equipo de planificación da plataforma de reciclaxe do porto.

O resto de naves serán acondicionadas como pistas deportivas cubertas, un programa moi deficitario no centro urbano e que pode encher de actividade un espazo dunha escala difícil de hibridar coa vida urbana unha vez perde a súa función produtiva.

1.13.- Pequeno equipamento para o baño xunto ao peirao de Batería materializado cunhas plataformas frotantes con diferentes áreas de baño e instalacións recreativas e estanciais.

1.14.- Reordenación mínima do tráfico nos Cantóns. Eliminación dun carril de tráfico rodado entre a praza de Ourense e o Obelisco e reserva dun carril exclusivo para taxi-bus por sentido.

2.2.- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.

Palabras chave: Deseño do proceso / Primeiras transformacións / Mobilidade / Espazo público

Condições de partida:

- Os peiraos de Calvo Sotelo e Batería deberían estar xa desafectados e incorporados á rede espazos públicos da cidade.
- No 2027 remata a concesión da Solana, polo que poden formularse novas formas de xestión para esta dotación pública.
- A mediados da década dos anos vinte debería estar rematada a conexión ferroviaria do porto exterior, unha cuestión fundamental para que remate o traslado das actividades portuarias relacionadas cos graneis sólidos nos peiraos do Centenario e San Diego.
- No 2027 comezará o proceso de liberación do peirao de petroleiros. Repsol deixará unha pegada de muros e cilindros de formigón (os primeiros de dous metros e os segundos dun

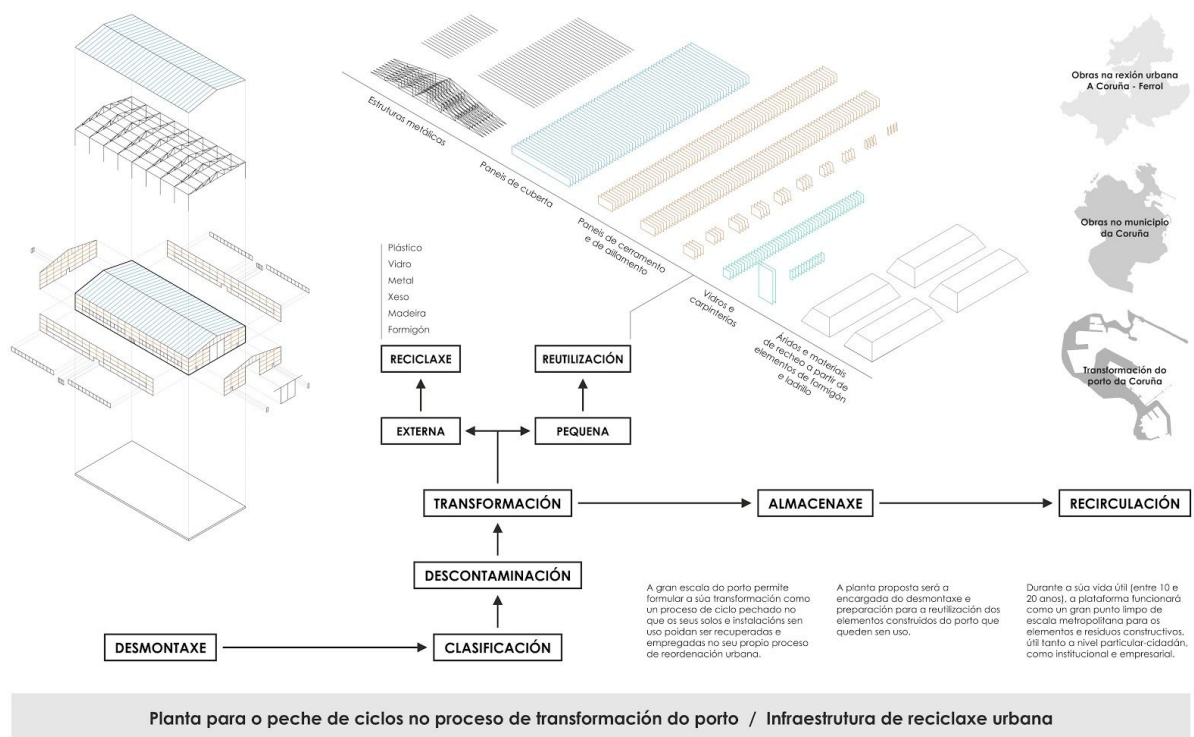
metro de altura), cunha gran densidade de instalacións enterradas e cun chan empapado ao longo do tempo con derivados do cru.

Intervencións:

2.1.- Creación dunha planta para o peche de ciclos no proceso de transformación do porto e gran infraestrutura de reciclaxe urbana. A gran escala do porto permite formular a súa transformación como un proceso de ciclo pechado no que os seus solos e instalacións sen uso poidan ser recuperadas e empregadas no seu propio proceso de reordenación urbana. A planta proposta será a encargada do desmontaxe e preparación para a reutilización dos elementos construídos do porto que progresivamente queden sen uso. Durante a súa vida útil (entre 15 e 25 anos), a plataforma funcionará ademais como un gran punto limpo de escala metropolitana para os elementos e residuos construtivos, útil tanto a nivel particular-cidadán, como institucional e empresarial.

A plataforma, situada nos terreos da estación de mercadorías de San Diego a partir do momento no que deixe de ter uso industrial, estará conformada por espazos de provisión de materiais e elementos reutilizables (cubricións, estruturas metálicas, etc.), de pequena transformación (áridos e materiais de recheo a partir de elementos de formigón e ladrillo), de clasificación para transformación externa (metais, etc.) e de descontaminación (de materiais e de chans).

A construción como elemento circular nun territorio xa equipado cun gran sistema de guindastres móbiles que fan máis ecosistémico este proceso. E sempre co obxectivo de que este experimento, facilitado pola escala do territorio a transformar, poida servir de base para un tratamento máis racional dos procesos construtivos na área urbana da Coruña. Imaxinemos que pasaría se esta plataforma existira xa e puidese dar unha resposta racional e sostible ao anuncio da demolición dos 62.000 m² do Centro Comercial Dolce Vita (un proceso que, de retrasarse, podería ser o primeiro traballo para esta plataforma de reciclaxe urbana da Coruña).



2.2.- Reordenación dos peiraos de Calvo Sotelo e Batería. Introducción de zonas verdes cunha escala que permita a súa utilización máis aló do visual, conformando diferentes espazos con suficiente superficie e formas topográficas que aumenten as súas posibilidades de uso, separen as áreas de aparcamento dos edificios da avenida do Porto, delimiten itinerarios peonís dunha escala recoñecible e protexan dos ventos. Na punta do peirao, a intervención culminará cun lugar estancial de forma circular e protexido cun pequeno afundimento do chan no espazo que previamente ocupará o foro cidadán (2020-2025).

2.3.- Reordenación da zona entre As Ánimas e O Parrote para dar un tratamento adecuado ás importantes pezas patrimoniais que conforman este lugar. A intervención consistirá na reordenación do tráfico (xa que na actualidade dúplícanse percorridos neste punto) para por en valor o baluarte do actual hospital (as antigas murallas da cidade e a porta de San Miguel) mediante a ampliación do espazo público ao seu carón, así como na recuperación da condición de illa do Castelo de San Antón, unha operación que implicará a recuperación do borde costeiro e a aparición dunha pasarela peonil como a que existe no castelo de Santa Cruz en Oleiros.

Na zona da Solana, entre o espigón curvo e o castelo de San Antón, estase a acumular area como parte do proceso natural de sedimentación derivado das correntes mariñas actuais (xusto un pouco máis atrás estaba a antiga praia do Parrote destruída polo recheo da Solana). Nas fotografías antigas non parece que a area desta praia chegara ata aquí, polo que parece acumulación recente: o proceso de creación dunha praia natural neste ámbito está en marcha e só é cuestión de tempo. As intervencións formuladas nesta zona, a área de baño do Parrote e a recuperación da condición de illa do Castelo de San Antón terán está cuestión moi presente, facendo todo o posible por non entorpecer este proceso de formación do futuro areal do Parrote.

2.4.- Consolidación do uso portuario dos peiraos do Centenario e San Diego. A partir do traslado das actividades relacionadas cos graneis sólidos nos peiraos do Centenario e de San Diego cara o porto exterior, todos os espazos e naves empregados seguirán cun uso portuario.

Son moitas as voces que teñen dado por certa a imposibilidade do porto exterior para acoller o tráfico de contedores, o gran tema da loxística global na actualidade, e un inxente negocio sobre o que non hai un gran consenso sobre as posibilidades do porto da Coruña para acollelo. As condicións técnicas de forma, calado e protección do peirao do Centenario son excepcionais a nivel europeo, polo que o único problema é a dispoñibilidade dunha superficie limitada para o almacenaxe e a realización das operacións loxísticas dos contedores.

A partir da desaparición dos usos actuais e partindo da incertidume sobre o desenvolvemento do mundo do transporte global de mercadorías, o único que esta proposta ten claro é que o uso do peiraos do Centenario e boa parte dos de San Diego seguirá sendo o portuario, pois se entende que é a actividade que aproveita dun mellor xeito as condicións xeográficas e a configuración urbana da área metropolitana da Coruña.

Se finalmente se aposta por captar o tráfico de contedores ou calquera outra actividade portuaria que non poida acoller o porto exterior, ese será o uso dos terreos. Se no momento no que desaparezan os usos actuais non hai interese dos axentes institucionais e empresariais para desenvolver proxectos deste tipo, os espazos de San Diego poderán acoller outros usos provisionais nas edificacións existentes e os do peirao do Centenario serán calificados como área libre en reserva, por suposto sen desafectar, aberta ao uso e tránsito público.

Fóra dos usos portuarios que poidan aparecer, non se poderán formular edificacións non provisionais neste espazo, pois debe ser o gran espazo de reserva no centro dunha gran área metropolitana para o que o futuro dispoña, é dicir, a idea é manter un gran espazo no centro metropolitano onde poda pasar todo o imaxinable en termos loxísticos e de mobilidade, desde algo tan tanxible como o tráfico de contedores, ata calquera produto da imaxinación como o ataque de novos modos de transporte aéreos do futuro.

Esta liña argumental de defender a reserva dunha zona como porto comercial complementario ao porto exterior (para os tráfico que este non poda asumir), a aposta xeral pola continuidade de todas as actividades produtivas vinculadas á pesca e á loxística, así como a introdución de novos usos terciarios, son propostas baseadas nun hipotético acordo ou protocolo para a xestión integrada dos portos interiores e exteriores da Coruña e Ferrol, probablemente baixo unha mesma autoridade portuaria para mellorar a súa coordinación e eficacia.

2.5.- Reconversión da Medusa nun gran espazo público aberto e cuberto. Sexa cal sexa o uso e o proceso de transformación do peirao do Centenario, o único espazo que si será desafectado de usos portuarios será a cúpula da Medusa, que será reconvertido en

parte da rede de espazos públicos da cidade e que posibilitará a realización de todo tipo de eventos multitudinarios nun espazo espectacular desde a perspectiva arquitectónica, xeográfica e paisaxística. Para conectar a Medusa co resto da cidade formúlase unha rede peonil segregada (incluíndo unha pasarela elevada onde é necesario) que permite a convivencia das actividades portuarias, da realidade funcional do porto, coa nova vida urbana que comeza a infiltrarse.

2.6.- Creación de novos accesos e zonas de baño no bordo marítimo xunto á Solana e consolidación da dársena da Mariña como espazo de ocio e baño público acondicionando as zonas estanciais xunto a auga.

2.7.- Mobilidade ferroviaria de proximidade. No referente á mobilidade ferroviaria, esta proposta asume a análise da situación actual e boa parte da proposta para o ámbito do porto formulada pola Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas. A proposta é a introdución dun tren de proximidade ata San Diego, onde estaría situada unha pequena estación final xunto á glorieta da ronda de Outeiro e a avenida do Exército. Enténdese que esta proposta implica a participación da Xunta de Galicia e o Ministerio de Fomento senón da Unión Europea, xa que serían necesarias obras de gran escala como a electrificación da vía e o desdoblado da mesma nalgúns tramos para que poida convivir un servizo de mobilidade de proximidade co transporte de mercadorías desde o porto.

Respecto ao tranvía polo bordo ata o centro, outra cuestión moi debatida nos últimos anos para aproveitar o viario existente no porto, esta proposta non o contempla neste momento. As razóns son dúas: o impacto que tería no resto de formas de mobilidade nun ámbito lonxitudinal xa moi definido polos fluxos multimodais, e a posibilidade de que a mellora do sistema de autobuses sexa máis racional para o caso da Coruña: a implantación dun sistema de carrís exclusivos para o transporte público (bus e taxi) nas vías principais da rede viaria municipal, e sobre todo no bordo definido polo porto, tería xa un impacto transcendental na mobilidade urbana. Aínda así, mantéñense as vías existentes nos espazos portuarios desafectados, xa que esta análise depende dun contexto que pode cambiar en calquera momento polos avances tecnolóxicos ou as continxencias asociadas as diferentes formas de enerxía empregadas no transporte.

2.8.- Mobilidade marítima. No referente á mobilidade marítima, propónse a introdución dun sistema de transporte público por barco entre A Coruña e Oleiros. Na parte portuaria formúlase varios puntos posibles de atraque (As Ánimas-O Parrote, A Mariña, A Palloza, o Centenario e Os Castros). En Oleiros formúlase un único punto inicial en Santa Cristina, implicando a construción dun pequeno peirao no lugar no que xa existía cando funcionaba a liña regular (durante boa parte do século XX) e no que agora xa existen dous espigóns que poderían servir de base.

A elección deste punto basease na súa situación xunto á estrutural avenida de Ernesto Che Guevara e xunto a varios espazos de gran superficie libre onde se poderían formular aparcadoiros para as persoas usuarias, de xeito que se poida alcanzar o obxectivo de ser funcionais para os desprazamentos cotiás. Un contexto nada improbable é que cada vez sexa máis complicado o acceso por estrada ao centro urbano, xa sexa porque as políticas

públicas toman a decisión de priorizar os sistemas de transporte público a costa do espazo para o vehículo particular, ben sexa porque o tráfico aumenta nun lugar onde xeograficamente os límites da capacidade de escalar continuamente as infraestruturas non é posible.

Se funciona esta conexión, formularase a posibilidade de introducir novas rutas cara Santa Cruz e Mera (co obxectivo último de facer viable unha conexión útil e sostible con Ferrol), buscando a situación idónea que combine a cercanía ás áreas habitadas e a dispoñibilidade de solo para poder formular a intermodalidade coche-barco nos desprazamentos cotiás.

Por último, é necesario que esta forma de mobilidade sexa exemplar a nivel medioambiental, polo que sería interesante que os vehículos empregados combinen unhas prestacións en termos de velocidade/tempos de viaxe óptimas coa sustentabilidade do seu modelo enerxético. Neste sentido, cando tanto se fala de “economía azul” e de usos do solo vinculados ao I+D+i, a escala da transformación do porto debería permitir acoller e dar pulo a procesos experimentais galegos como o coñecido hai uns días co caso de Xouva Boats, unha empresa que está comezando a producir barcos eléctricos, por agora de pequeno tamaño. Por simplificar un pouco a relación desta proposta concreta co proceso de transformación do porto, o razonable sería que os xestores do porto fixeran todo o posible por captar e dar espazo a este tipo de empresas que están a innovar desde o noso territorio.

2.9.- Fase de espazo en proceso no peirao petroleiro. No momento no que Repsol abandone as súas instalacións no porto interior (a partir de 2027 segundo a planificación oficial), formúlase un proceso de descontaminación por biorremediación e fitorremediación dos solos do peirao de petroleiros (Furna Baixa e Areal de Cela). Un proceso que durará entre dez e quince anos e que se formulará para que sexa compatible coa súa condición de “terrain vague” accesible ás persoas, un gran descampado suspendido no tempo no que, mentres as naturezas van colonizando o espazo progresivamente e limpando os rastros de hidrocarburos non eliminables de xeito manual, as actividades humanas poidan desfrutar dun lugar non urbanizado de xeito convencional no que explorar outras formas de territorializar á cidade.

2.10.- Creación dun novo parque en Casabranca para facer unha adecuada conexión peonil e ciclable entre Os Castros e Oza salvando as vías de ferrocarril que na actualidade fragmentan esta zona da cidade. A intervención implicaría realizar un falso túnel na parte superior en contacto cos Castros para cruzar por enriba da vía do tren, e un pequeno viaduto na zona inferior de Oza para cruzar o outro ramal por debaixo, xa que en ambos os casos as cotas do terreo permiten salvar esta infraestrutura sen minimizar a accesibilidade dos percorridos peonís formulados. Trátase dun gran espazo libre marcado polos límites infraestruturais, pero que cunha simple apertura e accesibilidade convírtese nun lugar singular e protexido no que o antigo núcleo de Casabranca pode recuperar a súa lexitimidade como peza urbana de memoria e de presente.

2.3.- Fase 3 : 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.

Palabras chave: Longo prazo / Incertidume / Flexibilidade / Reserva

Condicións de partida:

- Todas as variables están abertas, pero asúmese que as actividades petroleiras e dos graneis sólidos remataron o seu traslado ao porto exterior. Isto implicará que, se non se toman medidas en forma de acordos inter-administrativos previos (que esta proposta asume como a súa hipótese), unha boa parte do porto da Coruña será susceptible de desafección total, co que a presión urbanística sobre os solos liberados será moi sensible.
- Aínda que a idea é ofrecer unha proposta aberta aos diferentes escenarios posibles (unha variabilidade que pode materializarse nunha maior ou menor capacidade de investimento público, pero tamén no grao de presión urbanística, na evolución do funcionamento do porto exterior ou no impacto do cambio climático ou o esgotamento dos recursos), hai unha hipótese que a proposta acepta como premisa: a confianza nunha pacificación e redución do tráfico rodado a medio prazo, un proceso que culminará coa aceptación maioritaria do interese público de primar as formas de mobilidade colectivas e sobre todo a recuperación da cidade para o peón.

Intervencións:

3.1.- Traslado da Lonxa da Coruña cara ao peirao do Leste. Unha das decisións transcendentais da proposta formulada para o longo prazo e a liberación do peirao de Linares Rivas - Santa Lucía para o seu uso público.

Trátase dun lugar nodal en termos de mobilidade no que a densidade das infraestruturas e a actividade portuaria non permite a infiltración da vida urbana dun xeito adecuado. Ademais, na situación actual e coa configuración arquitectónica do edificio existente é moi difícil formular intervencións que fomenten a súa condición de centro de actividade vinculado á cidade, é dicir, o seu enriquecemento con usos tanxentes que a dote de servizos complementarios e permita que as actividades de acceso público vinculadas á pesca e á gastronomía atopen lugar ao seu carón.

A nova situación no peirao do Leste permite manter a súa centralidade urbana e aumentar a visibilidade da súa actividade desde a cidade, mentres se formula o seu deseño para que poida acoller servizos auxiliares, un museo do mar e as actividades portuarias, así como espazos urbanos contiguos onde as actividades urbanas vencelladas ao marítimo poidan atopar lugar (pequenos locais de hostalería e comercio relacionado cos produtos e procesos do mar). O edificio formulado resolve igualmente en cuberta a circulación segregada de persoas ata a Medusa.

Neste mesmo ámbito propónse a rehabilitación do edificio da lonxa do Gran Sol, un gran ben patrimonial que seguirá asumindo funcións do sector pesqueiro como ata agora (evitando a tendencia xeral a converter en museo aqueles edificios considerados patrimonio: se ten uso portuario, manter ese uso é prioritario como forma de conservar a memoria fronte a facer un museo). Así mesmo, tamén se conservan e rehabilitan os edificios xunto á lonxa, tamén dun gran valor urbano pola súa configuración e en uso na actualidade como espazos de almacén e oficinas.

3.2.- Creación de novos espazos e dotacións públicas no peirao de Linares Rivas - Santa Lucía: o parque das hortas de Garás. Unha vez trasladada a lonxa cara o peirao do Leste, a súa superficie transformárase nunha gran área pública con diferentes espazos e equipamentos. Continuase a formalización con grandes superficies verdes dunha escala que permita a súa utilización, introdúcese unha gran área deportiva xunto a unha nova escalinata/graderío/miradoiro para conectar a cota do viaduto, e deixase espazo para varios equipamentos, un de escala cidade, e dous de escala barrio cuxos usos serán decididos no seu momento.

3.3.- Ampliación do parque de San Diego e recuperación do patrimonio ecolóxico e cultural desta zona da cidade: o río Monelos e o castelo de San Diego. En gran parte do espazo ocupado pola praia de vías da actual estación de mercadorías de San Diego fórmase a continuación do parque de San Diego, a recuperación do leito do río Monelos desde o Parque Europa ata o mar e a visibilización das trazas murais que se atopan do castelo de San Diego destruído xa entrado o século XX.

O parque se entende como parte dunha rede de elementos interconectados que funcionan tanto a nivel ecolóxico como a nivel de mobilidade e vida urbana. Desde os xardíns de Méndez Núñez, pasando polo novo parque das hortas de Garás - Linares Rivas - Santa Lucía e A Palloza, ata esta ampliación e ao actual parque San Diego nun sistema que chegue por Oza e As Xubias ata a ría do Burgo.

No referente á recuperación do río Monelos, fórmase unha solución que acolla os elementos xeomorfolóxicos da súa antiga desembocadura, unha marisma ou zona intermareal. A restauración ou recreación dunha zona húmida (única zona de marisma do concello xunto cos bordos da ría do Burgo) tería un gran impacto na biodiversidade do territorio, acollendo varias especies animais consideradas en perigo ou en alta vulnerabilidade en todo o mundo, como a anguía europea, a folosa acuática ou a rula común. O que está claro e que ademais dos beneficios sociais (en termos de estándares de espazo público) e medioambientais (en termos por exemplo de captura de CO₂), a recuperación dun río no entorno dun gran parque que forma parte dunha gran rede de espazos libres interconectada terá importantes consecuencias para moitas especies de peixes, anfibios, réptiles, mamíferos, aves, insectos e outros invertebrados.

Por último, en canto aos restos que se atopan do castelo de San Diego, serán integrados no parque e na marisma como un espazo público accesible.

3.4.- Corredor verde sobre o oleoduto cando xa non se realice ningunha actividade petroléira no porto interior. Trátase doutro tramo de conexión da rede de infraestrutura verde a carón do bordo costeiro, neste caso para conectar o parque de San Diego co novo parque de Casabranca que xa está xunto a Oza e permite imaxinar a contunidade cara ás Xubias e a ría do Burgo.

3.5.- Delimitación de dúas áreas de posible edificación con usos mixtos residenciais e de actividade xunto a equipamentos de escala barrio.

- A primeira das zonas é a que ocupará durante dúas décadas a plataforma de reciclaxe urbana desde que quede sen uso a estación de mercadorías de San Diego, así como unha parte dos espazos ocupados por naves de usos pesqueiros no peirao de San Diego (e que serán recolocados na nova ordenación). Neste caso, a proposta define formalmente unha continuación do ensanche de Catro Camiños, mantendo as súas trazas para darlle continuidade, pero mantendo tamén unha altura xenérica da edificación (B+4) acorde coas dimensións das rúas (15 metros) e non coa deformación urbanística que ten na actualidade ese ensanche, que empeorou considerablemente as condicións ambientais das súas rúas. Para permitir unha certa flexibilidade na edificación deste ámbito, esta altura xenérica de B+4 poderase aumentar sempre que non se supere a edificabilidade permitida e o resultado implique o aumento da superficie pública libre e a mellora das condicións ambientais das rúas. Formularase ademais unha parcelación singular que faga lugar a parcelas de moi diferentes tamaños e condicións que faciliten a emerxencia dunha certa diversidade urbana. Na ordenación formulada inclúese unha zona con usos máis urbanos xunto a avenida do Exército e unha zona de usos portuarios para recolocar as actividades auxiliares do sector pesqueiro desprazadas polo movemento da lonxa cara o peirao do Leste.

- A segunda das zonas é a que ocupa na actualidade o peirao petroléiro e as instalacións de Repsol. Neste caso o reto principal é que a nova ordenación inclúa a máxima reconexión posible entre Os Castros e o mar. Formúlase así unha cuadrícula referenciada á liña de costa e aos límites infraestruturais e funcionais do ámbito, pero introducindo o recoñecementos dos eixos marcados polos camiños e espazos públicos de relación co barrio dos Castros. Propóñense catro novas conexións dos Castros co bordo costeiro, tres en forma de pasarelas peonís convencionais e unha gran infraestrutura peonil e ciclable que forma parte dunha edificación singular e pública central no novo desenvolvemento.

En ambos os casos emprégase a cuadrícula para colonizar espazos que cambian radicalmente de uso e que requiren de formalizacións capaces de xerar urbanidades recoñecibles en contornas rodeadas por actividades alleas ao tecido común das cidades. Aínda que non se materialice nas cartografías, suxírese que ambos desenvolvementos incluírán unha parcelación formulada para xerar diversidade, así como que as formas finais das arquitecturas edificadas deberá ter marxe para fomentar igualmente esta diversidade en termos de altura e forma edificatoria. Todo isto coa intención de que sexan desenvolvementos moi fragmentados en múltiples propiedades e actores involucrados, todo o contrario ás grandes operacións urbanísticas unitarias ás que estamos acostumados.

Por último, no relativo ao residencial, os edificios de vivenda serán construídas sobre chan público e terán modelos de xestión diferentes ao da propiedade privada convencional: vivenda pública en aluguer social, cooperativas de vivenda en cesión de uso, residencias e albergues xuvenís, etc. A introdución de vivenda é un xeito de mesturar usos evitando franxas do día sen actividade algunha nas rúas e estes terreos tan centrais son óptimos para experimentar con fórmulas alternativas de xestión, construción e tenza das vivendas.

3.- Cuestións específicas mencionadas na convocatoria.

3.1.- Integración urbana entre porto e cidade.

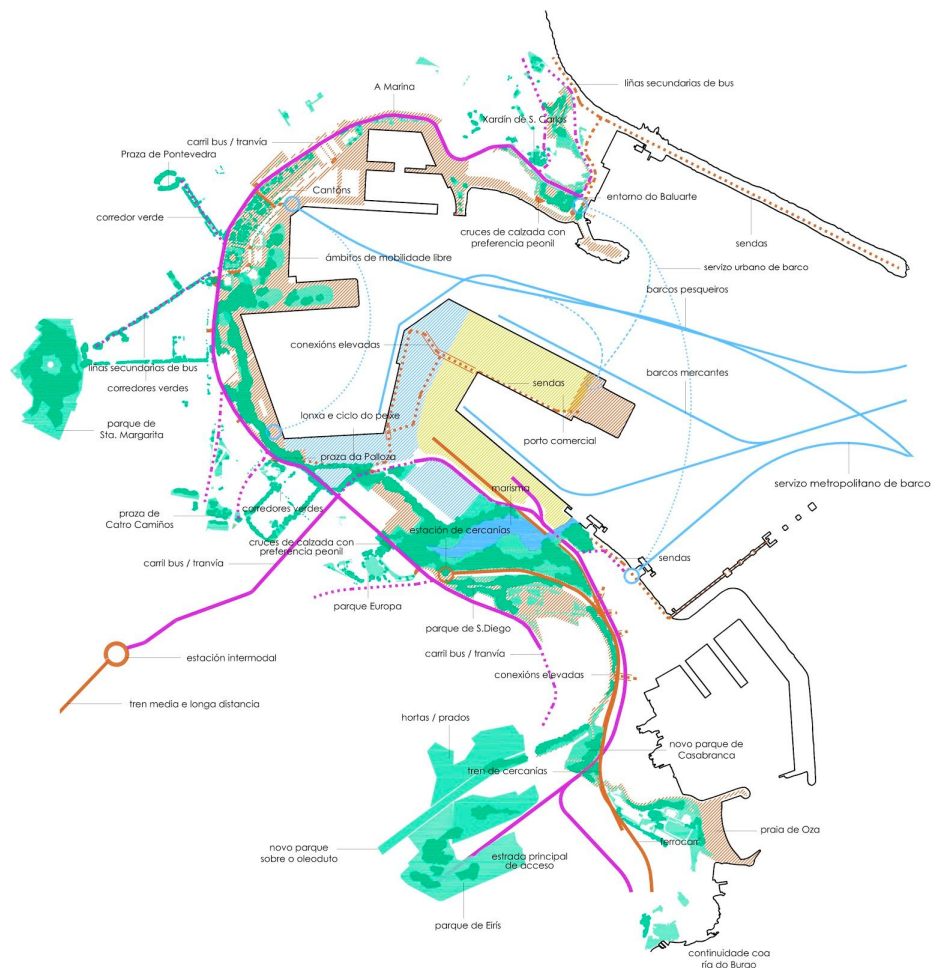
A proposta formulada recoñece un dobre proceso de integración necesario: co porto e coa auga. Dous cuestións que se diferencian para explicitar que a integración co porto non pode implicar a substitución das actividades portuarias polos usos cidadáns, senón a integración entre ambas actividades de xeito que se retroalimenten no posible.

As estratexias empregadas para alcanzar esta integración son múltiples e impregnan cada unha das propostas específicas incluídas no proxecto, desde aquelas máis inmediatas que implican pequenas infiltracións do urbano no portuario a través de aperturas de todo tipo e condición, ata as grandes transformacións de reordenación urbanística onde se introducen usos mixtos en determinadas áreas do porto.

3.2.- Mobilidade e accesibilidade.

En termos de mobilidade, a proposta incide na mellora dos modos de transporte colectivo. Tanto desde o punto de vista local que representa á escala peonil, ciclable e dos autobuses urbanos, ata a mobilidade metropolitana e rexional que representan á mobilidade ferroviaria e marítima de proximidade.

Se ben as apostas polo ferrocarril e os barcos de proximidade dependerán da implicación de administracións supramunicipais e importantes inversións, todas as intervencións relacionadas coa mobilidade peonil, ciclable e en autobús poderían realizarse co impulso independente e a capacidade orzamentaria do Concello da Coruña.



3.3.- Sustentabilidade.

En termos de sustentabilidade, formúlase unha liña de actuación respecto do aspecto ambiental que integra a xestión dos recursos (reciclaxe, transformación, reutilización) procedentes do desmontado de naves e obras a acometer, e a cuestión enerxética, apostando por unha produción de enerxías limpas (maremotriz) e pola plantación de especies arbóreas e superficies permeables orientadas a traballar como sumidoiros de carbono. Os propios terreos do porto deben ser capaces de soportar do xeito máis autónomo posible o metabolismo do proceso de transformación que terá lugar ao longo de moitos anos.

É tamén reseñable que o modelo urbano proposto leva implícita una importante reflexión en termos medioambientais, xa que apostar polas actividades produtivas e portuarias no centro urbano é posicionarse ante o proceso de dispersión urbana e movementos pendulares cotiás que están detrás de tantos problemas sociais, de fragmentación territorial e de contaminación ambiental.

3.4.- Modelo económico.

A proposta formulada parte da hipótese de que se firma un novo convenio entre as administracións competentes na que a deuda da Autoridade Portuaria non condiciona a urbanización dos terreos do porto interior, facendo desaparecer a súa axenda inmobiliaria en favor dun modelo que permita a convivencia dunha posición forte das actividades e axentes portuarios e o interese público da súa hibridación coa cidade.

A partir de aí, enténdese non obstante que as propostas contempladas deben garantir un uso racional dos recursos públicos e a sustentabilidade económica da Autoridade Portuaria da Coruña.

As actuacións propostas na primeira fase (2020) son de custo cero ou de baixo custo para que poidan ser executadas con cargo ao orzamento municipal, de forma que as primeiras aperturas e accións non supoñan un gasto para a Autoridade Portuaria e non dependan do apoio económico doutras administracións supramunicipais.

As actuacións propostas na segunda fase (2030) diferéncianse en tres tipos: aquelas que poden ser igualmente executadas polo Concello co seu propio orzamento anual para obras, aquelas que dependen da participación das administracións autonómica e estatal (as relativas á mobilidade supramunicipal ferroviaria e marítima), e aquelas que serían xestionadas pola Autoridade Portuaria porque apelan ás súas funcionalidades.

Por último, as actuacións propostas na terceira fase (2050) son tamén de dous tipos fundamentais: aquelas que continúan o proceso de reconversión de terreos portuarios en espazos públicos, que serían xestionadas polo Concello, e aquelas que implican desenvolvementos urbanísticos e edificación, que aínda que alonxadas dos obxectivos inmobiliarios do convenio actual, si deberían repercutir nun grao a determinar na captación de fondos para a modernización das instalacións portuarias.

Os tempos e tipos de intervencións que formula o proxecto definen polo tanto un modelo de desenvolvemento autodependente no que o Concello poida ter un papel fundamental.

En termos económicos, a proposta entende que é necesario ampliar a concepción do porto como lugar ligado exclusivamente ao relativo ao mar e entender o seu valor dun xeito máis abstracto: como espazo do loxístico e da reserva ante o que poda vir. A carón da cidade, hibridándose con ela o máis posible, pero mantendo espazos de autonomía onde as regras da orde urbana e as lóxicas da rendibilidade económica do solo non teñan o mesmo peso que nas cidades. Nese sentido, a proposta do centro de reciclaxe urbano podería ser unha das actividades que este tipo de espazos, ampliando a concepción do loxístico máis aló do transporte para involucrarse no metabolismo urbano.

3.5.- Participación cidadá.

Como se comentou anteriormente, enténdese que un proceso de transformación urbana de tan longo percorrido é idóneo para formular una estratexia de participación cidadá de gran

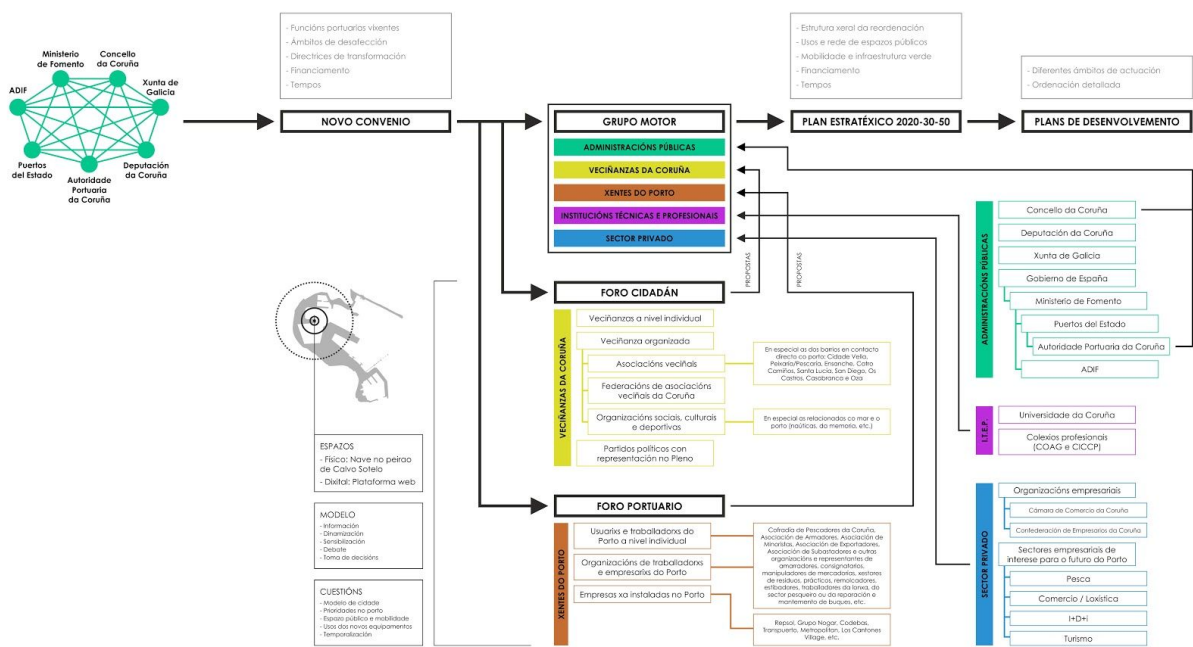
calado, é dicir, unha na que o poder de decisión sobre o futuro da cidade sexa compartido coa cidadanía.

Para que isto poda chegar a suceder, formúlase unha hipótese na que a partir da firma dun novo convenio entre as administracións competentes se cre un Grupo Motor conformado polas administracións públicas, as veciñanzas da Coruña, as xentes do porto, as institucións técnicas e profesionais e o sector privado para a xestión da transformación do porto.

Ademáis deste grupo, o convenio tamén implicaría a creación dun Foro Cidadán e un Foro Portuario aos que se adiquen os recursos necesarios para que as veciñanzas da cidade e os usuarios e traballadores do porto poida formular propostas propias para o Grupo Motor.

A partir do traballo durante varios anos destes grupos de traballo, formularíase o plan estratéxico para o porto que sería a base para que nos momentos oportunos se poidan desenvolver os plans de desenvolvemento específicos para a reordenación das diferentes áreas do porto.

Por último, un detalle relevante incluído na proposta é a creación dun espazo físico de referencia para estes tres grupos de traballo e para todas as actividades relativas á participación cidade no futuro do porto situada na nave da punta do peirao de Calvo Sotelo, un lugar central no que se entende a escala do ámbito e a súa relación coa cidade.



Modelos, axentes e proceso participativo para a transformación dos terreos portuarios

4.- Cronograma do proxecto.

Categorías:

- Condicionantes: feitos ou acordos alleos á proposta, pero que determinan o inicio ou fin de procesos.
- Gobernanza: xestións e procesos participativos que inciden no proxecto.
- Transformacións: proxectos e intervencións incluídas na proposta.

4.1.- Fase / panel 1.

<i>ano</i>	<i>categoría</i>	<i>contido</i>
1984	previo	Finalización do peirao do Centenario.
1991	previo	Finalización peirao de Transatlánticos e inicio da actividade de cruceiros.
1995	previo	Finalización Dársena de Oza. Traslado de barcos de pesca da Mariña.
2004	previo	Peche do recinto portuario por aplicación do PBIP
2004	previo	Sinatura do convenio urbanístico para a reordenación dos terreos do porto interior (financiamento do porto exterior) entre Concello, Xunta e Estado.
2010	condicionante	Recoñecemento da non idoneidade do porto exterior para tráfico de contedores.
2012	condicionante	Inicio de actividade no porto exterior.
2016	previo	Finalización de autovía de acceso ao porto exterior.
2017	previo	Manifestación cidadá organizada pola Comisión Aberta en Defensa do Común en contra da especulación cos terreos do porto e a favor do seu uso público.
2018	previo	Concurso público de ideas para a transformación do porto.

2019	gobernanza	Acordo entre o Concello e a Autoridade Portuaria para acometer pequenas melloras no bordo entre porto e cidade e abrir o uso de certos espazos.
2019	gobernanza	Anulación do convenio urbanístico de 2004.
2019	condicionante	Fin de concesión das últimas actividades nos peiraos de Calvo Sotelo e Batería.
2019	transformación	Apertura parcial do peirao de Transatlánticos.
2019	transformación	Apertura parcial da lonxa e o aparcadoiro.
2019	transformación	Uso temporal das naves de Calvo Sotelo e aloxamento do foro.
2019	transformación	Eliminación do aparcadoiro no istmo do castelo de San Antón.
2019	transformación	Apertura visual do muro da Solana.
2020	gobernanza	Deseño dun proceso participativo amplo sobre o modelo de transformación dos terreos do porto interior.
2020	transformación	Ampliación beirarrúa e mellora conectividade entre Palloza e Linares Rivas.
2020	transformación	Uso público temporal das naves do peirao de Calvo Sotelo como Foro para o proceso participativo de deseño da transformación do porto interior.
2020	transformación	Instalación de pequenos equipamentos temporais de uso lúdico no auga.
2020	transformación	Aperturas puntuais e estratéxicas do muro do porto.
2020	transformación	Eliminación dun carril de tráfico rodado entre a praza de Ourense e o Obelisco e reserva dun carril exclusivo para taxi-bus por sentido.
2021	transformación	Finalización da totalidade de pequenas intervencións acordadas.

4.2.- Fase / panel 2.

<i>ano</i>	<i>categoría</i>	<i>contido</i>
------------	------------------	----------------

2022	gobernanza	Xestión conxunta dos Portos de Ferrol e A Coruña.
2022	transformación	Incorporación do barco á rede metropolitana de transporte de pasaxeiros coa posta en servizo da conexión Coruña-Oleiros.
2022	transformación	Finalización das obras de desdoblamento da vía e de construción da estación terminal de S. Diego para a incorporación do tren á rede metropolitana de transporte de pasaxeiros.
2023	transformación	Conexión peonil-ciclable San Diego-Casabranca-Oza aproveitando as obras na liña do tren de cercanías.
2024	gobernanza	Aprobación do Plan Estratéxico de transformación do porto, froito do proceso participativo e a negociación entre as diferentes administracións implicadas.
2025	transformación	Posta en marcha do centro urbano de reciclaxe.
2025	transformación	Substitución do dique de acceso ao Castelo de San Antón por unha ponte peonil.
2026	transformación	Desmantelamento (reciclaxe) e urbanización dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo.
2026	condicionante	Finalización conexión ferroviaria co porto exterior.
2026	condicionante	Peirao do Centenario e vella estación de mercadorías de San Diego sen actividade por traslado dos graneis ao porto exterior .
2027	transformación	Recuperación da Medusa como espazo público.
2027	condicionante	Finalización da concesión da Solana e Hotel Finisterre, pasando a xestión municipal.
2027	condicionante	Finalización da concesión de Repsol no porto petroleiro.
2028	transformación	Comezo do desmantelamento das instalacións do porto petroleiro.
2028	transformación	Reconversión do peirao do Centenario para asumir tráfico de contedores.
2029	transformación	Inicio da aplicación de técnicas naturais de descontaminación no chan do antigo peirao de petroleiros (fitorremediación).
2030	transformación	Finalización das obras de reordenación e posta en valor do entorno do baluarte das Ánimas e Castelo de S. Antón.

4.3.- Fase / panel 3.

<i>ano</i>	<i>categoría</i>	<i>contido</i>
2031	gobernanza	Aprobación dos Plans Especiais de reforma dos peiraos de Linares Rivas, San Diego e petroleiro e da estación de San Diego.
2031	gobernanza	Inicio do proceso participativo para a asignación de equipamentos.
2033	transformación	Inicio da escavación dos restos do Castelo de San Diego.
2034	transformación	Ampliación da superficie dedicada ao centro de reciclaxe (momento de máxima actividade).
2036	transformación	Finalización de nova lonxa de peixe en Centenario
2036	gobernanza	Asignación a traves do proceso participativo de equipamentos ao peirao de Linares Rivas
2037	transformación	Desmantelamento da vella lonxa (reciclaxe) e urbanización do peirao de Linares Rivas
2037	transformación	Reordenación do ámbito de naves auxiliares da lonxa.
2037	transformación	Remate da limpeza do solo do porto petroleiro.
2038	transformación	Execución da nova estrada de acceso ao porto interior.
2039	transformación	Inicio da recuperación do leito do tramo final do río Monelos e formación de marisma.
2040	transformación	Execución das pontes peonís-ciclables entre o parque de San Diego e o nivel inferior.
2040	transformación	Demolición do paso elevado da Avenida do Exército en San Diego.
2041	gobernanza	Proceso participativo entre a veciñanza dos Castros para a asignación de usos dos novos equipamentos a situar nos desenvolvementos edificatorios da Furna Baixa (bordo do antigo porto petroleiro).
2045	transformación	Fin dos desenvolvementos edificatorios e da ordenación da Furna Baixa.
2048	transformación	Fin da actividade da planta de reciclaxe.

2048	gobernanza	Proceso participativo para a asignación de equipamentos nos desenvolvementos edificatorios de San Diego.
2048	transformación	Fin dos desenvolvementos edificatorios de San Diego e ordenación do bordo.
2050	transformación	Conclusión da faixa verde entre San Antón e Oza.