



Coruña  
Futura  
Proyecto  
Ciudad



# Coruña Futura Proyecto Ciudad

## A

### Cuestiones de Enfoque

p. 13

## B

### Nuevas Escalas del Territorio en Galicia

p. 65

- 01. La filosofía de los Territorios Inteligentes
- 02. Hacia una Estrategia de Innovación Territorial
- 03. La Revolución Digital
- 04. Las ciudades motores de la innovación y el desarrollo económico
- 05. Ideas Fuerza y orientaciones para el Proyecto Ciudad. Primer Proceso de Participación

- 01. **Coruña Futura**  
Un nuevo liderazgo urbano para Galicia
- 02. **Coruña NEXT**  
Territorio de oportunidades
- 03. **El Diamante Gallego**  
Hacia una región urbana policéntrica

# C

## Los Proyectos Estratégicos

p. 89

01. **Coruña Verde y Azul**  
Un Proyecto de articulación metropolitana
02. **La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo**  
Eje productivo y urbano de Coruña Futura
03. **La Avenida de la Innovación**  
Conectividad y calidad urbana en el eje de la economía del futuro
04. **La Ronda de los Barrios**  
Renovación y sostenibilidad urbana
05. **El Puerto Urbano**  
Apertura del puerto a la ciudad y a la nueva economía
06. **El Distrito de la Creatividad**  
Espacio de identidad y magnetismo urbano
07. **La Ciudad del Conocimiento**  
Universidad y Clusters emergentes en un espacio urbano de excelencia
08. **Corazones de Barrio**  
Hacia una ciudad equilibrada
09. **La Avenida de la Salud**  
Fortalecer el Cluster de la Salud y el Bienestar

# D

## Clusters Económicos Emergentes

p. 213

01. **El Cluster Marítimo-Portuario**  
Un nuevo Hub oceánico
02. **Turismo, Calidad de Vida y Salud**  
Magnetismo Urbano
03. **Cluster Digital**  
*Smart City* y nueva economía
04. **Cluster de las Soluciones Urbanas**  
Coruña Living Lab

# E

## Hacia un Proyecto de Ciudad

p. 247

01. **Capital Económica de Galicia**  
Una economía en proceso de transformación
02. **Opciones de Futuro y niveles de consenso**  
El respaldo del Foro Ciudad
03. **Ideas Fuerza para Coruña Futura**  
Directrices para el cambio urbano
04. **Coruña Futura**  
Construyendo un Proyecto de Ciudad
05. **De las Ideas a la Realidad**  
Agencias Zero y Transformación del Territorio

## Anexo

Indicadores comparados de Coruña Futura

p. 307



01.

La filosofía  
de los Territorios  
Inteligentes



# A Cuestiones de Enfoque

02.

Hacia una  
Estrategia  
de Innovación  
Territorial

03.

La  
Revolución  
Digital

04.

Las ciudades  
motores de  
la innovación  
y el desarrollo  
económico

05.

Ideas Fuerza y  
orientaciones  
para el Proyecto  
Ciudad.  
Primer Proceso  
de Participación

# A Cuestiones de Enfoque

Las ciudades que están teniendo éxito en la etapa de la globalización son las que han sido capaces de conseguir un equilibrio inteligente entre los diferentes componentes de la trilogía urbana: **competitividad económica, cohesión social y sostenibilidad ambiental**. Se caracterizan por haber reflexionado sobre sus oportunidades en el nuevo contexto, identificando las fortalezas y singularidades de que disponen, o que pueden crear, para ocupar un nicho de desarrollo en una nueva época compleja, interconectada y sometida a procesos de cambio y ajuste permanentes.

Las Ciudades Inteligentes están consiguiendo ventajas competitivas resaltando su identidad y fortaleciendo sus conexiones globales. Son territorios que están reinventándose siendo conscientes de que los espacios más atractivos, aquellos capaces de ejercer magnetismo sobre su entorno, serán los que tengan un Proyecto de Futuro.

Las ciudades y los territorios del siglo XXI necesitan, más que nunca, la innovación y la creatividad para diseñar su futuro. Las nuevas oportunidades que brindan las tecnologías digitales y las asombrosas nuevas posibilidades de interconexión y acceso a la información se aprovechan en todo su potencial cuando existe un Proyecto de Ciudad que identifica proyectos y establece las prioridades de la agenda urbana para lograr un perfil propio apoyado en sus singularidades y en sus componentes de excelencia.

#### FOCUS AREAS

*The most successful cities in the age of globalization are those that strike an intelligent balance between the distinct components of the urban trilogy: Economic competitiveness, Social cohesion, and Environmental sustainability. These cities respond flexibly to emerging opportunities, identifying their unique strengths and singularities in order to position themselves strategically in a dynamic, complex, and interconnected world.*

*The 'Intelligent City' gains competitive advantage by resolving its identity and strengthening global connections. This city is capable of reinventing itself by remaining conscious of the fact that the most attractive spaces are those that have bold plans for the future.*

*21st century cities and regions need, now more than ever, innovation and creativity to guide their future. The opportunities created by digital technology, vastly increased connectivity, and access to information are only fully taken advantage of when there is a blueprint to establish and guide the priorities and strategic projects of a city. Such a blueprint, or 'Proyecto de Ciudad', leads to the establishment of a unique urban profile, built upon singularities and components of excellence.*

# 01 La filosofía de los Territorios Inteligentes

Territorios Inteligentes son aquellos que están enfocando con coherencia los retos de la globalización y los riesgos que genera. Se trata de ciudades y territorios innovadores, capaces de encontrar un equilibrio entre los aspectos de competitividad económica; cohesión y desarrollo social; y sostenibilidad ambiental y cultural. Hemos aprendido de la experiencia de estos territorios y particularmente de la forma en la que operan para conseguir buenos resultados urbanos. Ninguna de las innovaciones identificadas puede ser trasladada directamente a otro lugar y a otro contexto, pero en todo caso, son referencias interesantes. Hemos encontrado algunas de las siguientes características en los Territorios Inteligentes, que son sin duda las claves de la competitividad de las ciudades en un mundo abierto, complejo, con muchos retos y con inmensas oportunidades.

“Territorios Inteligentes” have the capacity to design their future with effective leadership and citizen participation, and through processes that encourage innovation.



## 1.1. Los Territorios Inteligentes los Diseña la Comunidad

Los Territorios Inteligentes diseñan su futuro a través del liderazgo, de la participación de la población y mediante procesos que garanticen la innovación, son por tanto territorios con liderazgo fuerte, una sociedad civil madura y notoria cohesión interinstitucional. En este contexto se constata que un liderazgo político coherente supone una importante ventaja competitiva para la ciudad. La cooperación interinstitucional es un aspecto que permite acometer con gran facilidad proyectos que en un entorno de confrontación y de falta de objetivos compartidos sería imposible. En definitiva, los Territorios Inteligentes son espacios en los que viven comunidades activas que han sido capaces de organizarse para inventar y alcanzar un consenso con respecto a un proyecto coherente de futuro. Así, Coruña Futura es el resultado de procesos de participación abiertos a todos los sectores de la sociedad. Las aportaciones de la comunidad han enriquecido y orientado las propuestas y permiten dotar al Proyecto Ciudad de A Coruña de un respaldo social imprescindible para su aplicación.

## 1.2. Compromiso con la Cohesión y el Desarrollo Social

En los Territorios Inteligentes se trabaja para lograr la cohesión y el equilibrio social, es decir la “inclusión” de todos los ciudadanos, al mismo tiempo se lucha contra la desigualdad y la “exclusión” de personas y grupos de la sociedad. Los Territorios Inteligentes dedican esfuerzos importantes a la renovación urbana, a la mejora de la calidad ambiental, al espacio público y a la imagen urbana ya que estos aspectos repercuten en todas las clases sociales. Los Territorios Inteligentes intentan limitar la “exclusión voluntaria” de las élites para crear una sociedad más “inclusiva” en la base. Los esfuerzos de las ciudades y territorios por lograr la inclusión social de todos los ciudadanos tienen efectos evidentes también en la capacidad competitiva de cada espacio y en su atractivo para el desarrollo de actividades económicas.

Coruña Futura busca lograr una ciudad equilibrada en su urbanismo y en su estructura social. Las iniciativas para actuar en los barrios, dinamizar las actividades económicas y el impulso a sistemas de movilidad y energía sostenible acompañarán a las políticas sectoriales en el logro de una ciudad más cohesionada como requisito necesario para ser sostenible y competitiva.

The cities that are most capable of attracting and educating the best intellectual talents and workers will be the cities that will flourish.

Human resources are the basic raw materials of the new global economy, and their availability will affect the profile of cities and how they function.

### 1.3. Capaces de Crear Ventaja Competitiva

Las ciudades y los territorios son únicos e irrepetibles, en un contexto internacional cada vez más interrelacionado y complejo, y son susceptibles de aportar ciertas ventajas competitivas para las actividades económicas, para la residencia, para el ocio, la cultura y la relación social. En diversas ciudades de las estudiadas, se demuestra que un buen modelo urbano o territorial permite mejorar la capacidad competitiva de una ciudad o un territorio. Los territorios no sólo son atractivos sobre la base de sus condiciones intrínsecas sino porque han sido capaces de consensuar un proyecto inteligente de futuro. Los Territorios Inteligentes son capaces de desarrollar un urbanismo y una política territorial que les permite crear ventajas competitivas en un contexto de competencia y cooperación entre ciudades. Uno de los retos más importantes para nuestras ciudades y territorios es la capacidad para educar y atraer recursos humanos altamente preparados. En este sentido, las oportunidades profesionales, la conectividad, la infraestructura educativa, el ambiente innovador, las opciones residenciales, la calidad de vida, el equilibrio social, la seguridad ciudadana, la oferta cultural y de ocio, la calidad de los espacios van a ser factores clave de competitividad. Los territorios que tengan más

éxito en mantener y educar a los mejores talentos intelectuales y a los mejores trabajadores son los que van a florecer. Los ciudadanos son la materia prima básica de la economía del siglo XXI, y esto, va a afectar mucho al perfil y a las funciones de las ciudades y territorios en el futuro. En este sentido, los gobiernos locales y regionales pueden contribuir de forma eficaz a la mejora de la competitividad de las empresas y actores que desarrollan su actividad en una determinada ciudad.

Coruña Futura busca situar a nuestra ciudad entre estos territorios capaces de reinventarse para dar respuesta a los retos de la nueva economía, impulsando nuevos clusters económicos y creando mejores condiciones para el fortalecimiento de los actuales y creando una ciudad atractiva y dinámica que genera, atrae y fija talento.



## 1.4. Sensibilidad y Responsabilidad Ambiental

Hoy día afortunadamente podemos decir que se está globalizando la preocupación por el medio ambiente natural y urbano y se asume de forma casi generalizada que es importante evitar impactos ambientales negativos, sin embargo, los Territorios Inteligentes asumen una postura más ambiciosa de intervención positiva en el medio ambiente, de protección activa, de puesta en valor del territorio, de renovación de los ecosistemas naturales, y sobre todo, de regeneración de áreas urbanas degradadas física, social y económicamente. Se ha podido comprobar que el esfuerzo de las ciudades y de los territorios en materia ambiental no solo incide en la calidad de vida de la población, es un factor importante de singularidad y competitividad para el desarrollo y atracción de ciertas actividades económicas y un importante elemento de cohesión social dado que el sistema ambiental de la ciudad lo disfruta toda la población.

Coruña Futura apuesta por un modelo urbano sostenible integrando los espacios naturales del entorno, la costa y los paisajes rurales en la estrategia metropolitana, apostando por iniciativas que reduzcan la contaminación y permitan una gestión eficiente de los recursos naturales y la energía y orientando los proyectos urbanos hacia iniciativas que reduzcan la emisión de gases con efecto invernadero.

“Territorios Inteligentes” assume a more proactive attitude towards positive intervention in the urban and natural environments, in the active protection of the environment, in the recognition of the real value of the environment, in the recovery of natural eco-systems, and especially, in the rehabilitation of physically, socially or economically degraded urban areas.



Talento y Ecosistemas de Innovación

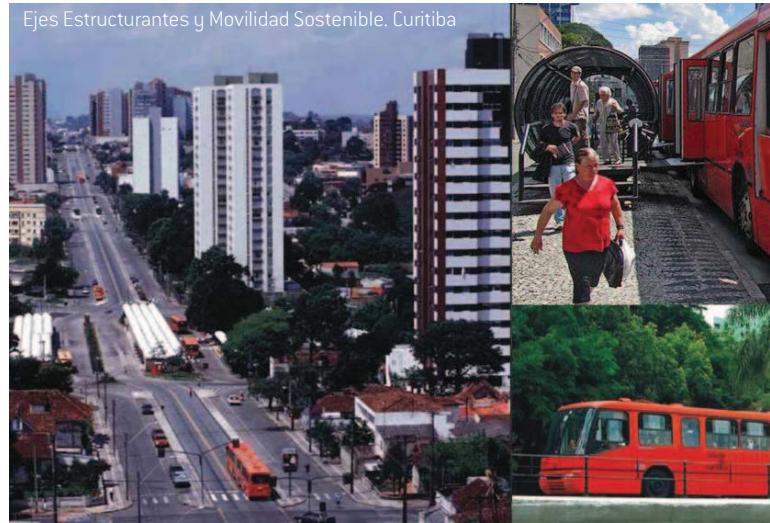
## 1.5. Estructuras Coherentes de gobernanza del territorio

Los Territorios Inteligentes son espacios en los que existe una estructura administrativa y política eficiente o pactos de colaboración inter-institucional coherentes para diseñar y construir el futuro de estos territorios, además son espacios capaces de crear los órganos adecuados para el desarrollo de proyectos concretos o para el cumplimiento de objetivos específicos, es decir, son capaces de tejer la denominada "Arquitectura Social" necesaria para la eficacia en el desarrollo de operaciones estratégicas. Es importante hacer referencia también a las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para crear un gobierno eficiente "Smart-Government" con lo que ello representa para la reducción del peso burocrático y para la emergencia de nuevas oportunidades que permiten profundizar en los aspectos de participación de la población en los temas de la ciudad. La tecnología digital está siendo utilizada por muy distintas ciudades del mundo para mejorar los servicios a los ciudadanos y fomentar también el sentido de ciudadanía.

Iniciativas como Smart City, la importancia otorgada a la participación o las propuestas de gestión de proyectos

mediante herramientas innovadoras como las Agencias Zero son elementos orientados a facilitar nuevos modelos de gobernanza orientados a impulsar la nueva etapa de nuestra ciudad.

Ejes Estructurantes y Movilidad Sostenible. Curitiba



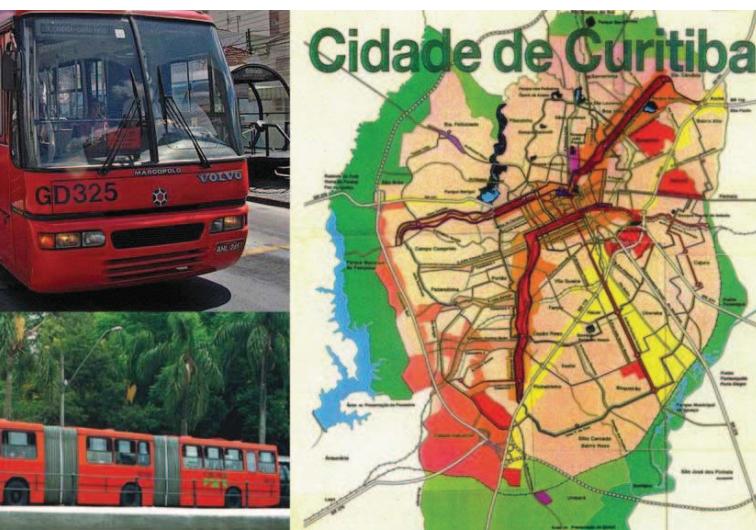
'Territorios Inteligentes' are places that are capable of balancing economic competitiveness, social development and cohesion, and environmental and cultural sustainability. When a city or region boasts a significant educational infrastructure, necessarily including high-level research centers, it has a clear advantage in regards to the promotion of innovation.

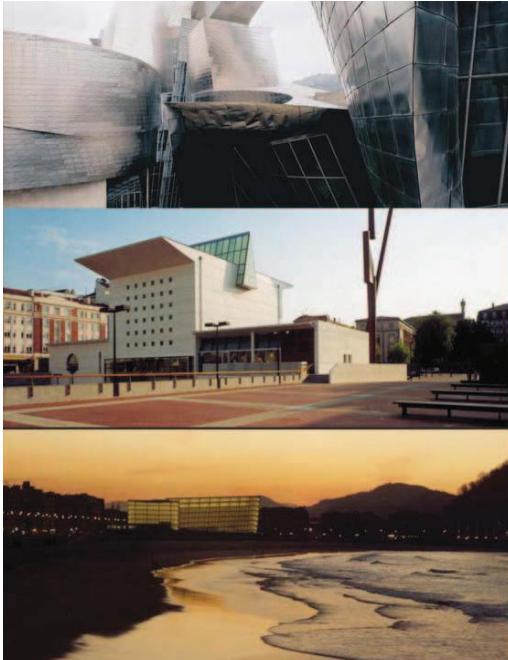
## 1.6. Diálogo con el Entorno

Los Territorios Inteligentes frecuentemente encuentran las claves para el diseño de sus perfiles urbanos en la relación con sus específicas condiciones de contexto. En la escala global de interrelaciones urbanas, muchas ciudades han encontrado un perfil singular sobre la base del desarrollo de funciones que las posicionan en el contexto de la economía global. Además, se perciben oportunidades derivadas de la inserción inteligente de determinados núcleos urbanos en los sistemas de ciudades de su entorno, surgen oportunidades derivadas

de la definición de perfiles complementarios, fortalecimiento de ciertas conexiones, estructuras territoriales policéntricas, desarrollo de funciones supramunicipales e interrelaciones de las ciudades con los sistemas rurales y espacios naturales. Finalmente, la emergencia de la ciudad región en los entornos de las principales metrópolis ofrece un ámbito muy complejo y apasionante de posibles relaciones; la organización de los territorios metropolitanos y de las regiones urbanas es posiblemente el reto más difícil del urbanismo del siglo XXI. Cada vez más el futuro de los territorios depende de la identificación de su vocación en relación con su entorno y las ciudades más competitivas son capaces de identificar un perfil inteligente en relación a las condiciones de contexto.

Coruña Futura es un proyecto metropolitano que propone a nuestra ciudad como el espacio central de un territorio complejo y diverso, formado por los municipios de su entorno inmediato, y capaz de dialogar con ámbitos más amplios como las ciudades de Ferrol y Santiago, con el conjunto de Galicia y como un actor en el espacio global.





Estrategia Territorial del País Vasco. La Escala Regional de las funciones Urbanas

## 1.7. Innovación

Las empresas que más éxito tienen en los mercados internacionales dedican un mayor esfuerzo a labores de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i), de forma análoga, las ciudades y las regiones, a través de la investigación y diseño de estrategias innovadoras, pueden afrontar el futuro con más éxito. El I+D territorial es un factor de creación de ventaja competitiva para las ciudades medias europeas. La innovación, en consecuencia, es la forma más eficiente de crear ventaja competitiva. Innovar no es sino inventar a partir de lo ya inventado, de lo que sabemos cómo es y cómo funciona, del saber acumulado en ciudades y territorios. La clave para la innovación en los territorios son las personas, y especialmente, la existencia de una población con un alto nivel de formación. Cuando las ciudades y territorios disponen de una importante infraestructura educativa, y sobre todo de centros

de investigación de alto nivel, tienen ventajas para la innovación y la creatividad. La actitud abierta hacia la innovación de los líderes urbanos también es clave para la competitividad.

Esta estrategia es clave para A Coruña. Fortalecer la universidad y los centros locales de conocimiento en el marco de una estrategia más amplia para lograr de una ciudad atractiva y dinámica, con diversidad de espacios para trabajar, aprender, vivir y disfrutar es clave para impulsar una ciudad innovadora.



“Territorios Inteligentes” are cities or regions with the capacity to develop the necessary connections in order to participate actively in networks which strengthen their strategic position.

Redes de Ciudades y Tecnología Digital

## 1.8. Conexiones con Redes de Ciudades

En un mundo global, cada vez más, la idea de red y la idea de flujo prevalecen sobre la idea de territorio convencional y las ciudades y territorios más globales y mejor interconectados son las puertas de acceso a la economía y al mundo global. De cara al futuro, el protagonismo creciente de las ciudades y territorios en la nueva sociedad global, hace necesaria una postura más activa de estas ciudades en la búsqueda de alianzas estratégicas. Los Territorios Inteligentes son ciudades o regiones capaces de tejer las conexiones necesarias para participar de forma activa en redes que les aportan posición estratégica. Las redes de ciudades y territorios pueden basarse en la complementariedad, en la sintonía cultural, en la localización geográfica, en el tamaño, en el perfil urbano, etc., pero en todo caso, estas conexiones facilitan los intercambios políticos, económicos, sociales, culturales y de ideas que mejoran la capacidad competitiva de las ciudades.

A Coruña participa en redes urbanas y territoriales, como la Red de Ciudades Atlánticas o el Eixo Atlántico Galicia-Norte de Portugal, y tiene estrechos vínculos con las principales ciudades de Latinoamérica. El impulso urbano de iniciativas como Coruña Futura o Coruña Smart City deben aprovecharse para impulsar la presencia internacional de nuestra ciudad, fortalecer las relaciones económicas, culturales y sociales con otros ámbitos e impulsar la diplomacia urbana como una estrategia clave para nuestros ciudadanos y nuestras empresas.



## 1.9. Tecnología Digital de Última Generación

La revolución digital tiene que ver con nuestra capacidad de conocer, de disponer de determinadas informaciones y de actuar en consecuencia buscando la comprensión sencilla de fenómenos complejos. La nueva sociedad del saber requiere un acceso fácil a la información y al conocimiento. La “nube”, la capacidad de gestionar inteligentemente enormes cantidades de datos (big data), la conectividad móvil y las redes sociales, llevan a algunos expertos a afirmar que nos encontramos en el inicio de la cuarta revolución tecnológica, un avance de mayor trascendencia que las tres revoluciones anteriores (los primeros computadores empresariales, el ordenador personal e internet). Los Territorios Inteligentes apuestan por la tecnología digital más apropiada al servicio de la calidad de vida, acceso a la información y a potenciar la economía creativa. El desarrollo

de las tecnologías de la información, telecomunicaciones e internet está facilitando el nacimiento de flujos y redes que favorecen la conectividad entre las personas, las instituciones y las empresas más allá de la distancia física entre ellos. La revolución digital ha significado un impulso a la nueva economía y en el futuro puede ser el detonante de la economía creativa y de una mejora sustancial de la competitividad de las ciudades.

Gracias a la iniciativa Smart City A Coruña va a contar con la tecnología y los servicios más avanzados. Aparece así una extraordinaria oportunidad para ciudadanos, empresas e instituciones de aumentar sus opciones de vida y negocio, mejorar la eficacia en todas sus actividades y difundir a escala global la riqueza y diversidad de nuestra ciudad.



## 1.10. Integración del Mundo Físico y Virtual

La nueva tecnología de la información está transformando radicalmente la sociedad y las mentes de los ciudadanos. La red está propiciando la emergencia de una economía creativa. Los intercambios entre arte y tecnología se están convirtiendo en la savia de la nueva economía y de la futura prosperidad. Vivir, trabajar, divertirse y aprender serán actividades cada vez más solapadas. En este siglo la economía va a depender del conocimiento y el intercambio creativo generará necesidades personales mucho más diversificadas. Las nuevas tecnologías están liberando la educación y el trabajo de sus lugares tradicionales. Las fronteras perfectamente delimitadas de las distintas actividades en nuestros entornos urbanos se sustituyen por el trabajo en red. La difuminación de los límites entre el horario de trabajo y el resto de las actividades diarias centrará las ciudades alrededor de núcleos más compactos y mixtos socialmente, lo cual será una premisa de sostenibilidad. Hasta ahora, la vivienda, la fábrica, la oficina y la universidad tenían unas fronteras claramente definidas, hoy la revolución digital está transformando los flujos y los nodos de nuestro territorio y permite organizar la sociedad de forma más intensa y más flexible. De esta manera, los Territorios Inteligentes

apuestan por la integración del mundo físico y virtual, donde el trabajo, la colaboración en red y la búsqueda de un diálogo fructífero entre la tecnología digital y el territorio sean la materia prima de atracción de personas, talento y creatividad. Las ciudades que sean capaces de integrar un espacio físico atractivo y las plataformas digitales de última generación van a lograr incrementar espectacularmente su competitividad.

Para una ciudad como la nuestra, de tamaño medio y tradicionalmente poco comunicada con los grandes centros urbanos este hecho significa un cambio sin precedentes, en el que muchas de las limitaciones tradicionales que presentaba A Coruña van a desaparecer paulatinamente a la vez que el impulso a actividades vinculadas al mundo digital nos puede otorgar un creciente protagonismo.

## 02 Hacia una estrategia de Innovación Territorial

### 2.1. Los Componentes de Excelencia

El concepto de componente de excelencia y Cluster de Excelencia ha sido utilizado por primera vez en el ámbito de las ciudades y los territorios el Proyecto Cities liderado por la Fundación Metrópoli. El objetivo de esta investigación ha sido identificar los componentes de excelencia de las ciudades estudiadas, es decir, aquellos elementos que presentan un nivel de atractivo y éxito notorio, y especialmente, los relacionados con la estructura física y funcional de la ciudad. Las ciudades y los territorios actuales casi siempre disponen de lugares singulares que han surgido de forma innovadora y que contribuyen de manera especial a la singularidad y al perfil diferencial de la ciudad.

Estos componentes de excelencia pueden ser zonas residenciales, centros históricos, nuevos parques de actividades económicas, anillos verdes, áreas junto al mar, parques urbanos, corredores verdes, programas de peatonalización, áreas de nueva centralidad, sistemas de transporte público, aeropuertos, plataformas logísticas, programas de vivienda social, campus universitarios, equipamientos singulares, parques científicos, elementos naturales prominentes, infraestructuras viarias, hitos que configuran la imagen de la ciudad, innovaciones tecnológicas, diseños urbanos singulares, programas de sostenibilidad ambiental, innovaciones organizativas, o incluso, elementos no tangibles pero eficaces de arquitectura social.

La clave, sin embargo, es identificar en cada ciudad el “Cluster de Excelencia”, es decir, el conjunto selectivo e interrelacionado de componentes de excelencia. Lo esencial del concepto de “Cluster” es que sus componentes están interrelacionados constituyendo un Perfil Urbano de excelencia único e irrepetible para cada ciudad.

En algunas ciudades los componentes de excelencia son ya una realidad tangible, en otros casos existen como idea o hay que inventarlos. Hay ciudades en las que de cara al futuro se perciben oportunidades excepcionales que permitirán configurar un “Cluster de Excelencia” propio capaz de generar ventajas competitivas en el contexto en el que se encuentran. Es importante el concepto de “Strategic Choices” que permiten crear, recomponer o ampliar el “Cluster de Excelencia” de una ciudad.



Componentes de Excelencia  
y Flujos de Innovación

## 2.2. Proyectos Estratégicos

La identificación de las “Strategic Choices” o Proyectos Estratégicos se realiza a través de la investigación desarrollada sobre los componentes de excelencia, y especialmente, mediante la colaboración de los principales actores urbanos que expresan su percepción de la ciudad actual y su visión de futuro a través de un instrumento denominado “Cauce de Participación Institucional”. Para la identificación de estos Proyectos Estratégicos resulta esencial un conocimiento de la manera en la que están afrontando el futuro otras ciudades del entorno competitivo. También es importante detectar las oportunidades de colaboración con otras ciudades que pueden ofrecer innovaciones útiles o perfiles complementarios.

Para comprender el significado de este enfoque urbanístico es importante tener presente, que hoy día las ciudades y los territorios se desenvuelven en un entorno muy abierto y competitivo de dimensión global. Hoy día las ciudades necesitan no solo ser competitivas en su entorno inmediato, sino ser globalmente competitivas. Este concepto no se refiere solo a los aspectos económicos sino que es mucho más amplio y significa que las ciudades necesitan singularizarse sobre la base de su idiosincrasia, señas de identidad y componentes de excelencia para ser un referente global a su propia escala. Esta

es una nueva forma de concebir el urbanismo, no se trata solo de “poner la casa en orden” sino de definir un proyecto de futuro basado en las fortalezas de la ciudad y no solo en la solución de los déficits más evidentes. Para ello podemos tener en cuenta la diversidad de ideas y enfoques, sus perfiles diferentes pero también sus posibilidades de convivencia, ya que manifiestan experiencias y conceptos útiles en cualquier caso, conscientes de que no son trasladables, es decir, útiles como material crítico y como referencias estables.

En las investigaciones desarrolladas sobre diversas ciudades del mundo hemos aprendido que para identificar, y especialmente, para diseñar estos espacios singulares debemos ver, analizar y entender la ciudad con una sensibilidad atenta a lo que es singular en cada caso y que se expresa a través de sus componentes de excelencia. Solo así podremos imaginar e inventar de cara al futuro unos Proyectos Estratégicos capaces de ser detonantes de la transformación de la ciudad. Estos Proyectos surgen habitualmente en la intersección de los componentes de excelencia de la ciudad y son lugares en los que emerge una dinámica nueva e impredecible que supera las posibilidades asociadas a sus componentes de partida.

Strategic projects are based on a city's strengths and components of excellence.

En algunas ciudades ciertos componentes de excelencia han crecido espontáneamente, en otras, si queremos estimular su emergencia se requiere de un esfuerzo especial análogo al que los científicos crean para el desarrollo de una determinada reacción química. Hace falta un ambiente adecuado, un lugar propicio, unas mezclas en proporciones correctas, unos catalizadores o dinamizadores, un know-how, etc. Los territorios inteligentes son aquellos capaces de diseñar y construir sus propios Proyectos Estratégicos.

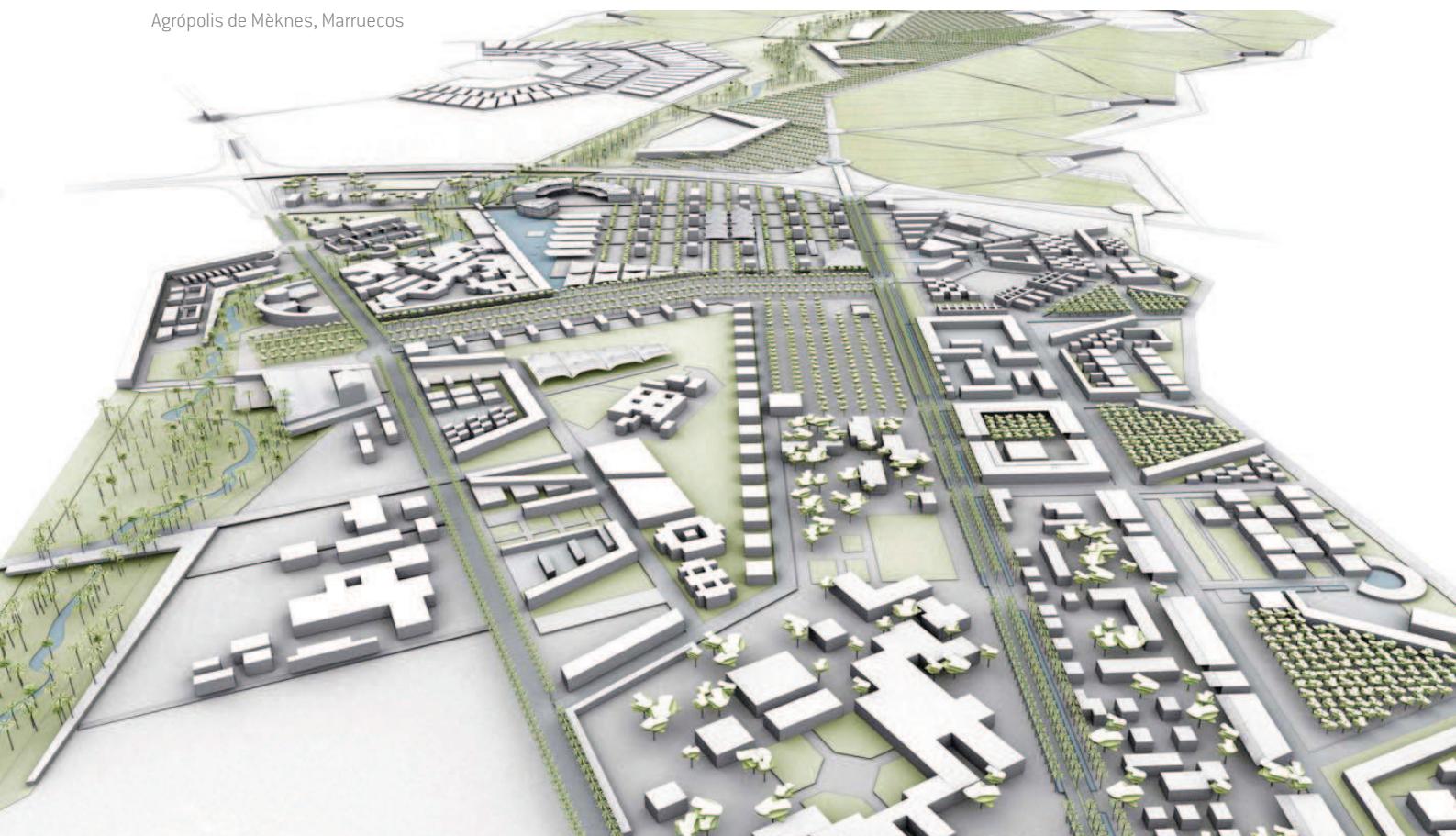
En definitiva, la metodología de los “Cluster de Excelencia” ayuda a identificar los Proyectos Estratégicos que pueden ser la base de un Proyecto de Ciudad.

Diálogo entre Ecosistemas Naturales y Desarrollos Urbanos.  
Fuente: Fundación Metrópoli



Guanajuato, México

Agrópolis de Mèknes, Marruecos



## 03 La Revolución Digital

Hasta ahora, la vivienda, la fábrica, la oficina y la universidad tenían unas fronteras claramente definidas, hoy la revolución digital está transformando los flujos y los nodos de nuestro territorio y permite organizar la sociedad de forma más intensa y más flexible. El trabajo en red, la emergencia de entornos innovadores o la reconfiguración de los puestos de trabajo son referencias que permiten comprender el impacto de las nuevas tecnologías en la ciudad actual y en la futura.

Ciertos lugares como el Silicon Valley, la Ruta 128 de Boston, el corredor 202 de la biotecnología en Filadelfia, los asentamientos de Microsoft en Seattle, el Triángulo de Investigación de Carolina del Norte, las ciudades de la ciencia en Japón, los parques tecnológicos de Cambridge, o Bangalore en la India han sido espacios privilegiados de innovación y desarrollo tecnológico.

En la nueva sociedad del saber la tecnología facilita opciones a la imaginación, individual y colectiva, a través de la posibilidad de una oferta casi infinita de datos y de memoria, de reelaboraciones alternativas en un contexto de comunicación cada vez más amplio. Se puede estar mejor informado y tomar decisiones antes que otros. Todo se acelera, incluso la conciencia de que la sociedad de la información acentúa la desigualdad, ya que los verdaderos factores de innovación no están al alcance de todos. En cuatro o cinco ciudades del mundo hay más premios

Nobel que en todo el resto. Hay lugares privilegiados por tamaño y tradición cultural. Las mejores mentes de nuestro tiempo, nuestros “Leonardos”, están dedicados al esfuerzo de crear ese mundo artificial o cibermundo, de naturaleza mineral o biológica, concentrando nuestra ilusión de progreso en la creación de herramientas inteligentes, en una sociedad del saber que sin embargo no sabe si es una sociedad más sabia. Porque la información considerada como una ventaja competitiva no conduce per se a una sociedad más sabia. La red favorece lógicas mercantiles y una promesa de eficacia-confort, seguridad, diversión, mejora... y a la vez la red es también un vehículo para la organización y el intercambio de ideas, abriendo la vía colaborativa a un horizonte sin limitaciones.

En un contexto en el que las relaciones entre vivienda y trabajo se están alterando, sobre una concepción diferente y más flexible del uso del tiempo, la ciudad digital será compleja y exigirá a la planificación ajustes que faciliten nuevos modos de vida. Sin duda donde la ciudad digital es más real es en el espacio de trabajo. Es posible que el PC, pensado inicialmente como ordenador doméstico, apenas haya transformado la vida doméstica, sin embargo ha alterado radicalmente las condiciones de trabajo, desde el taller o el pequeño comercio hasta el proceso productivo más complejo, convirtiendo gracias al portátil y a los dispositivos móviles cualquier espacio, ya

Today the digital revolution is transforming regional nodes and flows, allowing society to be organized in a more flexible and intensive way.

sea un tren o el vestíbulo de un hotel, en un lugar de trabajo. El valor estratégico de los entornos innovadores; las posibilidades casi ilimitadas de personalizar la producción y el consumo; la viabilidad de vender antes de fabricar; el intercambio de intangibles; la deslocalización de la producción; el extraordinario potencial de control sobre los procesos productivos o la simple

reconfiguración del puesto de trabajo, son temas clave para comprender el gran impacto de la sociedad del conocimiento en la ciudad actual y en la futura.

Flujos de Información a nivel global



## 04 Las ciudades, motores de la Innovación y el Desarrollo Económico

En todo el mundo las ciudades están experimentando algunas de las transformaciones más profundas de su historia. Por primera vez la mayor parte de la población de nuestro planeta vive en ciudades y regiones urbanas. Todo indica que esta tendencia continuará en las próximas décadas. Los estudios demográficos indican que para el año 2030 el 80% de la población mundial vivirá en ciudades. América Latina será la región más urbanizada del planeta con casi el 92% de su población viviendo en ciudades, la mayoría en grandes megalópolis. No solo hay más ciudades y es mayor el porcentaje de la población que habita en ellas. Las ciudades cada vez son mayores. A lo largo de los últimos 60 años el número de ciudades de más de un millón de habitantes se ha multiplicado por cuatro.

Pero no es solo un proceso cuantitativo, las ciudades desempeñan un papel de liderazgo creciente como nodos que articulan y organizan la economía mundial. Además, el compromiso de las ciudades en materia de sostenibilidad es un aspecto esencial de la continuidad y de la calidad de vida en el planeta.

La ciudad ha sido históricamente un lugar de encuentro, de intercambio, un lugar para vivir y trabajar. Con el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y las telecomunicaciones se están produciendo cambios sin precedentes que afectan a

la política, la economía, la cultura y casi todas las facetas de la vida humana. Sin embargo, los contactos personales siguen siendo decisivos. La ciudad tiene un gran valor no solo para el desarrollo de las actividades económicas sino como lugar para vivir, para el ocio, la cultura, la educación y la relación con los demás. Las ciudades son lugares de concentración de actividad económica, creatividad y talento. Son los nodos en los que se generan las innovaciones y se concentran los procesos de desarrollo económico

La ciudad forma parte de nuestras señas de identidad. La ciudad y el territorio son patrimonios culturales irrenunciables.

En los últimos años el fenómeno urbano más llamativo, especialmente en los países emergentes, ha sido la aparición de las denominadas megáregiones, grandes aglomeraciones que engloban diversos centros urbanos y sus entornos regionales y que con frecuencia aparecen como los nuevos protagonistas de la economía global.

Sin embargo, según muestran los estudios más recientes, no son las megáregiones, al menos por ahora, las áreas urbanas que están liderando el crecimiento global y tampoco lo harán a medio plazo. Las 23 ciudades con una población de más de diez millones de habitantes aportarán sólo un 10% al crecimiento

de la economía mundial de ahora al año 2025. Por el contrario, las ciudades medianas, con una población mayor de 150.000 habitantes van a ser las responsables de más de la mitad del crecimiento económico del mundo durante la próxima década.

El análisis de las ciudades con mayor dinamismo económico muestra algunas pautas importantes para el futuro de las ciudades medias. El cambio en el equilibrio económico mundial hacia un mayor peso de las naciones emergentes favorece a las áreas urbanas que están bien conectadas con los centros mundiales de comunicación y con las áreas que lideran el desarrollo global. Las ciudades con buenos aeropuertos y puertos, conexiones comerciales, o relaciones personales, con un alto índice turístico o con universidades que atraen a estudiantes extranjeros, estarán en una mejor posición para aprovechar el aumento de las oportunidades que significan los mercados emergentes.

En Europa solo la aglomeración de Londres merece el calificativo de Megaciudad. Nuestro continente se caracteriza por tener una estructura urbana menos concentrada y más policéntrica que la de otras partes del mundo. Hay 23 ciudades de más de 1 millón de habitantes en las que vive el 12,3% de la población europea. Frente a ellas hay 224 ciudades pequeñas y medias, con poblaciones entre 100.000 y 250.000 habitantes, 62 entre

los 250.000 y los 500.000 y 36 entre el medio millón y el millón de habitantes. En estas ciudades vive casi el 20% de la población de la Unión Europea. Sólo el 7 % de la población de la UE vive en ciudades de más de 5 millones de habitantes frente al 25 % de la población de los EE. UU.

Probablemente el aspecto más singular e interesante del territorio europeo en comparación con otros ámbitos de desarrollo de América, Asia y África es la importancia de las ciudades medias en la organización del espacio y en el mantenimiento del dinamismo económico.

Estas ciudades medianas se organizan en sistemas regionales con una larga tradición histórica, configurando estructuras urbanas policéntricas. Frente a las grandes megalópolis que en otras zonas del mundo se están configurando como los hábitats de la globalización, los sistemas policéntricos europeos constituyen ámbitos que disponen de ventajas competitivas singulares fundamentales para participar con éxito en el nuevo escenario.

El policentrismo y la articulación de los sistemas de ciudades regionales es un proceso que abre enormes oportunidades a las ciudades medianas y a las regiones más alejadas de los grandes centros metropolitanos al generar nuevas estructuras que permiten que estos territorios desarrollen iniciativas y acojan

Cities are concentrations of economic activity, creativity, and talent. They are the nodes that generate innovation, and concentrate processes of economic development. In stark contrast to the large megalopolises which, in many parts

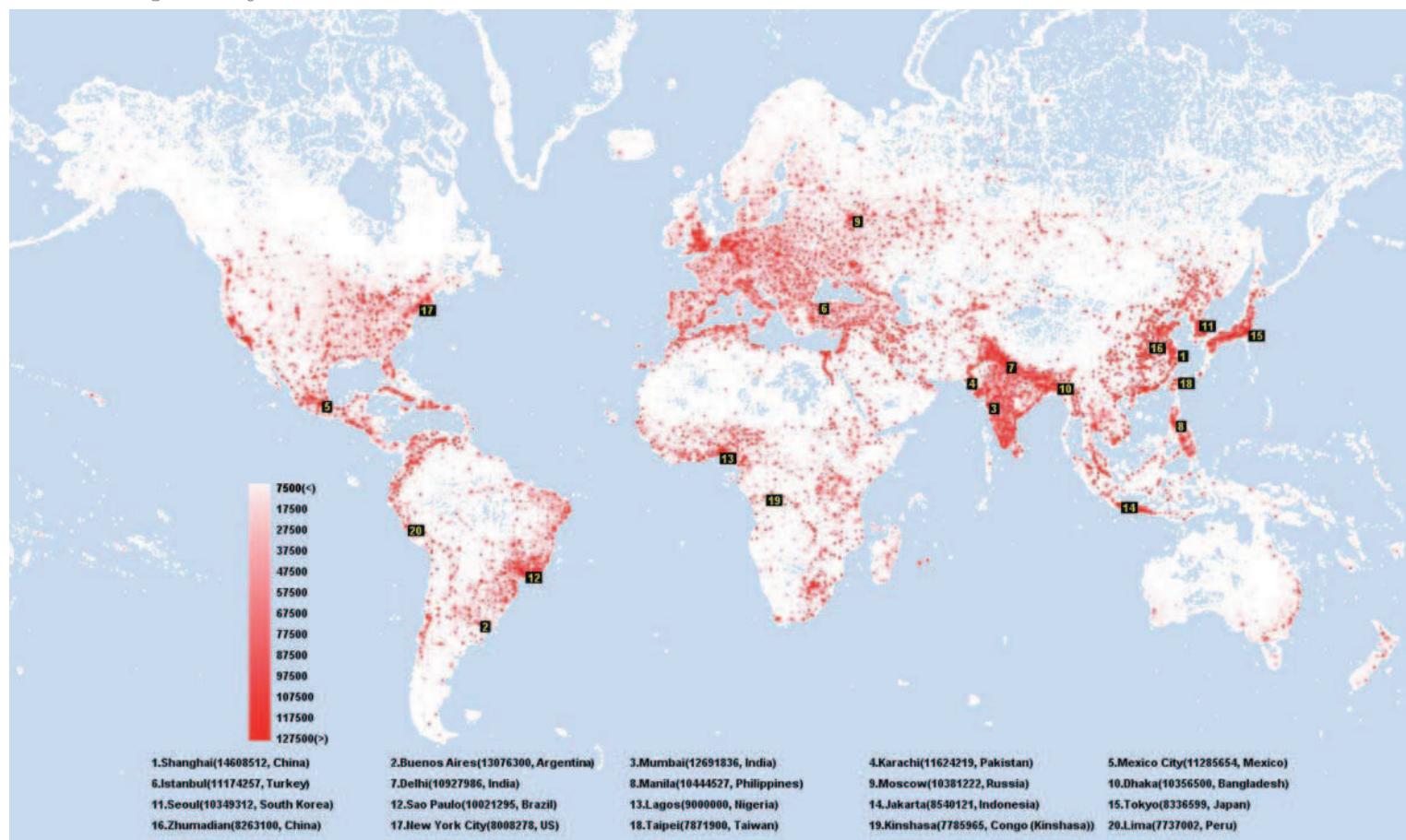
of the world, manifest as the habitats of globalization, the polycentric systems of European cities have at their disposal a variety of competitive advantages that are key for their success.

dotaciones y actividades de mucho mayor rango que el que les correspondería por su tamaño, creando condiciones para su participación activa en el nuevo escenario de globalización.

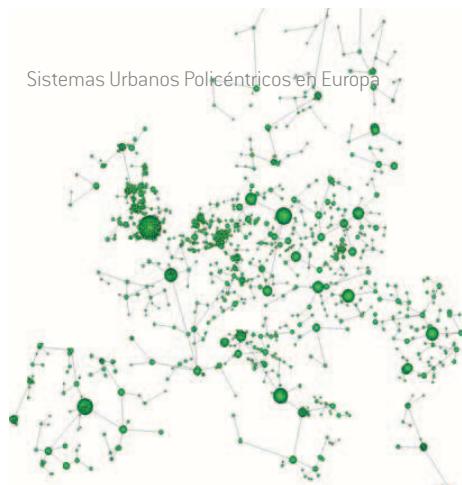
Son espacios con una fuerte identidad y con una escala humana que aumenta su sostenibilidad y es garantía de una mayor calidad de vida. Este tipo de territorios está demostrando una enorme capacidad para dar respuestas adecuadas a los nuevos retos de las ciudades y regiones.

Su atractivo les permite captar capital humano e iniciativas innovadoras que constituyen la clave de la nueva economía. Su flexibilidad y capacidad de cambio son idóneos para mantener y mejorar sus perspectivas de éxito en un contexto de cambio permanente, en el que ninguna situación es segura y en donde territorios históricamente débiles pueden posicionarse globalmente en un corto período de tiempo.

Megaciudades y Sistema Urbano Mundial



Sistemas Urbanos Policéntricos en Europa



## El Randstad Holandés

Los Países Bajos tienen la densidad de población más elevada de toda Europa. Con más de dieciséis millones de habitantes en poco más de 41.500 se ha desarrollado una importante tradición de gestión inteligente de un territorio escaso.

La elevada densidad demográfica es especialmente intensa en las tres provincias centro-occidentales del país (North-Holland, South-Holland y Utrecht) con un 20% de la superficie y donde habita el 45% de la población y donde se localizan las principales ciudades de los Países Bajos (Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht con poblaciones entre 200.000 y 760.000 habitantes). Estas ciudades y sus entornos configuran el espacio denominado Randstad.

El término Randstad surgió en la década de los años 30 para denominar a este conjunto de ciudades muy próximas entre sí. El marco físico ha tenido una importancia decisiva en su configuración. Localizadas sobre zonas elevadas que emergían de las aguas estas ciudades han configurado un anillo urbano que rodea las llanuras bajas, parcialmente ganadas al mar en épocas recientes, y que forman el denominado “anillo verde” del Randstad.

A lo largo del último siglo estas ciudades han crecido hasta conectarse los espacios construidos de unas y otras aunque

sin perder su identidad específica. A diferencia de otros grandes espacios urbanos de origen monocéntrico las funciones urbanas están aquí distribuidas entre los diferentes centros urbanos sin que se den procesos de concentración en un único espacio central.

Amsterdam y Rotterdam constituyen grandes centros industriales y comerciales siendo Amsterdam también un importante centro financiero y cultural. Rotterdam es el mayor puerto de Europa con una fuerte especialización energética. La Haya es un centro administrativo y Utrecht constituye un espacio central de los sistemas de carreteras y ferrocarriles así como un centro educativo y turístico.

Durante las décadas de los 70 y los 80 se impulsaron políticas de descongestión y reequilibrio mediante el apoyo al desarrollo de zonas menos densamente habitadas. A partir de los años 90 del siglo XX se reconoce la importancia de fortalecer el rango de estas ciudades en la escena europea y global. Así, se ha promovido el desarrollo de las periferias urbanas de las ciudades principales así como la ocupación de espacios clave en el “corazón verde”, principalmente en el entorno del aeropuerto de Schiphol, y a la creación de grandes zonas verdes en las zonas de contacto entre espacios urbanos en desarrollo para prevenir continuos y procesos de urbanización difusa.



Amsterdam



Rotterdam

A medio plazo el proceso de organización de esta rótula del corazón de la Dorsal europea se apoya en la densidad de las conexiones físicas, en las que los trenes de Alta Velocidad tipo lanzadera ocupan una posición cada vez más importante, una histórica tradición de especialización en la base productiva de las diferentes áreas y en la existencia de grandes elementos de conexión global de rango continental como el Europort de Rotterdam y el aeropuerto de Schipol en Amsterdam.



# Sistemas Urbanos en el Centro de Inglaterra

En el Reino Unido se está haciendo un esfuerzo para articular desde el urbanismo local estrategias que surgen de la ordenación de escala regional. Se trata de generar dinámicas de reequilibrio que ayuden a la difusión de los procesos de desarrollo como respuesta a la inercia y la potencia de Londres frente al resto del territorio.

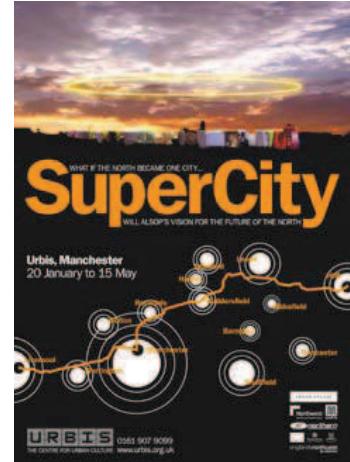
“Conectando Inglaterra-Un marco para el desarrollo regional” y “Uniendo al Reino Unido”, son dos estudios encargados por el TCPA (Town and Country Planning Association) el primero y la RPTI (Royal Town Planning Institute) el segundo. Surgen de la convicción de que Inglaterra y el Reino Unido no están aprovechando sus opciones de desarrollo con su máximo potencial y que es imprescindible una estrategia que guíe los proyectos claves de infraestructura y que establezca prioridades (en la ubicación de puertos y aeropuertos, la inversión en carreteras y trenes, el emplazamiento de universidades y los fondos para la investigación, etc.).

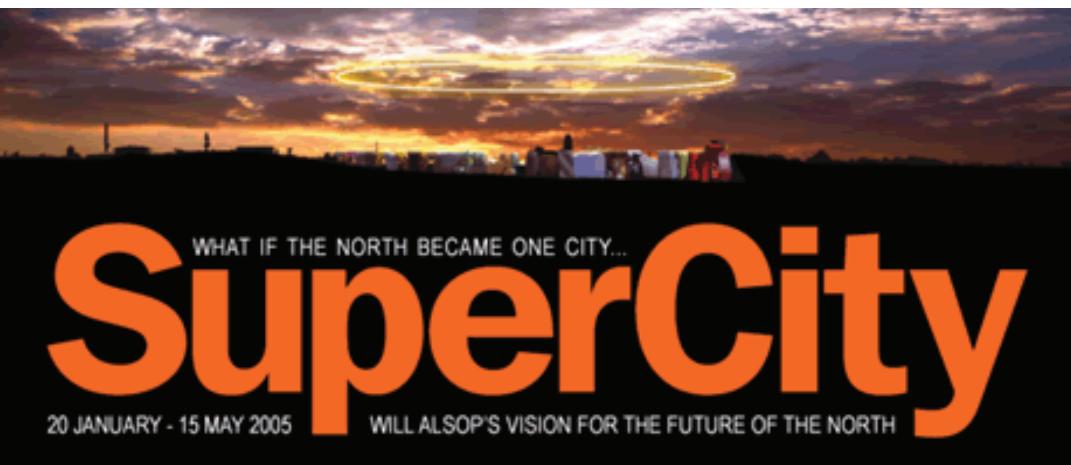
El territorio se estructura en seis megaregiones en función de las cuales se reorientan los proyectos de infraestructura, principalmente aquellos de interconexión entre estas megaregiones y las ciudades que las componen. Se reforzarán los puertos, aeropuertos, ferrocarriles y se harán nuevos trazados para la alta velocidad.

Varias de estas ciudades, especialmente aquellas que tenían un carácter fuertemente industrial, han iniciado intensos procesos de regeneración espacial con importantes consecuencias económicas, sociales, físicas y demográficas.

Una de las iniciativas más innovadoras es la denominada Supercity del Centro de Inglaterra. Se extiende a través de un corredor que enlaza las costas oriental y occidental de Gran Bretaña en el que viven 15,4 millones de personas y en el que se localizan un conjunto de ciudades medianas como Liverpool, Manchester, Leeds y Sheffield cada una con poblaciones en torno a los 400.000 habitantes. Es un espacio que fue duramente castigado por los procesos de desindustrialización de los años 70 y 80. Conectadas por la autopista M-62 y, en el futuro, por líneas ferroviarias de altas prestaciones estas ciudades constituyen la clave de una interesante experiencia de policentrismo y cooperación urbana para configurar espacios atractivos para la nueva economía.

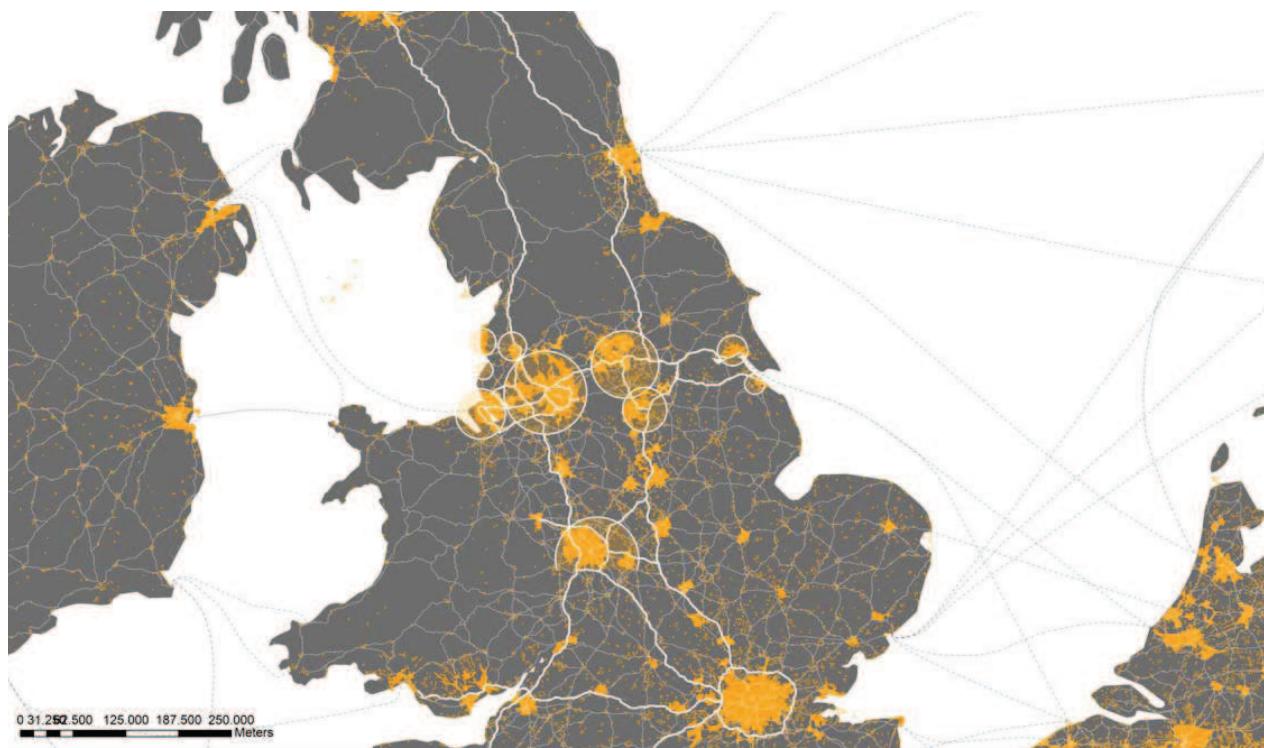
La estrategia para este territorio se apoya fundamentalmente en iniciativas de renovación urbana sobre espacios portuarios, industriales y residenciales, concebidas en cada ciudad a partir de sus fortalezas específicas y desde la perspectiva global. El objetivo fundamental es transformar una situación histórica de competencia entre las diversas ciudades para





evolucionar hacia una entidad única e integrada atractiva para actividades intensivas en conocimiento y para una industria tecnológicamente sofisticada. El concepto de "cinturón verde" es el elemento físico y funcional de conexión. El crecimiento

urbano se orientará hacia una franja de unas 10 millas de ancho a ambos lados de la M62, preservando el resto del territorio como un espacio para el ocio, la conservación de la naturaleza y el paisaje y el desarrollo cuidadoso de nuevas comunidades.



# EuskalHiria Ciudad Región

El País Vasco, con una población de 2.133.684 habitantes sobre una superficie de 7.089 km<sup>2</sup>, tiene una densidad de 300,1 hab/km<sup>2</sup>, lo cual la sitúa como la región no metropolitana con mayor densidad de la Unión Europea. La superficie urbanizada es de unos 455 km<sup>2</sup> con lo que la densidad resultante es de 4.683,44 hab/km<sup>2</sup>, lo cual caracteriza a este espacio como un territorio con una densidad propia de las zonas urbanas más centrales.

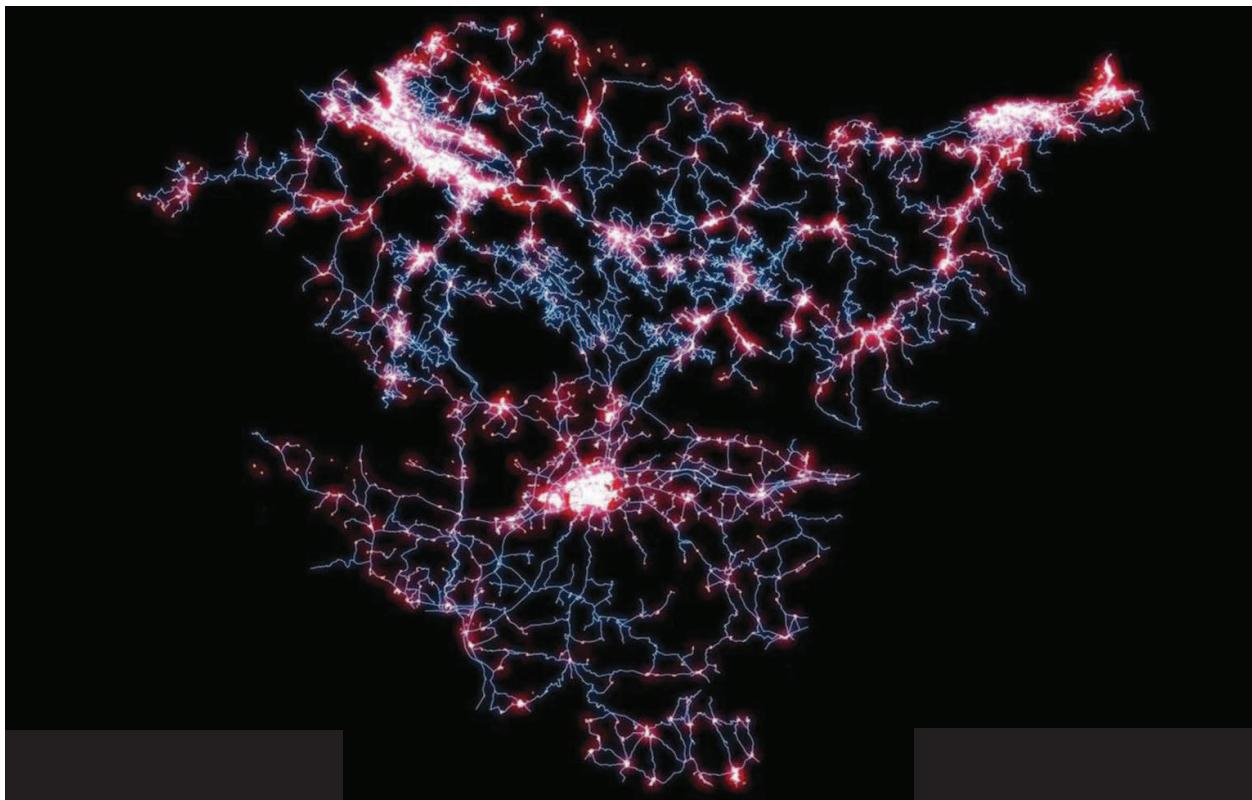
En los años 80 del siglo XX el País Vasco era un territorio con graves problemas ambientales y una profunda crisis de sus sectores productivos tradicionales. Estas circunstancias constituían frenos importantes para el surgimiento de una nueva base económica apoyada en los servicios avanzados y en actividades de alto valor añadido. Especialmente en el Área Metropolitana de Bilbao, la renovación urbana fue un factor clave para la transformación económica y ambiental del territorio. La transformación del Área Metropolitana de Bilbao, y también de las otras capitales vascas, ha implicado procesos territoriales diversos e interrelacionados. Por una parte, se han desarrollado importantes iniciativas de renovación en los espacios centrales metropolitanos que les han permitido asumir nuevas funciones más complejas e impulsar nuevas dinámicas de desarrollo. Por otra parte, se han expandido los ámbitos metropolitanos, incorporando nuevos espacios y aumentando su protagonismo territorial.

The Euskal Hiria concept refers to the Basque City-Region and responds to the opportunity to exploit synergies between Basque urban poles and smaller cities and towns, creating the holistic urban system of the Basque Country.

Así, de un espacio organizado en torno a ciudades centrales, núcleos industriales y núcleos rurales, con funciones bien definidas y jerarquizadas y muy vinculadas a sus estructuras económicas, se ha evolucionado hacia una ciudad región en la que los límites de los centros y las funciones y actividades se difunden por territorios cada vez más amplios y diversos.

El concepto de EuskalHiria hace referencia a la Ciudad-Región vasca y responde a la oportunidad de buscar interrelaciones y complementariedades entre las capitales vascas, y entre éstas y el resto de núcleos de distinto tamaño que componen el sistema de ciudades del País Vasco. Es una estrategia que se apoya en las auténticas ventajas competitivas del territorio vasco y que está en la línea de los objetivos territoriales que hoy día ya comparten casi todos los países europeos, es decir: policentrismo, identidad y complementariedad entre los diferentes asentamientos que componen estas nuevas realidades que hemos denominado ciudades región.

La emergencia de la ciudad región como una realidad compleja e interrelacionada aparece como uno de los fenómenos urbanos más relevantes de las últimas décadas a nivel internacional. La ciudad región plantea nuevos retos y oportunidades para la vida humana y para el desarrollo de las actividades económicas, la residencia, el ocio, la cultura, la educación, las infraestructuras y la relación con la naturaleza.



La Comunidad Autónoma del País Vasco aparece, de forma cada vez más definida, como una auténtica ciudad región policéntrica en el contexto internacional.

El surgimiento de una potente economía terciaria y el importante aumento de la riqueza se han visto acompañados de fenómenos territoriales tan relevantes como el espectacular aumento de la movilidad intercomarcal, y particularmente, del crecimiento de los desplazamientos que utilizan sistemas de transporte colectivo, característicos de los viajes regulares de alta frecuencia en zonas urbanas densas. Las capitales vascas han visto cómo se incrementa su protagonismo mediante la acogida de nuevas infraestructuras, dotaciones y funciones de alto nivel a la vez que crece el asentamiento en zonas hasta ahora rurales. Cada vez es más frecuente encontrar personas

que viven en San Sebastián y trabajan en Vitoria, empresas de Vitoria que utilizan el puerto de Bilbao, profesores de Bilbao que dan clase en el campus de San Sebastián, turistas que visitan el Guggenheim y luego se desplazan a San Sebastián o a Vitoria, empresas situadas en la Llanada Alavesa que utilizan servicios de consultoría de Bilbao. En definitiva, cada vez con más intensidad se está creando un único mercado de trabajo en EuskalHiria y un espacio cotidiano de relación más estrecho. La mejora de las infraestructuras está posibilitando que las opciones de vivienda, de empleo, de educación, de ocio, cultura y de disfrute de la naturaleza y de los pequeños núcleos urbanos, puedan ser compartidas por el conjunto de los habitantes de este territorio.

## Brno

### Atracción de talento

La ciudad de Brno en la República Checa se localiza a medio camino entre Viena y Praga, a algo menos de 200 Km de esta última ciudad. Con una población de 370 000 habitantes su área metropolitana alcanza los 520 000 habitantes. Con una larga tradición como importante centro industrial tras la caída del régimen comunista inició una importante transformación hacia la economía del conocimiento.

Su estrategia de desarrollo se ha orientado de forma específica a fortalecer sus centros de investigación y universidades, y su capacidad para atraer talento y desarrollo en I+D.

Una estrecha cooperación entre universidades, centros de I+D, empresas y autoridades locales impulsa una amplia política de becas y ayudas a la investigación. Se han creado nuevos espacios asociados a la economía del conocimiento como el campus de la Universidad Masaryk, un nuevo Parque Tecnológico, etc.

La estrategia de atraer a personas orienta el desarrollo de actividades y acciones dirigidas a este objetivo: políticas de integración para los recién llegados, ampliación de las ventajas para los estudiantes de las universidades locales, políticas de vivienda en alquiler para investigadores, estudiantes y profesores, etc.

Estos programas se reflejan de forma creciente en la vida cotidiana de la ciudad generando numerosos impactos positivos

sobre la economía local con la aparición de nuevos servicios urbanos, crecimiento del turismo y la restauración, revitalizando el centro histórico. El paro se encuentra por debajo del 8% y más del 10% de la población corresponde a estudiantes extranjeros.

Junto a las acciones específicamente dirigidas al impulso a los sectores intensivos en conocimiento y a la fijación y atracción de talento el conjunto de la estrategia de Brno se apoya en la mejora del atractivo urbano ofreciendo una ciudad de alta calidad de vida que se apoya en la calidad de los espacios urbanos, el valor natural de su entorno, una fuerte apuesta por la sostenibilidad en la gestión de los servicios urbanos y una importante orientación hacia los sistemas de transporte colectivo y los modos de movilidad no contaminantes. Esta iniciativa ha impulsado además el desarrollo de un importante centro de I+D asociado a la movilidad sostenible, el South Moravian Centre for International Mobility (SMCIM).

Es el progresivo éxito de estas iniciativas lo que ha permitido el planteamiento de nuevas infraestructuras de comunicación de alta capacidad: ampliación del aeropuerto, conexión por autopista con Viena y el proyecto de relación ferroviaria de Alta Velocidad con Viena y Praga. Estos proyectos, que han sido posibles gracias al nuevo dinamismo urbano de la ciudad, permiten plantear iniciativas más ambiciosas que aprovechen la estratégica localización de Brno en el centro de Europa.



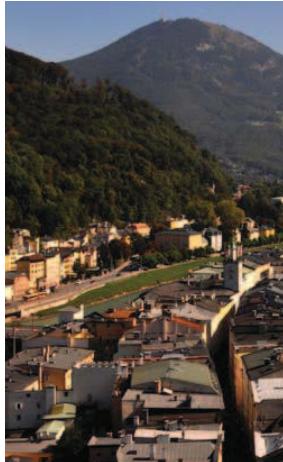
# Programas SmartCity en ciudades medias europeas

Las ciudades medias europeas se caracterizan por la existencia de espacios con una fuerte identidad, con una larga tradición, notables elementos culturales y artísticos, una elevada calidad de vida y fuertes lazos comunitarios. Además de los activos locales ya existentes, las políticas públicas tienen un papel importante que desempeñar en su dinamización a través de un liderazgo efectivo y la puesta en marcha de estrategias de desarrollo con una importante participación ciudadana.

En la búsqueda de estrategias que permitan reforzar su atractivo y competitividad frente a los grandes centros globales, las denominadas iniciativas Smart City, vinculadas a la dinamización del tejido productivo y a la calidad de vida urbana están mostrando una creciente eficacia. La aplicación extensiva e intensiva de las Tecnologías de la Información y la Comunicación a los servicios públicos, a la gestión del suministro y consumo de energía o de agua, a la mejora del transporte y la movilidad, a la seguridad ciudadana y la protección civil, a la creación de un entorno favorable para los negocios y la actividad económica de alto valor añadido, al gobierno de la ciudad y a la transparencia y participación ciudadanas constituyen factores clave de la transformación de la ciudad tradicional.



Montpellier



Salzburgo

La experiencia de diversas ciudades medias europeas a lo largo de la última década apunta a algunos factores que aportan referencias para el éxito de los proyectos Smart City como dinamizadores de los procesos de transformación urbana. Un elevado nivel de accesibilidad intermodal, la presencia de un alto porcentaje de profesionales y empresarios entre su población, la calidad de las redes de transporte urbano, la difusión y calidad de los servicios e infraestructuras TICs y el nivel de formación del capital humano son indicadores altamente correlacionados con la renta per capita y el nivel de empleo de las Smart Cities europeas de tamaño medio.

La existencia de importantes centros universitarios es característica de ciudades como Aarhus (239.865 hab.), Montpellier (257.092 hab) o Salzburgo (150.269 hab.). Maastricht destaca por la excelencia de sus sistemas de movilidad sostenible que ha hecho del centro histórico un gran espacio cultural y comercial totalmente peatonal. Ciudades como Linz (188.968 hab.) o Cork (119.230 hab.) son líderes europeos de la Smart Economy, acogiendo importantes empresas de los sectores farmacéutico, químico y electrónico. Las ciudades finlandesas de Tampere (211.544 hab.) y Turku (177.430 hab.) son referencias internacionales en la aplicación



Linz, Ars Electronica

de procedimientos de e-gobierno y ello se ha reflejado en su capacidad de generación de proyectos empresariales e iniciativas sociales. Se trata, en definitiva, de estrategias que utilizan las nuevas tecnologías digitales como herramientas en la definición de modelos de ciudad innovadores y sostenibles, y fortalecen el perfil específico de esas ciudades. Estas Smart Cities han dado sentido a su dotación de infraestructuras tecnológicas al combinarlas con las iniciativas empresariales, la adecuación de espacios urbanos y nuevas instalaciones orientadas al consumo turístico y a la acogida de actividades de la economía creativa, operaciones de regeneración urbana y programas de educación innovadores.

Tampere (Finlandia)

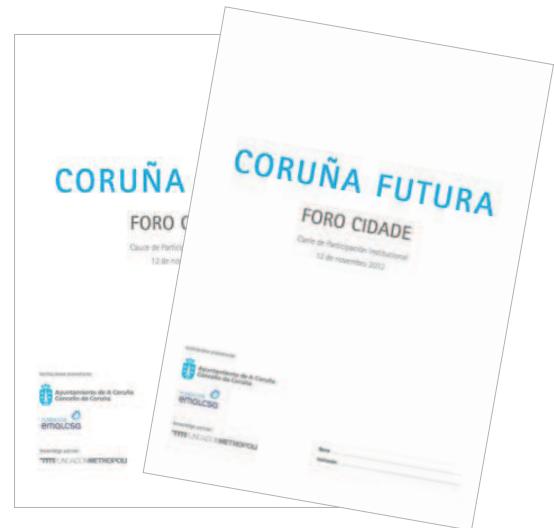


# 05 Ideas Fuerza y orientaciones para el Proyecto Ciudad.

## Primer Proceso de Participación

Junto con el diagnóstico técnico de los diferentes aspectos de la realidad urbana, y cuyos resultados se recogen a lo largo de los siguientes capítulos este libro, la participación de los ciudadanos ha sido el elemento clave para orientar el enfoque y los resultados del Proyecto Ciudad. Las opiniones expresadas por los participantes en el Foro Ciudad sobre su valoración de la situación actual de la ciudad y sus prioridades de futuro han determinado cuáles serán las ideas fuerza y las orientaciones clave para las propuestas en las que se concreta Coruña Futura.

El diseño metodológico del proceso de participación se ha inspirado en la experiencia del Foro Ciudad del Proyecto-Cities, desarrollado en más de veinte ciudades de todo el mundo por la Fundación Metrópoli. Se trata de un instrumento institucional de concertación de opiniones y articulación de consensos entre los principales líderes políticos, económicos, sociales y culturales que representan las diferentes sensibilidades del territorio, en este caso el Área Metropolitana de A Coruña, en el que pueden volcar sus opiniones de manera sistemática. Las conclusiones de este foro de participación han sido decisivas para el diseño del Modelo Territorial de Coruña Futura. El principal instrumento empleado para conocer la percepción y visión de futuro de los integrantes de este foro ha sido el cuestionario denominado "Cauce de Participación Institucional" (CPI).



Se han celebrado dos reuniones del Foro Ciudad de A Coruña. La primera de ellas, realizada en el momento inicial del Proyecto Ciudad ha tenido como objetivo recoger las opiniones, valoraciones y puntos de vista de los agentes, instituciones, empresas y colectivos respecto a la situación actual y de futuro de A Coruña. El resultado de esta reunión, en la que se cumplimentó un amplio cuestionario sobre la ciudad en sus diferentes aspectos, fue un Diagnóstico Percibido que permitió



detectar los componentes de excelencia y las prioridades del Foro y que ha guiado los siguientes pasos del Proyecto Ciudad. En la segunda se presentaron al Foro las Hipótesis de Modelo urbano y los Proyectos Estratégicos como propuestas iniciales que se sometieron a la valoración de los participantes con objeto de conocer el grado de respaldo de cada una de ellas.

En los apartados siguientes se describen detalladamente cada uno de estos procesos de participación y se presentan sus resultados.

Además, desde el inicio del proyecto Coruña-Futura el Ayuntamiento y la Fundación Emalcsa han celebrado diversos encuentros sectoriales con distintos representantes del tejido social y económico de la ciudad. Estas reuniones, presididas por el Alcalde de A Coruña han servido para trasladar a diversos colectivos ciudadanos las bases del proyecto Coruña Futura y explicar su importancia para contribuir a que la ciudad y su área metropolitana se posicione activamente en el nuevo escenario de ciudades en el siglo XXI. Casi 100 personas han participado en estos encuentros.

A su vez los participantes han transmitido en estos encuentros una valiosa reflexión sobre la situación de sus sectores y las oportunidades que detectan en ellos para contribuir al desarrollo global de la ciudad y de los municipios de su entorno.

Los encuentros mantenidos han sido los siguientes:

- I. Encuentro sectorial cuerpo consular.
- II. Encuentro sectorial tecnologías de la información.
- III. Encuentro sectorial asistencia sanitaria.
- IV. Encuentro sectorial contenidos digitales y audiovisual.
- V. Encuentro sectorial comercio hostelería y turismo.
- VI. Encuentro sectorial investigación en la udc.
- VII. Encuentro sectorial la ciudad y el mar.
- VIII. Encuentro sectorial educación y enseñanza.
- IX. Encuentro sectorial acción social y solidaridad 1.
- X. Encuentro sectorial acción social y solidaridad 2.pdf
- XI. Encuentro sectorial acción social y solidaridad 3.
- XII. Encuentro sectorial emprendimiento empresarial y emprendedores.

La primera reunión del Foro Ciudad se desarrolló en un acto celebrado el 12 de noviembre de 2012 en el auditorio de Novacaixagalicia donde, a invitación del Alcalde de A Coruña, acudieron 188 personas a las que se explicó el proceso de participación y que contestaron el cuestionario en el que expresaron sus valoraciones y opiniones sobre temas concretos de la ciudad y su futuro.

La composición del Foro fue la siguiente:

- Sector público: 53 participantes (28%)
- Sector empresarial y profesional: 53 participantes (28%)
- Universidad: 15 participantes (8%)
- Sociedad civil: 67 participantes (36%)

Los participantes del Foro Ciudad expresaron su percepción actual y su visión de futuro a través del Cauce de Participación Institucional (CPI), uno de los elementos básicos de la metodología para detectar el Cluster de Excelencia del territorio.

El cuestionario del CPI incluye preguntas sobre las cuestiones más importantes relativas al municipio, tales como el medio físico, la estructura urbana, los problemas urbanísticos de la ciudad, los equipamientos, la sociedad, la economía y el gobierno del territorio. Para cada uno de los temas planteados, los integrantes del foro han valorado de 0 a 10 el nivel de excelencia de ese tema concreto de la ciudad y también el nivel de prioridad con el que en su opinión debería trabajarse hacia el futuro.

Esta forma de valoración permite calcular con facilidad las medias de las contestaciones otorgadas por el conjunto de los miembros del foro a cada una de las cuestiones planteadas. Además, es posible calcular un coeficiente de desviación (CD) que mide la convergencia o divergencia del conjunto de las respuestas. Cuando dicho coeficiente de desviación es del 100% significa que las respuestas del foro a una cuestión concreta son muy divergentes. En cambio, cuando dicho coeficiente de desviación es del 0%, todos los miembros del foro valoran exactamente igual la cuestión planteada. De esta forma es posible identificar aquellos aspectos de la ciudad con respecto a los cuales existe amplio nivel de acuerdo y aquellos otros que suscitan opiniones y valoraciones dispares. Los participantes en el Foro Ciudad conocen A Coruña y su contexto territorial a fondo, desde su propia experiencia personal y desde la responsabilidad de su actividad en la vida pública o en el sector privado. Los resultados del trabajo del foro van por ello más allá de la obtención de información. El foro significa, sobre todo, conocer cómo se perciben los puntos fuertes y débiles de la ciudad y del municipio, y en definitiva, cómo se perciben las opciones estratégicas de A Coruña de cara al futuro.



## Matrices de resultados

En la matriz de resultados del Foro Ciudad se muestran de forma conjunta los resultados de las respuestas a las cuestiones planteadas en el Cauce de Participación Institucional (CPI). La nube de puntos de la matriz representa en conjunto las diferentes respuestas a las preguntas del cuestionario y su lectura detallada permite identificar el perfil urbano actual y las principales ambiciones de futuro. Cada punto concreto representa la media de todas las respuestas del Foro a una pregunta determinada. La localización del punto concreto en el espacio de la matriz permite leer simultáneamente el nivel de excelencia y el nivel de prioridad que el foro asigna a una cuestión determinada. En el eje de abscisas (horizontal) se ha medido el nivel de excelencia con el que se percibe ese elemento urbano concreto en la actualidad. En el eje de ordenadas (vertical) se ha medido el nivel de prioridad con el que el foro percibe que se debería trabajar en este aspecto urbano de cara al futuro. Es preciso advertir que esta información es una base de trabajo, y que la lectura de estas matrices no debe ser directa, pues requiere una interpretación correcta en función de las circunstancias específicas de cada tema y del diagnóstico técnico.

## Matriz de excelencia

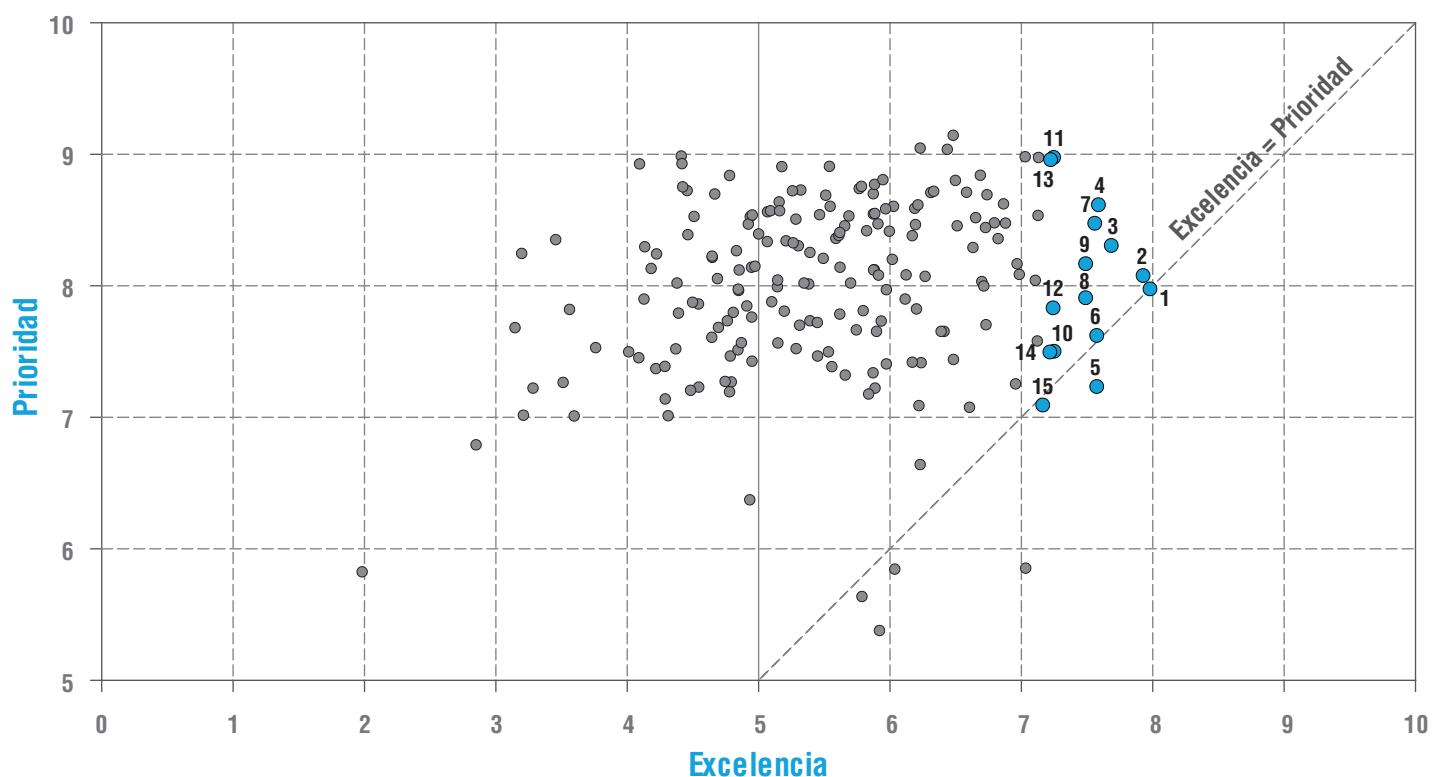
En esta matriz se han señalado aquellos puntos que han sido valorados con mayor nivel de excelencia, es decir, aquellas cuestiones o elementos urbanos que el foro en su conjunto percibe con un nivel de calidad notorio. Los puntos de la matriz que tienen un alto nivel de desagregación permiten identificar “puntos fuertes”, posteriormente un análisis más detallado llevará a agrupar diversos puntos para identificar los componentes de excelencia.

Los integrantes del Foro Ciudad han destacado notoriamente como elementos de excelencia de A Coruña cuestiones que tienen que ver con los elementos ambientales, con las actividades económicas más destacadas, y con algunos servicios y equipamientos urbanos que se perciben como de alto nivel.

En cuanto a los elementos ambientales el sistema natural en el que se asienta la ciudad ha recibido la valoración más elevada. Se destacan además elementos ambientales estrechamente asociados con la ciudad como los paseos marítimos y las playas urbanas.

En relación con el perfil económico de la ciudad, destaca la alta valoración de las actividades de la industria de la moda y textil como corresponde a la principal empresa del Área Metropolitana.

- |   |   |
|---|---|
| 1. Paseos marítimos                                       | 9. Paseos marítimos como piezas urbanísticas relevantes |
| 2. Industrias de la moda                                  | 10. Hoteles   |
| 3. Playas urbanas   | 11. Nivel de seguridad ciudadana                        |
| 4. Cluster de moda y textil                               | 12. Sistema natural en el que se asienta la ciudad      |
| 5. Palacios de congresos y auditorios                     | 13. Equipamiento médico (clínicas y hospitales)         |
| 6. Bares y restaurantes (calidad y variedad)              | 14. Museos  |
| 7. Red de abastecimiento de agua potable                  | 15. Teatros y cines                                     |
| 8. Importancia del sentimiento de pertenencia a la ciudad |   |



En cuanto a la oferta urbana se destacan los grandes equipamientos de A Coruña como el palacio de congresos, la red de museos, los teatros y cines así como la oferta hotelera y de restauración y el sistema de abastecimiento de agua.

También han sido valorados como componentes de excelencia los servicios de la salud, particularmente las clínicas y hospitales. Se destacan como elementos con un alto grado de excelencia el nivel de seguridad ciudadana y la importancia del sentimiento de pertenencia a la ciudad.

Un aspecto llamativo de la Matriz de Excelencia es que en trece de los quince componentes más valorados la puntuación de prioridad que les asigna el foro es aún mayor que la puntuación de excelencia. Es un indicador de que por muy alto nivel que se les otorgue ahora se consideran elementos críticos para el futuro en los que se debe seguir avanzando para alcanzar un nivel aún mayor. Únicamente se considera que el nivel alcanzado es suficientemente bueno en los casos de los paseos marítimos, palacios de congresos, auditorios, teatros y cines.

## Matriz de prioridades

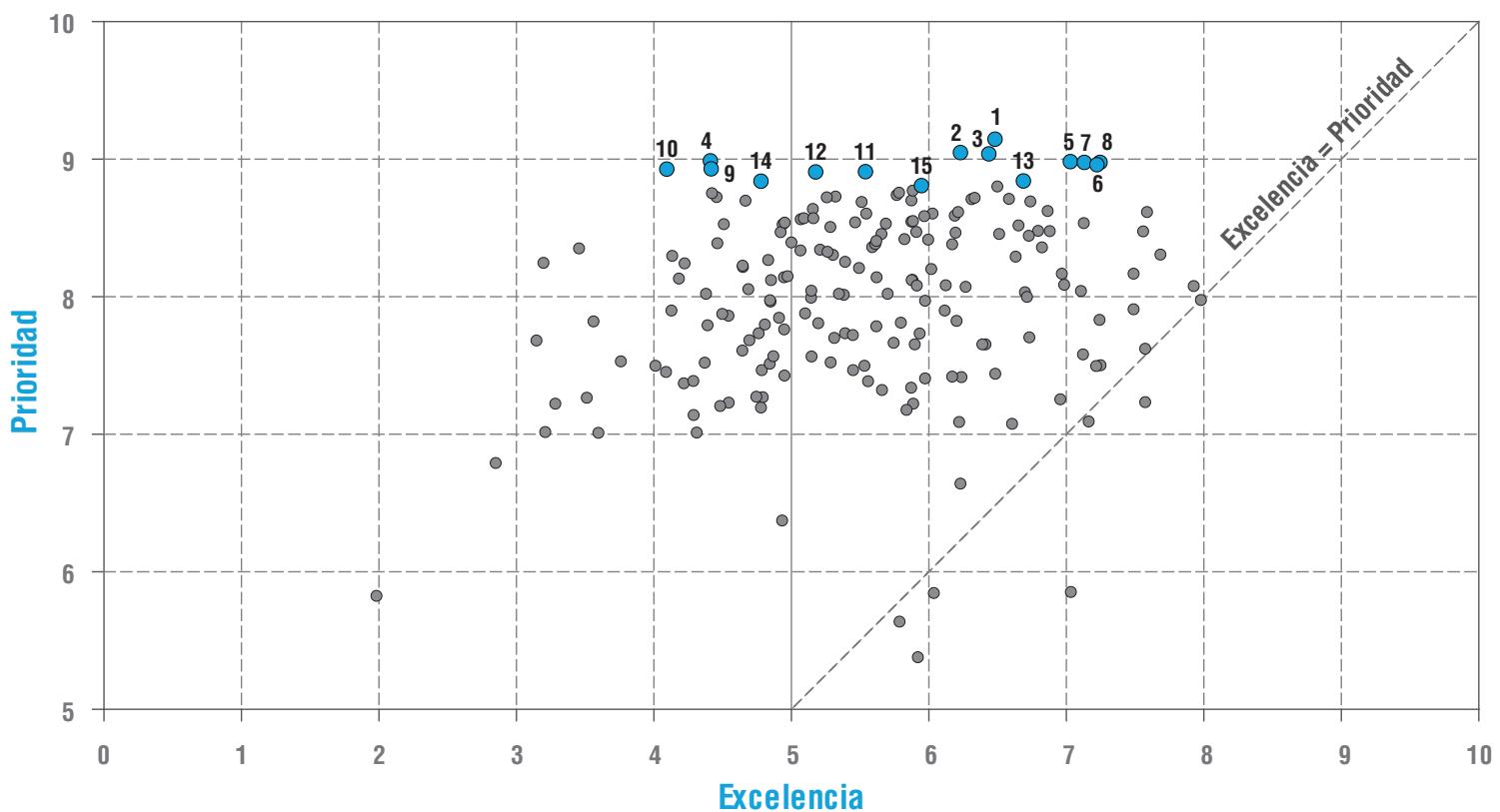
En esta matriz se han señalado únicamente aquellos aspectos o elementos que, independientemente de la valoración de su nivel de excelencia actual, el foro considera prioritarios de cara al futuro. De forma paralela, se han profundizado y contrastado la información y los resultados de las principales hipótesis, a través de los estudios cualitativos complementarios al Foro Ciudad.

Las prioridades expresadas por el Foro corresponden a tres grupos principales. En primer lugar la mejora del sistema educativo como reto decisivo para el futuro. Aparecen así mencionadas como prioridades críticas la adecuación entre el sistema educativo y el sistema productivo, la calidad de la educación universitaria, la importancia de los programas de posgrado y las actividades de investigación y desarrollo (I+D).

Un segundo grupo de prioridades corresponde al fortalecimiento del sistema sanitario pese a su excelencia actual. Se señalan en este aspecto la necesidad de seguir mejorando la calidad de la atención médica y la mejora del equipamiento médico de clínicas y hospitales.

Es muy destacable que entre las prioridades del Foro se valore de forma especial la necesidad de contar con un proyecto de futuro.

- |    |   |     |   |
|----|---|-----|---|
| 1. | Educación                                     | 9.  | Proyecto de futuro para el territorio de Galicia                                  |
| 2. | Calidad de la educación universitaria         | 10. | Adecuación entre el sistema educativo y el sistema productivo                     |
| 3. | Imagen exterior de la ciudad                  | 11. | Importancia de los programas de posgrado, extensión e investigación universitaria |
| 4. | Proyecto de futuro para el área metropolitana | 12. | Proyecto colectivo de futuro para A Coruña  |
| 5. | Medicina                                      | 13. | Nuevo puerto exterior   |
| 6. | Nivel de seguridad ciudadana                  | 14. | Actividades de Investigación y Desarrollo. (I+D)                                  |
| 7. | Calidad de la atención médica                 | 15. | Limpieza en la ciudad   |
| 8. | Equipamiento médico (clínicas y hospitales)   |     |   |



Lo más llamativo es que se considere más prioritario definir un proyecto de futuro para el conjunto del Área Metropolitana, e incluso para Galicia, que para la ciudad de A Coruña. Es una clara indicación de que la ciudad, por si sola, es un ámbito importante pero insuficiente para dar respuesta a retos de futuro que deben plantearse en marcos territoriales más amplios. En este sentido se menciona también la necesidad de mejorar la imagen exterior de la ciudad como una de las prioridades más importantes.

También aparecen entre las prioridades más importantes impulsar el desarrollo del nuevo puerto exterior, que se percibe junto al turismo, la educación y las actividades innovadoras, como un elemento crítico para el desarrollo económico de A Coruña, y mejorar la limpieza y la seguridad ciudadana como factores clave de la calidad de vida en la ciudad.

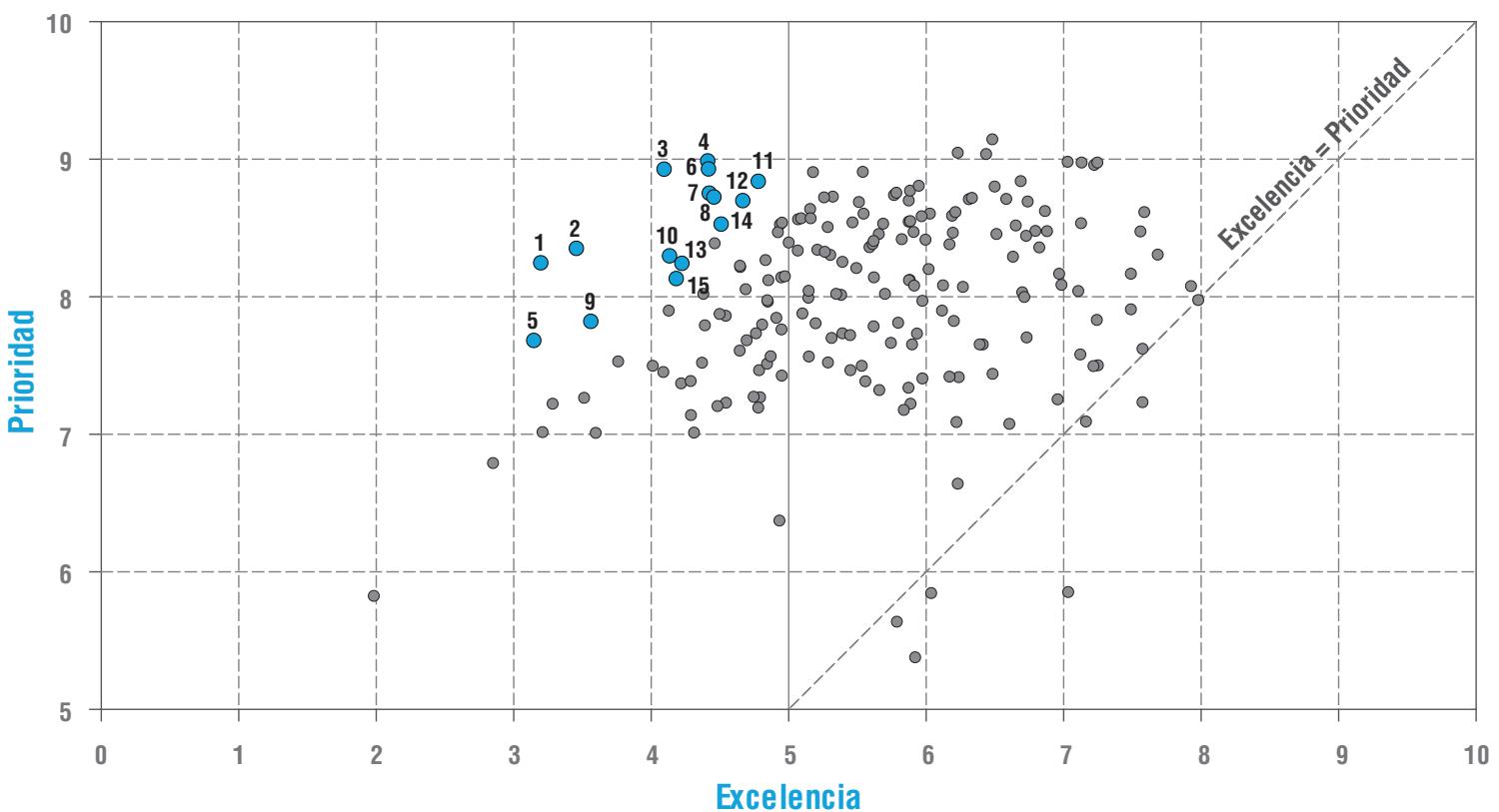
## Matriz de déficits críticos

En esta matriz se han señalado los elementos en los que resulta máxima la diferencia entre el nivel de prioridad y el nivel de excelencia actual, sobre la base de las valoraciones aportadas por el foro. Desde el punto de vista geométrico estos puntos se sitúan en el espacio de la matriz en el que es máxima la distancia a la bisectriz o línea de puntos en los que el nivel de excelencia y prioridad es el mismo.

Entre los principales déficits críticos que han sido resaltados encontramos los componentes de la economía del conocimiento y del sistema educativo como motor de desarrollo. Se mencionan en este sentido aspectos como la falta de adecuación entre el sistema educativo y el productivo, la necesidad de una mayor cooperación entre empresas y universidades y la necesidad de reducir las carencias actuales en relación con las actividades de Investigación y Desarrollo. (I+D) y la dotación de parques científicos y tecnológicos.

Destacan además los déficits percibidos en relación con los aspectos de movilidad y conectividad, especialmente a escala metropolitana. Surgen carencias referidas a la intermodalidad entre tren y autobuses, los trenes de cercanías, la conexión ferroviaria con Ferrol, el transporte metropolitano y el transporte aeropuerto-ciudad.

- |    |   |     |  |
|----|---|-----|--|
| 1. | Intermodalidad tren y autobuses                       | 9.  | Transporte aeropuerto-ciudad   |
| 2. | Tren de cercanías                                     | 10. | Capacidad de acceso a la vivienda  |
| 3. | Adecuación entre el sistema educativo y el productivo | 11. | Actividades de Investigación y Desarrollo. (I+D)                           |
| 4. | Proyecto de futuro para el área metropolitana         | 12. | Cooperación de A Coruña con municipios de su comarca                       |
| 5. | Conexión ferroviaria con Ferrol                       | 13. | Programas de vivienda social   |
| 6. | Proyecto de futuro para el territorio de Galicia      | 14. | Pertenencia a redes de ciudades para fortalecer<br>el desarrollo económico |
| 7. | Cooperación entre empresas y universidades            | 15. | Parques científicos y tecnológicos   |
| 8. | Transporte metropolitano                              |     |  |





La falta de proyectos de futuro para los ámbitos de referencia se percibe como un déficit importante, toda vez que se consideran una de las cuestiones prioritarias. Aparece así, de nuevo, la necesidad de definir un proyecto de futuro para el conjunto del Área Metropolitana y para Galicia, la importancia de aumentar la cooperación de A Coruña con los municipios de su comarca y de integrarse en redes de ciudades para fortalecer el desarrollo económico.

Por último señalar, como es frecuente en muchas ciudades, la consideración de los problemas de acceso a la vivienda y la falta de programas de vivienda social como carencias que se perciben como importantes por parte del Foro Ciudad.



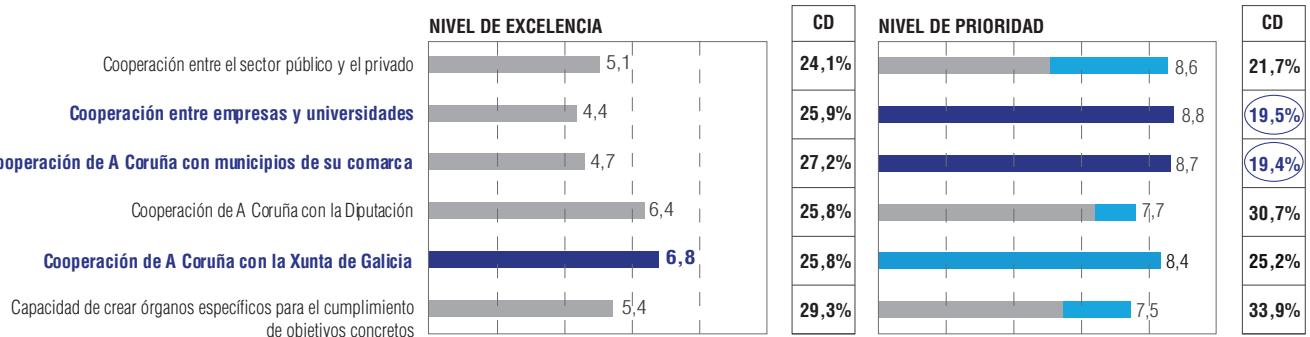
## Orientaciones para el diseño del Proyecto Ciudad

Como resultado del proceso de participación se han identificado los componentes de excelencia y las prioridades de futuro para A Coruña y su entorno. Estos resultados pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

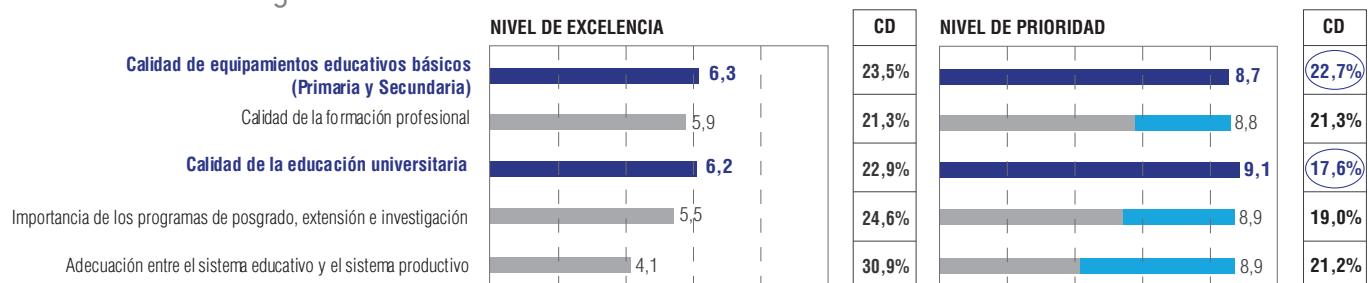
- Resulta fundamental abordar la estrategia urbana de A Coruña desde la perspectiva de su Área Metropolitana y tomar en cuenta su inserción en el marco de Galicia. Definir

un proyecto de futuro para el espacio metropolitano no solo es una de las demandas más importantes del Foro, sino que gran parte de las cuestiones clave para los próximos años que surgen del proceso de participación (medio ambiente, movilidad y transporte, educación, desarrollo económico...) solo tienen respuesta desde el ámbito supramunicipal y desde una cierta masa crítica de población.

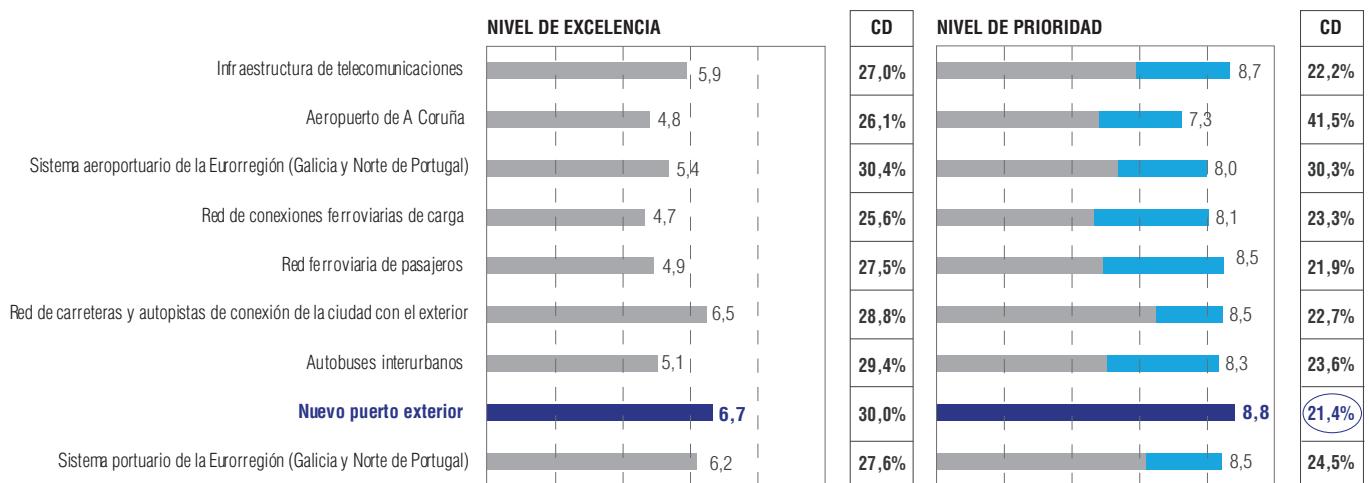
## Cooperación Interinstitucional



## Sistema educativo y universidades



## Infraestructuras de conexión con el exterior



- Educación y salud se perciben como los dos sectores clave para el desarrollo de Coruña Futura como elementos básicos de calidad de vida y como factores fundamentales para el desarrollo económico y para la atracción y generación de nuevas actividades productivas.

- El nuevo puerto exterior y las oportunidades de configurar en torno a él un cluster marítimo-portuario, el desarrollo turístico y un peso creciente de las actividades intensivas en conocimiento y asociadas a las nuevas tecnologías se consideran que deben ser los motores de la transformación del sistema productivo de A Coruña.

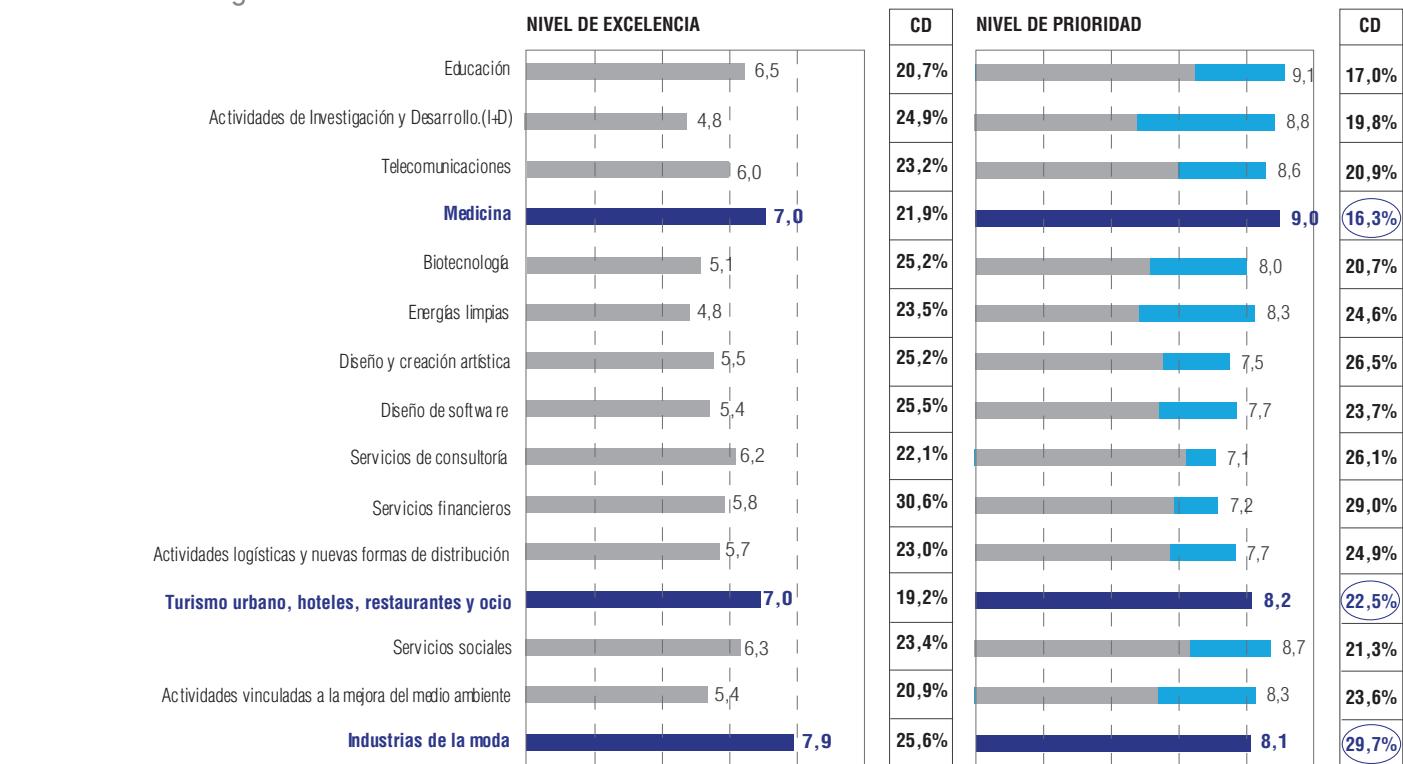


Universidad de A Coruña

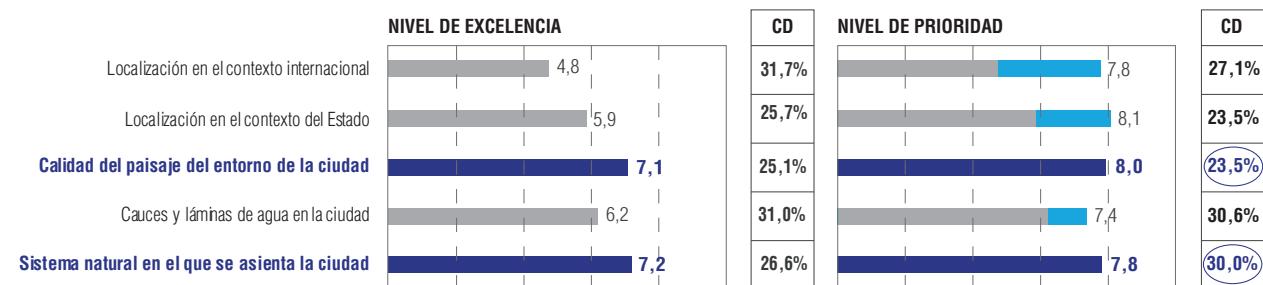
## Servicios para la salud



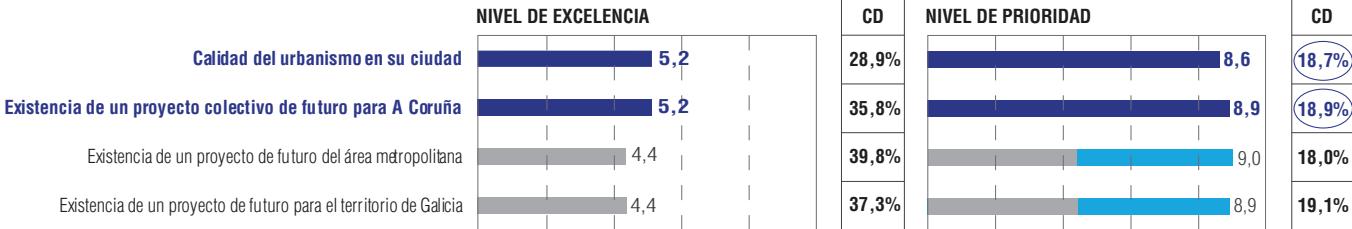
## Actividades y servicios avanzados



## Territorio en el que se asienta la ciudad



## Planes urbanísticos



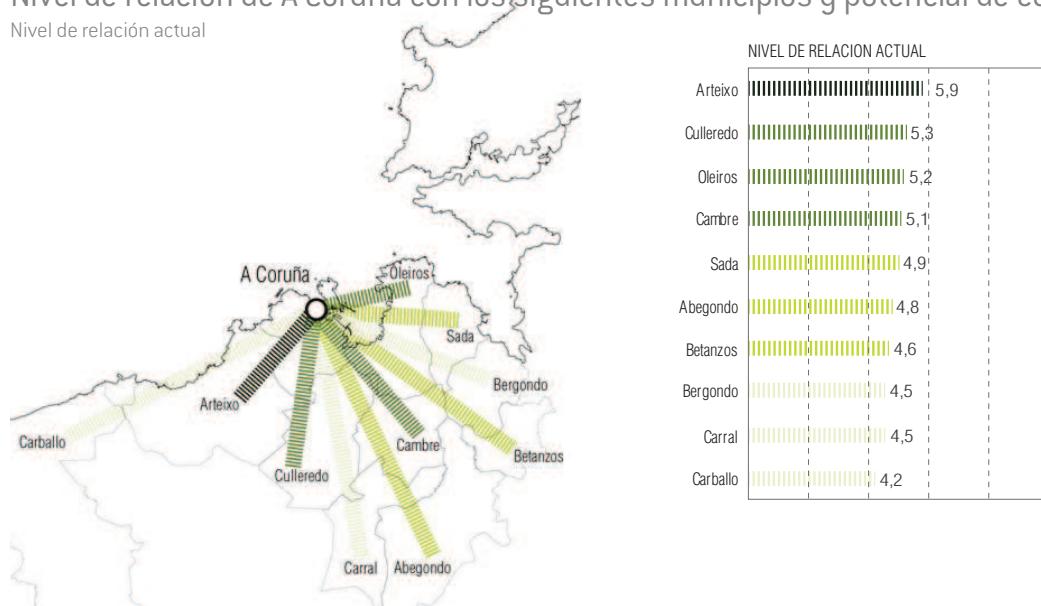
- La calidad ambiental del territorio, su atractivo paisajístico y, sobre todo su relación con el mar son aspectos de excelencia que hay que preservar y mejorar para poner en valor su potencial como elementos de valor específico de la ciudad y de bienestar para sus ciudadanos.

- Es necesario mejorar la sostenibilidad, la calidad de vida, el urbanismo y el funcionamiento de la ciudad como elementos necesarios de su atractivo para los ciudadanos, para las empresas y para la percepción exterior de A Coruña. En este sentido la mejora de elementos como la movilidad metropolitana, el tráfico urbano, la conectividad exterior y el desarrollo de proyectos de relevancia internacional son cuestiones claves para aumentar la proyección y el protagonismo internacional de A Coruña.

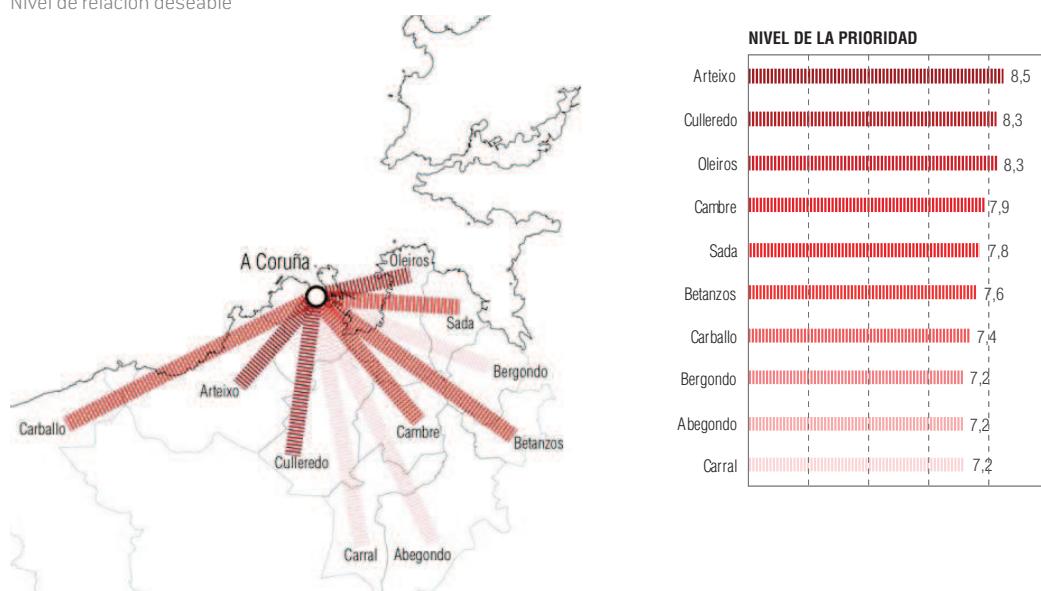


## Nivel de relación de A Coruña con los siguientes municipios y potencial de cooperación futura

Nivel de relación actual



Nivel de relación deseable

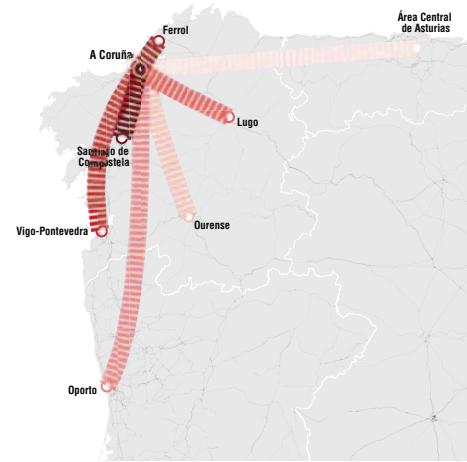


## Nivel de relación de A Coruña con las siguientes ciudades de Galicia y territorios del entorno

Nivel de relación actual

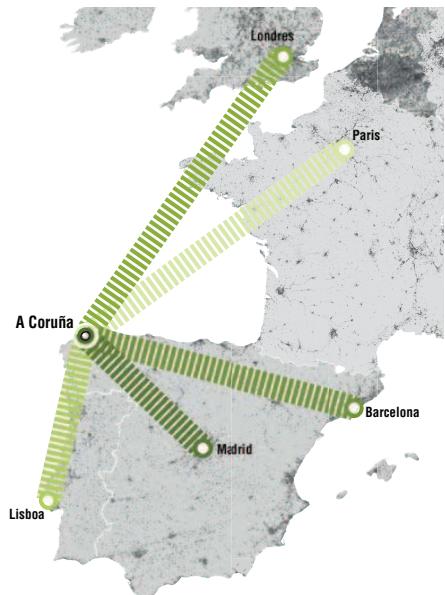


Nivel de relación deseable

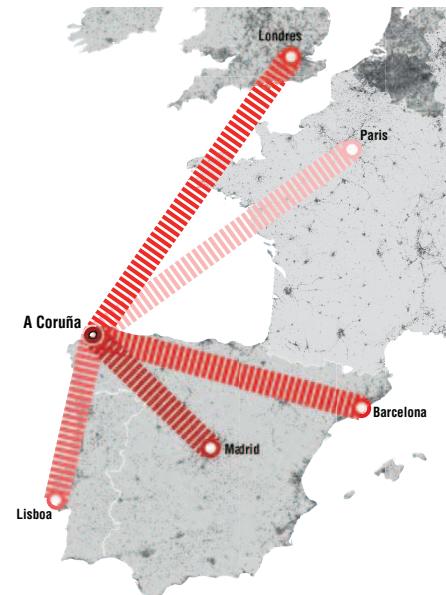


## Nivel de relación de A Coruña con las siguientes Ciudades Europeas

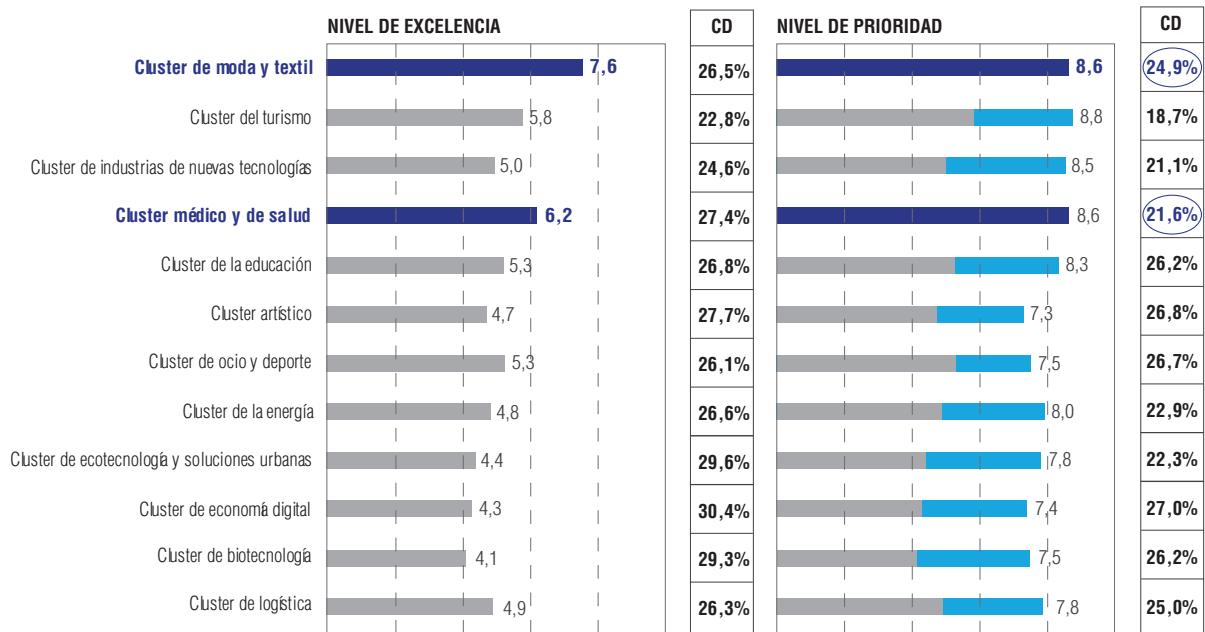
Nivel de relación actual



Nivel de relación deseable



## Clusters económicos para el futuro de A Coruña







# Nuevas Escalas del Territorio en Galicia

01.

Coruña  
Futura

Un nuevo  
liderazgo urbano  
para Galicia

02.

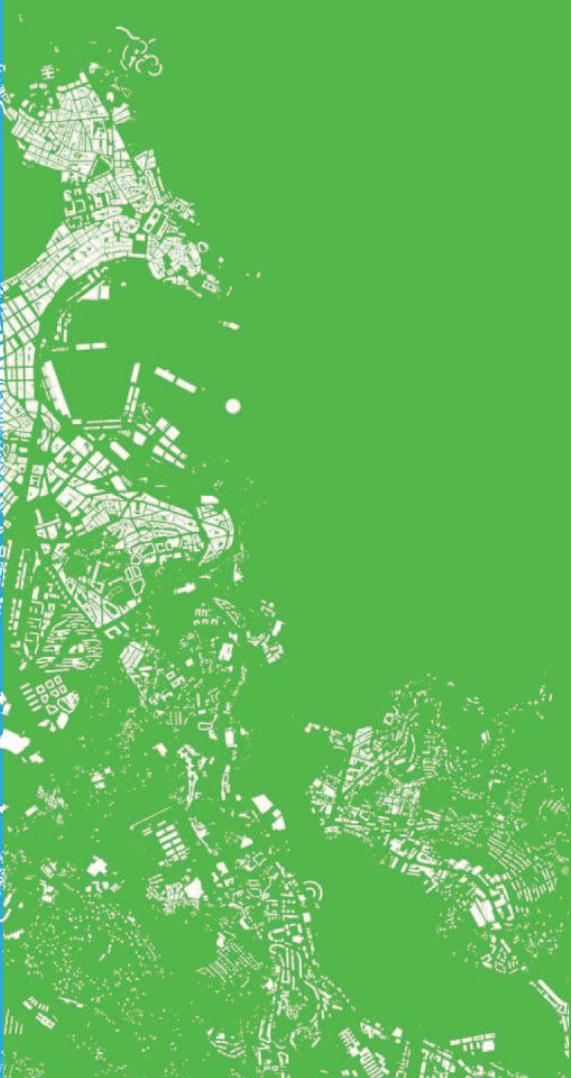
Coruña  
Next

Territorio  
de oportunidades

03.

El Diamante  
Gallego

Hacia una  
región urbana  
policéntrica





# Nuevas Escalas del Territorio en Galicia

Asistimos a procesos inéditos en la transformación de las ciudades y los territorios regionales. Se intensifican los procesos de expansión urbana con nuevas formas de ocupación del territorio: incorporación de espacios rurales a las dinámicas metropolitanas, evolución de los centros tradicionales, aparición de nuevas comunidades, surgimiento de nuevas centralidades en ámbitos antes periféricos vinculados a los grandes centros comerciales y de ocio, etc. Los nuevos sistemas de transporte articulan espacios antes distantes y encauzan demandas de movilidad crecientes. La economía global requiere mayor conectividad y la existencia de un sistema de servicios y equipamientos de alto nivel cada vez más complejo.

Surgen nuevas escalas en el territorio. De un espacio organizado en torno a ciudades centrales, áreas industriales y núcleos rurales, con funciones definidas, jerarquizadas, y muy vinculadas a sus estructuras económicas, se evoluciona hacia una ciudad región en la que los límites, las funciones y las actividades urbanas, se difunden por territorios cada vez más amplios y diversos.

En un extremo aparecen las grandes megaregiones y megalópolis globales. En Europa, con sistemas de ciudades medias muy asentados históricamente, el policentrismo permite organizar ciudades-región que dialogan con los sistemas de asentamientos tradicionales. La ciudad-región policéntrica aparece como la escala en la que dar respuestas y definir proyectos transformadores para los retos de los próximos años en materia de sostenibilidad, movilidad y conectividad, desarrollo económico e innovación y de gobernanza y cohesión social.

#### THE NEW SCALE OF CITIES IN GALICIA

*We are currently witnessing an unprecedented pace of urban transformation at the regional scale. Urban expansion intensifies with new forms of regional occupation. This includes the incorporation of rural spaces into metropolitan dynamics, the evolution of the traditional city center, the genesis of new communities, and the arrival of new centralities as shopping and leisure centers in once-peripheral areas. New transport systems compress once distant spaces and channel growing transportation demands. The global economy requires greater connectivity and the existence of an increasingly complex system of high-quality services and facilities.*

*As such, the so-called “New Scale of Cities” arises. From a space organized around central cities, industrial areas, and rural nuclei with defined, hierarchical, and interwoven economic roles, the city evolves to become a city-region with a broad diversity of natural and built spaces.*

*At one extreme, large mega-regions and global megalopolises appear. In Europe, where cities have undergone millennia of settlement, poly-centrism allows for established cities to dialogue with traditional settlements. The polycentric city-region emerges as the scale in which the challenges of the future are most manageable. These challenges include sustainability, mobility and connectivity, economic development and innovation, and governance and social cohesion.*

Sistema Urbano

Fuente: elaboración propia en base a información de la  
Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras





# 01 Coruña Futura

## Un nuevo liderazgo urbano para Galicia

En el año 2012 la ciudad de A Coruña tenía una población de 246.146 habitantes. Esta cifra hace de A Coruña la segunda mayor ciudad por población de Galicia, después de Vigo, la 17<sup>a</sup> mayor ciudad española y la 13<sup>a</sup> capital de provincia por número de habitantes.

Como la mayor parte de las ciudades dinámicas de los países desarrollados A Coruña ha experimentado un claro proceso de metropolitización durante las últimas décadas. Especialmente en los años 80 del siglo XX Cambre, Oleiros y Sada cambian su tendencia negativa y empiezan a captar flujos de población procedentes de A Coruña como ya ocurría, desde antes, en Arteixo y Culleredo. En la última década ha vuelto a crecer la población de A Coruña pero a un ritmo menor que la de los municipios de su entorno.

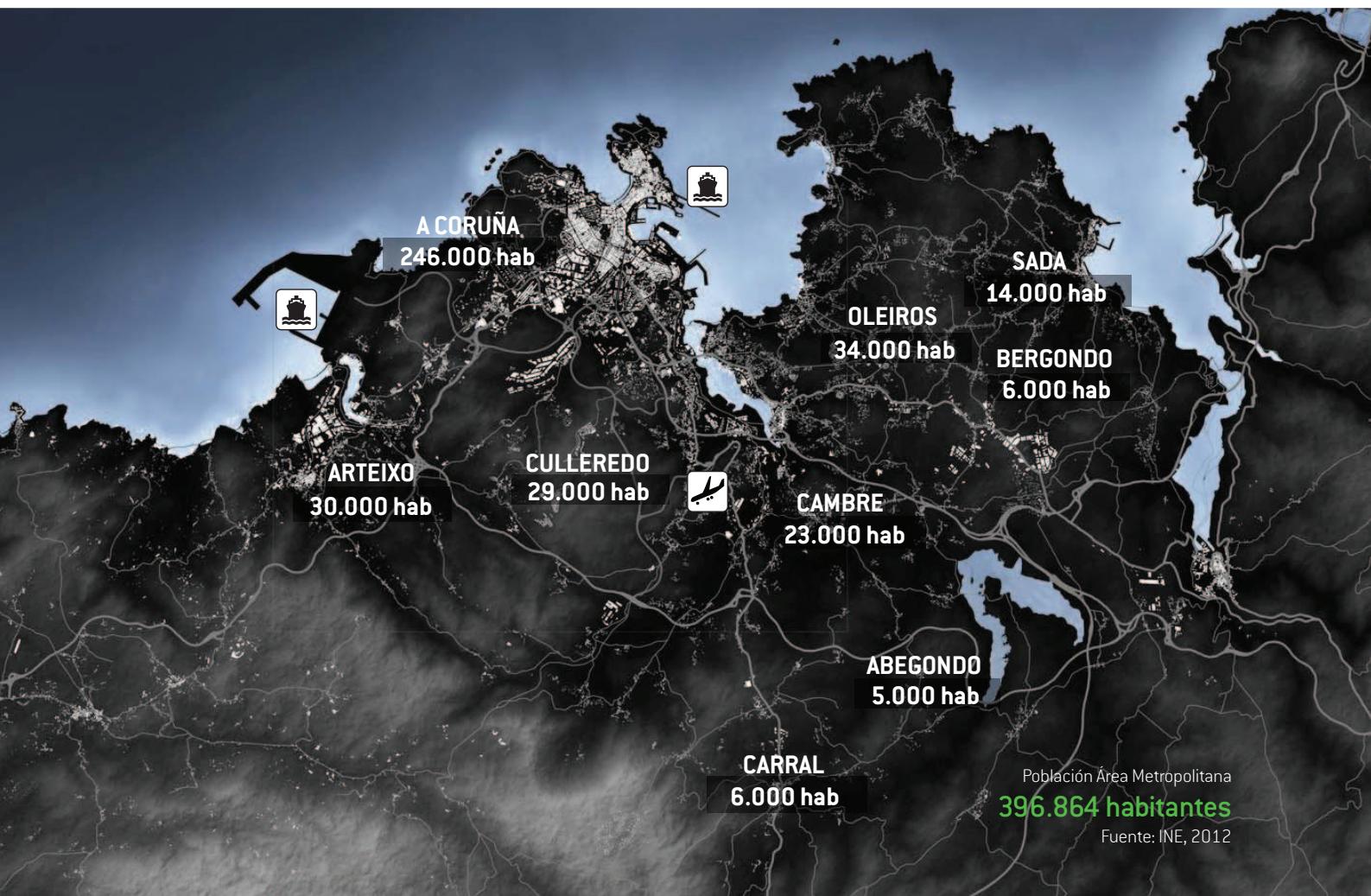
La ciudad de A Coruña todavía acoge más del 70% del empleo metropolitano y algo más del 75% de las edificaciones pero en términos de población la situación es cada vez más equilibrada de forma que el 48% de los residentes viven ya en los municipios del entorno metropolitano. El resultado es una estructura policéntrica cada vez más integrada que se organiza, de forma creciente, como un único espacio de vida y trabajo.

Se conforma de este modo un amplio espacio urbano en el que participan los municipios de Cambre, Arteixo, Oleiros, Culleredo,

Sada y Bergondo, situados en las zonas más inmediatas y mejor comunicadas con respecto al centro urbano principal y al que empiezan a incorporarse Carral y Abegondo. La mayor parte de este espacio y casi el 95% de la población se localizan en una isócrona teórica de 15 minutos desde el centro de la ciudad de A Coruña, lo que corresponde a tiempos de viaje propios de desplazamientos locales. Estos municipios acogen un número creciente de actividades residenciales y de áreas de actividad económica ligados a las dinámicas de transformación del núcleo principal. La ciudad ha constituido un foco de dinamismo y en su expansión ha incorporado de forma creciente a los municipios contiguos que, en muchos períodos, han sido más dinámicos que la propia ciudad central. Se generan así ámbitos intensamente interrelacionados, muchas veces con continuos urbanos que superan los límites municipales, con una creciente movilidad interna y en los que se van configurando mercados únicos de vivienda y trabajo.

Esta es Coruña Futura. Una ciudad de casi 400.000 habitantes con una densidad de más de 850 hab/Km<sup>2</sup> (6.500 hab/Km<sup>2</sup> en la ciudad central). Un ámbito único de desarrollo económico y de innovación, de reflexión y actuación urbanística, de infraestructuras, equipamientos y de prestación de servicios a los ciudadanos. Una estructura territorial para contemplar este ámbito complejo desde una perspectiva global, optimizar la

The greater part of the metropolitan area of A Coruña, including 95% of the population, is within a time-travel threshold (by car) or isochrone of 15 minutes from the center of the city.



oferta de dotaciones, equipamientos y servicios a la población, desarrollar proyectos estratégicos acordes con el perfil de la ciudad aprovechando su diversidad interna, configurar sistemas de transporte orientados hacia una movilidad más sostenible y eficaz y racionalizar los procesos de desarrollo urbano y económico del conjunto del espacio metropolitano. Un espacio en el que los principales nodos del ámbito metropolitano (universidades, hospitales, aeropuertos, puertos y estaciones de tren, los grandes equipamientos culturales y cívicos, las grandes áreas industriales y los principales ejes de articulación interna, etc.) deben concebirse como elementos de cohesión y de articulación del conjunto del espacio y como elementos de referencia para todo Coruña Futura, independientemente del municipio en el que se localicen.





## 02 Coruña Next

### Territorio de oportunidades

La ciudad de A Coruña, junto con su entorno metropolitano, ocupa una posición central en el sistema de ciudades del norte de Galicia y presenta una densidad urbana que permite dar continuidad a los procesos de integración funcional y económica en el conjunto de este espacio.

En una isócrona de 45 minutos de viaje por carretera desde el centro de A Coruña se localizan las áreas urbanas de Ferrol y Santiago. Aquí se produce la conexión entre el denso litoral urbano del golfo Ártabro, que se extiende desde Ferrol a Carballo, con el eje interior que conecta con Santiago y con las restantes ciudades de Galicia. El resultado es un territorio con una sólida armadura urbana con más de 898.000 habitantes, una población equivalente a las de las Áreas Urbanas de Bilbao o Málaga. Esta isócrona de 45 minutos corresponde a tiempos de viaje metropolitanos análogos a los que definen la realidad funcional de muchas ciudades región de todo el mundo que funcionan de forma integrada como si fueran ámbitos urbanos unitarios.

Este ámbito es el que denominamos Coruña NEXT pues también en él se van a desarrollar iniciativas importantes que van a determinar el futuro de A Coruña. Este espacio por su dimensión, su elevado grado de interacción, las fortalezas de cada uno de sus ámbitos y las oportunidades que surgen de la cooperación

entre ellos, debe constituir el ámbito territorial de referencia para A Coruña en los próximos años. Es el marco espacial en el que las ventajas competitivas de la metrópoli coruñesa encuentran excelentes oportunidades para desarrollarse y convertirse en elementos efectivos de transformación positiva.

El litoral es uno de los activos más singulares de este territorio. A Coruña es la ciudad más importante de una densa región urbana que se extiende desde Costa da Morte a la Ría de Ferrol y que tiene en Carballo y Ferrol sus principales centros de población subsidiarios. A Coruña ocupa la posición central en esta densa región urbana articulada por la costa, una potente red viaria de alta capacidad y una importante continuidad en los espacios urbanizados. La longitud total de este tramo de costa es de 525 Km, más que cualquiera de las provincias costeras peninsulares españolas excepto la de Coruña. Este litoral alberga una enorme variedad de paisajes y elementos de interés: rías y estuarios, espacios naturales, playas urbanas espectaculares acantilados y una densa red portuaria. Por separado los puertos de Ferrol y A Coruña ocupan las posiciones 12 y 14 por carga total en el sistema portuario español. Considerando conjuntamente la carga total de los puertos de Coruña NEXT nos encontramos con el que sería el sexto mayor puerto de España con un movimiento total de mercancías en torno a los 24 millones de Tn/año.

**Within a time-travel threshold of 45 minutes from the center of A Coruña, the urban areas of Ferrol and Santiago make up a polycentric territory of more than 898.000 inhabitants and nearly 600 Km of coastline.**

Hacia el oeste las excelentes comunicaciones de Carballo con A Coruña califican a esta ciudad como un importante centro receptor de los desarrollos vinculados al crecimiento del espacio metropolitano. La autovía A Coruña-Carballo y la línea de costa se configuran como dos importantes ejes de expansión de dinámicas metropolitanas de gran importancia. Se trata de un dinámico corredor industrial que integra también a Arteixo y Laracha y constituye uno de los espacios de Galicia que está viéndose menos afectado por la crisis debido a la presencia de grandes grupos empresariales con una marcada vocación exportadora.

Hacia el norte Ferrol y su importante entorno metropolitano son piezas fundamentales del sistema urbano gallego. Por tierra, la distancia entre estas dos ciudades es de 52 Km mientras que por mar los dos puertos apenas están separados por 20 Km. Las nuevas carreteras y autovías de gran capacidad han aumentado las posibilidades de interconexión entre las dos ciudades. La línea ferroviaria existente entre ellas es hoy un elemento claramente infrautilizado. La especial configuración de la costa, junto a la cual se concentran la mayor parte de los centros urbanos, constituye uno de los grandes atractivos de este espacio. Ferrol es una ciudad que todavía presenta un perfil claramente industrial. La crisis del sector naval conllevó, como en tantos otros espacios de antigua industrialización, una

importante crisis, que se reflejó tanto en la economía como en la demografía de la ciudad. Pese a las crisis recurrentes derivadas de la existencia o no de pedidos suficientes como para mantener la actividad de los astilleros los desarrollos experimentados por la construcción naval, fuertemente intensiva en conocimiento y en alta tecnología, configuran a este espacio como uno de los ámbitos con mayor potencial de innovación de Galicia.

Las dinámicas de transformación de A Coruña y Ferrol y la existencia de una densa red de núcleos intermedios entre ambas ciudades tales como Mugardos, Ares, Pontedeume, Miño, Betanzos, etc. plantean oportunidades de cooperación en este territorio en proceso de metropolitanización.

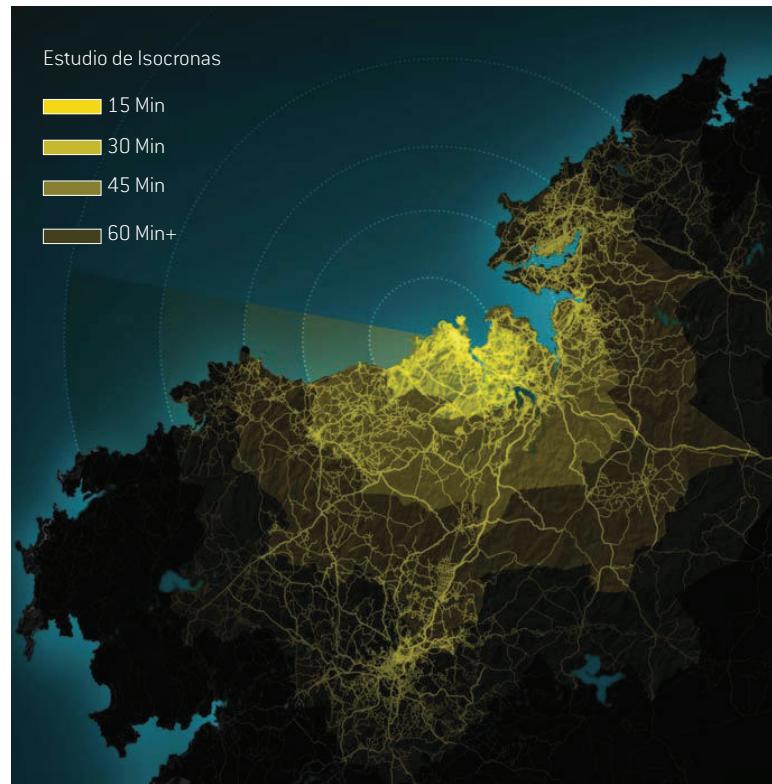
En conjunto esta futura región metropolitana acoge una población total de más de 695.000 habitantes lo que haría de ella la séptima área urbana mayor de España con un tamaño similar al de Zaragoza o a la del área urbana de Alicante-Elche.

A Coruña y Ferrol presentan hoy problemas y oportunidades distintos y un claro potencial de complementariedad. Es más difícil que cada una de estas ciudades, por si sola, pueda dar respuesta adecuada a sus retos de futuro. En ambos casos su principal desafío es aumentar su rango urbano, así como la variedad y calidad de sus ofertas ciudadanas. Esto permitirá

potenciar sus fortalezas locales y dotarlas de una mayor proyección tanto dentro como fuera de Galicia.

Hacia el sur Santiago de Compostela aparece, por su posición y su carácter, como un espacio decisivo para la organización de todo el territorio gallego. Santiago es la capital administrativa de Galicia y la ciudad de la Comunidad con mayor capacidad de proyección turística global. La Universidad le otorga una enorme fortaleza para posicionarse en las actividades vinculadas a la nueva sociedad del saber y tiene sinergias evidentes con las iniciativas desarrolladas en su centro histórico, que es un espacio "World Class". Hoy día Santiago es un espacio de excelencia que constituye una referencia internacional en el urbanismo y la gestión del patrimonio. De la aparición de dinámicas de cooperación entre Santiago y A Coruña surgen grandes oportunidades de potenciación para ambas ciudades y para el conjunto de Galicia.

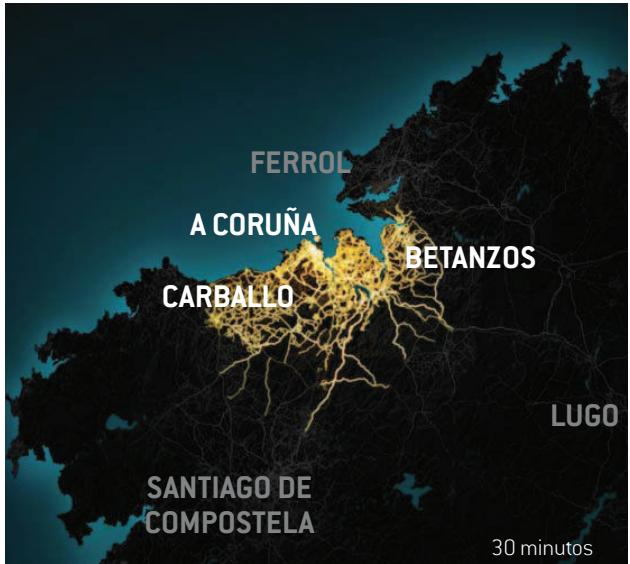
Por carretera ambas ciudades se encuentran a unos 45 minutos de viaje, una duración dentro de lo habitual en los desplazamientos metropolitanos. El efecto de las mejoras en la conexión ferroviaria entre las dos ciudades muestra el potencial de interacción entre ellas. En la actualidad hay 46 trenes diarios entre A Coruña a Santiago con tiempos de viaje entre 30 y 40 minutos. El trayecto Coruña-Santiago es utilizado por



casi 780.000 viajeros al año en ambos sentidos lo que hace de este tramo el 6º con más viajeros de todas las líneas de media distancia de España.

Las conexiones aeroportuarias, críticas para el futuro de Galicia especialmente en relación con sectores como el turismo, las actividades intensivas en conocimiento y la internacionalización de las empresas, presentan también oportunidades importantes.

Una cooperación más estrecha entre Santiago y Coruña, y su concepción como núcleos de una misma área urbana policéntrica, genera oportunidades y cambios en las potencialidades del conjunto de este territorio. Así, por ejemplo el aeropuerto de Santiago es utilizado por algo menos de 2,5 millones de pasajeros al año mientras que el de A Coruña



??

Playa de Riazor. A Coruña



Plaza del Obradoiro. Santiago de Compostela



apenas alcanza el millón en los últimos años. Una cifra similar corresponde al aeropuerto de Vigo. Desde el aeropuerto de Alvedro se puede volar en estos momentos a cinco destinos y a 17 desde el de Lavacolla. Si los aeropuertos gallegos funcionaran de forma integrada alcanzarían en torno a los 4,5 millones de pasajeros/año una cifra similar a la del aeropuerto de Sevilla y superior a las de Bilbao o Valencia. Bilbao dispone de 27 destinos y Valencia de 48 en Europa, Asia y África con todo lo que ello supone de interacción global y de posibilidades de vincularse a dinámicas internacionales. Lograr un nivel de conexiones aéreas de este rango es posible con una nueva concepción del funcionamiento del sistema urbano y modificaría por completo la percepción de Galicia como un territorio poco accesible para pasar a ser uno de los espacios centrales de conexión europea.

El crecimiento de la actividad turística es otro importante campo de cooperación. Santiago es uno de los destinos turísticos más internacionalizados de España. Más del 40% de los que visitan Compostela son extranjeros. La oferta urbana y litoral de A Coruña puede complementar a la oferta cultural y religiosa de Santiago generando una mayor afluencia de visitantes y unas estancias más largas, configurando un destino más atractivo y diverso y con mayor visibilidad en los mercados internacionales.

Las titulaciones universitarias y los centros de investigación de A Coruña y Santiago son complementarias y en conjunto concentran la mayor parte de la actividad de I+D de Galicia. Una visión integrada de estos elementos elevaría notablemente las posibilidades de excelencia de todos ellos y configuraría un nodo de conocimiento de mayor nivel con un impacto mucho mayor sobre la economía de ambas ciudades.

En conjunto Coruña NEXT proporciona una excelente base urbana para configurar un espacio competitivo y de alta calidad que integra ámbitos metropolitanos, ciudades medias, espacios naturales y rurales una extensa fachada litoral e importantes dotaciones. Es una estructura esencial para vertebrar el territorio y orientar adecuadamente los grandes procesos de transformación asociados a la nueva economía y a los cambios que están experimentando los principales espacios metropolitanos. Permite configurar un sistema urbano policéntrico desde el cual identificar las vocaciones locales, la identidad de las diferentes áreas y a la vez articular un proyecto global de región urbana coherente y capaz de integrar las singularidades locales. Es una opción estratégica que permitirá mejorar la competitividad de las actividades económicas, la cohesión social, la sostenibilidad ambiental y la identidad cultural de las ciudades y sus habitantes...Significa un aumento del contingente demográfico, un aumento de la dimensión

Coruña Next. Territorio de Nuevas Oportunidades



productiva y una mayor diversidad social, económica y territorial. Se logra así alcanzar una masa crítica que permite acometer estrategias de crecimiento, internacionalización y mejora más ambiciosas y, a la vez, ordenar procesos que, en un marco de fragmentación municipal, se caracterizan por su dispersión y su falta de coherencia, restando fortaleza al conjunto.



Análisis de Accesibilidad Relacional. Space Syntax

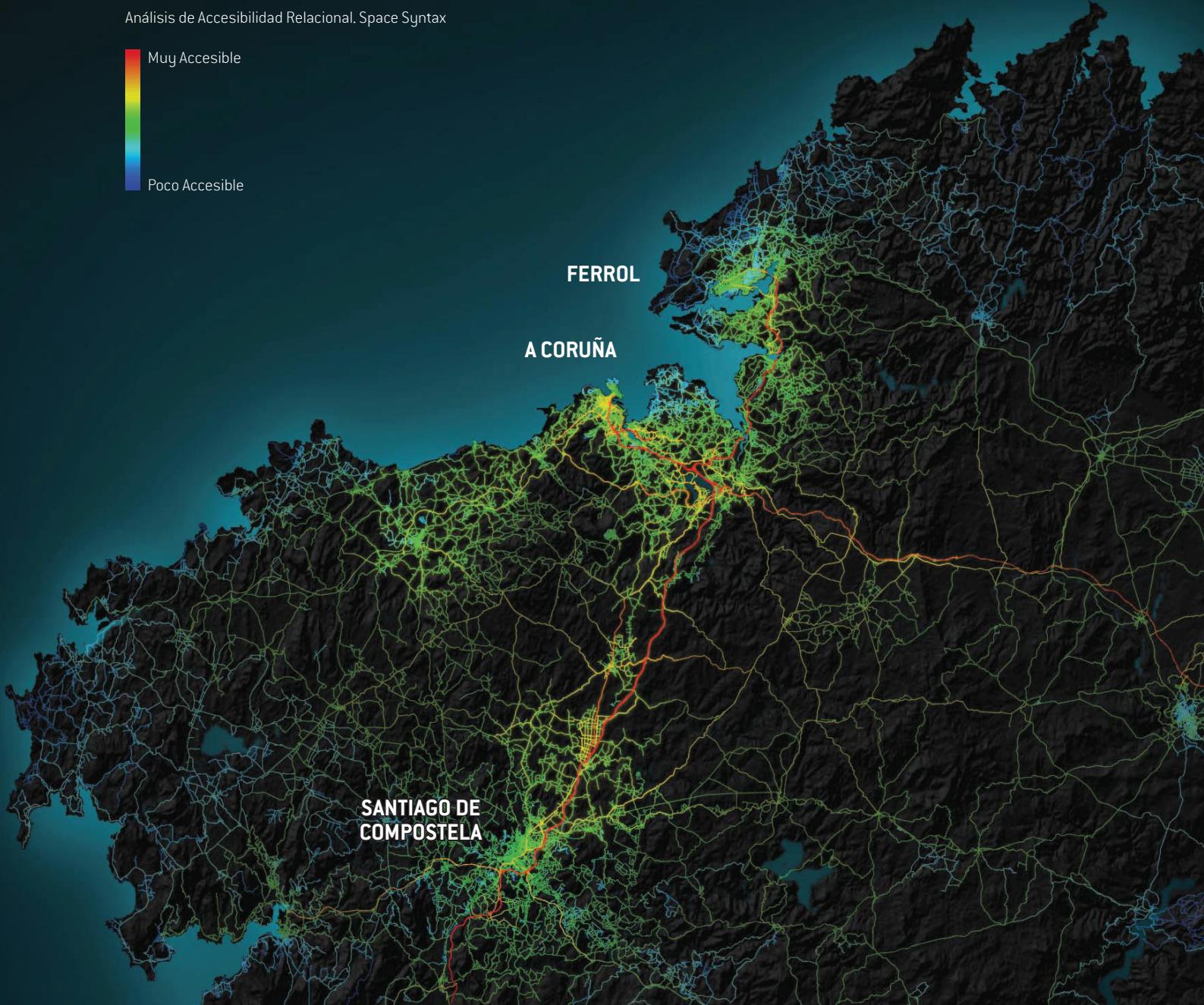
Muy Accesible

Poco Accesible

FERROL

A CORUÑA

SANTIAGO DE  
COMPOSTELA



## 03 El Diamante Gallego

### Hacia una región urbana policéntrica

Las estructuras urbanas policéntricas que han desarrollado diversas regiones europeas en los últimos años permiten a muchas ciudades medias alcanzar la masa crítica necesaria para participar en el nuevo escenario global. Pueden así optar a niveles de servicios y conectividad de los que, por su tamaño, no podrían disponer y que son cada vez más necesarios en una economía internacionalizada y cada vez más basada en el conocimiento. Se generan economías de aglomeración, que se vinculan a la concentración de las funciones terciarias avanzadas, a las infraestructuras de comunicación globales y a la localización de centros de formación y generación del conocimiento, que caracterizan las demandas de las actividades productivas más dinámicas. A la vez presentan una importante diversidad interna, que integra sistemas metropolitanos, centros históricos, pueblos y pequeñas ciudades y sistemas ambientales que, en conjunto, definen una oferta territorial con capacidad de acogida para una enorme diversidad de actividades, organizaciones y personas lo que constituye una de sus principales fortalezas.

Articular una gran estructura urbana policéntrica a partir del actual sistema urbano de Galicia que englobe a las ciudades y áreas metropolitanas, junto con los sistemas ambientales y los espacios rurales, constituye la clave para el desarrollo de todo el territorio. La localización y el tamaño de las principales ciudades

gallegas definen un modelo muy equilibrado y coherente. El modélico policentrismo de las siete principales ciudades de la Comunidad, es un factor singular del territorio gallego y constituye una de las grandes oportunidades para el futuro de la Comunidad.

El corredor urbano que se ha desarrollado progresivamente en el ámbito más occidental de la Comunidad, desde Ferrol hasta Vigo, junto con Lugo y Ourense como nodos de integración del interior, define los ámbitos que lideran el sistema urbano de la Comunidad.

Al norte y al sur de Galicia aparecen los dos mayores espacios urbanos, que se han desarrollado en torno a las ciudades de Vigo-Pontevedra y A Coruña-Ferrol y que presentan rasgos típicos de los territorios en proceso de metropolitанизación. Lugo y Ourense constituyen enclaves estratégicos que proporcionan una base urbana sólida para articular los procesos de desarrollo en sus respectivos ámbitos de influencia, permitiendo poner en valor activos fundamentales para el desarrollo de los espacios rurales interiores. Santiago es la capital política y administrativa, tiene un importante potencial de globalización y está situada en el centro de gravedad de las dos principales Áreas Metropolitanas de Galicia y en una posición geográfica también muy central en relación a los nodos urbanos de Lugo y Orense. Las mejoras

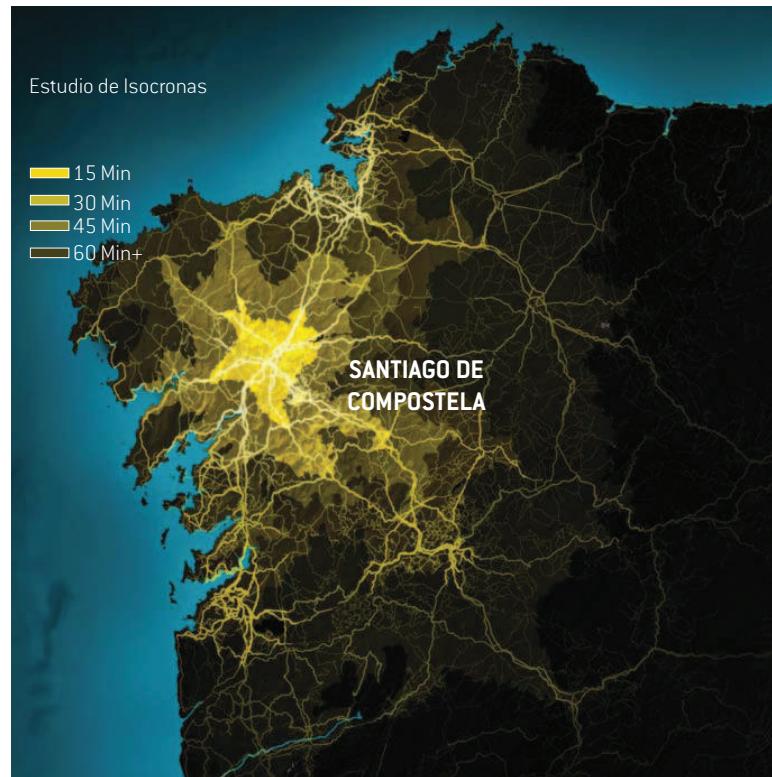


experimentadas por el sistema de carreteras en los últimos años permiten que todas las áreas urbanas se localicen en una isócrona de una hora desde Santiago a la vez que se han experimentado sensibles mejoras en las conexiones ferroviarias de la capital regional con Ourense y A Coruña que se extenderán, próximamente, a Vigo y Pontevedra.

En conjunto estas siete ciudades definen lo que podemos denominar el Diamante urbano de Galicia: una estructura urbana que presenta las características de dimensión demográfica, oferta de servicios urbanos y diversidad productiva necesarias para configurar una estructura policéntrica con potencial de proyección global.

La totalidad del dinamismo demográfico de Galicia en el último medio siglo se ha concentrado en estas ciudades que han expandido progresivamente su área de influencia incorporando ámbitos litorales densamente poblados y configurando extensas áreas metropolitanas crecientemente integradas.

En conjunto las áreas urbanas de las ciudades gallegas acogen una población de 1,9 millones de habitantes, el 70% de toda la población de Galicia y generan más del 82% del VAB regional y el 76% del empleo. En ellas se localizan las principales actividades económicas, los equipamientos de mayor nivel, las grandes infraestructuras de comunicación, los centros administrativos



y empresariales más importantes, etc. Existe la oportunidad de configurar en torno al Diamante la cuarta Área Urbana española, un nodo urbano de rango europeo.

Existe una correlación directa entre el tamaño y el rango urbano de las principales ciudades y el desarrollo global del territorio que lideran. Galicia se ha visto penalizada por su posición periférica y la tradicional debilidad de su sistema urbano. Una de sus grandes opciones para el futuro es configurar una poderosa armadura urbana que aporte masa crítica y densidad demográfica y productiva en espacios dinámicos, eficaces y atractivos. Las mejores oportunidades para reequilibrar el territorio y dinamizar los espacios rurales residen, en gran medida, en la capacidad de transformación y de difusión de los procesos de desarrollo de estos espacios metropolitanos.

Estudio de Isocronas.

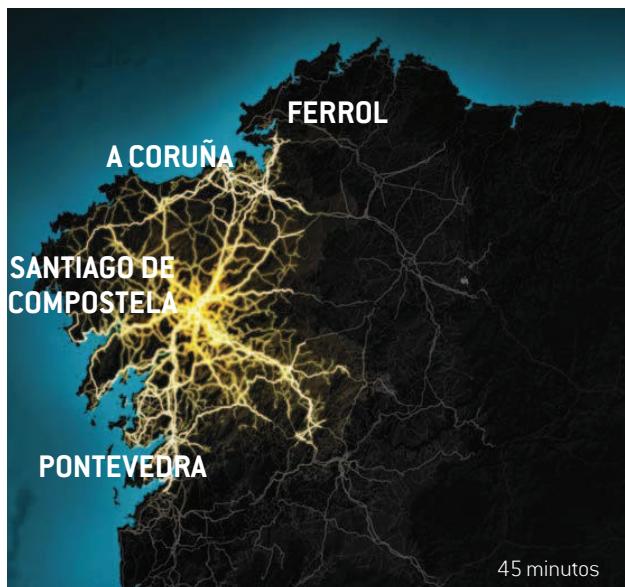
Fuente: elaboración propia con datos del Ministerio de Fomento



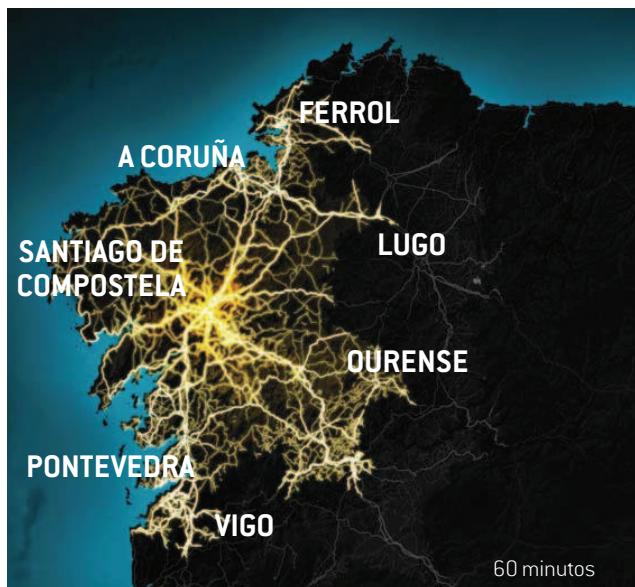
15 minutos



30 minutos



45 minutos



60 minutos

**The collection of the seven most important Galician cities defines the Urban Diamond of Galicia. This is an urban structure that presents the urban, geographic, social, and economic characteristics necessary to competitively position a polycentric structure within the context of the global economy.**

Una concepción integrada del desarrollo urbano del Diamante, significa un aumento del rango urbano, un aumento de la dimensión productiva y una mayor diversidad social, económica y territorial, que el de cada una de las ciudades y zonas metropolitanas que lo forman. Se lograría así alcanzar una masa crítica que permite acometer estrategias de crecimiento y mejora más ambiciosas y, a la vez, ordenar procesos que, en un marco de fragmentación municipal, se caracterizan por su dispersión y su falta de coherencia, restando fortaleza al conjunto. La clave para consolidar el Diamante está en articular eficazmente los espacios de conexión, potenciando las grandes infraestructuras de transportes y comunicaciones como elemento necesario para la cohesión interna y para la integración urbana, desarrollando en ellos actuaciones de mejora urbanística e impulsando la localización de grandes equipamientos y espacios de actividad que favorezcan la unificación de los mercados de trabajo y una mayor integración funcional de los municipios, respetando siempre la identidad y la imagen de cada núcleo. Para ello es esencial trabajar sobre el fortalecimiento de los perfiles urbanos de cada ciudad, su articulación como espacios metropolitanos crecientemente integrados, y una mejora significativa en su calidad urbana y en los espacios clave para su desarrollo económico.

**Coruña Futura**  
Áreas Metropolitanas de España [hab.]

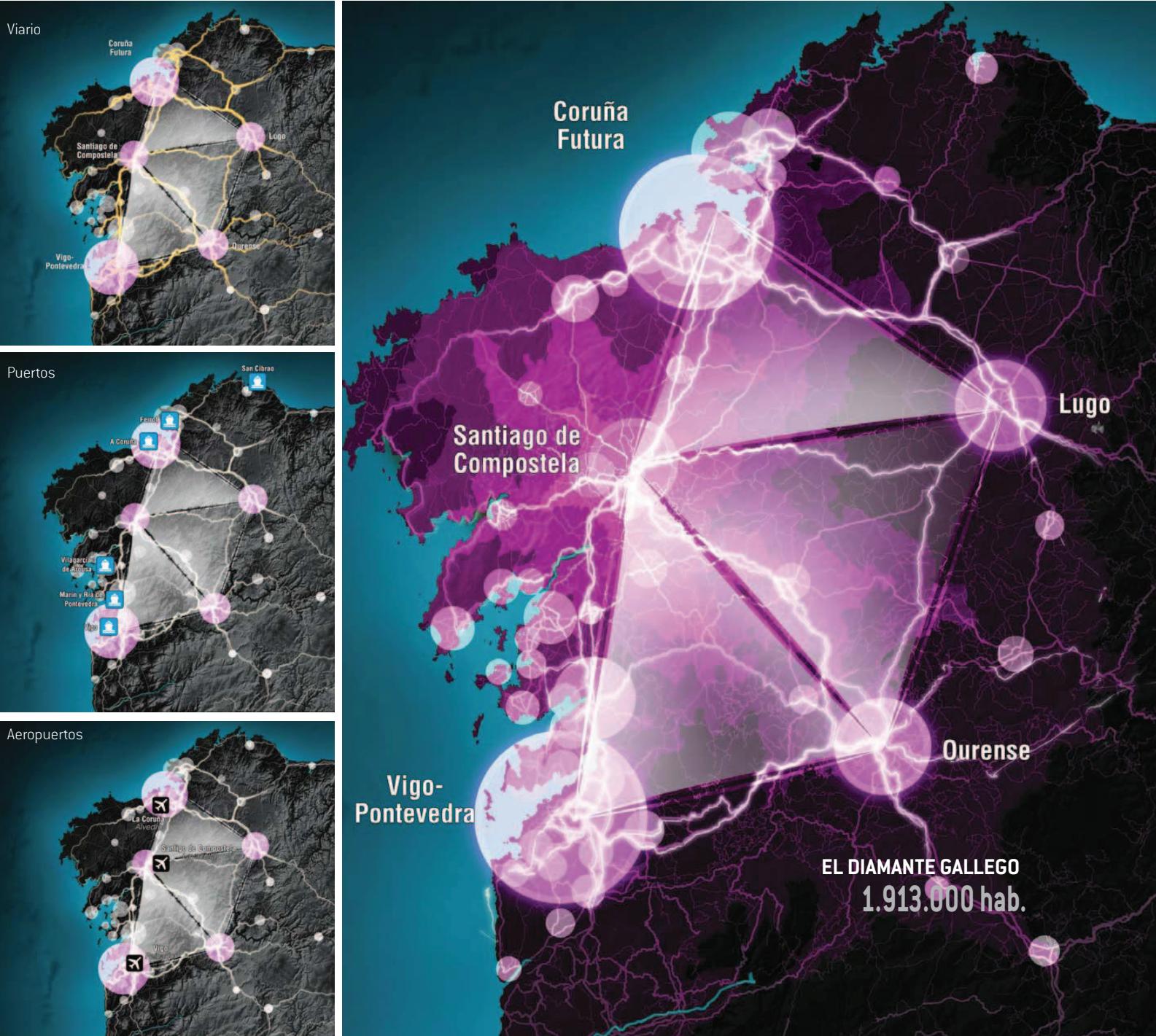
1	Madrid	6.028.629
2	Barcelona	5.014.474
3	Valencia	1.557.907
4	Sevilla	1.286.677
5	Málaga	942.919
6	Bilbao	910.085
7	Área Central Asturias	836.141
8	Zaragoza	744.459
9	Alicante/Elche	697.039
10	Murcia	641.043
11	Bahía de Cádiz	639.172
12	Vigo-Pontevedra	586.505
13	Las Palmas de Gran Canaria	540.088
14	Granada	511.815
15	Santa Cruz de Tenerife	451.768
16	Valladolid	406.860
17	Donostia-San Sebastián	402.510
18	<b>Coruña Futura</b>	398.864
19	Tarragona-Reus	381.562

**Coruña Next**  
Áreas Metropolitanas de España [hab.]

1	Madrid	6.028.629
2	Barcelona	5.014.474
3	Valencia	1.557.907
4	Sevilla	1.286.677
5	Málaga	942.919
6	Bilbao	910.085
7	<b>Coruña NEXT</b>	898.557
8	Área Central Asturias	836.141
9	Zaragoza	744.459
10	Alicante/Elche	697.039
11	Murcia	641.043
12	Bahía de Cádiz	639.172
13	Vigo-Pontevedra	586.505
14	Las Palmas de Gran Canaria	540.088
15	Granada	511.815
16	Santa Cruz de Tenerife	451.768
17	Valladolid	406.860
18	Donostia-San Sebastián	402.510
19	Tarragona-Reus	381.562

**Diamante Gallego**  
Áreas Metropolitanas de España [hab.]

1	Madrid	6.028.629
2	Barcelona	5.014.474
3	<b>Diamante Gallego</b>	1.913.000
4	Valencia	1.557.907
5	Sevilla	1.286.677
6	Málaga	942.919
7	Bilbao	910.085
8	Área Central Asturias	836.141
9	Zaragoza	744.459
10	Alicante/Elche	697.039
11	Murcia	641.043
12	Bahía de Cádiz	639.172
13	Vigo-Pontevedra	586.505
14	Las Palmas de Gran Canaria	540.088
15	Granada	511.815
16	Santa Cruz de Tenerife	451.768
17	Valladolid	406.860
18	Donostia-San Sebastián	402.510
19	Tarragona-Reus	381.562





## 01. Coruña Verde y Azul

Un Proyecto  
de articulación  
metropolitana

## 02. La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo

Eje productivo y urbano de  
Coruña Futura

## 03. La Avenida de la Innovación

Conectividad y calidad  
urbana en el eje de la  
economía del futuro

## 04. La Ronda de los Barrios

Renovación  
y sostenibilidad  
urbana



# C Los Proyectos Estratégicos

05.

El Puerto Urbano

Apertura del puerto  
a la ciudad y a la  
nueva economía

06.

El Distrito de la  
Creatividad

Espacio de identidad  
y magnetismo urbano

07.

La Ciudad del  
Conocimiento

Universidad y Clusters  
emergentes en un espacio  
urbano de excelencia

08.

Corazones de Barrio

Hacia una ciudad  
equilibrada

09.

La Avenida de la Salud

Fortalecer el Cluster  
de la Salud y el Bienestar

# C Los Proyectos Estratégicos

**Los Proyectos Estratégicos de Coruña Futura** surgen del análisis de la realidad urbana de la ciudad y de su entorno metropolitano así como de las percepciones expresadas por el Foro Ciudad en cuanto a los componentes de excelencia de A Coruña y las prioridades para su futuro.

Son iniciativas complejas, que integran lo urbano, lo económico, lo ambiental y lo social. Se localizan en ámbitos de intersección entre diversos componentes de excelencia de la ciudad y se basan en las fortalezas específicas de A Coruña generando iniciativas con capacidad de inducir transformaciones positivas de gran alcance. Crean espacios y oportunidades para el desarrollo de los clusters productivos actuales y para los emergentes que propone el Proyecto Ciudad.

Los proyectos Estratégicos proporcionan una base física y una estrategia urbana que dota de contenido a las iniciativas de cooperación entre los Concellos del Área Metropolitana, orientan las propuestas para la movilidad sostenible y permiten aprovechar en todo su potencial las herramientas de Coruña Smart City.

#### STRATEGIC PROJECTS

*The Strategic Projects for Coruña Futura arise from primary analysis of urban and metropolitan systems. This analysis was reinforced by the perceptions of the City Forum, which indicated A Coruña's strengths and components of excellence, as well as its priorities for the future.*

*These initiatives are complex, and they consider urbanism, economy, environment, and society. They occur at the intersection of the city's various components of excellence, and in order to be sufficiently effective to stimulate urban transformation, they are based on the unique strengths of A Coruña. The Strategic Projects create spaces and opportunities for advancing the development of existing productive clusters, and for detonating the development of the emerging clusters suggested in the Proyecto Ciudad.*

*The Strategic Projects of A Coruña offer poignant spatial interventions to enrich the various collaborative efforts of between the municipalities in the metropolis. The projects fortify efforts to introduce sustainable mobility systems, and they are arranged to realize the full potential of the tools of the Coruña Smart City.*

## 01. Coruña Verde y Azul

Un Proyecto de  
articulación metropolitana



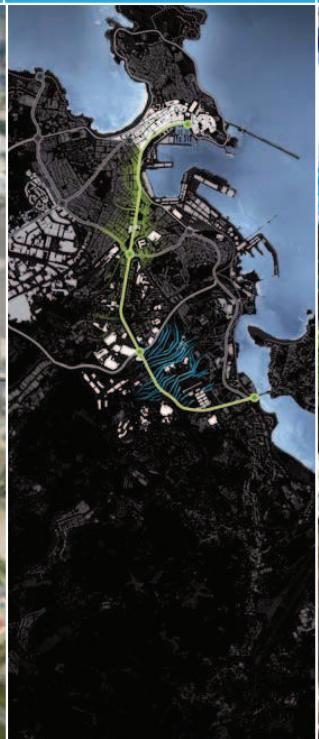
## 02. La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo

Eje productivo y urbano de  
Coruña Futura



## 03. La Avenida de la Innovación

Conectividad  
y calidad urbana en el eje  
de la economía del futuro



## 04. La Ronda de los Barrios

Renovación  
y sostenibilidad  
urbana



05.

## El Puerto Urbano

Apertura del puerto  
a la ciudad y a la  
nueva economía



06.

## El Distrito de la Creatividad

Espacio de identidad  
y magnetismo urbano



07.

## La Ciudad del Conocimiento

Universidad  
y Clusters emergentes  
en un espacio urbano  
de excelencia



08.

## Corazones de Barrio

Hacia una  
ciudad equilibrada



09.

## La Avenida de la Salud

Fortalecer  
el Cluster de la Salud  
y el Bienestar



# 01 Coruña Verde y Azul

## Un proyecto de articulación metropolitana

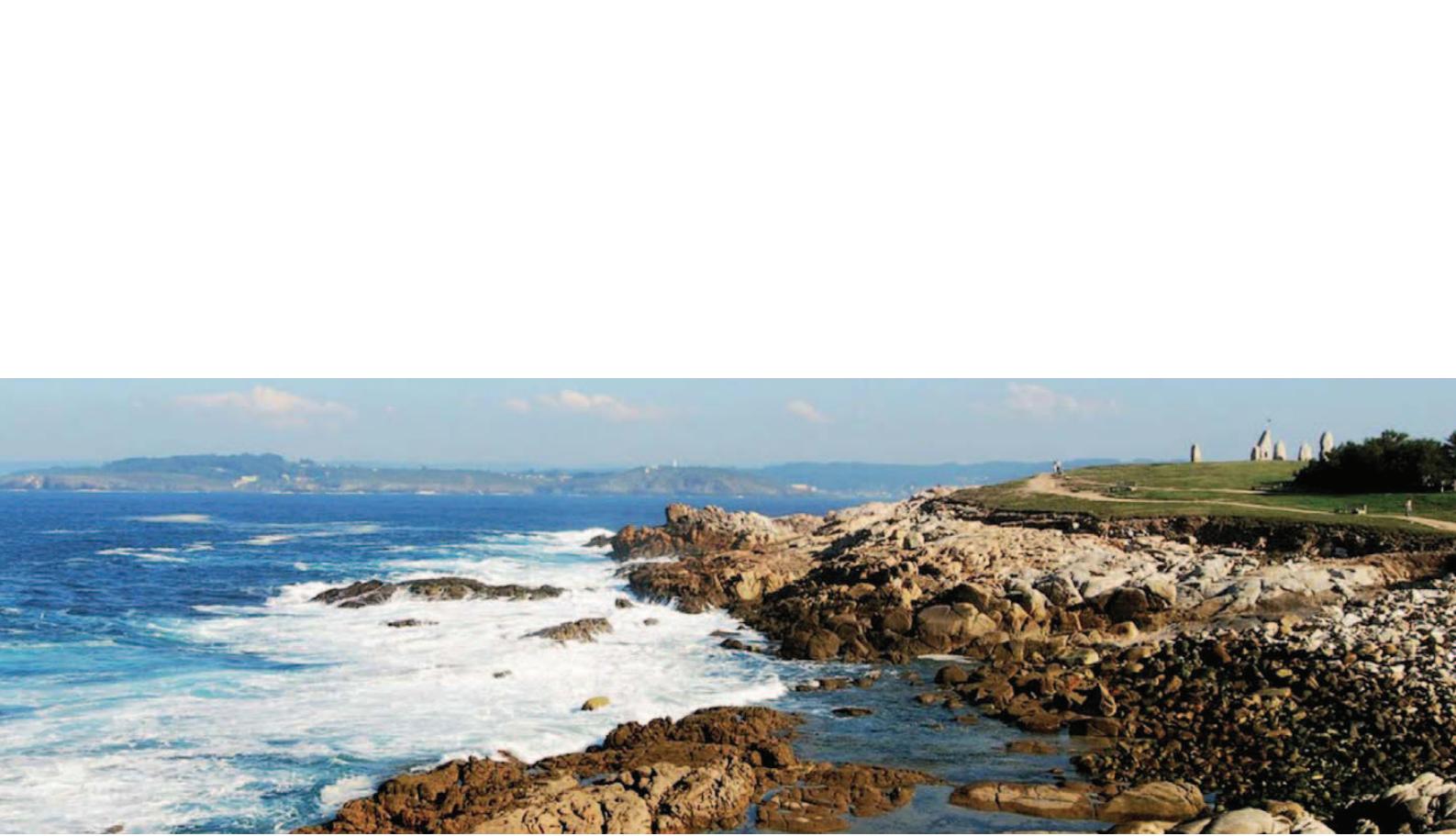
### 1.1. Naturaleza y paisajes

El emplazamiento natural de la ciudad y su relación con el mar son considerados por el Foro Ciudad los principales componentes de excelencia con los que cuenta nuestro territorio para diferenciarse y proyectar una imagen atractiva de la ciudad hacia el exterior.

Coruña Futura tiene una longitud de costa de 165 Km. El 70% del perímetro urbano de la ciudad de A Coruña corresponde al litoral. El atractivo y la diversidad de ambientes de una costa en la que se encuentran rías, marismas y estuarios, cabos, arenales y acantilados, confieren a este espacio un enorme valor ambiental, paisajístico y económico. El litoral de Coruña Futura es un espacio de enorme calidad, que ofrece oportunidades para el desarrollo de muy diversas actividades y que sobre todo dispone de una enorme capacidad de atracción. El 35% corresponde a zonas costeras ocupadas por puertos y zonas edificadas, el 50% son zonas de roquedos y acantilados entre los que destacan los de la Costa de Dexo y el 15% son playas y arenales que aportan un elemento de especial atractivo y calidad de vida a la ciudad. Orientado hacia mar abierto en su tramo más occidental y hacia el complejo sistema de rías del golfo Ártabro en su ámbito oriental el sistema litoral constituye el rasgo físico más significativo de este territorio. El emplazamiento natural

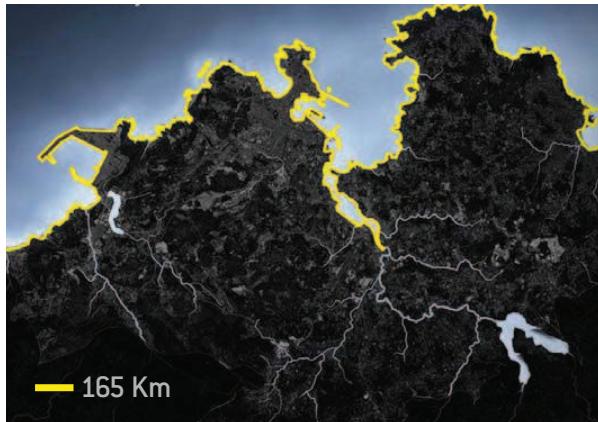
de la ciudad y su relación con el mar son considerados por el Foro Ciudad los principales componentes de excelencia con los que cuenta nuestro territorio para diferenciarse y proyectar una imagen atractiva de la ciudad hacia el exterior.

La intensa actividad humana y la expansión de las áreas urbanizadas han significado una notable reducción de los ámbitos naturales en el resto del territorio. No obstante todavía el 44% de todo el territorio de Coruña Futura está ocupado por masas arboladas de eucalipto, pino y frondosas. El espacio se estructura en una sucesión de alineaciones montañosas cuya altitud no supera la cota de 200 m y que discurren en sentido general noreste-suroeste desde la costa occidental hacia el interior, suavizándose el relieve paulatinamente hasta el valle del río Mero. Desde la costa de Arteixo, en sentido noroeste-sureste, una alineación formada por elevaciones como la sierra Leocadia, el monte Carboeiro y el monte Xalo que superan ligeramente los 400 m de altitud cierran la cuenca coruñesa por el sur. La línea de costa está flanqueada a lo largo de todo su recorrido por una serie de montes litorales de unos 200 m de cota (San Pedro, Cortigueiro, Monticaño, O Manxoeiro, Montes de As Regas y San Tirso) que constituyen grandes atalayas sobre el mar de gran atractivo paisajístico y que han evitado la ocupación urbanística de este espacio.



Sistema urbano y relieve





La costa de Coruña Futura

Los paisajes arbolados se localizan en ámbitos como las sierras meridionales del área metropolitana con la sierra de Xalo como elemento principal así como en enclaves de menor dimensión en los puntos más elevados dispersos por el territorio: los montes das Monxas, Lácer y Taibo en el ámbito Sada-Oleiros, O Coto y Carballeira en Cambre-Culleredo y el entorno del embalse de Cecebre en Bergondo. Este último conserva apreciables zonas de carballeira y áreas de vegetación de ribera de gran valor ecológico y con un elevado atractivo paisajístico a lo que se une la abundante avifauna que anida en este enclave. En cualquier caso el arbolado, salvo áreas muy concretas como Cecebre, con frondosas como el aliso, el carballo y el abedul, está dominado por la presencia del eucalipto y del pino, con frecuencia en masas mixtas entre las que también se encuentran ocasionalmente castaños. Las zonas más bajas y próximas al mar están dominadas por los eucaliptales aunque es cada vez más frecuente la presencia de pinares en las zonas que quedan libres tras la tala del eucalipto.

Fuera de las zonas propiamente urbanas el paisaje más frecuente es un mosaico en el que se integran viviendas dispersas, prados, alineaciones de arbolado y áreas de matorral. La actividad agraria es cada vez más escasa apareciendo en las zonas deforestadas y en las abandonadas por los cultivos manchas de matorral con presencia de helechos y tojos. Especialmente en

Coruña Futura boasts 165 linear Km of coastline. 70% of the urban perimeter of the city corresponds with this geographic feature. The attraction and diversity of the environments of the coast include estuaries, salt marshes, capes, beaches, and cliffs, all of which combine to create a landscape of enormous natural and economic value.

the eastern metropolitan area, in the municipalities of Sada, Oleiros and Cambre the dispersed edificatory punctuated by groupings somewhat denser and larger industrial spaces is the dominant element of a landscape structured in a dense network of viaries around which the buildings are aligned. In the western zone, in the municipalities of Arteixo and the west of A Coruña, with a topography somewhat more varied and a lower accessibility, this process is less intense appearing the construction with greater frequency in small nuclei and above all with the presence of large areas of economic activity in an environment dominated by the predominance of pastures and areas of scrubland.

At the same time that the primary sector loses importance in rural areas, in these habitats it is installed, more and more, a population with origins and forms of life typically urban. It is therefore, of a situation unprecedented in which many landscapes are experiencing a profound transformation. Establishing the new visual and functional configuration of rural spaces and natural ones, guaranteeing their decisive contribution to the global quality of the territory and orienting the processes of change in function of the global objectives of sustainability and quality of life appear as the main challenges of the new stage.

Sustainability, quality of life of citizens, availability of basic resources, control of environmental risks, projection

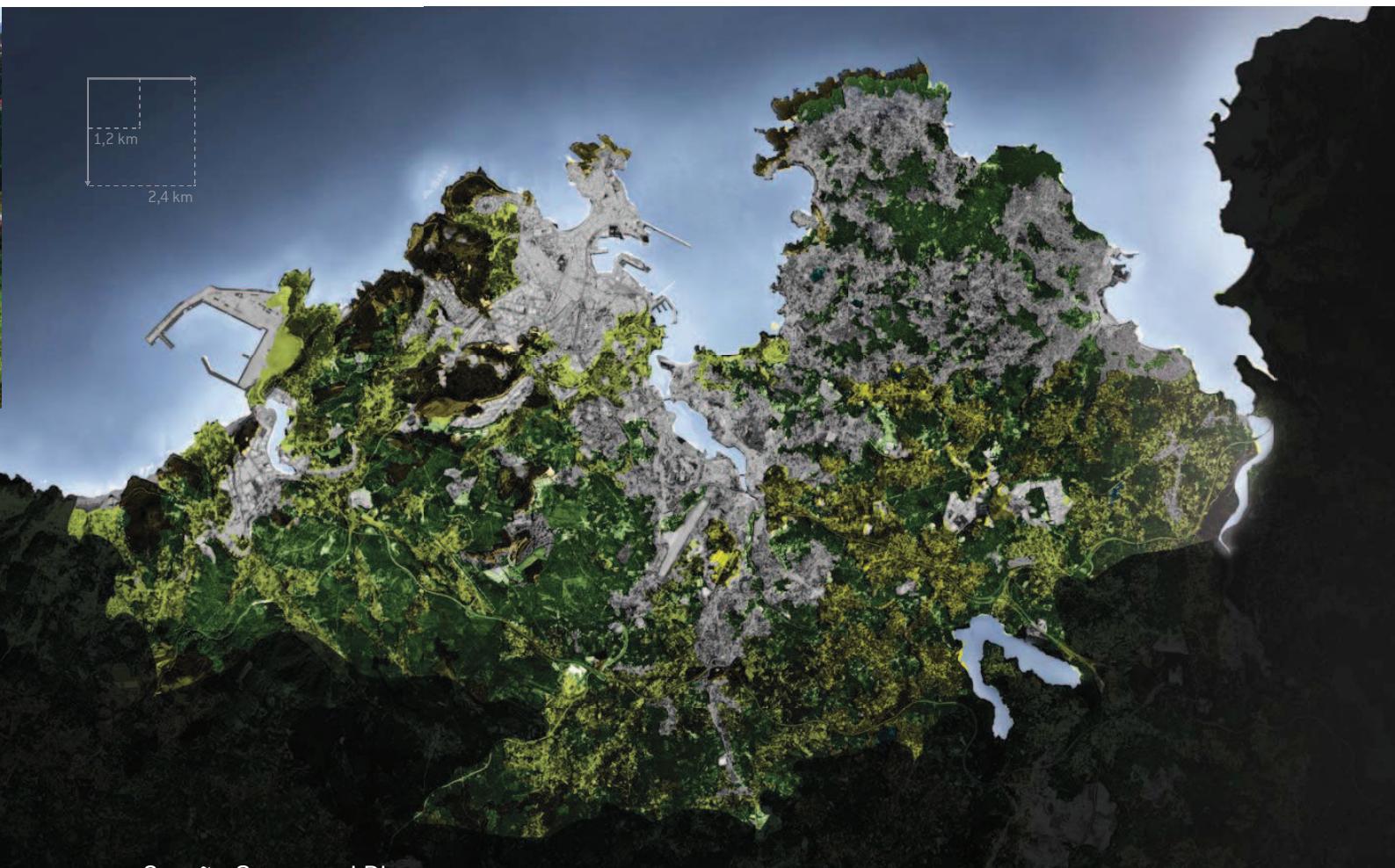


Costa de Dexo

de una imagen atractiva de nuestro territorio y capacidad para atraer turismo, empresas y profesionales de la nueva economía son algunos de los objetivos fundamentales para orientar el modelo territorial hacia estados de mayor calidad ambiental y paisajística. Esto es especialmente importante en un territorio como Coruña Futura, tan intensamente antropizado, con una importante presencia urbana y una elevada densidad de población.

Encoro de Abegondo-Cecebre





Coruña Green and Blue poses an environmental strategy as an articulating metropolitan element, reevaluating the territorial offering possessed by Coruña Futura.

Diversidad Paisajística  
Fuente: elaboración propia FM en base a Corine Land Cover

Suelo urbano	[Grey square]
Bosque de Eucaliptos y Piñeiros	[Dark green square]
Bosque de Frondosas	[Medium green square]
Prado	[Light green square]
Matorrales	[Dark olive green square]
Cultivos	[Brown square]

Áreas naturales y paisajes del entorno	22,9%	Paseos marítimos	4,7%
Torre de Hércules	12,0%	Gastronomía	4,5%
Inditex	11,8%	Localización geográfica	4,5%
Museos y oferta cultural	6,6%	Puerto urbano y actividades náuticas	3,5%
Puerto exterior	5,8%	Calidad de vida	2,2%
Servicios de salud de alta calidad y especialización	5,5%	Turismo	2,1%
Patrimonio y monumentos históricos	5,0%	Arquitectura urbana singular	2,1%

1º Foro Ciudad. Elementos "World Class"

## 1.2. Los Retos de la Movilidad

### Estrategias de articulación metropolitana

Coruña Verde y Azul plantea una estrategia ambiental como elemento de articulación metropolitana y de revalorización de la oferta territorial del conjunto de Coruña Futura. Es una base para propiciar el desarrollo sostenible de un territorio con una costa maravillosa y una estructura parcelaria rural que está siendo progresivamente sometida a un proceso de urbanización difusa. El programa Coruña Verde y Azul plantea la mejora ambiental y paisajística del territorio, el fortalecimiento de los núcleos existentes, la creación de una malla verde blanda del territorio y una red para peatones y bicicletas, conexiones marítimas, recuperación de los paisajes rurales y la integración del litoral metropolitano mediante una Senda del Mar que recorra toda la costa.

Los espacios urbanos que se han desarrollado en torno a la ciudad de A Coruña presentan rasgos típicos de los territorios en proceso de metropolitanización. La ciudad ha constituido un foco de dinamismo y en su expansión ha incorporado de forma creciente a los municipios contiguos que, en muchos períodos, han sido más dinámicos que la propia ciudad central. Se generan así ámbitos intensamente interrelacionados, muchas veces con

continuos urbanos que superan los límites municipales, con una creciente movilidad interna y en los que se van configurando mercados únicos de vivienda y trabajo.

El proceso de expansión metropolitana que ha ido configurando Coruña Futura se ha caracterizado por un modelo urbanístico disperso en el que predominan los modelos muy extensivos en el consumo de suelo. En Oleiros más del 27% del término municipal está clasificado como Suelo Urbano Residencial con una densidad media de 7 viviendas/ha. En Culleredo y Bergondo el porcentaje de suelo urbano residencial es del 15% y el 18% respectivamente del término municipal con densidades de 11 y 6 viviendas por ha. Como referencia la ciudad de A Coruña presenta una densidad residencial de 70 viv/ha.

Este modelo dificulta el surgimiento de centralidades efectivas y el desarrollo de sistemas de transporte colectivo eficaces. Las preexistencias de asentamientos rurales y la elevada parcelación de la propiedad de la tierra han condicionado la estructura actual. Se ha planteado un modelo de crecimiento suburbano difuso a partir de un gran número de núcleos muy próximos e interconectados por una tupida red viaria de carreteras y caminos tradicionales, a lo largo de los cuales se han orientado mayoritariamente los nuevos desarrollos, generando un espacio en el que las zonas urbanizadas carecen

Mapa axial.  
La Complejidad del Sistema de Carreteras y Vías de Coruña Futura



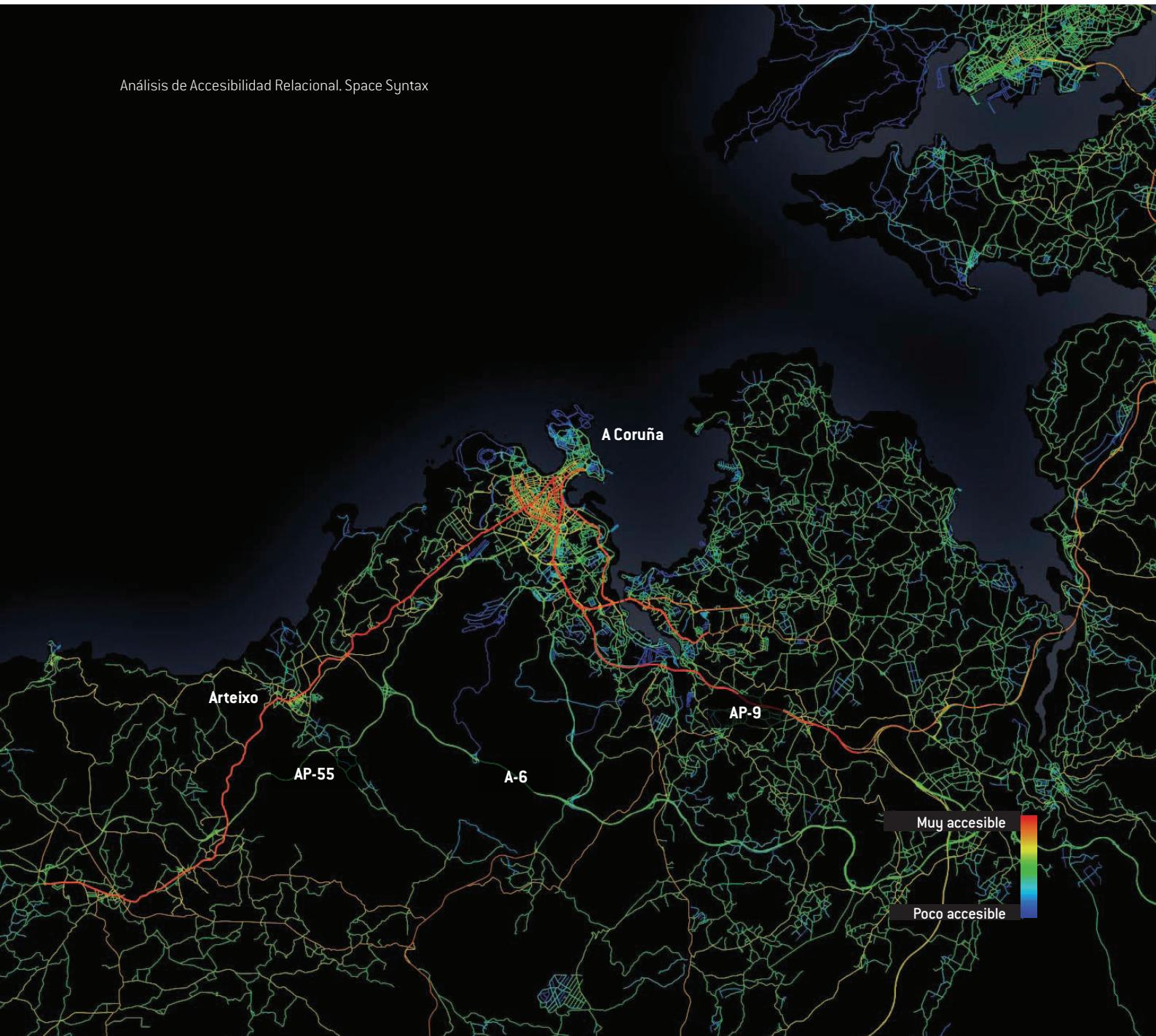
de límites claros así como los desarrollos de cada municipio, mientras que en los espacios intersticiales y peor conectados aparece un paisaje salpicado por edificaciones dispersas y pequeñas urbanizaciones.

El resultado es un espacio cuya calidad de vida y el atractivo de su oferta residencial y ambiental constituye un importante activo para el conjunto del área metropolitana, a la que aporta una oferta de alto nivel que refuerza su magnetismo como ámbito de excelencia para vivir. Una auténtica Ciudad Jardín localizada en el corazón de una dinámica área metropolitana, con paisajes atractivos y una extensa línea de costa. La contrapartida es que si este proceso no se controla adecuadamente se corre un grave riesgo de perder los elementos que hacen este espacio tan atractivo. La progresiva colmatación del paisaje por edificaciones, la ocupación de la costa, la eliminación de elementos naturales son factores de degradación que restan atractivo a este espacio. A ello se unen las dificultades de movilidad derivadas de la poca eficacia de los sistemas de transporte colectivo en estos espacios de baja densidad, los problemas de mantenimiento de redes de servicios como agua, vial, energía y saneamiento o la reducida oferta de equipamientos públicos y servicios privados de todo tipo en las zonas menos densas.

La articulación de este espacio creando elementos de soporte a una movilidad sostenible, centralidad, tratamiento paisajístico y ordenación de nuevos desarrollos aparece como imprescindible para cualquier planteamiento de fortalecimiento urbano de Coruña Futura. La dinámica de expansión metropolitana ha dado lugar a un espacio fuertemente diferenciado internamente. Así la ciudad central se caracteriza por su elevada densidad demográfica y su diversidad funcional y económica en contraste con los perfiles mucho más homogéneos de cada uno de los municipios periféricos. En la propia ciudad de A Coruña se va diluyendo ese carácter de espacio de alta densidad urbana según se avanza hacia las zonas periféricas donde los desarrollos más recientes presentan rasgos de mayor especialización de usos y menor colmatación de los espacios edificados. En la corona periférica los municipios con un crecimiento más temprano, especialmente Arteixo, pero también Culleredo, han concentrado en mayor medida funciones productivas. Especialmente destacado es el caso de Arteixo situado en la prolongación del principal eje de actividad coruñés, situado al oeste de la ciudad y que se inicia en la refinería de Repsol e integra los polígonos de A Grela-Bens y Popomaco.

Estos espacios industriales se extienden hacia el oeste por los polígonos de Sabón y Arteixo lo que junto al nuevo puerto hace de Arteixo el principal centro industrial de Coruña Futura y uno

Análisis de Accesibilidad Relacional. Space Syntax



de los principales de toda Galicia. En menor medida Culleredo, donde se localiza el aeropuerto de Alvedro y que se localiza sobre las principales rutas de conexión exterior de A Coruña, se ha especializado en funciones logísticas y de almacenaje. Por contra el resto de los municipios metropolitanos presentan una clara especialización residencial y turística basada en su atractivo entorno natural y en la valiosa línea de costa. Mientras Arteixo alberga el 7,7% de la población metropolitana tiene el 8,4% de los empleos. Por el contrario Oleiros tiene el 8,6% de la población y el 4,6% de los empleos, Sada el 3,7% de la población y el 2,1% de los empleos y Culleredo el 7,4% de los residentes y el 5% de los empleos.

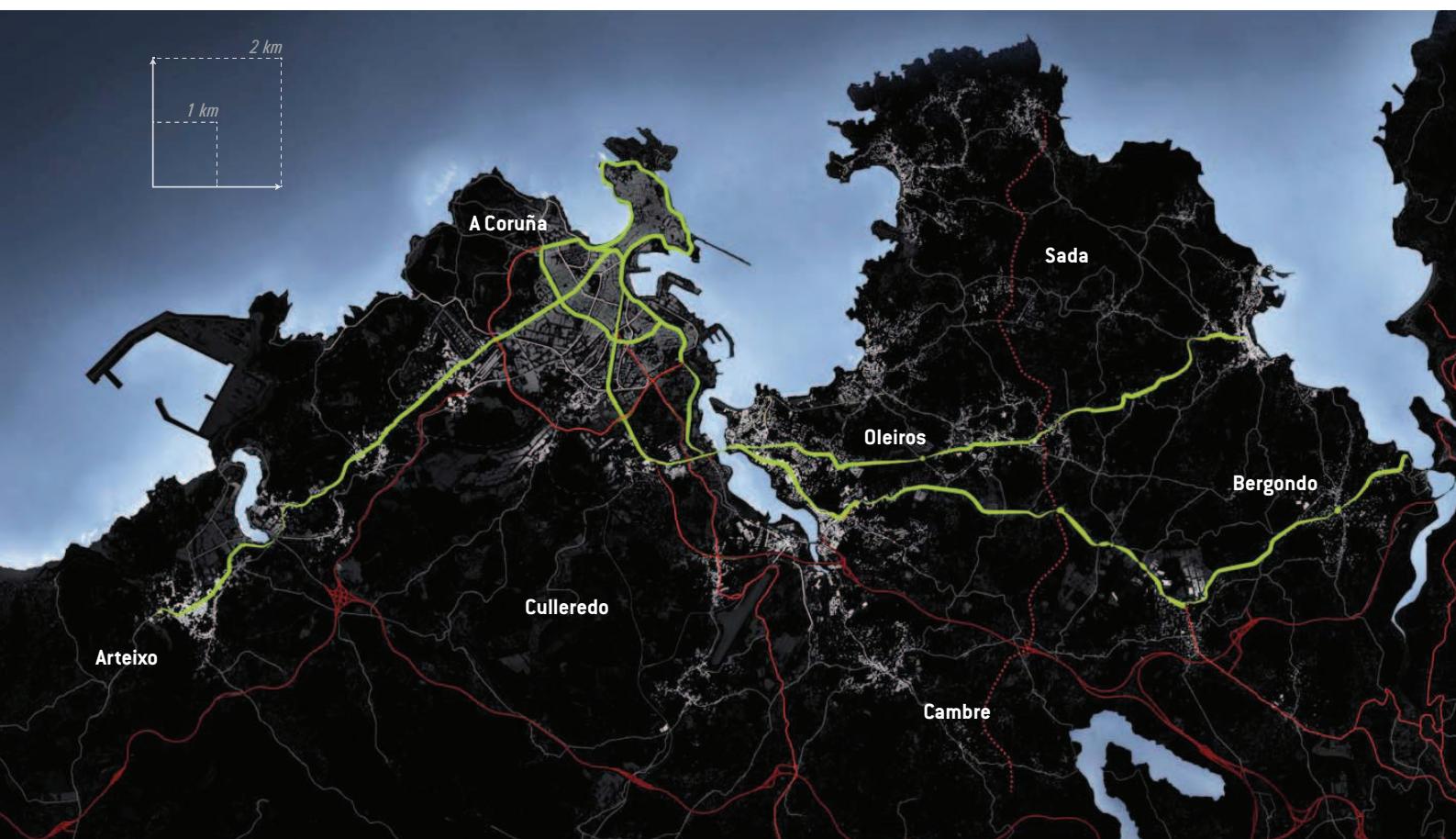
Las diferencias en la trayectoria de cada municipio metropolitano han generado una fuerte dicotomía territorial y socioeconómica entre ellos detectándose procesos de segregación espacial muy significativos. Los municipios más occidentales, y especialmente Arteixo, presentan niveles de vida y de estructura social perceptiblemente menos favorables que los de los municipios más orientales del Área Metropolitana. Así, en relación con la renta familiar disponible, el municipio con la renta media más elevada es Oleiros, con un nivel un 13% superior a la del conjunto de Galicia e incluso superior a la de la propia ciudad de A Coruña. Mientras otros municipios, como Sada, Culleredo o Bergondo, alcanzan rentas un 16% inferior a la de Oleiros en el caso de Cambre la renta desciende hasta un 24%

por debajo de la de Oleiros y las de Arteixo, Carral y Abegondo son un 30% menor que la del municipio más rico.

En términos de niveles educativos en Arteixo se detectaba un 6% de la población con estudios universitarios. En contraste, en Oleiros los titulados universitarios superan el 20%, cifras similares a las del municipio de Sada. En los municipios occidentales tiende a concentrarse en mayor medida la población emigrante, superando en Arteixo el 6% de la población total, el porcentaje más elevado de toda el área metropolitana. Aparecen también diferencias en la estructura por edades con una edad media más avanzada en los municipios más orientales donde Oleiros supera el 16% de población mayor de 65 años y Sada y Abegondo el 20% en contraste con el 13% de Arteixo.

Estas diferencias socioeconómicas y estructurales tienen su reflejo en la estructura espacial de los diferentes municipios. Mientras en Arteixo predomina un modelo de desarrollo más concentrado en torno al núcleo principal del municipio, con un elevado porcentaje de suelo industrial, un porcentaje significativo de viviendas en altura y escasa presencia de edificación dispersa, en Oleiros aparece el modelo contrario con predominio de la edificación residencial dispersa en vivienda unifamiliar.

Ejes de transformación y red viaria



El proceso de crecimiento metropolitano, dejado a sus propias dinámicas, no está exento de problemas e ineficiencias. La expansión metropolitana se da sobre ámbitos rurales caracterizados por la dispersión y la fragmentación del poblamiento. Aparecen procesos de crecimiento desestructurados, que diluyen la identidad de los núcleos tradicionales, consumen y transforman de forma irreversible el paisaje y definen unas estructuras urbanas difusas y poco eficaces, con espacios caracterizados por la mezcla de usos poco compatibles, el deterioro de los centros tradicionales y de los paisajes rurales y costeros, la competencia entre municipios y la insuficiencia de las infraestructuras y equipamientos para dar respuesta a las nuevas necesidades de la población.

Estos son problemas que afectan a casi todas las Áreas Metropolitanas del mundo que se desarrollan, habitualmente, sobre territorios dinámicos fragmentados administrativamente. Se trata de un conflicto que amenaza la sostenibilidad económica y ambiental de las ciudades. Se agudizan los procesos de segmentación espacial de la población y se reduce seriamente el atractivo y la competitividad de las zonas urbanas, debido a los altos costes de congestión y a la reducción de la eficacia de los servicios y de las funciones urbanas.

Es evidente la insuficiencia del planeamiento municipal, por sí solo, para acometer los grandes temas de estructuración metropolitana. La creciente movilidad, las nuevas dinámicas económicas, sociales y urbanas, la aparición de elementos de nueva centralidad en el territorio ligados a grandes equipamientos y servicios innovadores, la gestión ambiental y de los espacios naturales, etc. son procesos cada vez más presentes en la vida cotidiana y superan ampliamente los límites administrativos de los Concellos.

La ordenación de Coruña Futura debe orientarse a recuperar la calidad urbana y la identidad de los diferentes núcleos, preservar y mejorar su entorno ambiental y paisajístico y fortalecer su oferta dotacional y de espacios de actividad. Se trata de pasar de un modelo de crecimiento basado en la mera agregación de los desarrollos locales a otro orientado a configurar un sistema urbano equilibrado y policéntrico que, en conjunto, defina un sistema urbano más integrado, eficaz y atractivo.

## Movilidad Metropolitana

El efecto más perceptible del desarrollo de la estructura metropolitana descrita en el apartado anterior es un creciente aumento de la movilidad.

Las mejoras en la red viaria desarrolladas en los últimos años proporcionan canales más eficientes, seguros, con mayor capacidad y menores tiempos de viaje. Sin embargo, la mera dotación de más y mejores infraestructuras no implica necesariamente una mejora de la movilidad en términos de coste económico, social y ambiental de los desplazamientos. Entre las cuestiones prioritarias señaladas por el Foro Ciudad y en las que es más importante desarrollar esfuerzos para mejorar la situación actual aparecen de forma destacada la necesidad de articular un sistema de transporte metropolitano eficaz y sostenible, mejorar el tráfico en la ciudad central y potenciar los sistemas de intermodalidad y de transporte colectivo.

Casi el 40% de los residentes activos se desplazan fuera de su municipio diariamente por motivos de trabajo. Entre los residentes en la ciudad de A Coruña el porcentaje es del 23%. Por el contrario en los municipios de Oleiros, Culleredo y Cambre más del 75% de los empleados salen de su municipio para trabajar, porcentaje que se reduce a un 56% en los casos de Arteixo y Sada.

Del total de desplazamientos motivados por trabajo que se dan en el área metropolitana el 40% se realizan utilizando el vehículo privado. El transporte colectivo tiene globalmente un peso muy reducido en la movilidad metropolitana. Solo el 18% de los que se desplazan por motivos laborales lo utilizan. El autobús canaliza el 24% de estos desplazamientos en el municipio coruñés pero en torno al 9% en Arteixo y Culleredo y sobre el 5% en los demás municipios metropolitanos.

Estos flujos circulatorios se concentran en las horas punta generando graves problemas de congestión de forma habitual. A ello se une la configuración urbana de A Coruña, en la que las vías de acceso convergen como un embudo en las áreas centrales, con una capacidad viaria muy reducida, planteando problemas de movilidad que condicionan de forma significativa la vida urbana. El Foro Ciudad ha señalado los sistemas de transporte metropolitano y la situación del tráfico en la ciudad como dos de los déficits críticos más significativos de Coruña Futura y como elementos prioritarios que deben mejorar significativamente para aumentar el atractivo, la sostenibilidad y la calidad de vida en la ciudad y en su entorno metropolitano. Igualmente en los encuentros sectoriales mantenidos con diferentes colectivos representativos de la vida económica y social de A Coruña se

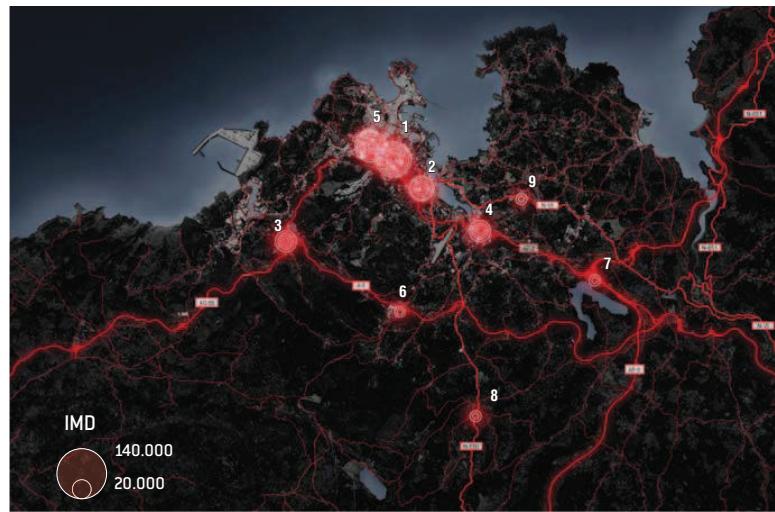
ha señalado la importancia de generar un espacio urbano de calidad, atractivo con opciones de movilidad sostenibles, reduciendo los problemas de congestión que aparecen en algunas zonas de la ciudad.

Hacia el futuro se han planteado opciones de desarrollo de un tranvía/metro ligero metropolitano como elemento de resolución de las demandas de movilidad. Hay que señalar que no existe ningún antecedente de sistema tranviario o de ferrocarril urbano de rango metropolitano sostenible en ciudades del tamaño Coruña Futura al tratarse de sistema cuya viabilidad y sostenibilidad dependen del mantenimiento de grandes flujos de viajeros de forma regular. A una población insuficiente se une en el área coruñesa la dificultad añadida de la extrema dispersión de la población en los municipios metropolitanos, lo que configura una organización territorial totalmente contraria a la que precisa un sistema de metro ligero que demanda grandes cantidades de viajeros concentrados a lo largo de ejes y puntos de alta densidad de población.

## Nuevas infraestructuras viarias

Está en sus últimas fases de elaboración el Plan de Movilidad Sostenible de A Coruña que será clave para dar respuestas adecuadas a los problemas de movilidad que hoy constituyen uno de los problemas más significativos para la calidad de vida en la ciudad. La finalización de la 3<sup>a</sup> Ronda va a suponer una mejor distribución de los tráficos de acceso al centro de la ciudad por lo que es de esperar que incida positivamente reduciendo los niveles de congestión en las horas punta. En conjunto la Vía Ártabra, en construcción en la zona este de Coruña Futura, junto con las autovías A-6 y AC-14 y la Tercera Ronda definen una gran circunvalación metropolitana que se ampliará en el futuro con la conexión hasta el puerto exterior. Este sistema viario reducirá de forma significativa la situación de congestión en los accesos al centro de A Coruña pero permanecerá una parte relevante de los problemas de exceso de tráfico y de falta de aparcamiento que se dan en las zonas más centrales de la ciudad y las perturbaciones que causa en la calidad de zonas muy sensibles como los paseos marítimos y el centro histórico.

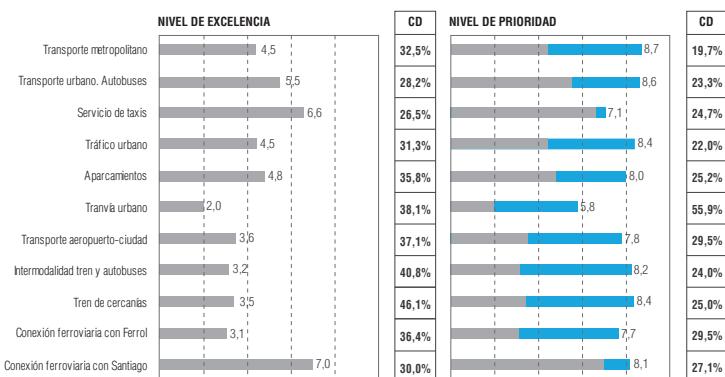
Intensidad de tráfico  
IMD Carreteras Nacionales  
Fuente: Ministerio de Fomento. Mapas Estratégicos de Ruido  
de las Carreteras de la Red del Estado 2007



Sistema Viario  
Fuente: Consellería de Medio Ambiente,Territorio e Infraestructuras



## Foro Ciudad I. Transporte urbano metropolitano



## Sistemas para la movilidad metropolitana

La experiencia en ciudades de todo el mundo muestra que el logro de niveles satisfactorios de movilidad sostenible requiere, además de iniciativas sectoriales y dotaciones adecuadas de infraestructuras y servicios, una estructura urbana que haga viables estas políticas. La movilidad sostenible integra aspectos tales como aumentar la importancia de los sistemas de transporte colectivo en la movilidad global, facilitar la intermodalidad y, especialmente, lograr una relación más estrecha entre los procesos de desarrollo urbano y los sistemas de infraestructuras y transportes. La movilidad sostenible surge de la interacción entre unas estructuras urbanas que facilitan el uso de los modos de transporte de menor impacto y la disponibilidad de las infraestructuras y servicios que los hacen posibles.

Se considera que se debe prestar especial atención a este aspecto crítico del desarrollo territorial, promoviendo los cambios legales necesarios y proponiendo iniciativas estratégicas orientadas a lograr sistemas de movilidad sostenible:

- Plantear los nuevos desarrollos como crecimientos lineales, a lo largo de corredores urbanos y de transporte, con soporte de sistemas de transporte colectivo. Esta opción requiere en

las zonas periféricas de menor densidad articular elementos de centralidad y generar espacios de intensidad urbana a lo largo de los ejes de transporte.

- Desarrollar, cuando el ancho de los viarios lo permita, Bulevares Urbanos con plataformas reservadas para el transporte colectivo y para peatones y bicicletas, como estructuras para articular las diferentes piezas urbanas y localizar nuevos desarrollos y espacios de centralidad en los que densificar la trama urbana para configurar puntos de concentración de flujos de tráfico.
- Extender la red de autobuses municipales a los puntos con mayor concentración de población y a los principales centros de actividad económica (puerto exterior, polígono de Sabón, etc.) del entorno de la ciudad central y más próximos a ella, especialmente en los ámbitos de Arteixo y Culleredo.
- Posibilitar un sistema de paradas intermedias, compatibles con el tráfico y coordinadas con las líneas de los autobuses municipales, en la ciudad de A Coruña para los autobuses metropolitanos. Esto reduciría los transbordos y aumentaría el atractivo del uso de los sistemas de transporte colectivo. Especialmente interesante sería que estas paradas coincidieran con puntos de gran afluencia como grandes centros comerciales, hospitales, universidad, etc.



The configuration of the station of San Cristóbal as a large intermodal hub is of special interest. Here, the transport and rail services of Renfe connect Santiago, Vigo, and the rest of Spain with the metropolitan and municipal bus networks of A Coruña and also, the local network of soft bicycle and pedestrian connections.

- Proyectos de conexión intermodal que posibiliten un sistema integrado de transporte colectivo que aumente su eficacia y el atractivo de su uso. Las estaciones y centros nodales de acceso a los sistemas de transporte colectivo deben ser puntos de centralidad territorial en torno a los que densificar los espacios urbanos y concentrar elementos que generan una alta demanda de movilidad.

En este sentido se considera de especial interés la configuración de la estación de San Cristóbal como una gran estación intermodal. Aquí se concentrarían los servicios ferroviarios de Renfe que conectan con Santiago, Vigo y el resto de España con los autobuses de transporte metropolitano, los autobuses municipales de A Coruña y la red de bicicletas. Estas posibilidades de intermodalidad convertirán a San Cristóbal en un auténtico elemento de conexión exterior, de articulación de Coruña NEXT y de centralidad para el conjunto de Coruña Futura. Es fundamental facilitar la accesibilidad a esta infraestructura desde el resto del ámbito urbano y metropolitano, dotarla de aparcamientos para usuarios, de sistemas eficaces de intercambio tren-autobús y bus-bus y conectarla con opciones alternativas de transporte como nuevos espacios peatonales y carriles para bicicletas.

- Facilitar los procesos de transformación y renovación urbana posibilitando una mayor mezcla de usos que reduzca las distancias entre vivienda y trabajo y distribuyendo de forma más equilibrada en el territorio espacios de actividad,

dotaciones y servicios de forma que se minimicen los desplazamientos que precisan del uso de vehículos.

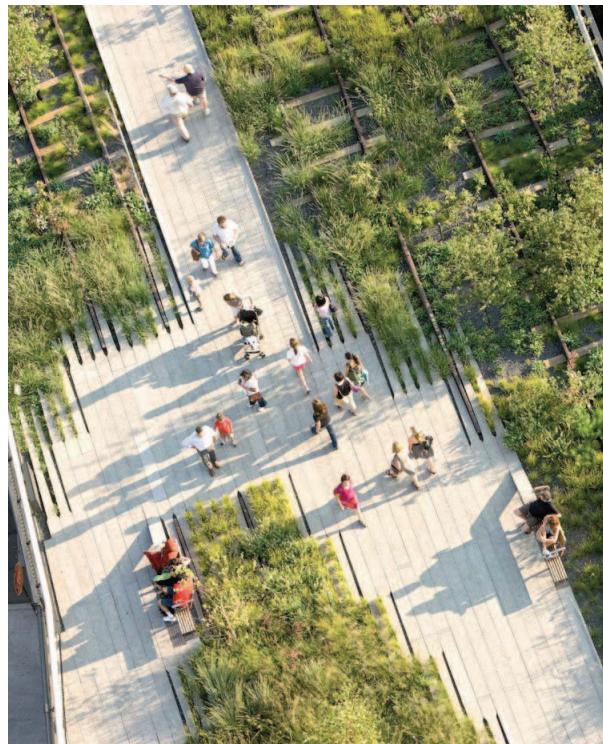
- Impulsar nuevas formas de transporte sostenible en ámbitos singulares como centros históricos y espacios naturales.
- Los Sistemas de Autobuses de Tránsito Rápido [Bus Rapid Transit], en los viarios que por su anchura permitan su implantación. Inspirados en el sistema de autobuses urbanos de Curitiba (Brasil) se basan en combinar la reserva de carriles exclusivos para sistemas de transporte colectivo mediante autobuses de gran capacidad con elementos que agilizan y facilitan el acceso y bajada de los viajeros con el fin de reducir sensiblemente los tiempos de viaje. Presentan la ventaja de su flexibilidad y adaptabilidad con unos costes de infraestructuras y mantenimiento muy inferiores a los de los sistemas de tranvías y ferroviarios. Sistemas de prepago del billete, plataformas de acceso al nivel de los autobuses, combinación de servicios express, entre puntos de gran afluencia, con otros que realizan paradas intermedias, etc. son elementos que configuran servicios de alta calidad y que hacen muy atractivo el uso del transporte colectivo aumentando su utilización de forma significativa. La implantación de aparcamientos disuasorios en los principales puntos de acceso a los sistemas de transporte colectivo es clave en un modelo disperso como el que predomina en el área metropolitana.

# Rapid Transit System > Peatonalización > Carril bici > Soft car > Car sharing > Micro-movilidad > Sistemas avanzados de regulación de tráfico > Aparcamiento inteligente

## Movilidad sostenible en los centros urbanos

Intermodalidad y reducción del peso del vehículo privado son elementos fundamentales para lograr la sostenibilidad en la movilidad metropolitana y en el ámbito local, como atributo necesario de una ciudad atractiva, eficaz y viable. En el ámbito del centro urbano los Programas de Movilidad Sostenible deben orientarse a aplicar diversas iniciativas entre las que se pueden considerar:

- Estrategias de gestión del tráfico y peatonalización, limitando los vehículos privados a los viarios principales de la ciudad en determinados ámbitos, lo que mejora la vida ciudadana y el atractivo de la imagen urbana. En algunos barrios el tráfico motorizado puede limitarse a las vías con mayor capacidad optimizando la movilidad y recuperando espacios públicos para nuevas funciones urbanas.
- Gestión inteligente del tráfico en tiempo real, desarrollando aplicaciones de Smart Mobility en todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana y, en particular, regulando los flujos de tráfico mediante semáforos y desvíos y controlando el número de vehículos en cada zona de la





ciudad de forma que se evite llegar a niveles de congestión y de superación de la capacidad de las vías de circulación.

- Diseño de viarios para convivencia de tráfico y peatones.
- Sistemas de aparcamiento inteligente.
- Desarrollo de Ejes de Transformación y ejes de transporte colectivo con aumento de las líneas de autobuses transversales.
- Impulso a nuevas formas de movilidad: paseos y espacios peatonales, redes de carriles para bicicletas, ecobuses y soft cars no contaminantes con sistemas de alquiler instantáneo car-sharing, potenciación del sistema público de alquiler de bicicletas, creación de zonas de aparcamiento seguro para bicis, etc., localizados en puntos con acceso por sistemas de transporte colectivo.



The axes of transformation are proposed linear structures for achieving the objectives of metropolitan articulation, and for improving the mobility and sustainable development of Coruña Futura.

### 1.3. Los Ejes de Transformación

Los Ejes de Transformación son las estructuras lineales que se proponen para lograr los objetivos de articulación metropolitana, mejora de la movilidad y desarrollo sostenible de Coruña Futura.

El desarrollo urbano de los diversos municipios de Coruña Futura incluye una mezcla de periferias más o menos desconectadas, antiguos asentamientos rurales, nuevas urbanizaciones, crecimientos en torno a núcleos tradicionales y asentamientos difusos de viviendas unifamiliares. Este proceso ha dado lugar a una continuidad en los tejidos urbanos de los diferentes municipios que se conectan muy estrechamente debido a los crecimientos que aparecen a lo largo de las vías de comunicación. Los Ejes de Transformación son ejes territoriales con soporte de transporte colectivo que articularán los procesos de desarrollo. Permiten orientar los procesos de desarrollo urbano en estructuras lineales que faciliten el uso del transporte colectivo, densificar progresivamente espacios ya construidos y evitar la ocupación urbana de nuevos ámbitos. Permiten dar coherencia a las diferentes piezas urbanas y rematarlas, limitar la urbanización difusa, mejorar la calidad ambiental y paisajística y favorecer la densidad, la renovación urbana y la aparición de espacios de innovación.

Los ejes lineales son los más adecuados para organizar los sistemas de transporte colectivo. Las estructuras lineales son las más eficientes y sostenibles y permiten organizar los procesos de desarrollo urbano en correspondencia con corredores ecológicos, ejes de comunicación y sistemas de transporte colectivo altamente accesibles.

Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permiten lograr múltiples objetivos de interés para la renovación y puesta en valor de nuestro territorio, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el equilibrio del territorio, dotar de eficacia a sistemas de movilidad sostenible y aumentar el atractivo de la ciudad y de los paisajes de su entorno.

El desarrollo de las diferentes variantes, autovías y autopistas en los distintos corredores urbanos ha provocado que las antiguas carreteras convencionales constituyan elementos con posibilidad de articular los tejidos urbanos, a veces fragmentados, que han ido desarrollándose en sus inmediaciones. Estos viarios proporcionan un soporte infraestructural idóneo sobre el que llevar a cabo los profundos procesos de renovación y transformación urbana que se proponen en este apartado. Se plantea transformar la sección y la funcionalidad de las antiguas carreteras en sus tramos urbanos, convirtiéndolas en Ejes de Transformación con diferentes funciones. En otros



Ejes de Transformación y Sistema Ambiental

Fuente: FM elaboración propia con datos de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas



casos se trata de viarios muy centrales con una configuración de vía rápida que actúa como una barrera urbana y distorsiona la estructura de la ciudad.

Los Ejes de Transformación de Coruña Futura se plantean como elementos estructurantes capaces de generar elementos de centralidad, articular los principales núcleos y dar soporte a la localización de nuevos usos y a una cierta densificación que permitan articular progresivamente estos ámbitos proporcionando ámbitos de movilidad sostenible e intensidad urbana.

En el ámbito Oleiros-Sada el objetivo debería ser dar coherencia urbana a un espacio en el que las edificaciones y urbanizaciones aparecen de forma discontinua salpicando el territorio y generar algunos elementos de centralidad con una mayor densificación de los espacios residenciales introduciendo nuevos usos rotacionales, terciarios y productivos. La prioridad a los sistemas de transporte colectivo, la racionalización de las conexiones con las edificaciones de borde y con la densa red de viarios que confluyen aquí y la incorporación de espacios para peatones y ciclistas son objetivos fundamentales.

A lo largo de la N-VI la permeabilización de la actual autovía, la incorporación de carriles reservados para autobuses, donde lo

permite la anchura de la vía, y la mejora de la escena urbana con introducción de arbolado y paseos son los elementos prioritarios. Deben continuarse las acciones de mejora de los acceso a la Ría do Burgo y del tratamientos de sus riberas como un gran parque lineal simétrico al de la ribera coruñesa. Ordenación de espacios industriales, densificación y mezcla de usos en los tramos de mayor intensidad urbana, integración de los núcleos rurales y de las viviendas aisladas en la estructura urbana son también objetivos importantes para este ámbito.

Existen zonas con mayor grado de consolidación en torno a núcleos, cabeceras de parroquias y ejes viarios que presentan una cierta densidad además de elementos de identidad como iglesias, edificios institucionales, dotaciones, etc. En su mayor parte se localizan en el entorno de la Ría do Burgo, en las zonas más próximas a la ciudad de A Coruña. Es el caso de lugares como Santa Cruz, Perillo, O Seixo y O Temple. Hacia el interior aparecen áreas de mayor centralidad en puntos como Cambre, O Real, Mosteirón o Guísamo y áreas vinculadas a los principales emplazamientos industriales como Espírito Santo-Lendoiro-Quintán donde además se dará la confluencia de la futura Vía Ártabra con los principales ejes viarios actuales (N-VI, y con la AP-9 en el futuro). En la costa se localizan Sada y Mera. Estos núcleos deben ser prioritarios a la hora de facilitar nuevos crecimientos, generando ámbitos de centralidad que acojan



equipamientos, comercio y servicios y una localización sobre los ejes centrales de transporte colectivo que los convierta en centros locales de referencia para sus respectivos ámbitos. Es conveniente densificar estas áreas, dotando de coherencia y estructura a estos ámbitos, y permitiendo generar auténticos conjuntos urbanos de baja o media densidad con nuevos espacios de relación que integren las nuevas edificaciones y los crecimientos ya consolidados. Estos desarrollos incorporarán también ciertos equipamientos existentes o propuestos, y deberían contar con una cierta variedad de tipologías residenciales y mezcla de usos: equipamientos, oficinas, villas de empresas, espacios deportivos, etc.

Es importante preservar la escala y el carácter de estos núcleos que presentan parámetros de dimensión que propician relaciones urbanas muy valiosas para la calidad de vida de sus vecinos. La clave está en actuar en el interior de los centros de población, densificándolos y estructurando los núcleos, mejorando su imagen y su funcionalidad. Acciones de mejora de la imagen urbana, de tratamiento de los espacios públicos, de reforzamiento de los equipamientos y de la actividad comercial, de mejora de la accesibilidad, etc. son esenciales para este objetivo.

Estos desarrollos deberían contar con una cierta variedad de tipologías residenciales, y de actividad (equipamientos, oficinas, villas de empresas, espacios deportivos, etc.) integrados en la imagen de los núcleos tradicionales y respetando su morfología, sus tipologías arquitectónicas y su carácter de núcleos en un entorno rural.

El principal riesgo de futuro reside en la expansión de los núcleos en forma de periferias difusas, en las que se encuentran enclaves industriales, crecimientos de baja densidad, edificaciones en altura aisladas en espacios agrícolas y una creciente presencia de construcciones de todo tipo que se desarrollan en suelo rural. Controlar este proceso es clave para potenciar el valor ambiental y paisajístico de estos asentamientos ubicados en una Reserva de la Biosfera, preservar su identidad, reducir los problemas de congestión y mejorar decisivamente la imagen de los núcleos y de su entorno paisajístico. Es preciso desarrollar proyectos de remate de las periferias, que delimiten nítidamente las zonas edificadas y permitan generar bordes con mayor atractivo y calidad permitiendo mantener el equilibrio y la escala de cada núcleo.

## 1.4. Transporte Azul metropolitano

A lo largo de la costa de Coruña Futura y de Coruña NEXT encontramos un espacio urbano casi continuo, denso y muy dinámico. La densa red de puertos de este espacio, volcado hacia el mar crea la oportunidad de desarrollar un sistema de transporte marítimo interurbano.

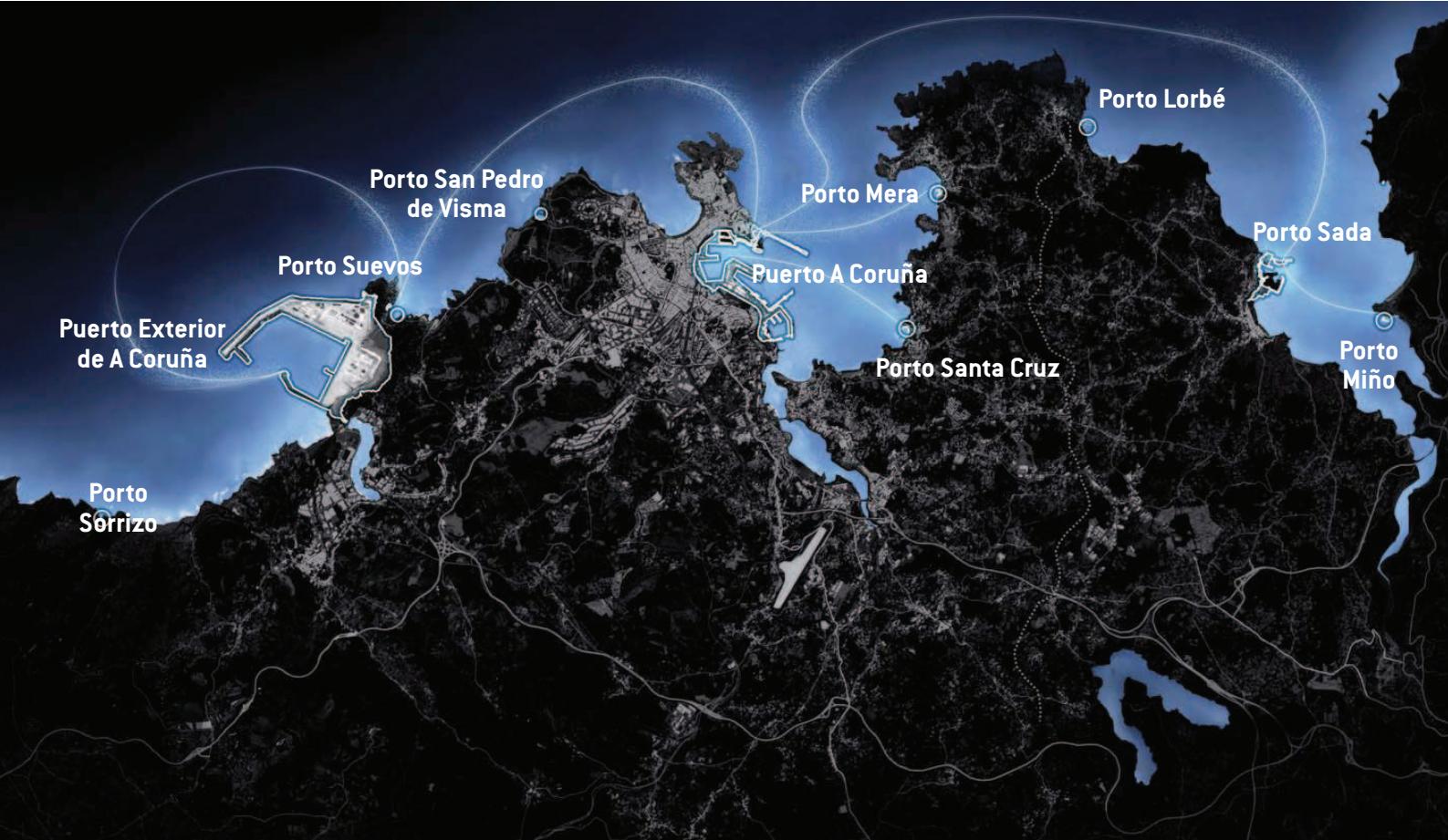
El Transporte Azul se concibe como un enlace marítimo entre las principales ciudades costeras del litoral de Coruña NEXT mediante embarcaciones ecológicas de altas prestaciones. Puede operar como sistema de transporte interurbano, con acceso directo a los centros de las ciudades de A Coruña y Ferrol y conectar con los puertos de Sada, Mera, Mugardos, Ares, Santa Cruz, etc., y como elemento de atracción turística.

Es una oportunidad para aumentar de forma sostenible las interrelaciones entre los nodos litorales sin aumentar la congestión de las infraestructuras terrestres.

Numerosos espacios metropolitanos litorales en todo el mundo están organizando en torno al transporte marítimo gran parte de sus estrategias de movilidad. El Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea enfatiza la idoneidad de estos sistemas para cuya implantación existen líneas de financiación específicas. La disponibilidad de embarcaciones con velocidades en torno a los 40 nudos facilita el desarrollo de estos servicios con un alto nivel de eficacia.

El sistema de Transporte Azul es una infraestructura concebida para la conexión de espacios, personas, lugares y actividades a lo largo de la costa, una infraestructura para desplazarse pero también para disfrutar del recorrido. Proporciona un medio, atractivo, eficaz y sostenible de transporte, idóneo para ámbitos congestionados. Además, puede constituir un elemento de singularización de los espacios litorales y de interconexión y fortalecimiento de nuestras diferentes ofertas y ambientes.

Transporte Azul





## 1.5. La Senda del Mar

La Senda del Mar está formada por uno o varios itinerarios blandos y continuos acondicionados para ser utilizados por peatones y bicicletas que recorre el litoral de Coruña Futura en toda su longitud, manteniéndose a la vista del mar o en las inmediaciones de este.

Se concibe como un recorrido diseñado con calidad y atractivo, cuidado desde el punto de vista ambiental y paisajístico, que utiliza sendas y caminos rurales o se apoya en viario convencional existente, y que a su paso por las áreas urbanas discurre por los paseos marítimos y las fachadas costeras. Esta actuación exige la recuperación y restauración de algunos tramos de costa ahora inaccesibles debido a la existencia de grandes infraestructuras de transporte, implantaciones industriales y otros usos. Recuperar la totalidad del litoral para su uso público es un objetivo importante de esta propuesta.

La protección y mejora del paisaje costero y de los tramos libres de urbanización, el aprovechamiento de las oportunidades existentes en la renovación de los espacios construidos, son iniciativas para aprovechar el carácter singular en unos espacios que reúnen todas las condiciones necesarias para convertirse en uno de los principales atractivos de nuestro territorio, así

como para convertirse en un ámbito de alta calidad de vida, capaz de atraer turismo, población y actividades que buscan emplazamientos excepcionales para actividades de todo tipo.

A lo largo de la Senda del Mar aparecen núcleos rurales, monumentos, faros, pequeños puertos costeros, playas, hitos paisajísticos, etc. que definen un sistema de espacios valiosos y singulares dotados de fuerte identidad, los cuales constituyen referencias en torno a las que articular elementos de alta calidad ambiental y urbana, base de una oferta territorial diferenciada con capacidad para acoger actividades residenciales, empresariales y turísticas mediante operaciones de renovación, así como iniciativas de la nueva economía que muestran preferencia por ámbitos singulares en entornos urbanos y naturales de gran valor.



La Senda del Mar





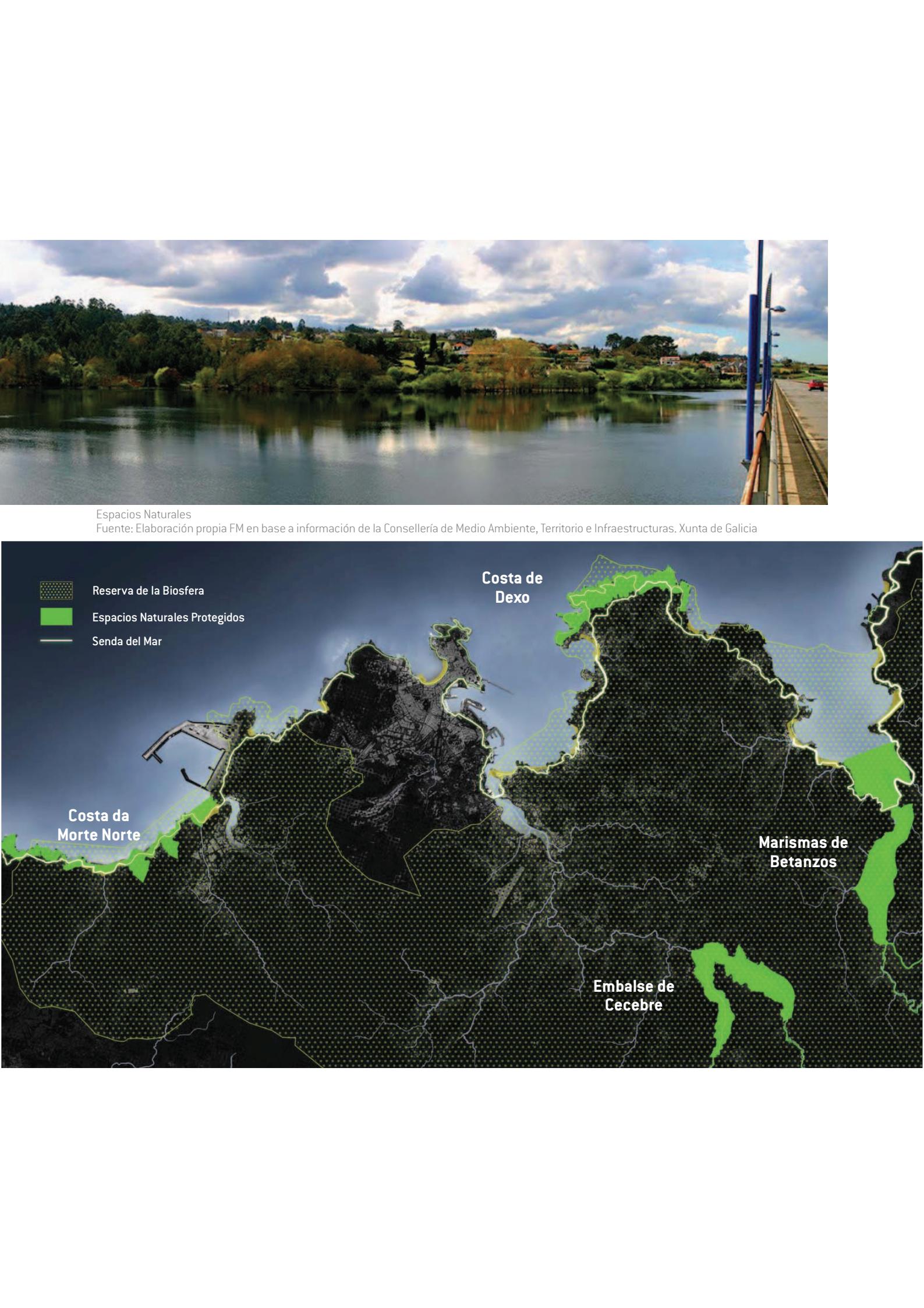
## 1.6. Espacios Naturales

En contraste con las áreas artificializadas la presencia de áreas con un cierto grado de naturalidad es muy escasa. Existen solo dos áreas naturales protegidas en el área metropolitana: el embalse de Cecebre y el monumento natural de la Costa de Dexo. En conjunto estos dos ámbitos ocupan una extensión de 843,4 has lo que supone menos del 1,8% de toda la superficie metropolitana. No obstante sus singulares características y su localización en un ámbito litoral hacen de estos espacios zonas de acogida de una gran biodiversidad. La Costa de Dexo está formada por el tramo costero comprendido entre el cabo de Mera y el puerto de Lorbé, en lo que se ha venido denominando la Costa Artabra. Sus méritos de conservación radican tanto en su geomorfología y paisaje, como en la singularidad de sus ecosistemas y de sus hábitats en los que abundan roquedos y acantilados, cuevas, bosques litorales, brezales y profundos entrantes. Destaca la presencia de avifauna con numerosas especies protegidas como cormoranes, halcón peregrino, vencejo real, gaviota patiamarilla, etc. así como diversas especies de reptiles y pequeños mamíferos.

El embalse de Cecebre abastece de agua a A Coruña y su comarca. Se trata de un enclave ecológico de gran calidad ambiental que se desarrolla en la confluencia de los ríos Mero

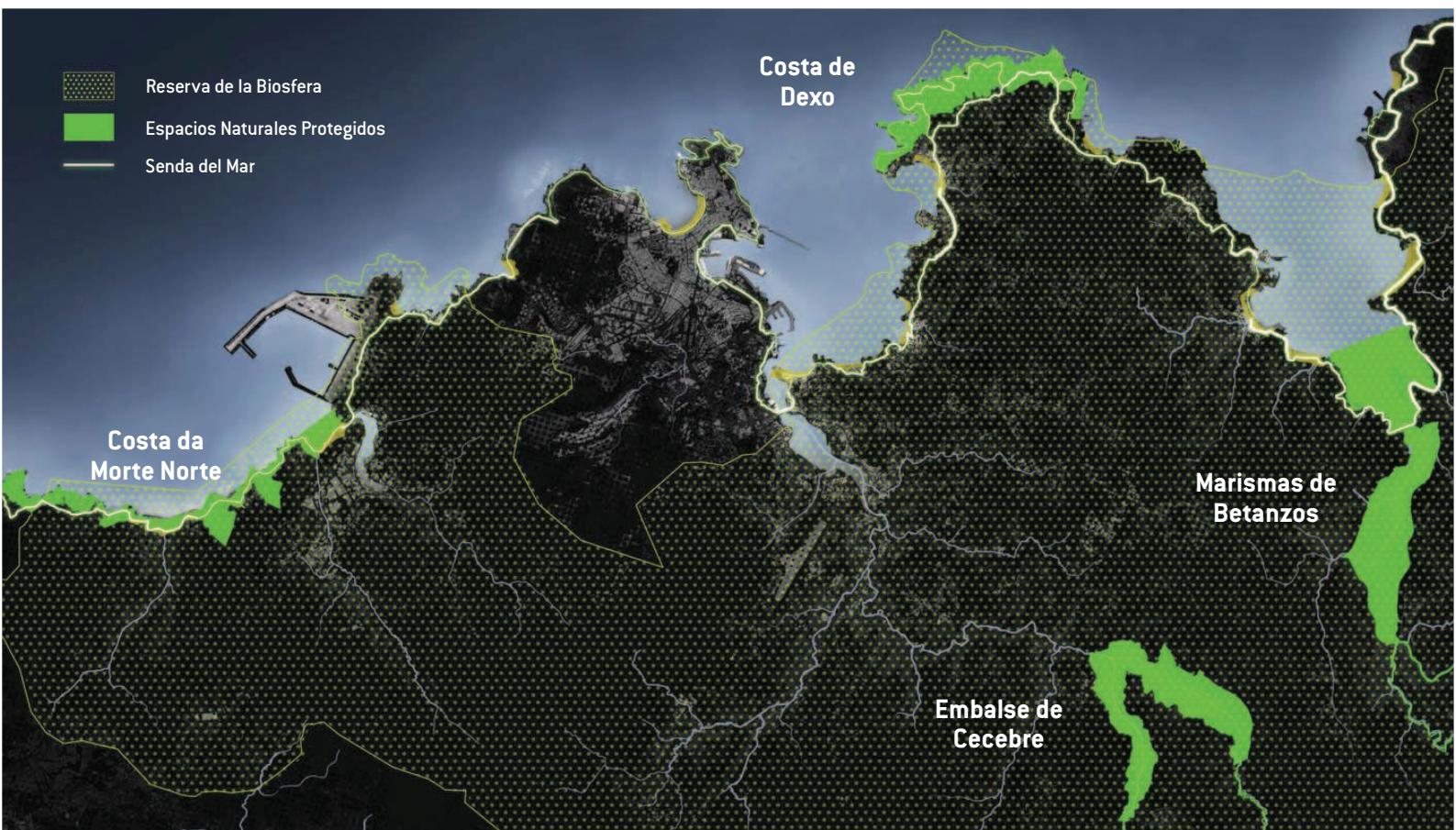
y Barcés. Destaca por la existencia de un importante bosque de ribera, en el que predominan los alisos. En él encuentran refugio especies faunísticas de interés como el carricerín real, la garza real, el aguilucho lagunero, el halcón peregrino, el milano negro, el águila pescadora, el combatiente o el andarríos bastardo. En cuanto a mamíferos cabe mencionar la presencia de murciélagos de herradura, murciélagos ratero y nutria. Su cercanía a la costa le ha convertido en un punto privilegiado para la invernada de aves marinas migratorias llegando a acoger más de 3000 aves acuáticas.

Fuera del ámbito estrictamente litoral la presencia de zonas capaces de sostener una vida silvestre mínimamente diversificada es muy reducida. La mayoría de las veces los espacios forestales se reducen a pequeños enclaves o bosquetes de árboles (robles, abedules, etc.), situados en el fondo de valles o cortas pendientes, en pleno monte o incluso en parcelas de propiedad particular en medio de los cultivos. En cambio, el matorral no repoblado cubre considerables extensiones de monte, tanto en sus variedades de matorral con tojos como de matorral con brezos dominantes. La superficie forestal arbolada se estima que ocupa un 44% de la extensión del área metropolitana. Tan solo supone más del 50% de la superficie municipal en Carral mientras que en Oleiros no alcanza el 30% y en A Coruña es el 17%. Aproximadamente la mitad de



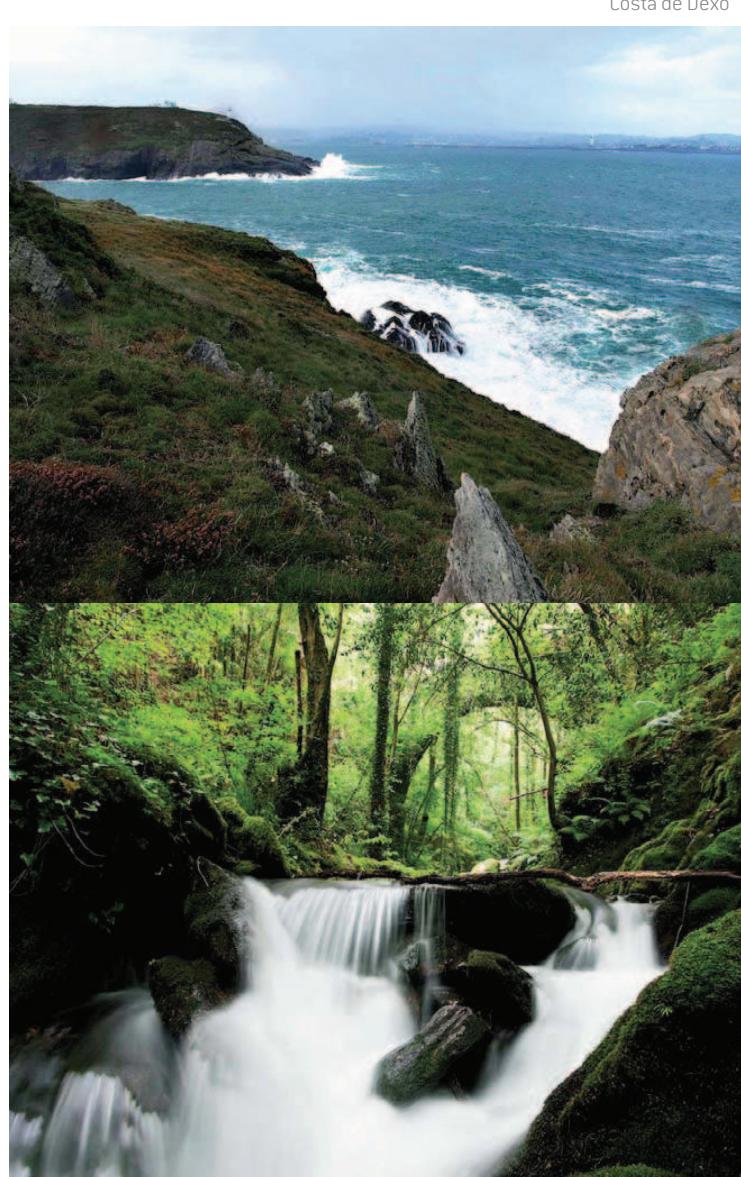
#### Espacios Naturales

Fuente: Elaboración propia FM en base a información de la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras. Xunta de Galicia



esta superficie corresponde a plantaciones de eucalipto que ocupan buena parte de las zonas bajas correspondiendo casi todo el resto a pinares localizados en cotas más elevadas. Las zonas de monte con presencia de frondosas autóctonas no son muy numerosas y además su extensión no es amplia sobre todo en lo que respecta a las masas puras no mezcladas con plantaciones forestales.

La singular relación entre espacios marinos, costeros y rurales, la diversidad ecológica y paisajística que inducen el mar y las variaciones del relieve y las pautas tradicionales de aprovechamiento de los recursos por parte de la población han llevado en el año 2013 a la declaración por la UNESCO de la reserva de la Biosfera de las Mariñas Coruñesas y Tierras del Mandeo, que incluye todos los municipios metropolitanos además de Concellos de la vecina comarca de Betanzos.



Fragas do Eume

Embalse de Cecebre



Marismas de Betanzos

## 1.7. Hitos paisajísticos

El territorio de Coruña Futura se estructura en una sucesión de alineaciones montañosas cuya altitud no supera la cota de 200 m y que discurren en sentido general noreste-suroeste desde la costa occidental hacia el interior, suavizándose el relieve paulatinamente hasta el valle del río Mero. Desde la costa de Arteixo, en sentido noroeste-sureste, una alineación formada por elevaciones como la sierra Leocadia, el monte Carboeiro y el monte Xalo que superan ligeramente los 400 m de altitud cierran la cuenca coruñesa por el sur. La línea de costa está flanqueada a lo largo de todo su recorrido por una serie de montes litorales de unos 200 m de cota (San Pedro, Cortigueiro, Monticaño, O Manxoeiro, Montes de As Regas y San Tirso) que constituyen grandes atalayas sobre el mar de gran atractivo paisajístico y que han evitado la ocupación urbanística de este espacio.

Son hitos paisajísticos muy importantes, a veces poco accesibles, que dominan el horizonte visual, constituyendo elementos de referencia en la percepción del paisaje. En contrapartida a esta elevada incidencia visual, estos hitos cuentan con un alto potencial de vistas, siendo miradores naturales desde los que se divisan vistas espectaculares sobre amplias extensiones del territorio. Todos estos factores definen una clara vocación de puntos de disfrute del paisaje en los que deben mantenerse los usos tradicionales y las actividades de ocio blando.

126 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

Monte Xalo



Monticaño



Hitos Paisajísticos  
Fuente: IGN 1:25.000 elaboración propia FM





Ría de Betanzos



Costa Dexo, Serantes

## 1.8. Corredores Ecológicos

La reducción de las actividades agrarias permite liberar en algunos espacios críticos superficies que pueden ser aprovechadas para la implantación de nuevas áreas ambientalmente valiosas. Se trata de actuar en determinados puntos, como el entorno de parques naturales, zona costera, riberas fluviales, áreas de topografía o hidrología singular para introducir elementos que aumenten la variedad ecológica del territorio y también nuevas opciones de uso por parte de la población metropolitana y turística contribuyendo a su revalorización social y económica. Como criterio general las acciones de adecuación ambiental y paisajística deben permitir la recuperación de biodiversidad.

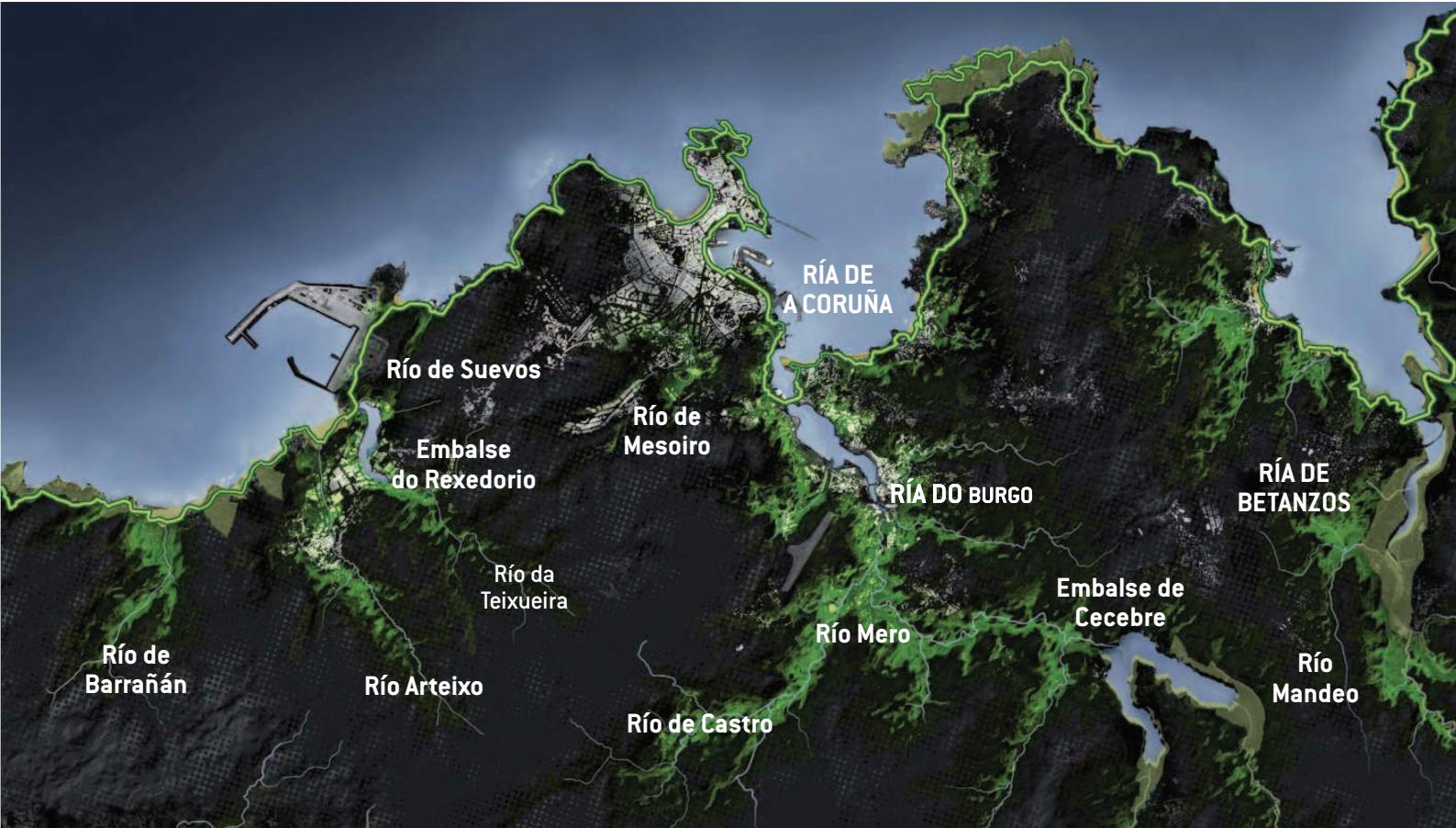
La recuperación de riberas fluviales y la articulación de un sistema de viarios blandos que conecte los puntos culminantes del territorio permite desarrollar una Malla Verde de territorio mediante una red de corredores ecológicos que conectan la costa, los cursos de agua, los recorridos paisajísticos de mayor potencial de vistas, los espacios naturales y agrarios y los parques periurbanos y que puede integrarse en la ciudad a través de los Ejes de Transformación el paseo marítimo y la red de peatones y bicicletas hasta las zonas verdes del centro de la ciudad de A Coruña. Se sugieren acciones de adecuación de viarios blandos sobre caminos rurales y zonas de dominio

público que conecten con la Senda del Mar y con los diferentes elementos de interés ambiental y paisajístico del territorio para su uso por peatones, ciclistas y caballerías, impidiendo el acceso de vehículos a motor.

Corredores Ecológicos



Fragas do Eume



## 1.9. Red de Peatones y Bicicletas

Un elemento con capacidad para singularizar el sistema de espacios con atractivo natural y recreativo del entorno de A Coruña es la posibilidad de conectar entre sí los diferentes municipios y los ámbitos y zonas de interés ambiental y cultural existentes mediante una red de viarios aptos para el uso por peatones y bicicletas. Es una iniciativa orientada a reforzar la integración entre los municipios de Coruña Futura mediante modos de movilidad sostenible, poner en valor elementos del patrimonio natural y cultural de nuestro territorio y aumentar el atractivo de Coruña Futura como espacio de ocio y de alta calidad de vida para residentes y turistas.

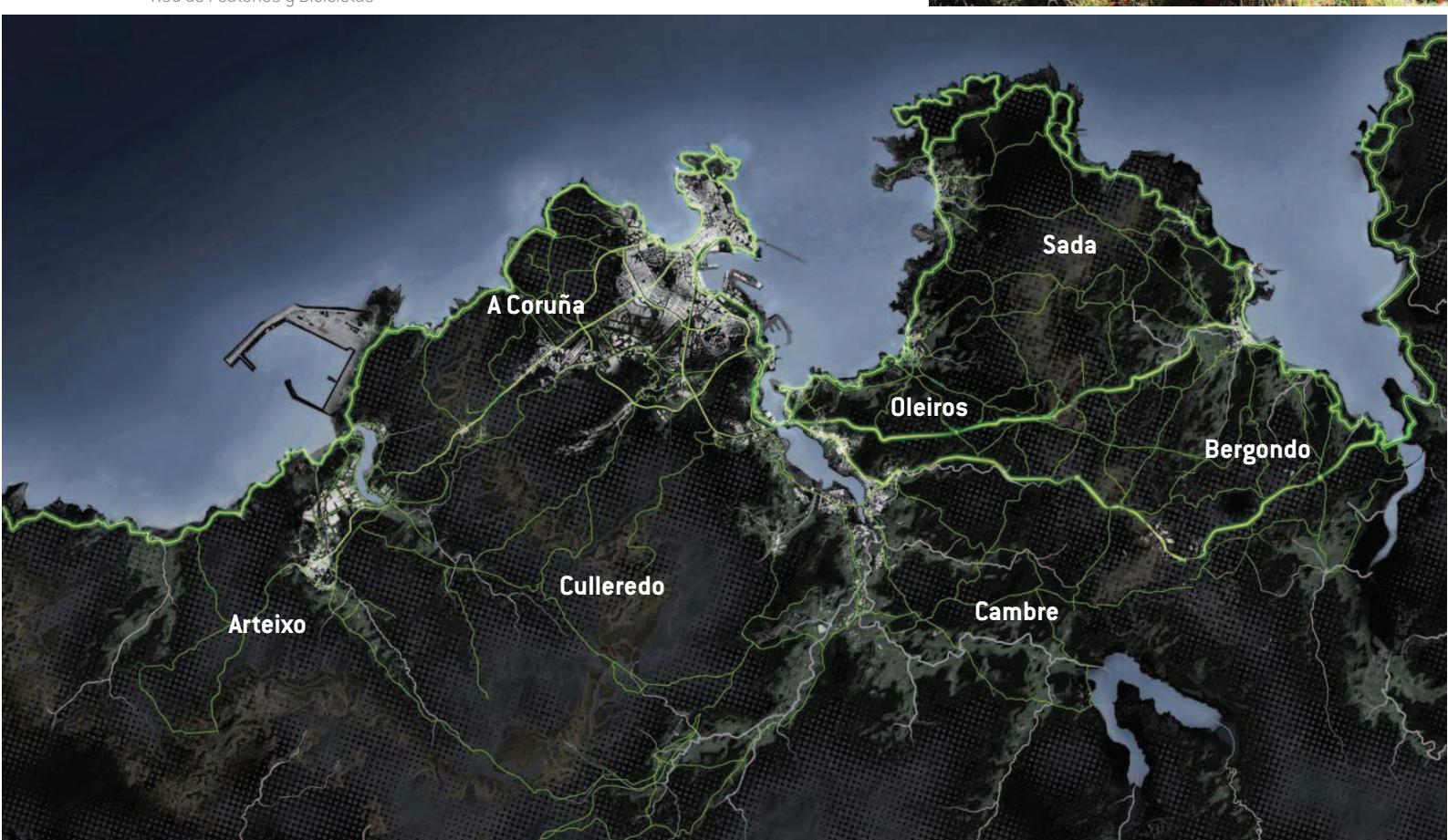
En esta Red se incluirán las diferentes iniciativas que desde el ámbito local están en marcha para adecuar caminos y viarios blandos para el uso de peatones y ciclistas. El futuro proyecto de la Red de Peatones y Bicicletas debe incorporar acciones de adecuación de itinerarios, catalogando y delimitando los recorridos y dotándolos de una protección efectiva que evite usos incompatibles. En otros casos será necesario ejecutar infraestructuras blandas que permitan el uso de sistemas lineales no acondicionados en la actualidad para estas actividades. Un tercer factor esencial es la protección y mejora de la calidad ambiental de su entorno, en particular la preservación



de los espacios ribereños, y la corrección de impactos y focos de deterioro. La incorporación de itinerarios a la Red Metropolitana de Peatones y Bicicletas debe suponer la dotación de servicios de mantenimiento y de elementos de acogida y atención a los usuarios.

Es importante además que el diseño de los recorridos se complete con el de una señalización “ad hoc”, imaginativa, de fácil identificación y que permita una sencilla lectura del territorio, favoreciendo el acceso a los puntos singulares de interés del territorio.

Red de Peatones y Bicletas



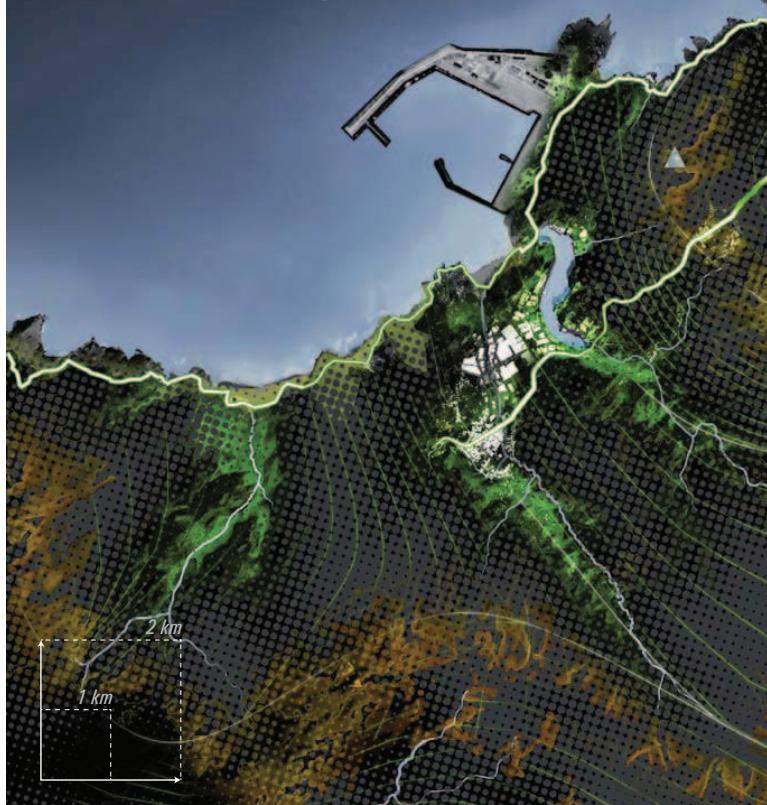
Together, the various environmental elements, natural corridors, unobtrusive roads, and system of axes of transformation and sustainable mobility define a large “Green Network” throughout the territory of Coruña Futura.

## 1.10. La Malla Verde del Territorio

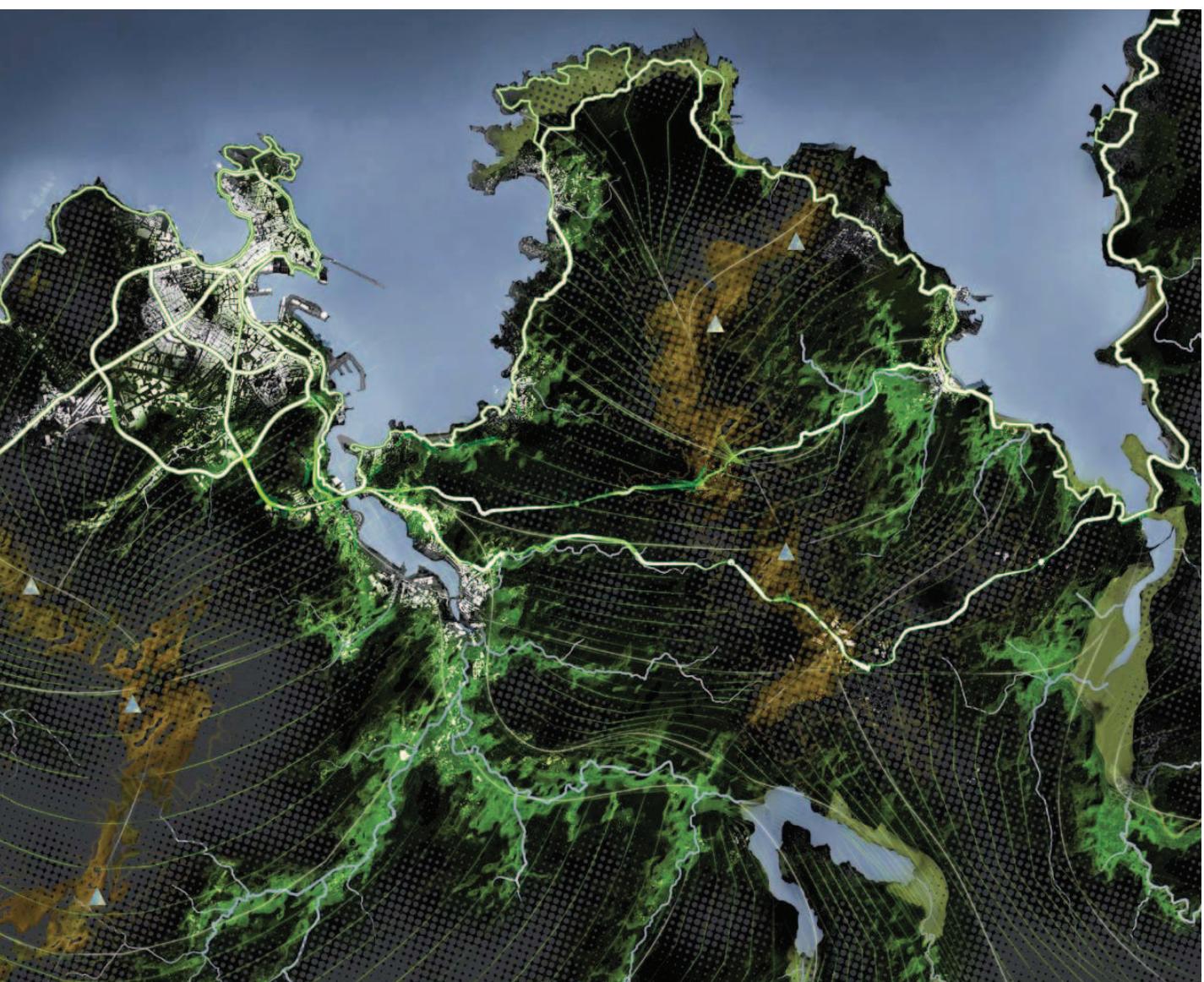
En conjunto los diferentes elementos ambientales, ejes naturales, viarios blandos y el sistema de Ejes de Transformación para la movilidad sostenible definen una gran Malla Verde en el territorio de Coruña Futura. La adecuación de esta Malla Verde representa la creación de un gran equipamiento de ocio y turismo ecológico que revaloriza la oferta urbana y un elemento de soporte para la movilidad sostenible a lo largo de las zonas rurales de Coruña Futura. Así, se procederá a la señalización y preparación de los diferentes elementos lineales para su uso en actividades de senderismo, cicloturismo y rutas a caballo. Es interesante también incorporar a las iniciativas de adecuación de la Malla Blanda la restauración de edificaciones aisladas singulares, de interés patrimonial o tradicional, situadas junto a los viarios como puestos de servicios vinculados al uso de la Malla.

La Malla Verde es, además, un elemento clave para la articulación de Coruña Futura facilitando elementos de interrelación entre los diferentes municipios, espacios de uso común para todos los ciudadanos del área metropolitana y la posibilidad de desarrollar proyectos desde la escala municipal en el marco de una iniciativa integrada desarrollada de forma coherente con objetivos y criterios comunes.

**Ejes de transformación > Senda del Mar > Espacios Naturales > Hitos Paisajísticos > Corredores Ecológicos > Red de Peatones y Bicicletas > Ecoaldeas y núcleos rurales > Transporte Azul**



Coruña Verde y Azul



## 1.11. Núcleos Rurales y Ecoaldeas

Se sugiere la realización de actuaciones de mejora de la calidad ambiental y urbana de los núcleos rurales configurándolos como Ecoaldeas cuyo desarrollo esté ligado al mantenimiento de paisajes rurales singulares y a la puesta en valor de los numerosos núcleos rurales que aparecen en el territorio generando elementos de atracción que limiten las tendencias a la urbanización difusa. Las Ecoaldeas constituyen una oferta residencial y turística vinculada a núcleos rurales localizados en emplazamientos valiosos. Es un desarrollo de reducidas dimensiones, que se integra en los núcleos preexistentes, basado en el atractivo del paisaje y de los elementos naturales del entorno. Estos asentamientos se caracterizan por su elevada integración ambiental y visual.

En algunos casos estas actuaciones pueden asociarse a pequeños puertos tradicionales como los de Suevos, O Portiño o Lorbé asociados a un núcleo rural configurando una oferta singular de entorno de calidad, paisaje, actividades náuticas y hábitat sostenible. Numerosos núcleos y zonas de interés ambiental ya ocupadas por edificaciones en Coruña Futura pueden acoger esta iniciativa.

Las Ecoaldeas conformarán una oferta de enorme atractivo como espacios de residencia permanente, segunda vivienda y

de alojamiento turístico y como centros de acogida y servicios para actividades de ocio activo y recreo concentrado en contacto con la naturaleza. Pueden también plantearse como hábitats de la tercera edad. Se propone hacer de las Ecoaldeas espacios de referencia en la aplicación de tecnologías y sistemas de gestión ambiental, y también, para lograr espacios urbanos y turísticos sostenibles en diálogo con el mundo rural. Numerosas actividades que vinculan los espacios urbanos con el entorno rural pueden localizarse en estos ámbitos: granjas-escuela, huertos de ocio, parques rurales, centros de interpretación y museos locales, etc.

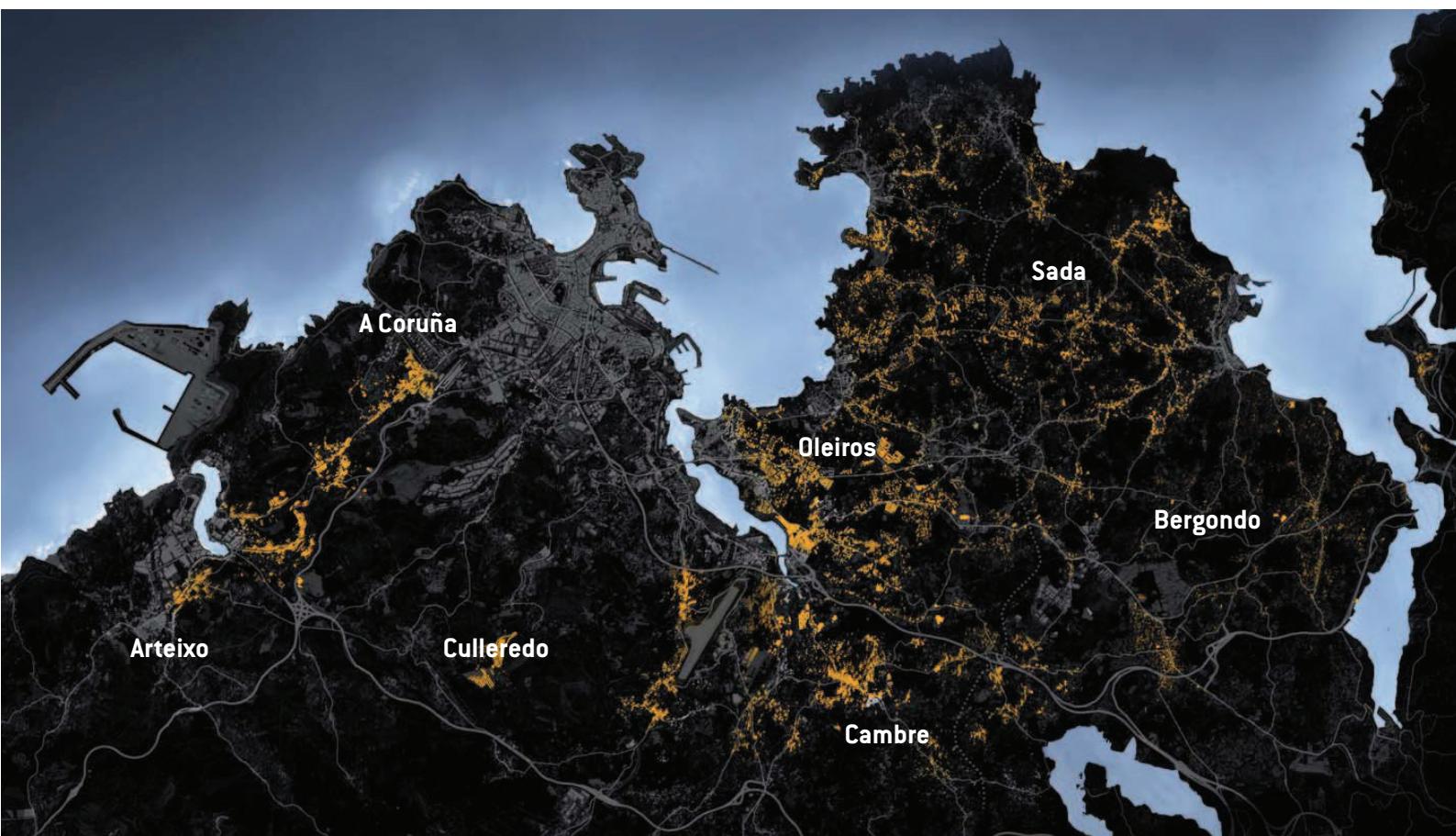
Se trata, en definitiva, de diseñar pequeñas comunidades caracterizadas por su elevada integración ambiental y paisajística y su vocación de configurar una propuesta diferenciada de residencia, turismo y ocio. La clave para su desarrollo está en adopción de una serie de criterios de localización y desarrollo relacionados con la noción de sostenibilidad, tales como:

- Cercanía a núcleos de población existentes y compatibilidad ambiental.
- Mezcla de usos, integrando residencia permanente, segunda vivienda, usos turísticos y recreativos, ocio, aprendizaje y contacto con la naturaleza y con los paisajes agrícolas.

Asentamiento Rural



Urbanización Difusa



- Énfasis en el diseño urbano, y especialmente, en el diálogo entre paisaje y arquitectura. Diseño de edificaciones y espacios públicos con criterios de arquitectura bioclimática.
- Integración de los usos de carácter urbano, de los usos agrícolas y de los espacios naturales.
- Protagonismo de los recorridos peatonales y de bicicletas.
- Utilización prioritaria de vehículos y sistemas de transporte no contaminantes.
- Programas de eficiencia energética. Utilización de energías renovables para usos domésticos y para equipamientos y servicios públicos.
- Sistemas de gestión del ciclo completo del agua. Reutilización y tratamiento integrado de las aguas residuales. Desarrollo de infraestructuras blandas de depuración (filtros verdes, lagunaje, lechos de turba, etc.)
- Recogida selectiva, tratamiento y reutilización de los residuos sólidos urbanos.
- Extensión de formaciones naturales y de sistemas biológicos que permitan la autodepuración e integración ambiental de las actividades humanas y la reintroducción de especies silvestres

- Los Núcleos Rurales forman parte de un gran espacio metropolitano dotado de una alta accesibilidad y de centros productivos y de conocimiento de alto nivel. Esta situación crea la oportunidad para la acogida de actividades de alto valor añadido, características de la nueva economía, que pueden encontrar en este espacio una localización idónea.
- Equipamientos Singulares. Muchos espacios, con frecuencia utilizando edificaciones ya existentes o reciclando elementos ya construidos pueden acoger una gran diversidad de usos dotacionales y económicos de gran interés como espacios de actividad, como atractivos turísticos y como elementos de revalorización de los activos naturales y de los numerosos elementos patrimoniales que se distribuyen por este territorio. Ecomuseos, centros de Interpretación de la naturaleza, espacios interactivos, equipamientos educativos, museos y talleres etnográficos y de actividades tradicionales, recorridos arqueológicos, nuevos espacios deportivos, hoteles y actividades de turismo náutico, agroturismo y ecoturismo, etc. son algunos de los equipamientos que tienen una especial cabida en este ámbito.
- Villas de empresa y nuevas actividades productivas. El numeroso patrimonio edificado existente en las zonas



Pazo de Miramar, Bergondo



Pazo de Vilaboa, A Coruña

rurales, o la reutilización de áreas ya edificadas para nuevos usos, es una oportunidad para localizar nuevas iniciativas empresariales, actividades de servicios, oferta de espacios adecuados para pequeñas empresas, teletrabajadores, emprendedores, actividades innovadoras y proyectos en sus fases iniciales de desarrollo. Se pueden aprovechar los atractivos y valores de este espacio para atraer e impulsar nuevas actividades económicas, científicas y tecnológicas, favorecer la diversificación productiva y apoyar las iniciativas empresariales locales. Empresas de internet, teletrabajadores, profesionales y artistas pueden encontrar un emplazamiento idóneo y de enorme atractivo para desarrollar sus actividades en un hábitat de alta calidad.

- **Vivienda sostenible:** Los Núcleos Rurales permiten realizar una oferta territorial singular de vivienda unifamiliar aislada en el marco de una operación de ecorurbanismo. Localizadas las viviendas en parcelas grandes y con una densidad edificatoria muy baja este espacio permite desarrollar una operación de agricultura de ocio y de mejora del paisaje ligada a una opción de residencia permanente. El mantenimiento de las características principales de la trama parcelaria y del viario rural son aspectos importantes para conservar la estructura paisajística de este espacio, que debe incorporar en su desarrollo criterios estéticos para las edificaciones,

el viario y las zonas ajardinadas. Diseñadas con criterios de arquitectura bioclimática en las viviendas sostenibles de las zonas rurales puede ensayarse una experiencia interesante de autoprestación de los servicios, evitando los gastos de desarrollo y mantenimiento, y la pérdida de eficiencia, que conllevan los sistemas de conducciones muy ramificadas: sistemas de autoabastecimiento energético, tratamiento individualizado de residuos sólidos y líquidos, etc.

## 02 La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo

### Eje productivo y urbano de Coruña Futura

A Coruña y Arteixo ocupan el ámbito más occidental de Coruña Futura definiendo un espacio que presenta una elevada continuidad del medio físico, de los tejidos urbanos y de los espacios para actividades económicas.

Se solicitó a los participantes del Foro Ciudad su opinión sobre los municipios del entorno de A Coruña con los que la ciudad mantiene una relación más estrecha. El Foro ha valorado la relación con Arteixo como la más importante de las que mantiene la capital con los municipios de su área metropolitana y considera prioritario fortalecer más la relación de A Coruña con Arteixo.

#### 2.1. A Coruña-Arteixo. Eje urbano y económico de Coruña Futura

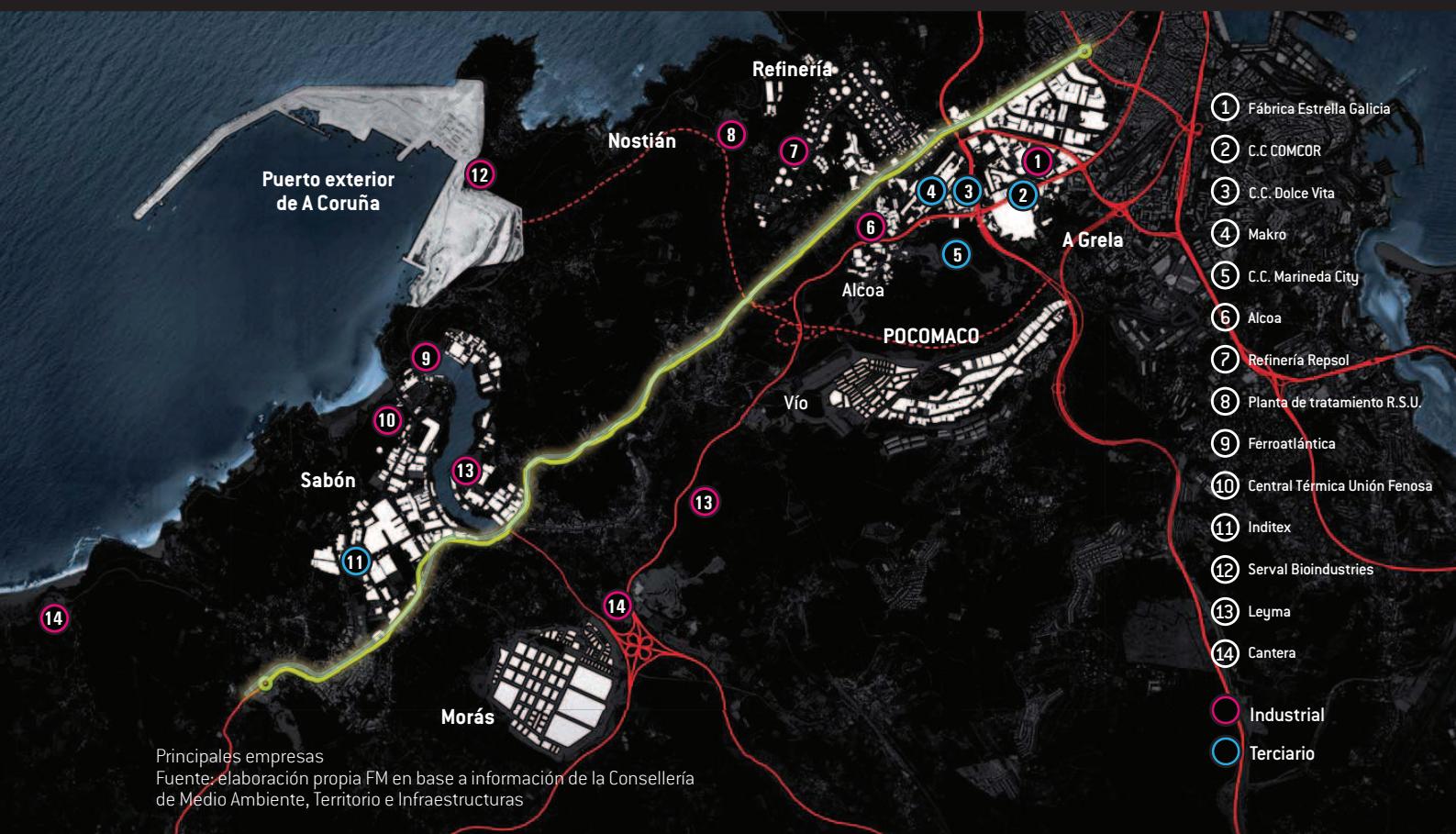
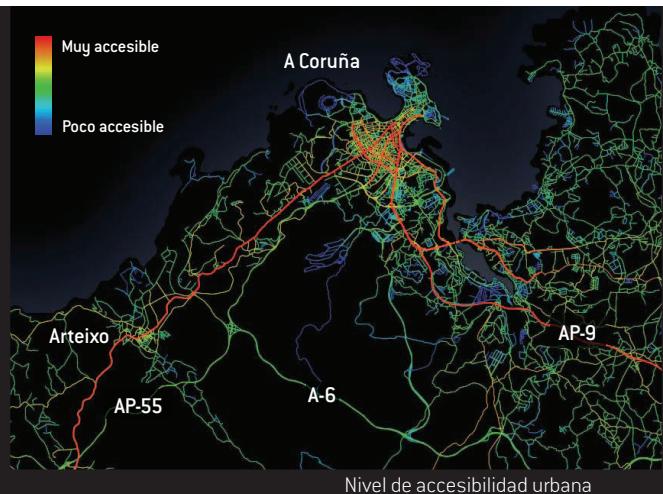
La estructura económica de ambos municipios es claramente complementaria. La ciudad de A Coruña es un centro de servicios fuertemente terciarizado en el que el 84% del empleo se concentra en el sector servicios. Este predominio reduce la presencia del empleo industrial hasta algo menos del 10%.

En contraste Arteixo es el principal centro industrial de Coruña Futura. El 20% de su empleo se concentra en el sector

secundario mientras que los servicios apenas son el 67% del total del empleo local. Los grandes polígonos de A Grela-Bens y Pocomaco-Vío situados en A Coruña y vinculados a las primeras etapas de la industrialización de la comarca ocupan hoy una posición muy central en el espacio urbano que ha llevado a una progresiva desindustrialización de sus naves que ahora acogen usos mayoritariamente terciarios.

Es en el polígono de Sabón, en Arteixo, donde se localiza en la actualidad la mayor parte de la actividad industrial de Coruña Futura. Esta gran extensión de suelo para actividades económicas, junto con las actuaciones en marcha en el polígono de Morás, hacen de Arteixo la gran reserva de suelo para actividades económicas de toda el área metropolitana. En conjunto A Coruña y Arteixo aportan casi el 70% de todo el suelo industrial de Coruña Futura.

El desarrollo de las áreas de actividad económica de Arteixo ha permitido la localización en el municipio de algunas de las más importantes empresas del área metropolitana como Ferroatlántica, Unión Fenosa o La Voz de Galicia además del Puerto de A Coruña y la refinería de Repsol que se localiza a caballo de los dos municipios. Entre A Coruña y Arteixo concentran las empresas industriales y de servicios más importantes de Coruña Futura, e incluso de toda Galicia, así





Polígono Industrial A Grela

como la mayor parte de la actividad exportadora y de I+D. Pese a acoger a algo menos del 70% de la población en este ámbito se encuentra el 80% de todo el empleo de Coruña Futura. Entre todas las empresas de este territorio destaca especialmente el grupo Inditex. En Arteixo se localiza su sede central y buena parte de las actividades más importantes de esta empresa (gestión y dirección, coordinación logística, diseño, etc.). En conjunto el grupo Inditex aporta más del 21% de todo el VAB de Galicia y el 41,5% de todo el VAB de Coruña Futura por lo que se trata de un emporio económico vital para la actividad productiva y la cohesión social de todo el territorio. Con presencia en 85 países es la empresa global más importante de Galicia y una de las principales del mundo, líder en su sector, y una referencia imprescindible para la proyección internacional de Coruña Futura.

El nuevo puerto exterior de A Coruña se localiza en Arteixo. Este puerto es la infraestructura más importante para el futuro económico de Coruña Futura. Durante los próximos años los principales elementos de actividad del actual puerto de A Coruña (puerto petrolero, terminal de graneles, carga general) se trasladarán a esta nueva instalación. Su potenciación y el desarrollo de espacios logísticos y empresariales asociados a su actividad requieren una elevada cooperación entre todas las administraciones con objeto de lograr que el nuevo puerto



Polígono Industrial Sabón

actúe como uno de los principales elementos dinamizadores de la economía coruñesa y gallega.

Casi el 40% del término municipal de A Coruña está clasificado como urbano mientras que en Arteixo este porcentaje es de poco más del 7%. Las diferencias de superficie y población entre ambos municipios dan como resultado que la densidad del suelo residencial de A Coruña alcance las 78 viviendas/ha frente a las poco más de 16 viv/ha de Arteixo. También aparecen complementariedades en la estructura demográfica contrastando el 13% de población mayor de 65 años de Arteixo con el 20% de A Coruña.

El conjunto del área A Coruña-Arteixo queda integrado en la isócrona de 15 minutos que configura el espacio de Coruña Futura. Las reducidas distancias existentes entre cualquier punto de ambos municipios y la densa red de viarios existente entre ellos garantiza tiempos de desplazamiento característicos de un ámbito local de movilidad.

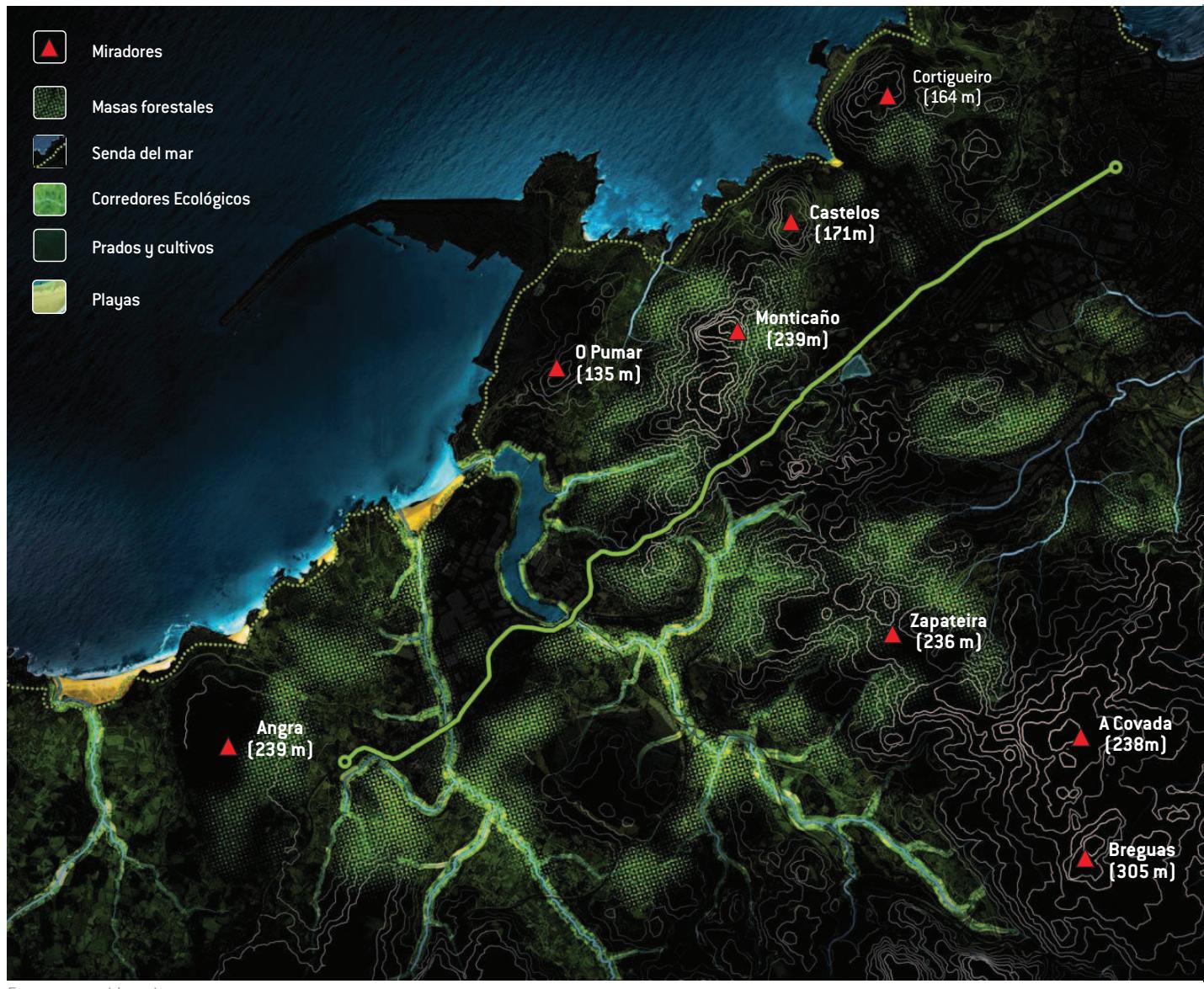
A Coruña y Arteixo occupy the westernmost limits of Coruña Futura, defining a continuum of natural landscapes, urban fabrics, and spaces for economic activity.

## 2.2. Malla verde y corredores ecológicos

La línea de costa es un elemento de continuidad entre A Coruña y Arteixo. Se inicia aquí el amplio tramo litoral orientado a mar abierto conocido como Costa da Morte. La playa de Barrañán es el elemento más atractivo de este espacio, un área de gran valor paisajístico utilizada como zona de ocio por residentes de ambos municipios. Tanto Arteixo como A Coruña han localizado a lo largo de este tramo costero diversas áreas industriales, infraestructuras e instalaciones como la depuradora y vertedero que han causado graves impactos en la calidad ambiental de este ámbito. El desarrollo de actuaciones de restauración y saneamiento integral deben abarcar el conjunto del tramo litoral de Arteixo y A Coruña para ser efectivas. Casi el 50% de todo el término municipal de Arteixo corresponde a zonas arboladas (eucaliptos, pinos, castaños). En A Coruña las zonas forestales ocupan menos del 17% del municipio

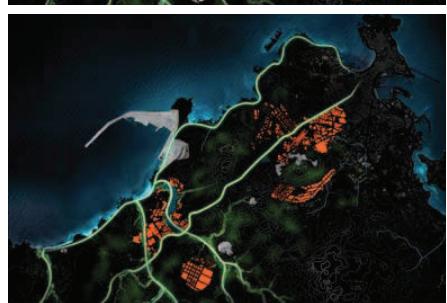
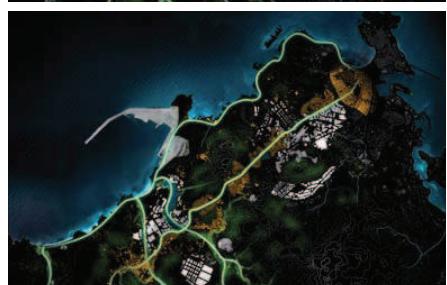
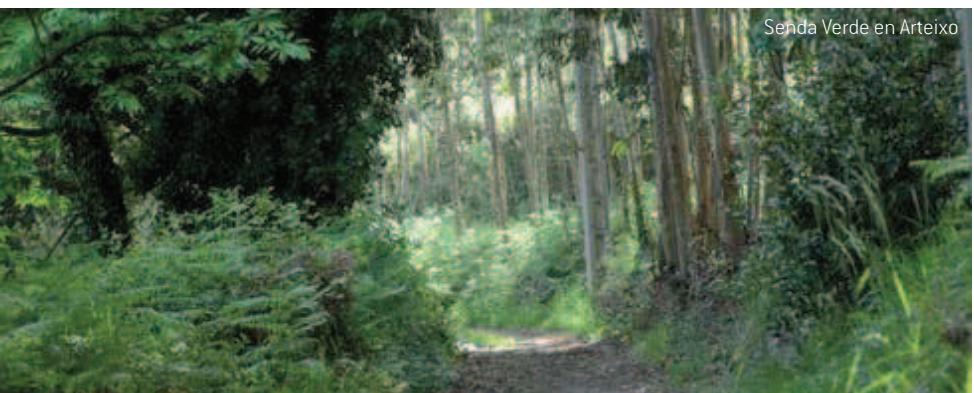
El potencial de vistas de las zonas elevadas junto al mar da un gran valor paisajístico a este ámbito. La creación de una Senda del Mar que discorra junto a la costa y de corredores ecológicos asociados a ríos y zonas culminantes permitirá apreciar los atractivos ambientales de ambos municipios. Junto

a los sistemas de transporte convencional por carretera el desarrollo de una red de bicicletas y peatones, especialmente a lo largo de la costa, proporcionará otro elemento de integración supramunicipal de gran atractivo para recorrer algunos de los ámbitos de mayor valor paisajístico de A Coruña y Arteixo. Las numerosas canteras existentes en la zona son un ámbito idóneo para localizar nuevos usos singulares, espacios de ocio y crear elementos de identidad visual en el territorio. Algunas, por su dimensión, admiten una gran variedad de usos, otras con una localización estratégica como la de Barrañán, sobre la playa son idóneas para localizar equipamientos turísticos y de ocio con una estética diferenciadora.



Estructura ambiental

Embalse de Meicende



## 2.3. La Avenida de la Industria

El eje definido por la Avenida de Finisterre y las Travesías de Meicende y A Pastoriza, que articula la principal conexión urbana entre A Coruña y Arteixo, es uno de los principales ejes estructurantes de Coruña Futura. Su elevado nivel de accesibilidad es un indicador de su alto grado de conexión e integración en el sistema viario metropolitano y proporciona un elemento de gran centralidad supramunicipal para la conexión de ambos municipios y el desarrollo de elementos de intensidad urbana a lo largo de este viario. Nuevos elementos viaarios como la 3<sup>a</sup> Ronda y los accesos al puerto exterior van a dotar de una creciente accesibilidad a Arteixo y a las zonas del noroeste de A Coruña aumentando los elementos de integración supramunicipal y su proyección hacia Carballo a través de la autopista AG-55.

Las complementariedades entre Arteixo y A Coruña, la centralidad de los ejes que conectan ambos municipios y el elevado grado de consolidación e interacción en los tejidos urbanos que se disponen entre las dos poblaciones plantean la oportunidad de organizar este espacio intermedio como un Eje de Transformación, la Avenida de la Industria, en el que progresivamente desarrollar una estructura de avenida urbana que articule ambos municipios y estucture los desarrollos a lo

largo de este eje incentivando procesos de renovación urbana en los asentamientos existentes. En estos es importante desarrollar programas de renovación urbana integrales que favorezcan una cierta densificación y ordenación de las tramas urbanas, la mejora ambiental, estética y funcional de los núcleos, la mezcla de usos y la diversidad de funciones, elementos de integración y relación con los elementos ambientales del entorno, una adecuada relación con los espacios de circulación de vehículos y la adecuación de las áreas de aparcamiento, acceso a transporte colectivo, arquitectura bioclimática, etc.

Avenida de la Industria



Renovación de núcleos urbanos

Áreas de oportunidad económica



## 2.4. Nuevos espacios de Actividad Económica

La fortaleza industrial de este territorio permite concebirlo como un eje con vocación de acoger nuevas actividades económicas en un ámbito caracterizado por la mezcla de usos y la intensidad urbana que integre eficazmente a ambos municipios. Su carácter lineal lo hace óptimo para darle soporte mediante sistemas de transporte colectivo de alta capacidad. La mejora paisajística y su acompañamiento de un corredor verde plantean una opción idónea para acceder a los valiosos espacios de la costa y a las zonas de alto valor paisajístico de las colinas que se localizan aquí.

La localización de este espacio, sus ejes de interconexión metropolitana y su acceso a infraestructuras y sistemas de transporte de conexión exterior permiten generar una oferta muy atractiva para el emplazamiento de actividades industriales, logísticas y tecnológicas, así como para grandes equipamientos, servicios, etc. La localización y oportunidades existentes hacen de este ámbito un espacio con enorme potencial para numerosas actividades.

La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo debe plantearse como una operación que, a partir de la Avenida de la Industria



como gran elemento estructurante de desarrollo urbano y movilidad sostenible, permita la progresiva creación de suelo, de forma muy flexible, para actividades económicas de última generación. Sus especiales características tiene que aprovecharse para atraer nuevas inversiones productivas hacia este espacio, así como la relocalización de otras que van a encontrar aquí nuevas oportunidades de expansión y desarrollo, permitiendo, además, operaciones de recualificación muy necesarias en sus anteriores emplazamientos, quizás de carácter más urbano.

Las características de este ámbito permiten ofrecer espacios adecuados a cada tipo de demanda en condiciones altamente competitivas, facilitando una elevada diversidad empresarial, el surgimiento de sinergias inter e intrasectoriales y una elevada capacidad de atracción de inversiones y de empresas. Plantas industriales de tamaño medio y grande, actividades logísticas, etc. van a disponer de emplazamientos específicamente concebidos para sus necesidades en el contexto de una gran operación estratégica que aporta elevados niveles de excelencia e interconexión con otros espacios de vocación complementaria.

El desarrollo de actividades logísticas avanzadas asociadas al nuevo puerto exterior con una vocación de gran Hub energético y de transferencia y transformación de mercancías a granel,



para las que este espacio muestra excelentes condiciones, resulta especialmente interesante. El sector de la logística, uno de los pilares de la nueva etapa de crecimiento de los países desarrollados, constituye una actividad con un enorme potencial de crecimiento ligado a la expansión de las nuevas formas de comercio. Formas de comercio que van a demandar, de forma cada vez más importante, espacios concebidos específicamente para la organización de sus actividades en zonas próximas a las grandes rutas de tráfico mundial de mercancías.

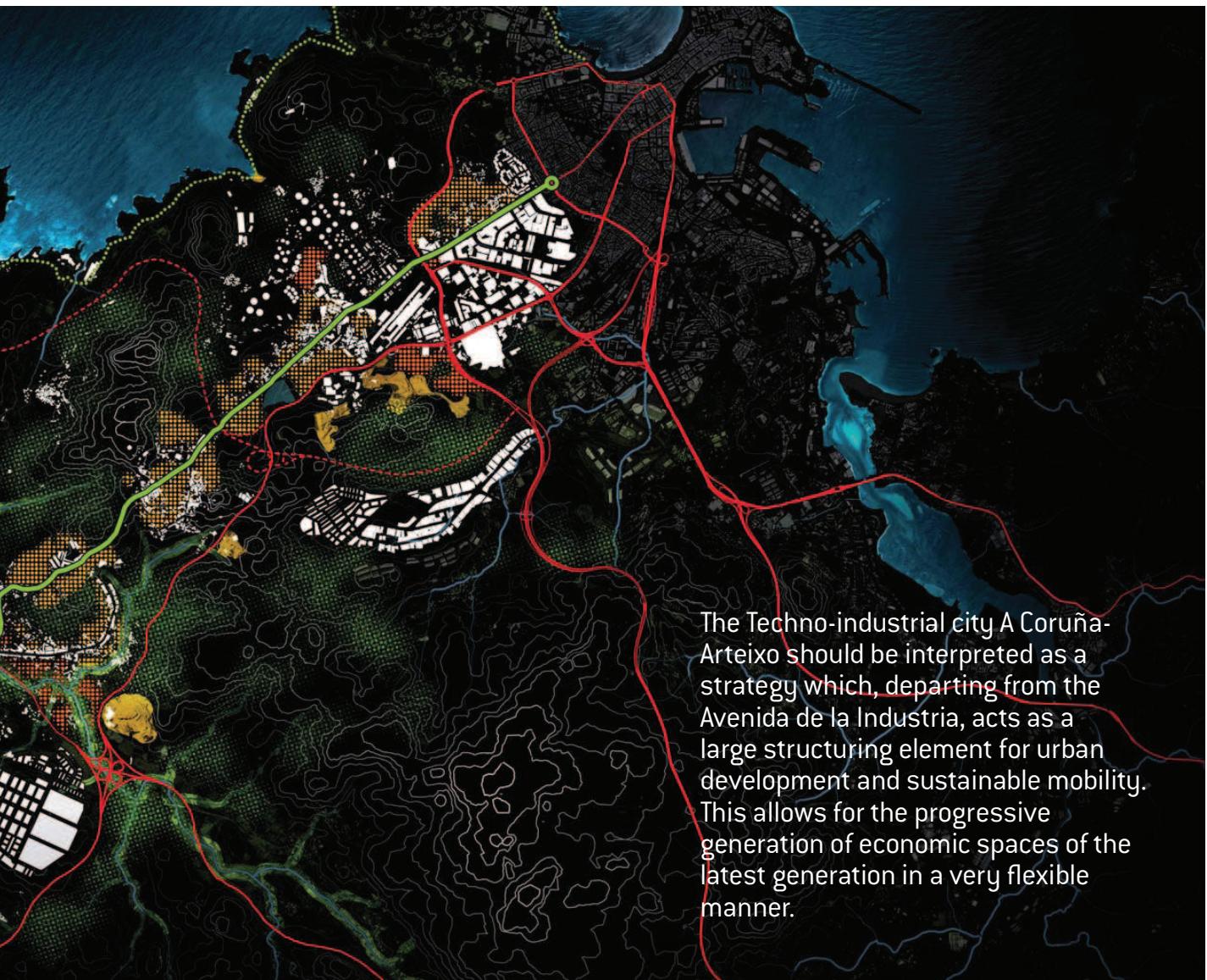
La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo presenta una elevada concentración de infraestructuras de comunicaciones. Tiene, además, una privilegiada posición en relación con los principales flujos de transporte con los centros productivos y de consumo más importantes del eje marítimo hacia el norte de Europa. La articulación de los desarrollos de este espacio con criterios de integración paisajística y su concentración en torno a un eje con transporte colectivo resultan esenciales para evitar los procesos de urbanización difusa que amenazan a este espacio y facilitar las dinámicas de cooperación entre A Coruña y Arteixo.



**Espacios logísticos**  
**Renovación de polígonos**  
**Actividades industriales**  
Espacios terciarios  
**Centros tecnológicos**  
Áreas empresariales  
**Renovación de núcleos**  
Parques urbanos  
**Equipamientos**  
Mezcla de usos  
**Senda del mar**  
Corredores ecológicos  
**Playas**  
Miradores e itinerarios paisajísticos  
**Áreas forestales**  
Renovación de canteras



Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo



## 03 La Avenida de la Innovación

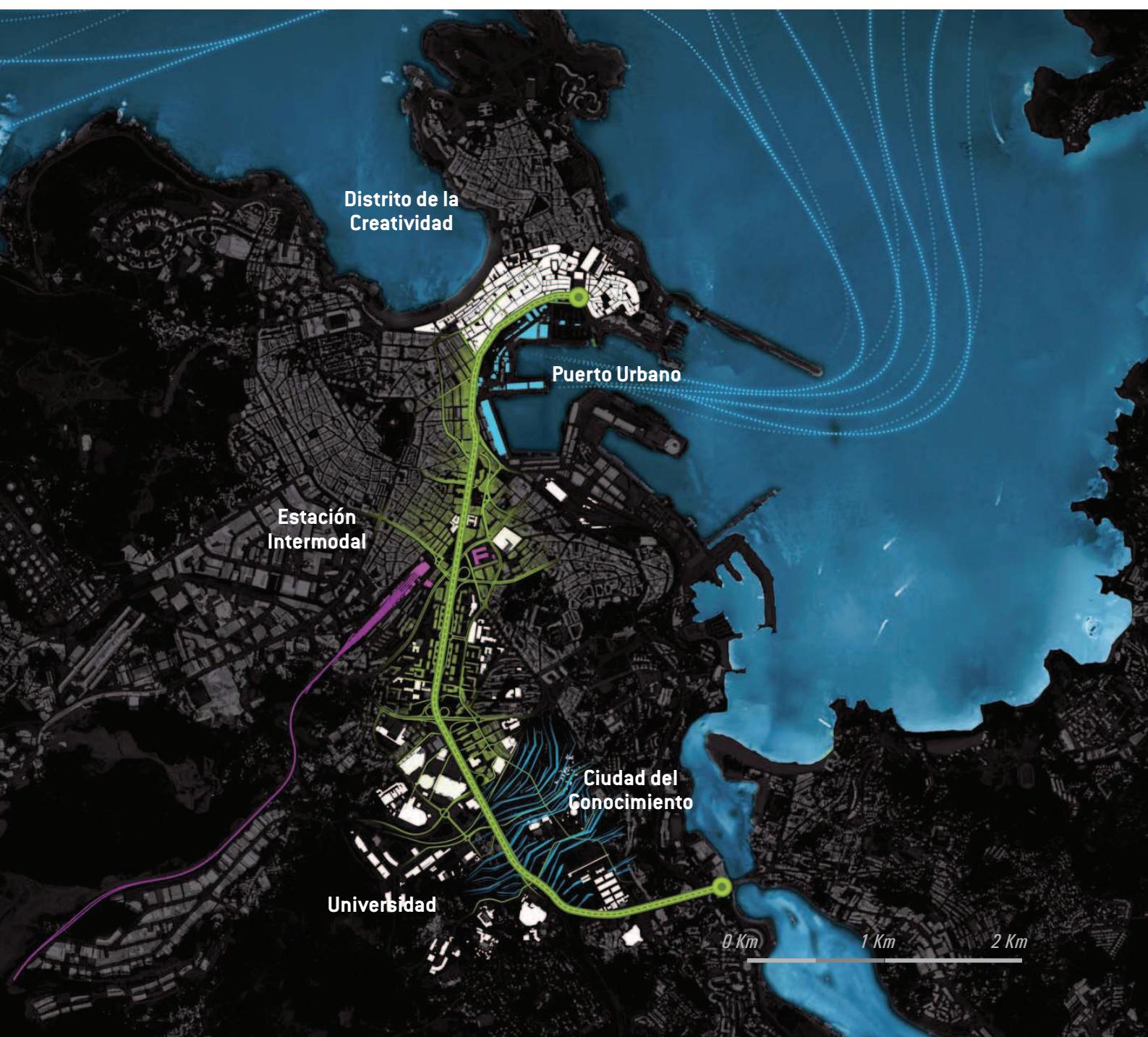
### Conectividad y calidad urbana en el eje de la economía del futuro

La Avenida del Alcalde Alfonso Molina es el gran eje que en sentido norte-sur ha guiado los principales desarrollos urbanos de A Coruña en las últimas décadas. Es el principal viario de acceso al centro de la ciudad en torno al cual han ido apareciendo importantes áreas de centralidad del área metropolitana. Se inicia en el puerto y conecta con las Rondas de Nelle y Outeiro que articulan los movimientos este-oeste. Discurre entre la estación de tren de San Cristóbal y la estación de autobuses. Articula los crecimientos del barrio de Elviña. Tras el cruce con la Avenida de San Cristóbal aparece un espacio de concentración de elementos de relevancia metropolitana: grandes centros comerciales y de ocio, Expocoruña y el Coliseum o los espacios terciarios con hoteles y oficinas de Matogrande. A continuación se encuentra el Campus de Elviña de la Universidad de A Coruña antes de bifurcarse hacia la Ría do Burgo junto a la fábrica de Armas y hacia la conexión con la AP-9 por el sur. Con una longitud total de 3,7 Km. es un eje fundamental de articulación urbana de la ciudad y el viario mejor conectado de toda la trama urbana. Es también un importante elemento de conexión con los espacios urbanos del entorno.

Es un eje central de A Coruña, el que tiene mejor accesibilidad y a lo largo del cual se concentran gran parte de los espacios, equipamientos y áreas de actividad que constituyen componentes de excelencia de Coruña Futura. Su carácter

de principal acceso al centro de la ciudad es la causa de sus importantes problemas de congestión y de mantenimiento de una configuración de autopista que actúa como una gran barrera en espacios muy centrales de la ciudad. Las nuevas rondas que se están desarrollando van a significar una menor presión del tráfico sobre este eje permitiendo una transformación de su carácter hacia una vía más integrada en la estructura de la ciudad con un carácter más urbano y que transforme un elemento de separación en una avenida de articulación de piezas clave para la configuración de Coruña Futura. Actuaciones de densificación que refuerzen el carácter urbano de este espacio y la permeabilización del actual viario son iniciativas que van a permitir una mejora importante en la estructura y funcionalidad de una parte de la ciudad fragmentada en la actualidad por los grandes viarios y la concepción aislada de los diferentes planes parciales que han marcado su desarrollo.

La Avenida de la Innovación es una iniciativa de recualificación de este eje urbano en sus aspectos visuales, funcionales y de reorganización de la movilidad rodada y peatonal. Se pretende mejorar la calidad del espacio urbano, recuperar calles y plazas para el peatón, dinamizar nuevas actividades, introducir más vegetación en el espacio público y racionalizar la relación entre los diferentes modos de movilidad. En muchas ciudades se ha puesto de manifiesto el gran impacto que tiene la renovación



The Avenida del Alcalde Alfonso Molina is the major guiding axis for the urban development of A Coruña. This avenue has immense potential to host spaces for innovation, fusion, and accelerated urban interaction.

This avenue will connect the Creativity District in the historical city center, the Urban Port, the Intermodal Exchange Hub, and the future Knowledge City.

de los espacios públicos como incentivo para la progresiva recualificación de la arquitectura y la activación de los usos y funciones urbanas de mayor valor añadido.

Esta avenida central tiene el mayor potencial para acoger actividades innovadoras, espacios de fusión, lugares de interacción urbana máxima. Conectará el Distrito de la Creatividad situado en el Centro Histórico de la ciudad, el Puerto Urbano, el intercambiador intermodal metropolitano y la futura Ciudad del Conocimiento que se plantea en torno a los campus universitarios del sur de la ciudad, el Parque Ofimático y los espacios de su entorno que conformarán el Distrito Digital y la Fábrica de la Innovación en el emplazamiento de la actual fábrica de armas.

La gestión del tráfico es un elemento fundamental de accesibilidad y también de calidad de la escena urbana. Se propone mejorar su funcionalidad dotando a la avenida de viarios preferentes para el transporte colectivo y paseos para peatones y bicicletas. La peatonalización de algunos ámbitos, el diseño de los viarios secundarios con criterios de coexistencia peatón-automóvil y los sistemas de aparcamiento inteligente son elementos clave para organizar el tráfico en este viario central. La permeabilización del eje y la conexión entre los espacios urbanos que se localizan a ambos lados es clave para

la efectiva articulación de los barrios más importantes surgidos en los años 70 y 80 del pasado siglo y su transformación en espacios más vitales y mejor conectados. La anchura de este viario una vez reorientado a una estructura de bulevar hace de él un amplio salón urbano con gran capacidad de acogida para nuevos usos y funciones.

Es importante desarrollar programas de imagen urbana que mejoren la percepción de este espacio, una de las principales “puertas” de la ciudad y lo revaloricen para favorecer una mayor diversidad y complejidad de sus usos y de su tejido social. Se trata de desarrollar acciones para el fortalecimiento de los elementos físicos que definen la imagen urbana con objeto de conseguir una imagen más atractiva, identificable y coherente. Algunas de estas acciones pueden consistir en iniciativas como:

- Tratamiento de la imagen urbana. Es necesario actuar sobre los muy diversos elementos que determinan la calidad y el atractivo de la imagen urbana: texturas, tejidos, tipologías, arquitecturas, colores, ornamentación, pavimentos, señales y cartelería, ambientes, etc., cuya transformación ayudará a mejorar la percepción del conjunto de la ciudad, el Ecobulevar de la Universidad es un lugar crítico de la ciudad y debe estar constituido por un marco físico singular en consonancia con las funciones, el ambiente y el carácter arquitectónico de la zona.

Accesibilidad relacional





- El arbolado y la jardinería son elementos muy útiles para cambiar la imagen de una ciudad. La escena urbana mejorará con el tratamiento de arbolado, organizando recorridos, recuperando la calidad ambiental de las calles, articulando mejor los espacios urbanos y creando lugares más agradables de estancia al aire libre.

- Es un espacio idóneo para implantar soluciones de Autobuses de Tránsito Rápido, o incluso de tranvía si en el futuro resulta viable, configurando un potente eje de transporte colectivo desde el acceso a la ciudad, la universidad y los centros comerciales hasta la estación intermodal y las zonas más centrales de A Coruña.



154 Coruña Futura. Proyecto Ciudad



### 3.1. Bulevares urbanos

Los Bulevares cosen los tejidos urbanos, generando permeabilidad y espacios de encuentro. Incorporan sistemas de transporte colectivo y permiten movilidad a pie y en bicicleta. Proporcionan soporte para la mezcla de usos y para una escena urbana rica y variada en la ciudad. Integran parques y espacios arbolados, que ayudan a dar coherencia al conjunto de la ciudad y amplían su imagen verde.

Se conciben como vías urbanas destinadas a acoger los desplazamientos locales, configurándose como un elemento central de alta calidad ambiental. Proporcionan la estructura física lineal en torno a la cual organizar los nuevos procesos de densificación y renovación, siendo el elemento viario que aporta continuidad a los espacios urbanos para dotar de coherencia y funcionalidad al conjunto. Los Bulevares Urbanos pueden integrar espacios consolidados, áreas de renovación, espacios libres, parques períurbanos y áreas de actividad económica.

Para desarrollar todas estas funciones los Bulevares Urbanos o Ecobulevares deben plantearse de acuerdo con un conjunto de criterios que les permitan desarrollar todo su potencial territorial:

### Ejes verdes

El diseño de los Bulevares Urbanos, tanto en los tramos menos densos como en las áreas urbanas centrales, debe plantearse con criterios de mejora ambiental, incorporando elementos de arbolado a lo largo de su recorrido, zonas de interés ambiental y acciones de mejora paisajística. En cualquier caso los proyectos deberán tener en cuenta factores esenciales referentes a la calidad ambiental y a los condicionantes del medio físico existentes. Pueden incorporar paseos de borde y vías verdes asociadas a los tramos costeros o a los cursos fluviales por los que discurren.

### Ejes de articulación urbana

La mayor parte de los desarrollos de los municipios de Coruña Futura se han realizado mediante planes parciales que van ocupando diferentes ámbitos en las inmediaciones de los ejes infraestructurales. El resultado, especialmente perceptible en los crecimientos de A Coruña durante las últimas décadas, son espacios construidos inconexos, faltos de articulación infraestructural y tipológica, con escasa interconexión y falta de diversidad funcional. Los ámbitos construidos y los espacios intersticiales entre estos tejidos dispersos se plantean como



156 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

ámbitos preferentes para las acciones de renovación y densificación. La concentración de los procesos de desarrollo en estas áreas ya ocupadas por la urbanización permitirá limitar los procesos de edificación difusa y la dispersión de los desarrollos urbanos por el territorio, concentrándolos en torno a corredores lineales más sostenibles y reducir la necesidad de ocupar suelos todavía libres de urbanización. Además, permitirán dotar de estructura y mayor coherencia a los desarrollos ya existentes y a los continuos edificados supramunicipales.

En tanto que ámbitos en los que a través de nuevos desarrollos y procesos de renovación urbana y reciclado del territorio deben localizarse prioritariamente los futuros crecimientos, los ámbitos urbanos de los Bulevares Urbanos se plantean como espacios en los que desarrollar tramas urbanas densas. La densidad es una de las claves de los espacios innovadores y sostenibles. Preserva el paisaje; hace más eficiente la gestión de los recursos naturales; mejora la funcionalidad de dotaciones, servicios y sistemas de transporte; reduce las necesidades de desplazamientos cotidianos; y aumenta las posibilidades de interrelación, la generación de redes sociales y el encuentro entre lo diverso. Densidad en espacios de calidad, atractivos y vitales, conectados, con espacios de encuentro, mezcla de usos, diversidad de ambientes, residentes y usuarios.

## Ejes de transporte colectivo

Las experiencias más innovadoras de crecimiento urbano sostenible se basan en la integración de los procesos de desarrollo en torno a potentes ejes de transporte público que permitan solventar las demandas de movilidad con un mínimo impacto ambiental, económico y territorial. Los Bulevares Urbanos deben diseñarse, cuando lo permita la sección de la vía, con plataformas reservadas para los sistemas de transporte colectivo, haciendo de ellos elementos de movilidad atractivos y accesibles.

Las estaciones de autobús y tren y los principales puntos de acceso a los servicios de transporte colectivo son elementos claves en esta estrategia y deben concebirse como nodos de centralidad urbana, localizando en sus inmediaciones viviendas, centros de trabajo, espacios comerciales y servicios. Debe facilitarse el acceso a estos puntos desde los tejidos urbanos del entorno. Para ello, se sugiere dotarlas de aparcamientos para usuarios y de sistemas eficaces de intercambio entre las diversas líneas de autobuses urbanos e interurbanos, así como conectarlas con los principales ejes peatonales y carriles para bicicletas.

## Espacios para peatones y bicicletas

Los Bulevares Urbanos pueden facilitar una mayor proximidad entre residencia, trabajo y equipamientos en muchos ámbitos de nuestro territorio, aumentando así las posibilidades de utilizar los desplazamientos peatonales para satisfacer muchas de las demandas cotidianas.

El diseño de los Bulevares Urbanos debe incorporar carriles reservados para peatones y bicicletas que faciliten estos desplazamientos y proporcionen un elemento cómodo y atractivo de movilidad y disfrute de la ciudad y del paisaje, convirtiéndose en un aliciente de nuestros espacios urbanos y en un elemento de atracción y de calidad de nuestro territorio.

## Permeabilidad transversal

La transformación de las carreteras y vías rápidas en vías de carácter más blando, como calles urbanas y recorridos integrados en el paisaje, es una oportunidad para eliminar barreras, reducir el impacto del tráfico y dotar de permeabilidad transversal a espacios que hasta ahora habían permanecido poco conectados entre sí a causa del efecto barrera de las infraestructuras. Esta permeabilidad se traduce en nuevas



posibilidades de conexión entre espacios con diferentes perfiles y en un ambiente más humano y atractivo. Es, en definitiva, un factor que mejorará la calidad de la ciudad y de los espacios libres.

## Intensidad urbana y mezcla de usos

El desarrollo mediante planes parciales y planeamientos especiales ha generado, salvo en los centros tradicionales, un paisaje urbano de enclaves monofuncionales. Áreas residenciales, espacios industriales, segundas residencias, centros comerciales, equipamientos singulares, zonas de ocio, etc. se disponen en con frecuencia en A Coruña y en los municipios de su entorno de forma fragmentada y aisladas unas de otras.

Los ámbitos urbanos de los Bulevares Urbanos tienen vocación de convertirse en espacios con una intensidad urbana creciente, tanto en términos de densidad residencial como de densidad de servicios, usos y actividades. La mejor opción económica, ambiental y territorial para generar espacios urbanos de fusión, complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades consiste en la combinación de densidad, diversidad de usos y tipologías, variedad en las opciones de actividad y

empleo, en las modalidades residenciales y en las opciones de ocio e integración de residencia, trabajo, equipamientos y ocio.

Con el desarrollo de la nueva economía resulta posible y deseable integrar las diferentes funciones de la ciudad. El urbanismo de fusión permite crear espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender, lugares para el intercambio de ideas y para la emergencia de la economía creativa.

## Ejes de creatividad

Los Bulevares Urbanos son una oportunidad para impulsar la creatividad de Coruña Futura como elemento fundamental de dinamización económica y calidad de vida. La creatividad surge de la interacción, de la diversidad, del contacto con lo distinto y de la exposición a situaciones nuevas.

Los Bulevares Urbanos permitirán el surgimiento en nuestro territorio de realidades que traerán consigo una serie de nuevos elementos tales como posibilidades de conexión, de actividad y de formas de vida, ambientes y relaciones. Estos ejes son espacios propicios para la innovación y la creatividad, en las que la basa la vida y la economía del siglo XXI. Los territorios creativos son singulares en sí mismos y tienen la cualidad de estimular la atracción de las “clases creativas” de nuestra sociedad.



Peatonalización y transporte colectivo en el espacio urbano

## Ejes de renovación urbana

Es muy importante enfatizar la importancia de las operaciones de renovación y transformación de los espacios ya construidos. Los Bulevares Urbanos incorporarán el desarrollo de programas de renovación urbana, muy especialmente en los centros urbanos tradicionales y en los enclaves industriales, para fortalecer sus señas de identidad y mejorar la imagen urbana de los núcleos.

También incorporarán mejoras de los espacios públicos, actuando sobre elementos clave para la renovación de espacios obsoletos y la reutilización para nuevas funciones de ámbitos urbanos y productivos con problemas de deterioro.

## Arquitectura y urbanismo bioclimáticos

La arquitectura y el urbanismo bioclimáticos han sido concebidos como exponentes de una nueva cultura y como respuesta a la necesidad de encontrar un nuevo equilibrio en el planeta Tierra. El bioclimatismo representa un compromiso con el ahorro energético, la utilización de fuentes de energía renovables, la construcción sana y la calidad ambiental en los lugares de residencia y de trabajo. Los Bulevares Urbanos constituyen un ámbito en el que incorporar estos principios de diseño urbano y arquitectónico a nuestro territorio como elemento de sostenibilidad ambiental y como seña de identidad de un territorio innovador y comprometido con la calidad.

Se propone el uso de sistemas de suministro energético mediante fuentes renovables, diseños minimizadores del consumo energético, la utilización de materiales ecocompatibles, la gestión integral del ciclo del agua, la movilidad sostenible, la gestión de residuos, el uso de la vegetación como elemento de confort urbano y de creación de paisaje y de biodiversidad, etc. Se trata de elementos que deben incorporarse cada vez en mayor medida a nuestros desarrollos urbanos y a las iniciativas de transformación de los espacios construidos como un factor de excelencia, atractivo y diferenciación de Coruña Futura.

## 04 La Ronda de los Barrios

### Renovación y sostenibilidad urbana

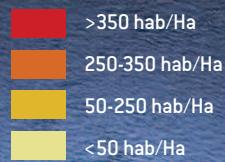
La Ronda de los Barrios es una de las rondas más importantes en la estructura de la ciudad de A Coruña. Discurre desde el norte hasta el este de la ciudad conectando la ensenada de Orzán con el actual puerto petrolero. En su recorrido atraviesa 6 de los 10 distritos de A Coruña y 14 barrios distintos. Conecta con los principales ejes de acceso a la ciudad: Tercera Ronda, Avenida de Finisterre, Avenida de Arteixo, Alcalde Alfonso Molina y Avenida do Pasaxe. Los análisis de accesibilidad relacional muestran que este es uno de los viarios mejor conectados y con mayor grado de accesibilidad tanto de la trama urbana de la ciudad de A Coruña como desde la perspectiva del conjunto de Coruña Futura. En su recorrido atraviesa elementos clave de la estructura urbana como el campus de Riazor de la Universidad de A Coruña y el Centro Comercial Os Rosales, discurre junto al polígono de A Grela y el área comercial de Cuatro Caminos, conecta la estación de Renfe-San Cristóbal con la estación de autobuses y va a parar a la terminal ferroviaria de San Diego en el puerto. Su trazado marca la transición entre la ciudad de los ensanches con un tejido urbano denso, continuo y con una importante integración entre sus diferentes barrios y la ciudad de los polígonos residenciales que surge a partir de los años 60 con piezas mucho más desconectadas.

En la mayor parte de su recorrido este viario presenta anchuras de cinco y seis carriles de circulación, además de los dedicados

a aparcamientos, e incorpora pasos elevados configurando un elemento con escasa permeabilidad transversal en muchos de sus tramos que recorren algunas de las zonas más densas de A Coruña.

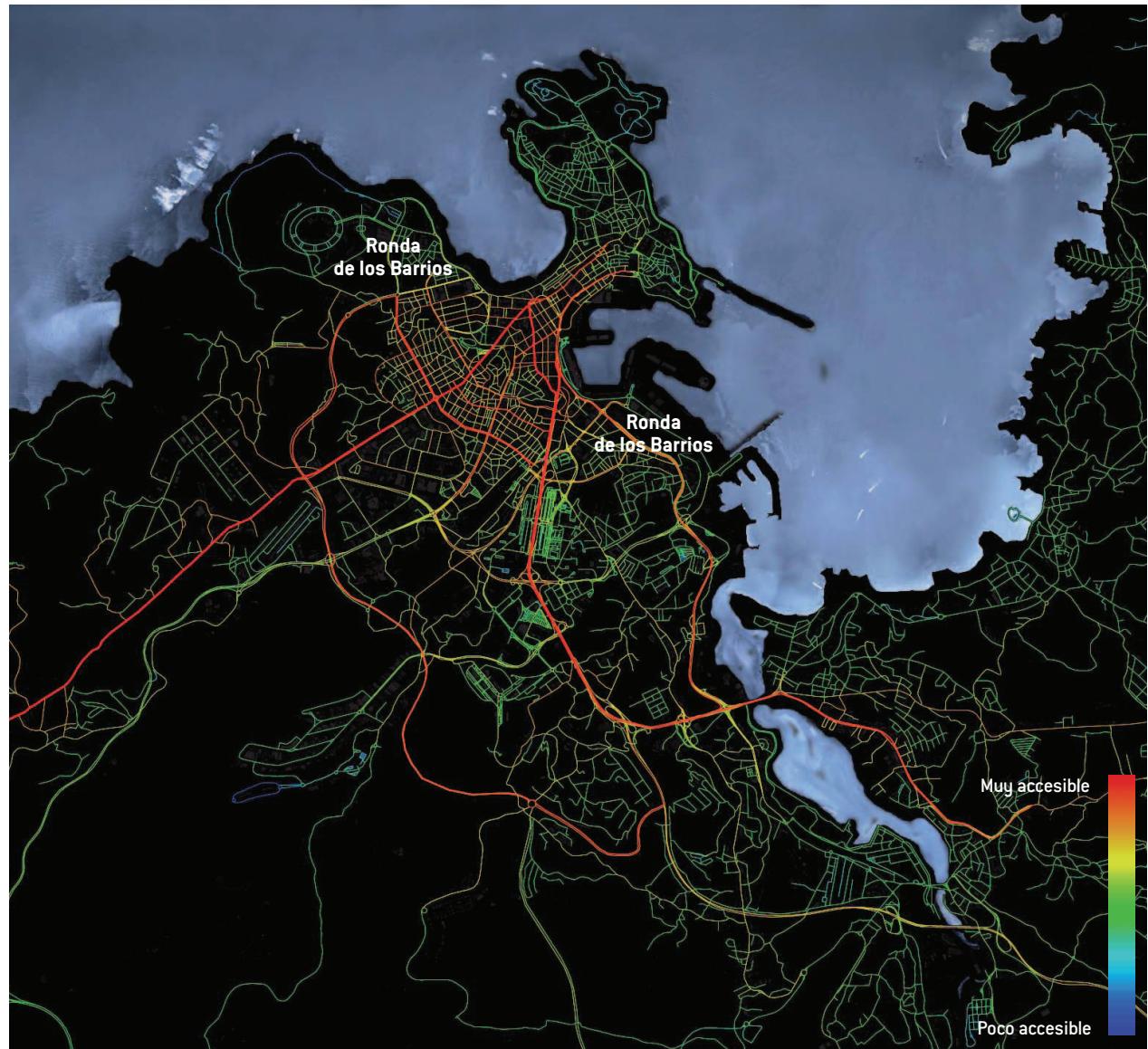
La Ronda de los Barrios es una iniciativa de recualificación de este eje urbano en sus aspectos visuales, funcionales y de reorganización de la movilidad rodada y peatonal. Se pretende mejorar la calidad del espacio urbano, recuperar calles y plazas para el peatón, dinamizar nuevas actividades, introducir más vegetación en el espacio público y racionalizar la relación entre los diferentes modos de movilidad. Los espacios urbanos en torno a este Ecobulevar tienen el mayor potencial para acoger actividades innovadoras, espacios de fusión, lugares de interacción urbana máxima, espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender en la nueva sociedad del saber.

La gestión del tráfico es un elemento fundamental de accesibilidad y también de calidad de la escena urbana. Se propone mejorar su funcionalidad dotando a la avenida de viarios reservados para el transporte colectivo y paseos para peatones y bicicletas. La peatonalización de algunos ámbitos que confluyen aquí, la creación de un gran elemento intermodal que integre las estaciones de tren y autobuses, el diseño de los viarios secundarios con criterios de coexistencia peatón-automóvil y los sistemas de aparcamiento inteligente son



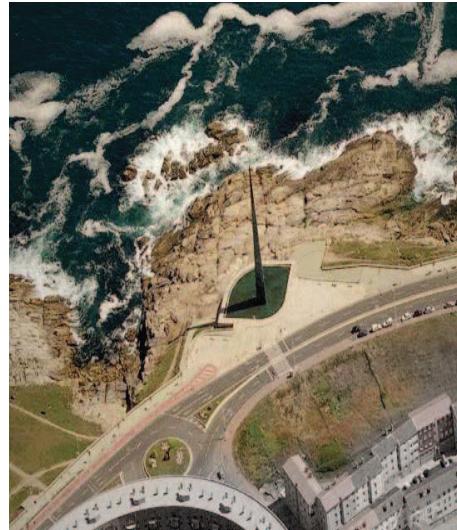


**164** Coruña Futura. Proyecto Ciudad

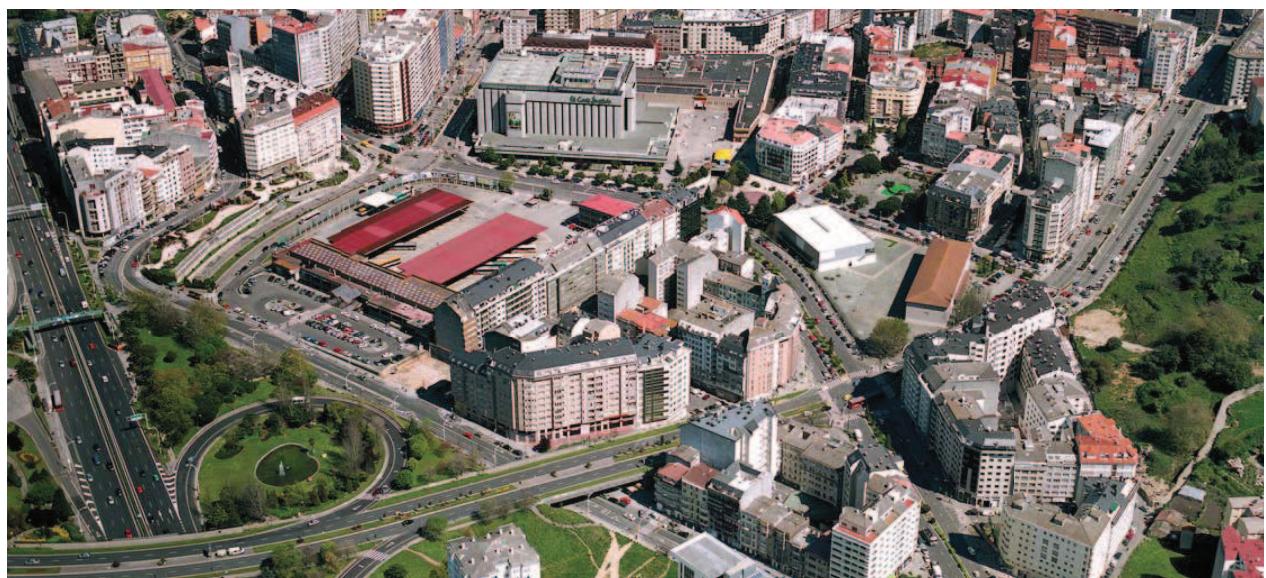




Campus de Riazor UDC

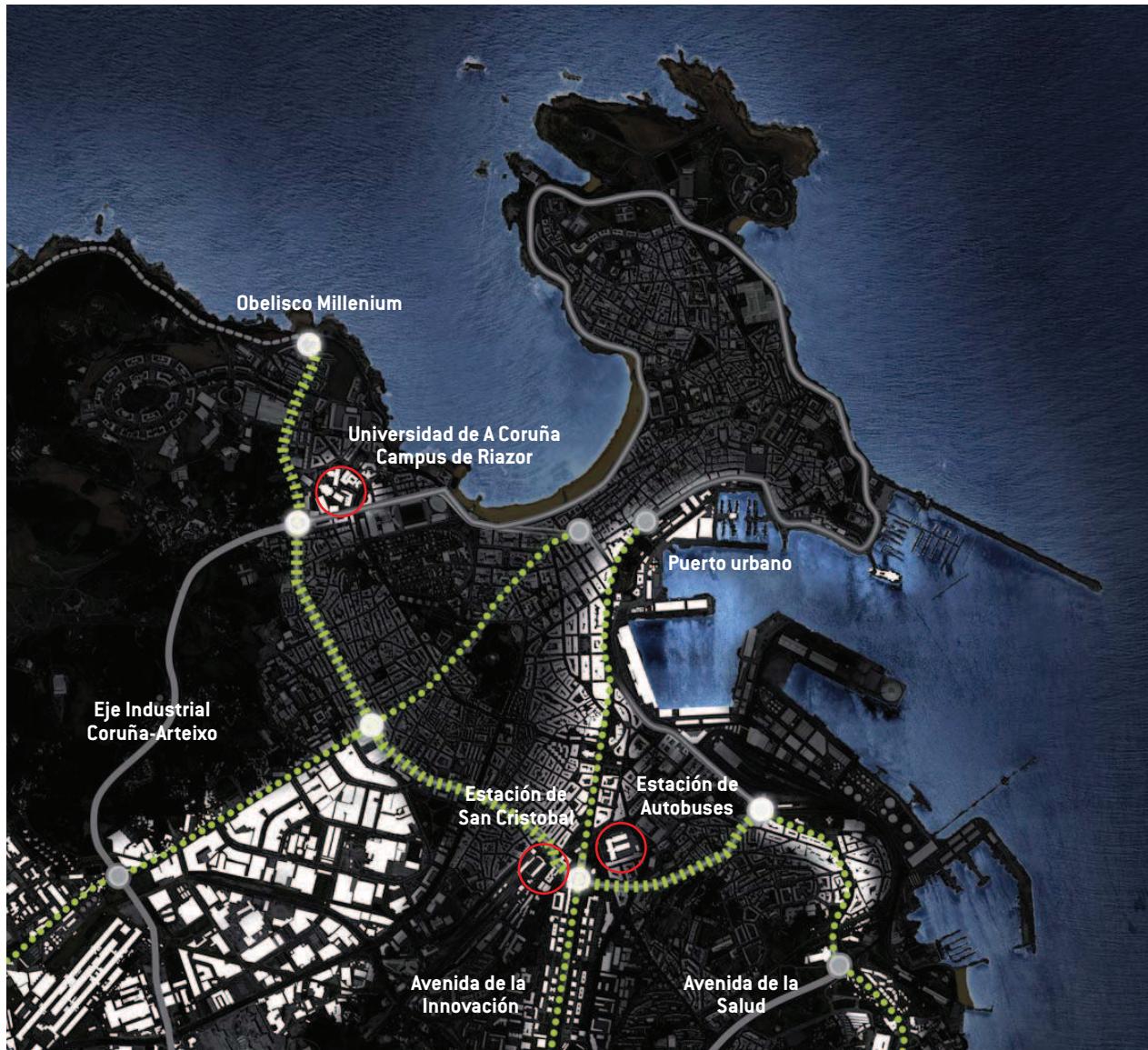


Obelisco Millenium



Estación de Autobuses

**166** Coruña Futura. Proyecto Ciudad



Nodos de la Ronda de los Barrios



Ejemplos de tratamiento de fachadas en otras ciudades

elementos clave para organizar el tráfico en este viario central.

Se plantea también la conveniencia de desarrollar programas de imagen urbana que mejoren la percepción de este espacio y lo revaloricen permitiendo una mayor diversidad y complejidad de sus usos y de su tejido social. Se trata de desarrollar acciones para el fortalecimiento de los elementos físicos que definen la imagen urbana con objeto de conseguir una imagen más atractiva, identificable y coherente. Es necesario actuar sobre los muy diversos elementos que determinan la calidad y el atractivo de la imagen urbana: texturas, tejidos, tipologías, arquitecturas, colores, ornamentación, pavimentos, señales y cartelería, ambientes, etc., cuya transformación ayudará a mejorar la percepción del conjunto de la ciudad. El tratamiento de huecos y solares, creación de parques y espacios públicos

de ocio y relación son elementos importantes para dotar de atractivo y vitalidad a este espacio.

Especialmente importante es el tratamiento de medianeras y fachadas en la percepción de este ámbito. Es necesaria una labor de mantenimiento y limpieza y actuar en profundidad en aquellas más significativas, visibles o generadoras de impactos. El uso del color, la iluminación y el arte puede lograr que lo que hoy son elementos negativos se conviertan en un interesante espectáculo de mejora de la imagen urbana. El uso de fachadas vegetales y la mejora de los materiales utilizados pueden combinarse con iniciativas de gran interés ligadas a las posibilidades que ofrece la arquitectura bioclimática. El uso de "piel inteligentes" sobre las fachadas permite cambiar por



Antes y después en la Ronda de los Barrios



completo su imagen y convertirlos en grandes estructuras de captación de energía solar y fotovoltaica. Sería muy interesante impulsar iniciativas para envolver algunos de los edificios más elevados de la Ronda con pieles inteligentes captadoras de energía, generando un cambio de imagen espectacular y convirtiendo este espacio en una referencia en materia de sostenibilidad y reciclaje del territorio en Europa asociada al Cluster de las Soluciones Urbanas de A Coruña. Esta iniciativa puede generar recursos para facilitar financieramente las transformaciones del conjunto del espacio público que también pueden lograrse con pequeños cambios en las ordenanzas que cambien pequeños aumentos en la edificabilidad por actuaciones que incidan en la imagen, la movilidad y la calidad urbana de este ámbito.

El arbolado y la jardinería son los elementos muy útiles para cambiar la imagen de la ciudad. La escena urbana mejorará con el tratamiento de arbolado, organizando recorridos, recuperando la calidad ambiental de las calles, articulando mejor los espacios urbanos y creando lugares más agradables de estancia al aire libre. Las especies a utilizar deben de ser adecuadas a las características necesarias de resistencia, bajo mantenimiento y fácil arraigo.

Ronda de los Barrios is an initiative for the conceptual realignment of this particular urban axis in terms of visual cohesion, function and use, along with the organization of bicycle and pedestrian mobility.





Antes y después en la Ronda de los Barrios



## 05 El Puerto Urbano

### Apertura del puerto a la ciudad y a la nueva economía

El Puerto ha desempeñado un importante papel a lo largo de la historia de A Coruña. Formalmente, su evolución discurre paralela a la ampliación y crecimiento de la ciudad, desde la parte vieja, pasando por la Pescadería y el ensanche con el derribo de las murallas en 1869. En todo momento se refleja con intensidad la relación del puerto con la estructura urbana.

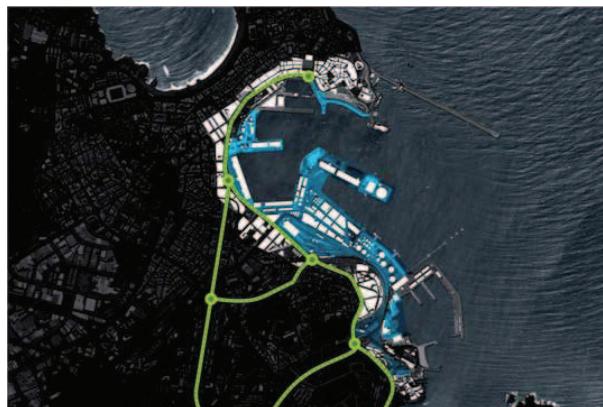
El estratégico emplazamiento lo señala la Torre de Hércules, el faro en funcionamiento más antiguo del mundo. Desde la presencia romana pasando por la real concesión de Carlos III en 1778 para comerciar con América, el puerto identifica la ciudad.



Geometrías

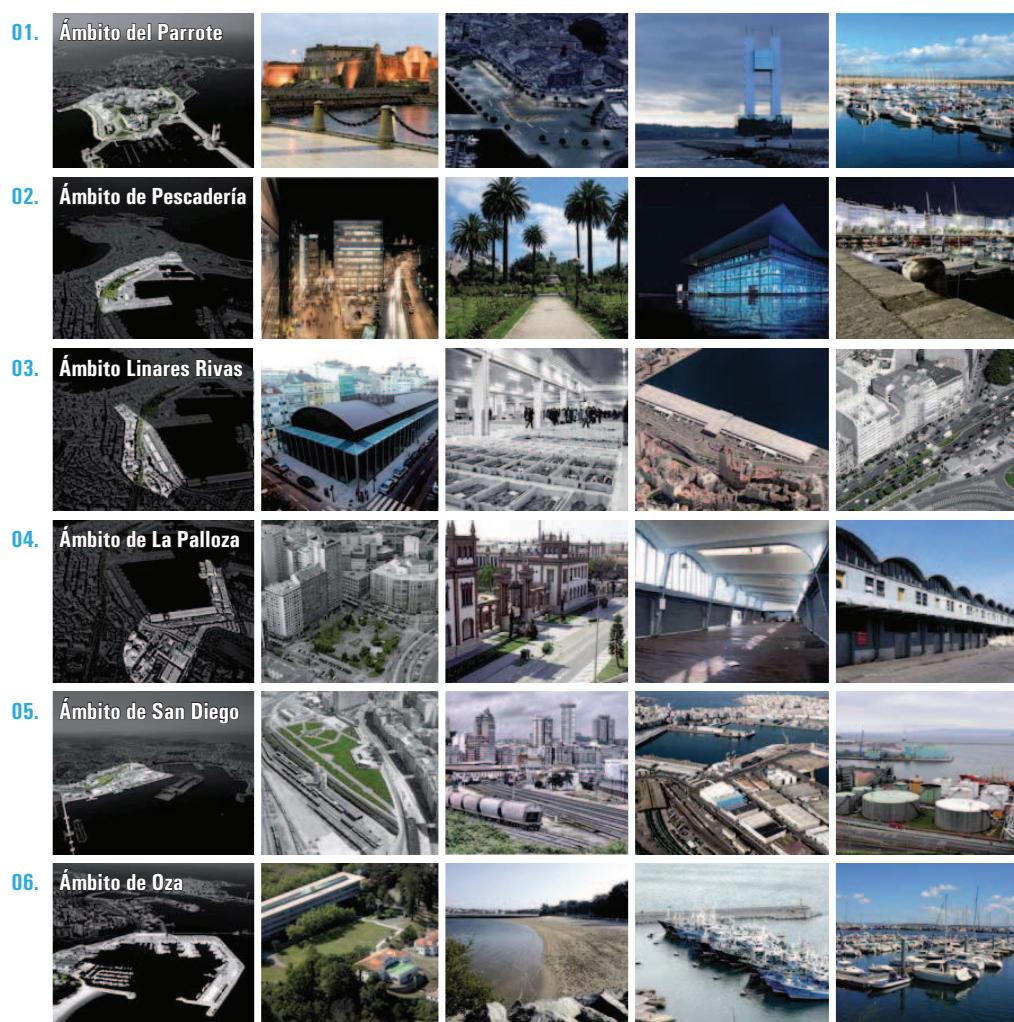
172 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

En el extremo norte se encuentra el enclave de la dársena de la Marina con su antedársena y muelle de trasatlánticos. Se utiliza para el calado de trasatlánticos y para embarcaciones menores y de recreo. Más al sur se encuentran las instalaciones para mercancía general, en los muelles de Calvo Sotelo. En el centro del espacio portuario se sitúan los muelles pesqueros. En Linares Rivas, para avituallamiento y reparaciones, y pesca en La Palloza y muelle este. Completan el puerto los graneles en los Muelles del Centenario y la terminal de petroleros, utilizándose la dársena de Oza para avituallamiento. La náutica deportiva



Áreas de Oportunidad







se emplaza en el dique de abrigo y en la zona de San Antonio-Animas donde se localiza el Real Club Náutico.

El puerto es esencialmente un puerto petrolero. Casi el 60% de toda la carga corresponde a productos petrolíferos que se transportan desde el puerto a la refinería de Repsol mediante un oleoducto que discurre bajo la ciudad. Otro 27% de la carga total corresponde a graneles sólidos en su mayor parte carbón, cereales y productos metalúrgicos. Algo más de un 12% se asigna a mercancía general, en gran parte madera y productos siderúrgicos. El movimiento de contenedores es muy reducido. En cuanto a la actividad pesquera la del puerto de A Coruña es la mayor lonja de Galicia por peso de capturas aunque el valor total de la pesca se sitúa en la mitad que la de Vigo. El aspecto en que más se ha crecido ha sido en el tráfico de pasajeros debido a la creciente presencia de cruceros. . Se han alcanzado en el año 2012 los 140.000 viajeros, un aumento del 154% desde 2008 y se espera llegar a los 160.000 a lo largo de 2013.

En total el puerto de A Coruña es una enorme extensión con más de 11,5 Km. de longitud de muelles, una distancia equivalente

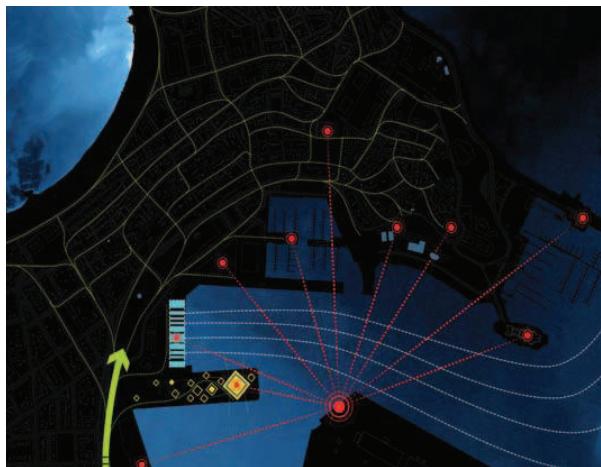
a la existente entre Marineda City y el embalse de Cecebre, y más de medio millón de metros cuadrado de superficie en pleno centro de la ciudad.

En la actualidad el puerto se enfrenta a una etapa de profundos cambios. Razones de seguridad, conflicto de usos y calidad ambiental fueron motivos para el desarrollo del nuevo puerto exterior situado en Punta Langosteira. Ello conlleva la reordenación de las actuales instalaciones portuarias concentrándose en la dársena de Oza la actividad pesquera, manteniendo la actual terminal de cruceros y muelles de servicio para mercancía general y desmantelando el puerto petrolero, la estación y zona logística de San Diego y otras zonas del puerto. La construcción del túnel del Parrote y La Marina, al eliminar el tráfico, va a crear un espacio continuo entre el puerto y el centro histórico aumentando las posibilidades de disfrute de este espacio por ciudadanos y turistas y facilitando la localización de usos característicos del Distrito de la Creatividad.

Se plantea así una oportunidad única para transformar los espacios ocupados por el puerto en espacios singulares de

The urban port is an initiative encouraging innovation and attracting the knowledge economy. Simultaneously, the strategy links a space of enormous interest and attractiveness to the urban center, eliminating existing barriers and improving access to the ocean's edge in the most central area of the city.

encuentro de la ciudad con el mar que pueden transformar la economía de la ciudad, su atractivo para los ciudadanos de A Coruña y para los turistas que nos visitan y proyectar hacia el exterior una valiosa imagen de la ciudad. Se trata de un ámbito que reúne muchas de las condiciones clave que demandan los espacios para la nueva economía.



Algunas de las ciudades más sofisticadas e innovadoras del mundo están estableciendo nuevos diálogos puerto-ciudad. Barcelona, Bilbao, Amsterdam, Hamburgo, Copenhague, Sidney, Boston o Vancouver son ejemplos de transformación de sus fachadas portuarias para convertirlas en polos de atracción para actividades económicas avanzadas, atracción de talento



Analogías de transformación Puerto-Ciudad



y actividades de ocio que refuerzan el atractivo de la ciudad. Sean puertos de mar o puertos de río, las oportunidades de transformación urbana asociadas a la evolución de las infraestructuras portuarias son extraordinarias. Hemos denominado “Puertos Digitales” a puertos con fuerte componente urbano y poderosa infraestructura digital, capaz de ser el soporte de actividades innovadoras de alto valor añadido. Son lugares en los que emergen espacios urbanos junto al mar que son capaces de atraer personas, empresas, centros de innovación, actividades culturales y de ocio, cruceros y embarcaciones deportivas. A Coruña es la Ciudad del Mar y debe aspirar a dotarse de un auténtico “Puerto Urbano” que acogiera además actividades de la nueva economía y servicios avanzados.

A medio plazo los muelles de la Batería y Calvo Sotelo, junto con la terminal de cruceros y la dársena de la Marina, el frente portuario situado frente a las zonas de la ciudad histórica, podrán incorporarse a la configuración de este Puerto Urbano

y, cuando finalice el traslado de las instalaciones actuales, quedarán libres las áreas del puerto petroliero.

El Puerto Urbano es una iniciativa para desarrollar un ámbito con vocación de acoger usos asociados a la innovación y a las personas y las actividades relacionadas con la economía del conocimiento y que van a ser crecientemente demandadas por el desarrollo del aparato productivo de A Coruña en los próximos años. A la vez se logra incorporar un espacio de enorme interés y atractivo a la vida urbana de la ciudad eliminando las barreras actuales y recuperando el acceso hasta el borde del mar en una de las fachadas marítimas más importantes de la ciudad. Aquí deben tener cabida espacios de ocio y paseo junto al mar, restaurantes y hoteles, centros formativos, incubadoras de empresas y centros de investigación, espacios destinados a acoger actividades empresariales y de I+D de alto valor añadido y usos residenciales en un espacio muy cuidado desde el punto de vista paisajístico, constituyendo un ámbito atractivo para las iniciativas clave en la nueva economía.

## 06 El Distrito de la Creatividad

### Espacio de identidad y magnetismo urbano

Ciudades y territorios dinámicos y atractivos con una elevada calidad de vida una oferta de servicios de alto nivel y una alta conectividad son los elementos centrales de los espacios innovadores en una etapa en la que las reglas de localización de los centros de innovación están cambiando. Los nuevos espacios de la innovación ya no son los parques tecnológicos de la etapa precedente. Son centros históricos, espacios costeros, paisajes rurales y agrícolas, áreas urbanas de arquitectura singulares decir, espacios con identidad y calidad, capaces de integrar trabajo, residencia y ocio como partes integrantes de un entorno atractivo, sugerente y de alta calidad de vida. Ámbitos con magnetismo, tolerantes, abiertos y receptivos. Son espacios con capacidad de atraer y generar la diversidad que necesita la creatividad.

En muchas ciudades, los centros históricos, los espacios urbanos tradicionales y las áreas con arquitecturas singulares o situadas en emplazamientos de especial valor se están convirtiendo en lugares de atracción para personas y actividades relacionadas con el arte, la creatividad y el diseño con frecuencia asociadas a las nuevas tecnologías de comunicación y multimedia.

Los espacios con identidad aportan rasgos singulares de escala, atractivo urbano, arquitectura, carácter, localización, posibilidades de interacción, acceso inmediato a servicios y

equipamientos, que los diferencian claramente de los desarrollos suburbanos y proporcionan una alternativa residencial de calidad, con gran capacidad de atraer nuevos residentes y constituir comunidades cohesionadas como base esencial de bienestar y desarrollo. Son ámbitos de excelencia para la nueva economía y la nueva sociedad y perfectamente compatibles con una infraestructura digital de última generación. Son espacios con un especial atractivo como entorno de vida y trabajo para formar, fijar y atraer talento y empresas innovadoras que buscan espacios diferenciados, estimulantes y con una alta calidad urbana y ambiental.

En A Coruña los barrios tradicionales de la Ciudad Vieja y Pescadería y los espacios portuarios que ocupan la mayor parte de la fachada marítima del este de la ciudad presentan estas características. Son ámbitos que están en proceso de cambio, albergan algunas de las imágenes urbanas más emblemáticas de la ciudad y de sus espacios más atractivos. Su calidad es altamente valorada por el Foro Ciudad que los considera entre los espacios con mayor atractivo y valor de A Coruña, y también entre los que deben ser objeto de atención prioritaria en las iniciativas de renovación urbana.

El mar, el puerto, el emplazamiento natural de la ciudad, arquitecturas singulares, patrimonio, oferta cultural, comercio



The historic city center of A Coruña, located alongside the most vital zones of the port on an isthmus that separates the sea from the mouth of the river, possesses a strong identity and hosts a diverse urban community. The Creativity District of A Coruña consists of an unique urban offering, replete with iconic pedestrian spaces.

y servicios de calidad son componentes de excelencia que confluyen en estos espacios creando las condiciones idóneas para definir proyectos estratégicos de relevancia internacional con un gran potencial para incidir en el perfil urbano de A Coruña y en el desarrollo de clusters estratégicos para su futuro como el turismo, las actividades portuarias, las Tecnologías de la Información o los contenidos digitales.

El Centro Histórico de A Coruña, situado junto a las zonas más vitales del puerto y localizado sobre un istmo que lo conecta al mar abierto y a la ría, tiene una fuerte personalidad y acoge una comunidad urbana diversa. La singularidad del emplazamiento sobre una franja que enlaza una península a tierra, determinó un embrionario con una estructura urbana de gran riqueza formal y desarrollo lineal en su evolución. La península, con no más de 3 Km. de largo, se ancla en tierra con un doble y opuesto frente marítimo, uno hacia la ría y el otro hacia la ensenada de Orzán, separados por tan solo unos cuatrocientos metros.

Los espacios centrales que acogen los ámbitos históricos de la ciudad, Ciudad Vieja y Pescadería principalmente, presentan un claro perfil institucional y terciario, concentran gran parte de la oferta turística de la ciudad, muchos de los edificios de mayor valor patrimonial y sus imágenes más conocidas. La progresiva pérdida del uso residencial da lugar a una notable

polarización de los residentes que permanecen en ellos. Coexiste una población con una edad media elevada instalada desde hace tiempo en la zona con un elevado porcentaje de nuevos residentes de carácter heterogéneo en un espacio con abundancia de vivienda de baja calidad debido a la hasta ahora reducida actividad de rehabilitación. La pérdida de residentes va unida a la reducción de la oferta comercial y el aumento de los locales de ocio y, también, a una incipiente recuperación de algunos puntos como áreas de residencia y actividad para profesionales y artistas. Aquí se localizan la mayor parte de las galerías de arte, talleres y empresas de diseño, zonas de ocio y focos de la cultura "alternativa" en la ciudad.

El núcleo del asentamiento medieval en torno a la Cidade Vella alberga la mayor parte de los elementos de valor patrimonial más antiguos. El conjunto de la Cidade Vella está declarado como Bien de Interés Cultural. Destacan especialmente algunos monumentos y espacios por su valor artístico y su presencia en la escena urbana. Es el caso de la Colegiata de Santa María de estilo románico, la Plaza de Santa Bárbara y los restos de murallas y de los sistemas de fortificaciones cuyo elemento más sobresaliente es el Castelo de San Antón, en una posición estratégica al inicio del puerto, una de las grandes fortalezas que defendían la ciudad y el acceso al golfo ártabro y que hoy alberga el museo arqueológico. El Plan especial de Protección y



Reforma Interior de la Ciudad Vieja y Pescadería es el instrumento de ordenación que permite gestionar este valioso patrimonio debiendo aunar el mantenimiento de sus valores patrimoniales con la necesidad de dotar de vitalidad a uno de los espacios más valiosos y singulares de la ciudad.

El Distrito de la Creatividad de A Coruña aspira a constituir una oferta urbana diferenciada, en un entorno urbano de mucha identidad y con predominio de espacios peatonales. Se trata de una iniciativa que requiere un gran esfuerzo dinamizador y de impulso a la calidad. Es imprescindible un amplio consenso y un compromiso compartido entre los diferentes actores de

la ciudad para lograr transformar progresivamente el centro histórico en un espacio de la creatividad y del diseño. El objetivo es impulsar este ámbito de la ciudad como un lugar propicio para la fusión entre el arte, la cultura, la tecnología, el conocimiento, la innovación, el turismo.

A Coruña es un importante centro cultural y artístico. Es el principal centro editorial de Galicia y concentra la mayor oferta de museos, galerías de arte y manifestaciones escénicas y musicales. El conjunto de las industrias culturales está formado por 1034 empresas, con casi 400 millones de euros en facturación y 3.794 empleos directos en año 2009, sin incluir



Malla Blanda

autónomos, tejido asociativo ni sector público.

Se propone establecer una “malla blanda” de conexión de los diferentes activos urbanos y patrimoniales del Centro Histórico. Concretamente conectando elementos de los paseos marítimos, el puerto, la playa de Orzán, espacios públicos singulares, hitos urbanos, equipamientos culturales de referencia, monumentos, etc. En esta estrategia puede tener especial relevancia la rehabilitación y puesta al servicio de actividades creativas de contenedores singulares y edificios de interés patrimonial con potencial para acoger nuevos usos.

La interacción entre todos estos elementos que coexisten en un mismo espacio precisa de programas de impulso a la calidad del complejo de servicios especializados de la ciudad, concretamente hoteles, restaurantes, museos, teatros, espacios de música, librerías, galerías de arte, pequeño comercio, moda, bibliotecas, estudios de ingeniería, paisaje y arquitectura, centros de la administración, comercios especializados, despachos profesionales, consultas médicas, centros de formación y actividades vinculadas al mundo de la cultura, del diseño y de los servicios especializados y, en general, elementos de excelencia que merezcan su pertenencia

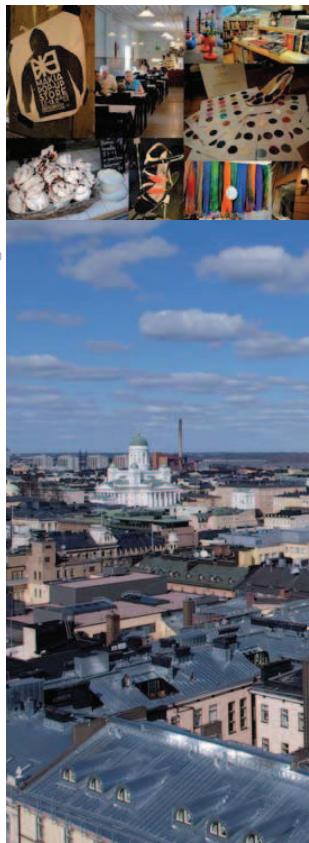
a este sello de calidad. Esta iniciativa estimulará esfuerzos individuales adicionales de otros establecimientos que quieran dar el paso para pertenecer al Distrito de la Creatividad y la emergencia de un ambiente más sofisticado y cosmopolita que ayudará a los objetivos que se persiguen de preparar nuestra ciudad para los retos de la nueva economía y un desarrollo turístico urbano más sofisticado.

El objetivo es impulsar este ámbito de la ciudad como un lugar propicio para la fusión entre el arte y la tecnología y la manifestación de esta intersección en el mundo del diseño, las nuevas tecnologías y los contenidos digitales, el turismo y la cultura. Diversas ciudades del mundo como Helsinki, Miami, Milán, Bilbao, etc., ya han desarrollado distritos similares, con una vocación temática orientada a generar espacios de excelencia.





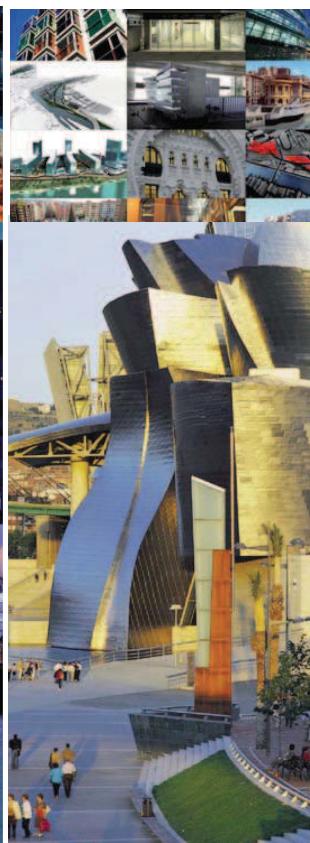
**HELSINKI**



**LINZ**



**BILBAO**



**GUADALAJARA MÉXICO**



Analogías: Distrito de la Innovación

Entre las referencias territoriales y urbanísticas importantes para el desarrollo del Distrito de la Creatividad de A Coruña hay que considerar las siguientes:

- Programas de renovación urbana, rehabilitación de viviendas y de espacios públicos, puesta en valor de las señas de identidad y un diseño urbano respetuoso con este carácter en aspectos como el tratamiento del mobiliario urbano, señalización, fachadas, pavimentos y carteles, y, en general en todos los aspectos de imagen urbana orientados a reforzar el carácter singular de este ámbito.
- Programas y proyectos para atraer profesionales que combinan el arte, el diseño y las nuevas tecnologías
- Incorporar sistemas de movilidad sostenibles y atractivos: paseos y espacios peatonales, redes de carriles para bicicletas, ecobuses y soft-cars no contaminantes, etc.
- Infraestructura digital y de servicios de telecomunicaciones de última generación, edificios y calles wi-fi, domótica, gestión inteligente de infraestructuras y servicios, etc.
- Excelencia ambiental: urbanismo y arquitectura bioclimática, energías renovables, eficiencia energética,



cero emisiones contaminantes, gestión eficiente e integral del agua y los residuos.

- Calidad de los espacios públicos y de relación generando ambientes atractivos para el encuentro y la interacción: calles, plazas, paseos y bulevares, zonas de ocio y deportivas.
- Diversidad en la oferta residencial: viviendas sociales, oferta de alquiler, lofts, condominios, apartamentos, etc.
- Diversidad de espacios de actividad: cubos de innovación, talleres, estudios, oficinas, lofts productivos, etc.

El Distrito de la Creatividad de A Coruña necesita apoyarse en iniciativas de recualificación del espacio urbano y de reorganización de la movilidad rodada y peatonal. Se pretende mejorar la calidad de los espacios urbanos, recuperar calles y plazas para el peatón, dinamizar nuevas actividades, introducir más vegetación en el espacio público y racionalizar los estacionamientos. En muchas ciudades de Europa y América se ha puesto de manifiesto que el modelo de espacio creativo comparte siempre cuatro características que confluyen en el centro histórico de A Coruña: barrios patrimoniales, en



proceso de transformación urbana y de su estructura social, localizados en sectores céntricos y ricos en cultura de calle. En otras palabras, el modelo de la ciudad creativa se sustenta en una visión de barrios con fuerte identidad urbana, abundante en patrimonio pero lo suficientemente en declive como para desplegar una vida de calle auténtica y dinámica.

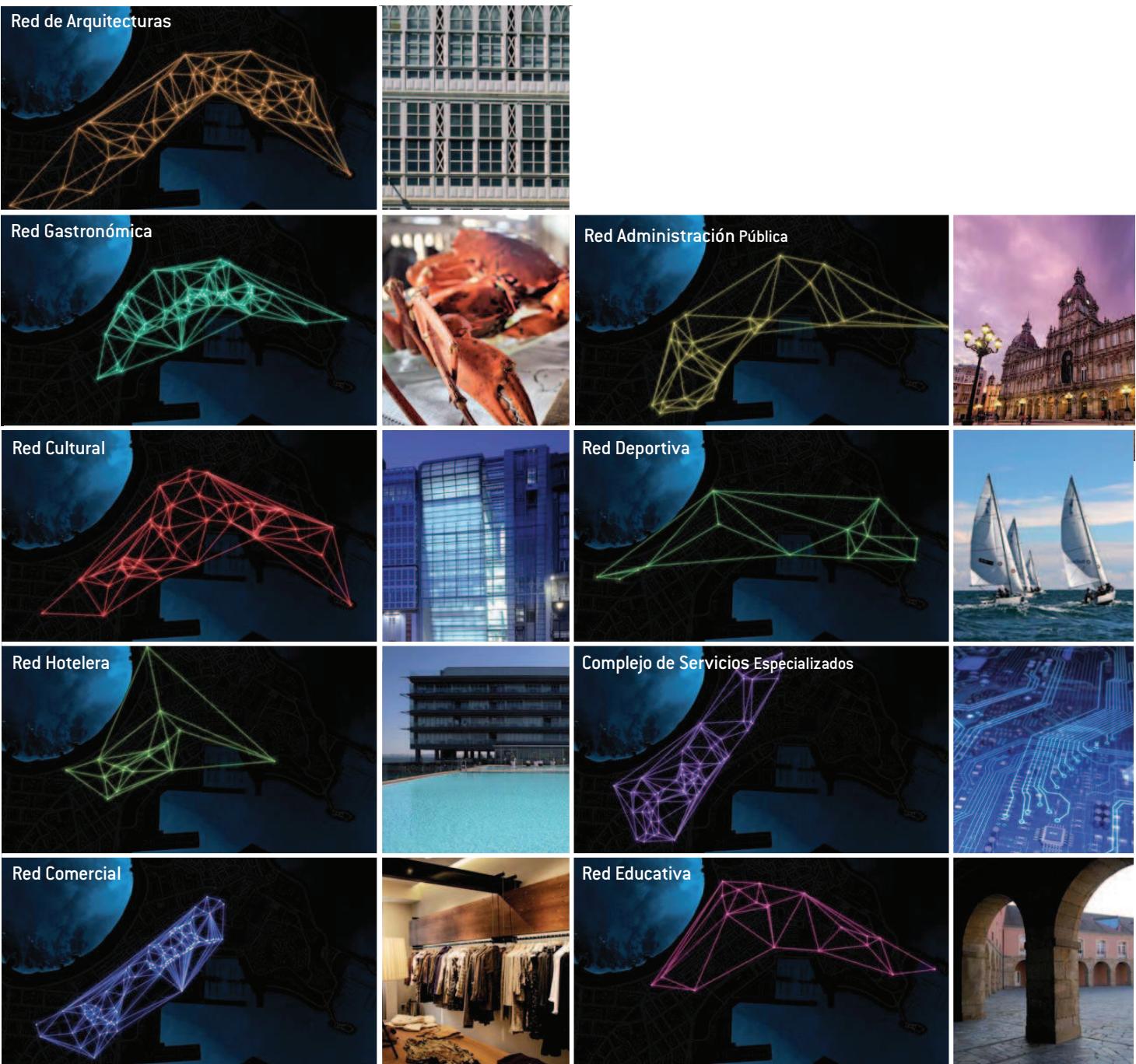
Actividades existentes en el Distrito de la Creatividad

- |                  |                            |               |
|------------------|----------------------------|---------------|
| ● Administración | ● Educación                | ● Gastronomía |
| ● Arquitectura   | ● Servicios Especializados | ● Hoteles     |
| ● Cultura        | ● Comercio                 | ● Deportes    |

## Oportunidades en el Distrito de la Creatividad

Cultura    Tecnología    Conocimiento  
Innovación    Arte





## 07 La Ciudad del Conocimiento

### Universidad y Clusters emergentes en un espacio urbano de excelencia

En torno al tramo de la Avenida Alfonso Molina que discurre al sur del cruce con la Avenida de San Cristóbal se concentran algunos de los elementos de centralidad y dinamismo más importantes de A Coruña. Al este de la Avenida Matogrande se localiza sobre el principal eje de acceso a la ciudad, frente al Campus de Elviña de la Universidad de A Coruña y junto a los mayores centros comerciales de la ciudad. Se ha convertido en una zona de residencia de buen nivel y también en un área de centralidad para las actividades de negocios con numerosos hoteles, actividades terciarias y centros institucionales. Al oeste Expocoruña y el Coliseum se localizan junto al gran espacio de ocio y comercio de Espacio Coruña. Al sur los Campus de Elviña y Zapateira acogen algunos de las principales facultades y escuelas de la Universidad de A Coruña y algunos de sus principales centros tecnológicos.

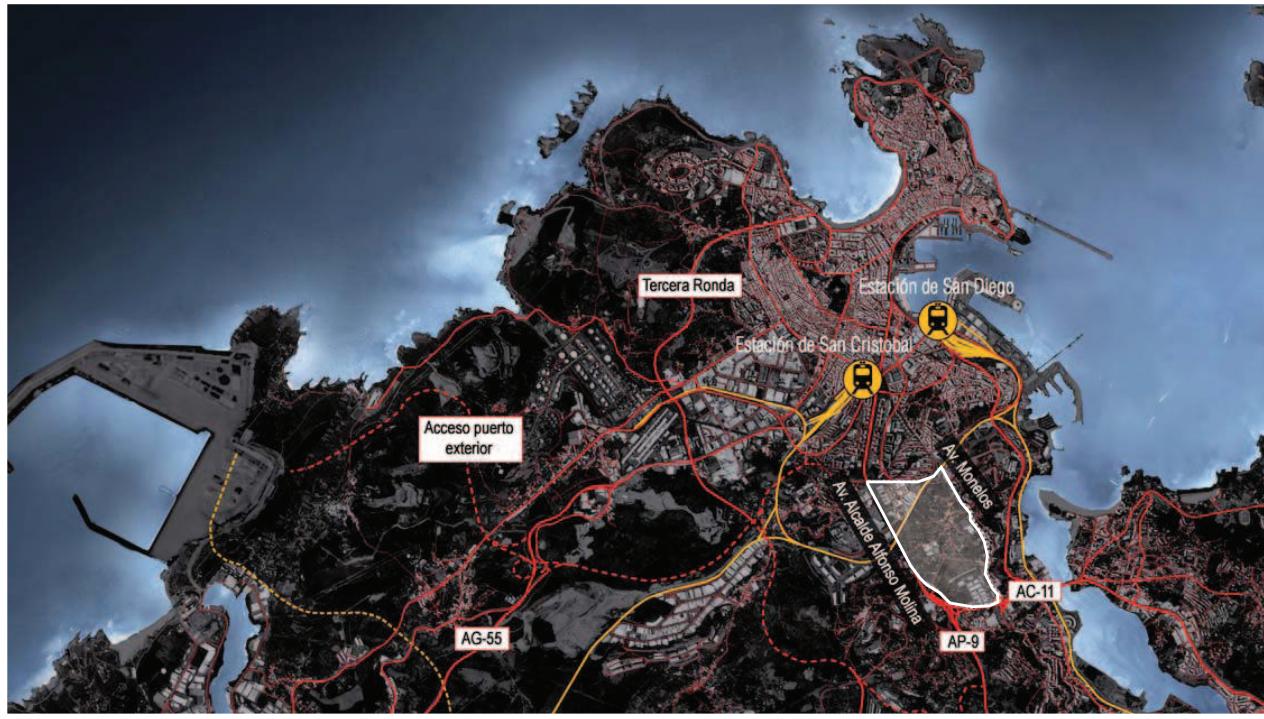
Es un espacio que se ha desarrollado con menores densidades que en los desarrollos precedentes, amplios espacios públicos e instalaciones dotacionales. En la actualidad las barreras infraestructurales configuran ámbitos autónomos, como piezas aisladas yuxtapuestas poco relacionadas entre sí y con el conjunto del espacio urbano. Universidad, grandes centros comerciales, espacios libres sin edificar, áreas por desarrollar, enclaves de antiguos núcleos rurales configuran un mosaico de piezas que con frecuencia dan lugar a periferias difusas en

las que todavía perviven diversos núcleos de tipología rural más o menos insertos en las tramas urbanas. La Avenida de la Innovación integrará estas piezas permeabilizando las barreras actuales y dotando de coherencia, elementos de integración y mayor intensidad urbana a este espacio.

Hacia el este aparece un amplio espacio vacío que corresponde a los terrenos del futuro Parque Ofimático un espacio que conectará con las zonas de Eiris, As Xubias y Oza donde se concentran los centros hospitalarios que forman el corazón del futuro Cluster de la Salud de A Coruña. El Parque Ofimático aparece como un espacio de confluencia de los diversos componentes de excelencia y de elementos estratégicos para el futuro de la Ciudad. Espacios terciarios y turísticos, centros de negocios, comerciales y de ocio, centros de conocimiento, hospitalares, conexiones con la Ría y con el Puerto, contenedores singulares como los espacios de la Fábrica de Armas. Es un ámbito que reúne las condiciones idóneas para el desarrollo de un proyecto estratégico con potencial de transformación del conjunto de Coruña Futura en sus aspectos urbanísticos y económicos.

Se plantea la configuración de una gran Eje de la Innovación centrado en torno a los terrenos del ámbito Parque Ofimático-Fábrica de Armas que dialogue con los restantes componentes



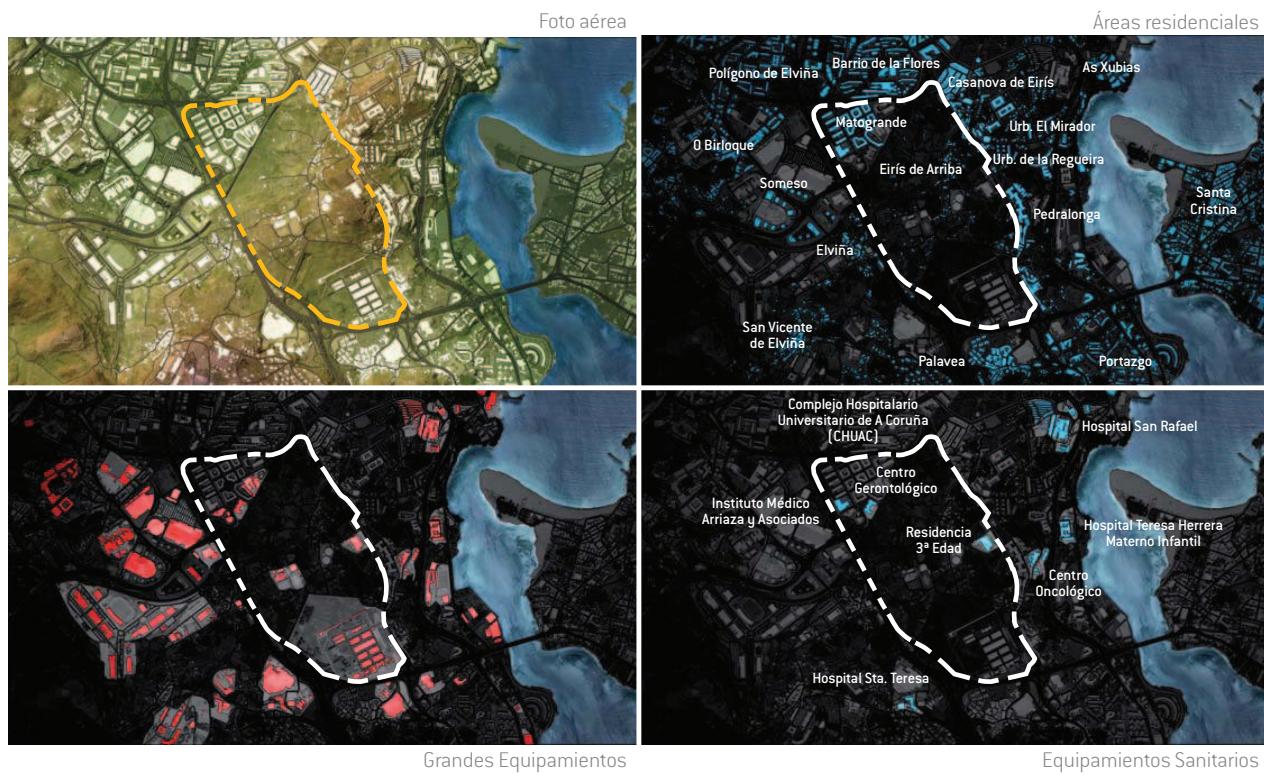


de excelencia y espacios con potencial dinamizador que se localizan en su entorno.

Entre las prioridades expresadas por el Foro Ciudad destaca el deseo de una mayor integración de la Universidad con la ciudad y su tejido productivo y un mayor desarrollo de los espacios orientados a las actividades de investigación y desarrollo. La Ciudad del Conocimiento aporta espacios y elementos singulares orientados a lograr estos objetivos. Muchas de las universidades innovadoras del mundo han establecido vínculos físicos entre el campus universitario y la ciudad, y especialmente, vínculos estrechos de cooperación entre los departamentos universitarios y las empresas del entorno.

Desde el punto de vista urbanístico se sugieren una serie de acciones tales como conexión de los campus entre sí y con su entorno urbano, redes de peatones y bicicletas que conecten el interior del campus con la ciudad, espacio público como elemento de conexión entre departamentos universitarios, nuevas actividades en el espacio público, protagonismo del paisaje, la jardinería y los espacios peatonales, y en general, integración de la vida de los campus universitarios con la vida de la ciudad.

Parques Científicos para la acogida de centros tecnológicos y de investigación científica, campus de incubación de empresas, residencia, servicios, sedes empresariales, espacios culturales



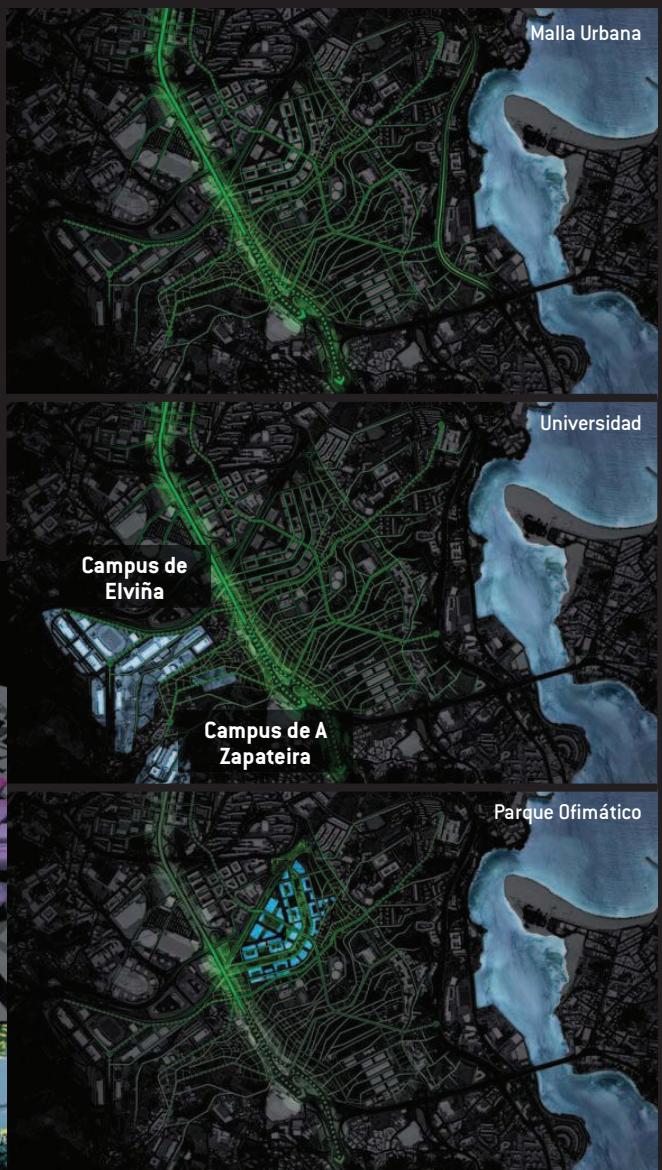
y manifestaciones artísticas de vanguardia deben localizarse en este amplio espacio diseñado con criterios de Ecociudad Inteligente. Las Ecociudades Inteligentes son comunidades urbanas concebidas con los criterios más avanzados del ecorurbanismo y de la economía creativa tales como: orientación estratégica de los usos en relación con el entorno; diálogo con el paisaje; diálogo con los componentes de excelencia del entorno; integración en los sistemas de transporte colectivo; movilidad sostenible; mezcla de usos siendo un lugar para vivir, trabajar, divertirse y aprender; arquitectura y urbanismo bioclimáticos; diversidad de tipologías arquitectónicas para la residencia y para las actividades económicas; variedad de espacios urbanos de relación; fuentes de energía renovables; construcción sana;

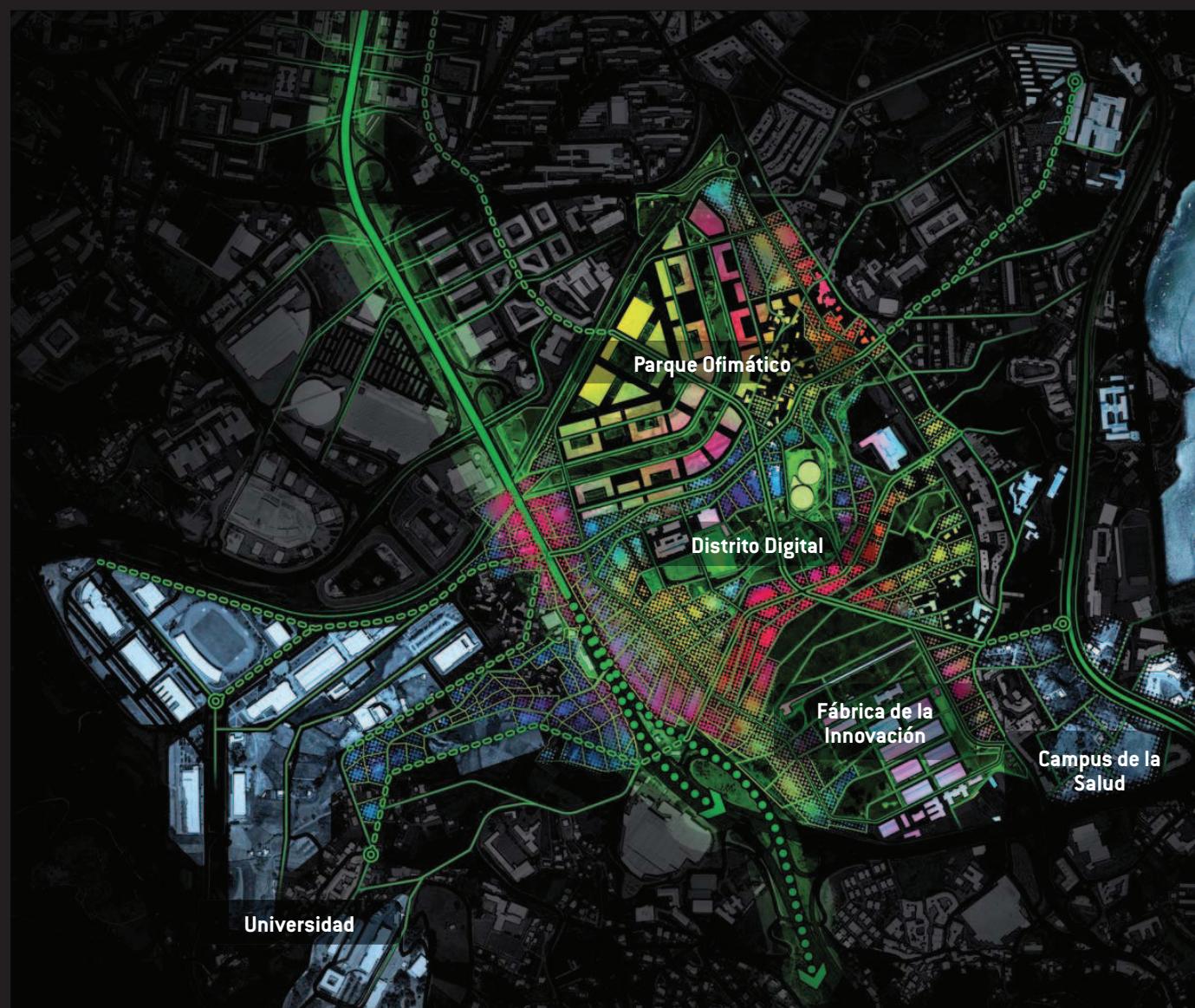
domótica e infraestructura digital de última generación; uso de tecnologías limpias; gestión del ciclo completo del agua; tratamiento inteligente de residuos y mecanismos de impulso para el nacimiento de una ecocomunidad.

Un espacio de estas características puede ser un ámbito idóneo para desarrollar proyectos de demostración, ensayos e iniciativas de empresas vinculadas al cluster de las Soluciones Urbanas.

The Knowledge City is a large innovation center located in the Parque Ofimático-Fábrica de Armas (Office Park in the Former Arms Factory) that is in dialogue with local university campuses, and focuses on the uses in synergy with the Coruña Futura components of excellence.

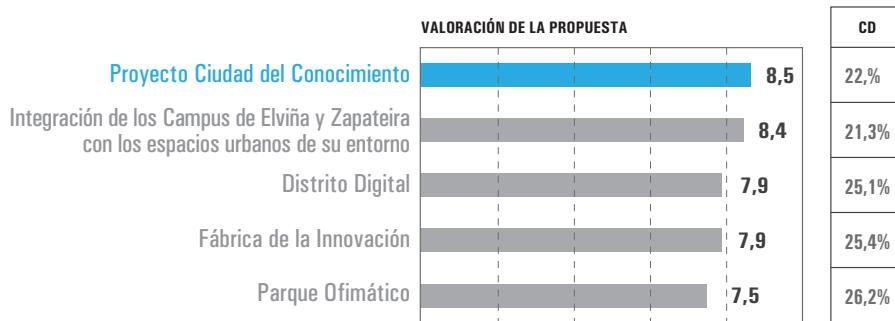
Analogía. Singapur. One North





Ciudad del Conocimiento

Fuente: Foro Ciudad 2



## Parque Ofimático

Se sugiere estudiar una intensificación y diversificación de los usos en los campus actuales y la incorporación a ellos de algunos espacios vacantes del Parque Ofimático, vinculado al Distrito Digital, aprovechando la disponibilidad de parcelas de titularidad pública, e integrando departamentos universitarios y centros de investigación, desarrollo del parque científico, lugares de encuentro universidad empresa, viviendas para profesores y estudiantes, empresas de alto contenido innovador, y también, mezcla de usos, horarios y funciones, etc.

## Distrito Digital

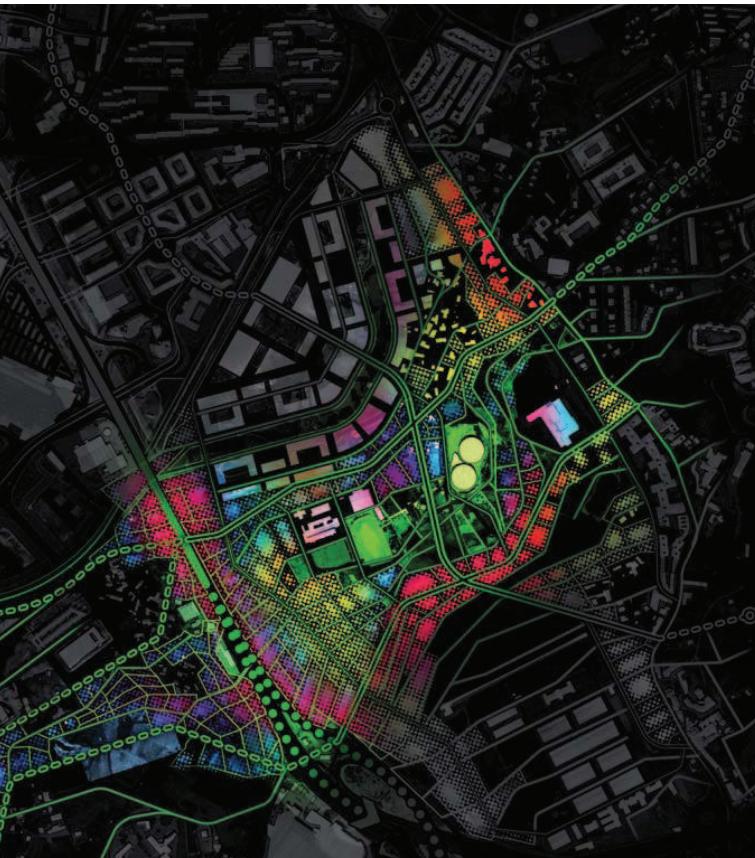
Elemento clave de integración entre la Universidad y la Ciudad será el Distrito Digital. Este campus se plantea como un gran equipamiento para el desarrollo de actividades económicas que facilite el surgimiento de nuevas actividades empresariales, especialmente las derivadas de las iniciativas surgidas en torno a los centros de investigación de la Universidad, la localización de polos de I+D y el desarrollo de espacios de acogida para empresas y servicios asociados a los clusters de las soluciones urbanas y las industrias y contenidos digitales. Al integrar más eficazmente los centros universitarios y de investigación con el tejido productivo local, se facilitará la aparición de nuevas

iniciativas a partir de los desarrollos científicos y técnicos que se generen en ellos y una relación más estrecha entre la universidad y las dinámicas económicas de la ciudad.

Es muy importante fortalecer los principales centros de conocimiento con instituciones educativas e investigadoras del más alto nivel que aspiren a la excelencia, al menos en algún sector concreto, y aspiren también a captar a los mejores talentos en los ámbitos de conocimiento que resulten estratégicos para la economía de Coruña Futura.

Muchas ciudades medias europeas están basando su estrategia de competitividad en la existencia de fuertes vínculos entre las universidades y centros locales de investigación y el impulso a nuevas iniciativas productivas muy intensivas en conocimiento. Es el caso de centros universitarios con una larga tradición como Oxford, Bolonia, Lovaina o Upsala donde la concentración de centros educativos de alto nivel se ha asociado a centros tecnológicos y parques científicos que acogen empresas altamente innovadoras surgidas de la actividad de los propios miembros de la universidad o de iniciativas externas que buscan atraer y colaborar con el talento existente en estos lugares. En otros casos se están desarrollando iniciativas orientadas específicamente a atraer talento y empresas que lo

Distrito Digital



demandan mediante políticas que combinan el fortalecimiento de las universidades locales (ofreciendo becas y contratando en el ámbito internacional profesores de reconocido prestigio) con el desarrollo de espacios muy cuidados y atractivos capaces de ofrecer una elevada calidad de vida. Es el caso de ciudades como las ya mencionadas Brno o Montpellier y también de Cork o Linz.

Es un espacio que se conecta con los Campus de Elviña y Zapateira mediante la Avenida de la Innovación y que puede incorporar parcelas del Parque Ofimático. Debe dialogar también con los centros hospitalarios de la zona oriental que acogen también funciones docentes y de investigación. Desde el punto de vista de la gestión de estos espacios de incubación se considera importante el que haya una oferta amplia de lugares en alquiler y una gestión muy activa desde el propio municipio.

El diseño del Distrito Digital se apoyará en la morfología del lugar, en las preeexistencias patrimoniales y en bosquetes, alineaciones de arbolado, pequeños cauces de drenaje y huertos existentes. Se propone la utilización de dos tipologías edificatorias singulares: los Cubos de Innovación, y los Edificios Zero.

Cubos de Innovación  
Fuente: Fundación Metrópoli



Los “Cubos de Innovación” son pequeñas arquitecturas sencillas de componente escultórico con fachadas interactivas. Pueden acoger la primera fase de implantación de proyectos empresariales y también equipamientos y actividades singulares de servicios para el conjunto del campus.

Los “Edificios Zero” son arquitecturas bioclimáticas concebidas de forma experimental con el objetivo de caminar hacia el concepto de cero energía, cero agua y cero residuos. Se trata de impulsar las tecnologías avanzadas de sostenibilidad en arquitectura para inspirar intervenciones similares en el futuro. Desde el punto de vista de las actividades, estos edificios son lugares para instalación de empresas pequeñas y medianas en régimen de alquiler que se van a desenvolver en un ecosistema de innovación especial. Las empresas que se instalen en los Edificios Zero podrán alquilar espacio en estos mismos edificios para sus trabajadores fomentando así las relaciones residencia trabajo. Los Edificios Zero son en realidad aceleradores de proyectos empresariales. Es importante definir los sectores económicos clave en los que va a especializarse en parque. La gestión activa de estos espacios es esencial.

Para facilitar los procesos de incubación de empresas, se sugiere crear un centro de servicios en materia de asesoramiento a las empresas del parque de incubación, acceso a capital semilla y acceso a redes internacionales colaborando con otras



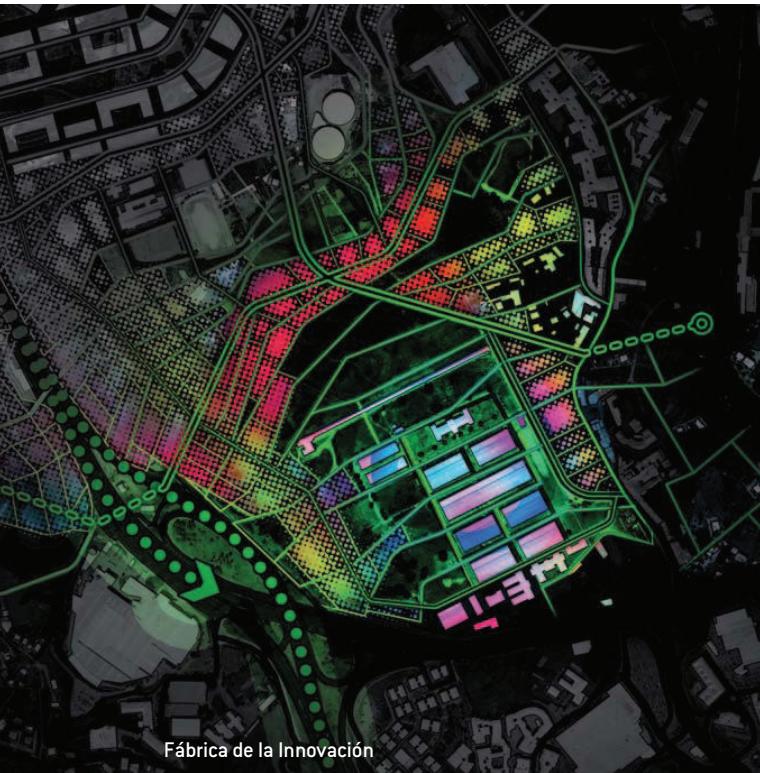
incubadoras del mundo para ayudar a las empresas instaladas sobre la base de este tipo de conexiones estratégicas.

Como complemento de estos componentes se deberían incorporar también parcelas para la instalación de sedes corporativas en un entorno de integración de espacios verdes y redes de peatones y recorridos diversos. Una de las claves para el éxito de esta iniciativa es que el precio de los espacios de alquiler sea muy bajo para acoger a empresas emergentes, para ello se sugiere que el ayuntamiento pueda adquirir estos suelos a través de la gestión urbanística municipal y ponerlo a disposición para el desarrollo de este gran equipamiento para la actividad económica.

## Fábrica de la Innovación

En el ámbito más meridional de la Ciudad del Conocimiento se localizan los terrenos de la Fábrica de Armas, en un emplazamiento en el que confluyen el final de la Avenida de la Innovación con la Avenida de la Salud y la Ría do Burgo.

La actual Fábrica de Armas ocupa una considerable superficie de la que solo una parte está ocupada por las naves, con una arquitectura característica de etapas de industrialización más tempranas. Aprovechar estas arquitecturas singulares y un emplazamiento excepcional para una Fábrica de la Innovación



capaz de acoger nuevos usos asociados a la economía del conocimiento y a los clusters emergentes que se proponen para Coruña Futura aparece como una oportunidad muy interesante.

Se plantea desarrollar iniciativas de mejora de la escena urbana y recualificación de espacios libres conectando la Fábrica con su entorno ambiental y urbano, con la universidad, el Campus de la Salud y el Distrito Digital, propiciar nuevos usos innovadores aprovechando contenedores singulares y facilitar la diversidad de usos naves que en la actualidad han quedado sin uso. La singularidad tipológica y arquitectónica de estos espacios crea ámbitos especiales que resultan atractivos para la localización de actividades de la nueva economía y para nuevas formas de vida y trabajo. Muchas ciudades europeas están transformando polígonos industriales que quedan en localizaciones muy centrales como resultado de las nuevas obras de infraestructura.



Al mismo tiempo se está acompañando la transformación económica con la flexibilidad urbanística necesaria para acoger los nuevos usos y funciones.

Existe una interesante oportunidad para redefinir la función urbana de estos espacios, manteniendo la actividad industrial, aprovechando los espacios vacíos y conservando su carácter mediante la reutilización de las naves como grandes contenedores para acoger nuevos usos residenciales, terciarios, empresariales, dotacionales, etc. y aprovechando un espacio singular para desarrollar operaciones de gran importancia en la implantación de nuevas funciones urbanas: diversidad de usos y de tipologías arquitectónicas, talleres, centros de servicios, villas de empresas, oficinas, sedes corporativas, estudios profesionales, comercio, residencia, etc.

## 08 Corazones de Barrio

### Hacia una ciudad equilibrada

La diversidad de los barrios coruñeses es el reflejo de su diversidad funcional y social. Las zonas históricas y, sobre todo, los ensanches anteriores a la mitad del siglo XX son los que concentran en la actualidad a la población de mayor nivel socioeconómico y las funciones urbanas de mayor valor añadido. El Ensanche propiamente dicho, Cuatro Caminos, Ciudad Jardín y el área Juan Flórez-San Pablo son los barrios con mayor precio de la vivienda. Concentran la población con mayor nivel de estudios y rentas medias más elevadas así como buena parte de las principales sedes empresariales e institucionales más importantes. Aunque el proceso de terciarización ha reducido progresivamente el número de residentes éste es todavía elevado con una media de más de 350 hab/ha, el triple que las zonas históricas. La concentración de actividades comerciales y profesionales, hoteles, restaurantes, etc., junto con la proximidad de la estación de autobuses y la estación de tren, ha convertido al ámbito de Cuatro Caminos en el punto de mayor centralidad urbana aunque se resiente de forma creciente de la importante oferta de grandes centros comerciales y de ocio en zonas periféricas.

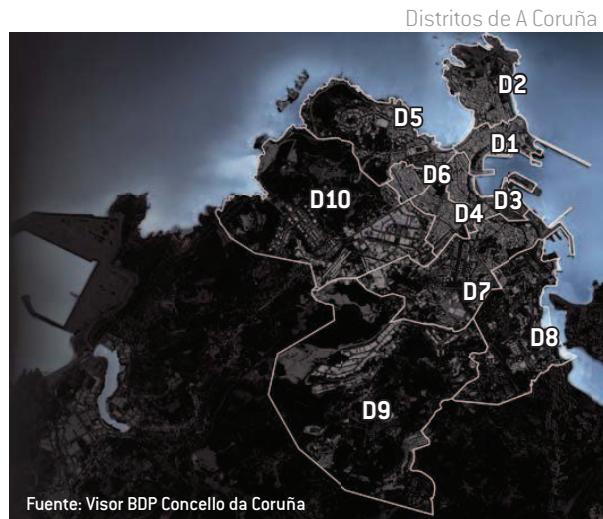
Por el contrario los desarrollos de los años 60 se caracterizan por su muy elevada densidad de población con el Agra de Orzán alcanzando los casi 700 hab/ha y en torno a los 400 hab/ha en zonas como Ventorrillo, Os Castros y Sagrada Familia-Los

Mayos. Son áreas de población de nivel socioeconómico medio-bajo, menor nivel educativo y con viviendas en su mayoría de poca superficie y reducido equipamiento, que hacen de estas zonas las de menor precio de la ciudad. El barrio de Agra de Orzán concentra el mayor porcentaje de población extranjera de A Coruña. Se singulariza por su altísima densidad y por haber logrado configurar una buena oferta comercial en torno a su eje central peatonal, la calle Barcelona. Montealto se ha beneficiado de su posición junto al centro histórico, del valor ambiental y paisajístico de su localización en la península de la Torre de Hércules y de actuaciones como los museos y el paseo marítimo. El resultado ha sido una creciente rehabilitación de viviendas y una mayor diversidad social. No ocurre lo mismo con los crecimientos de la época desarrollista situados hacia el sur en los que coexiste una alta densidad de población con una creciente pérdida de diversidad de los usos urbanos, como en Monelos o Elviña, con desaparición casi total de las actividades comerciales como en el Barrio de Las Flores, y un envejecimiento progresivo de la población en un entorno urbano que precisa de acciones de renovación de viviendas y espacios públicos para resultar atractivo como ámbito de vida y de actividad.

Los desarrollos más recientes tienen un carácter muy distinto. Orientados hacia una población joven con mayor nivel adquisitivo y educativo se caracterizan por una menor



- D1. Ciudad Vieja-Pescadería-Orzán
- D2. Monte Alto-Adormideras
- D3. Ensanche-Cuatro Caminos
- D4. Os Mallos-Sagrada Familia
- D5. Riazor-Labañou-Los Rosales
- D6. Agra do Orzán
- D7. Os Castros-Elviña-O Castrillón
- D8. Eiris-As Xubias
- D9. Mesoiro-Castro de Elviña
- D10. A Grela-Bens



Fuente: Visor BDP Concello da Coruña

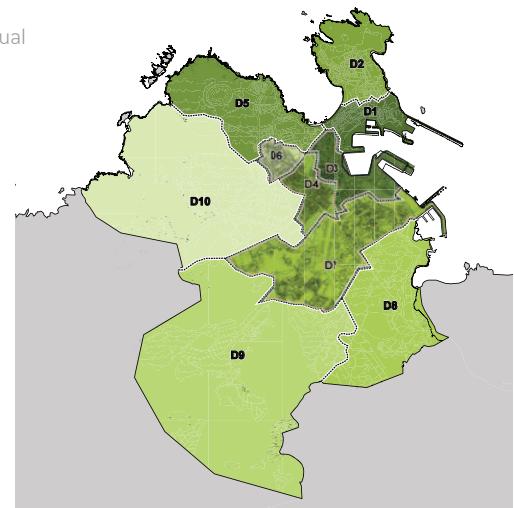
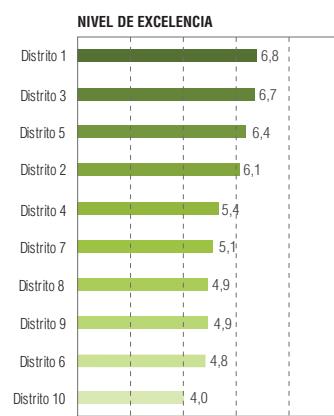
densidad y unos estándares de urbanización más elevados. Los casos más relevantes son los de la barriada de Os Rosales y Matogrande ambos situados en ámbitos periféricos de la ciudad y vinculados a los grandes centros comerciales que han caracterizado el desarrollo de los bordes urbanos en la última década. Os Rosales se localiza en un emplazamiento de enorme valor paisajístico dominando las vistas de la costa noroeste y rodeado de los nuevos parques de Bens y del Monte de San Pedro. Matogrande se localiza sobre el principal eje de acceso a la ciudad, frente al Campus de Elviña de la Universidad de A Coruña y junto a los mayores centros comerciales de la ciudad. Se ha convertido en una zona de residencia de alto nivel y también en un área de centralidad para las actividades de negocios con numerosos hoteles, actividades terciarias y centros institucionales. También recientes son otros ámbitos de desarrollo periféricos caracterizados por su baja densidad y su mezcla con núcleos rurales y amplios espacios libres. Estos elementos, que pueden resultar atractivos en cuanto entorno de vida tienen la contrapartida de su escasa conexión con el resto de la ciudad y una reducida oferta de dotaciones y servicios. Es el caso de los desarrollos a lo largo de la Ría do Burgo [Eiris, As

Xubias, A Pasaxe] frecuentemente con abundancia de viviendas unifamiliares y mantenimiento de muchas de las tramas rurales al igual que en Mesoiro o A Zapateira, este último totalmente desconectado de la trama urbana de la ciudad.

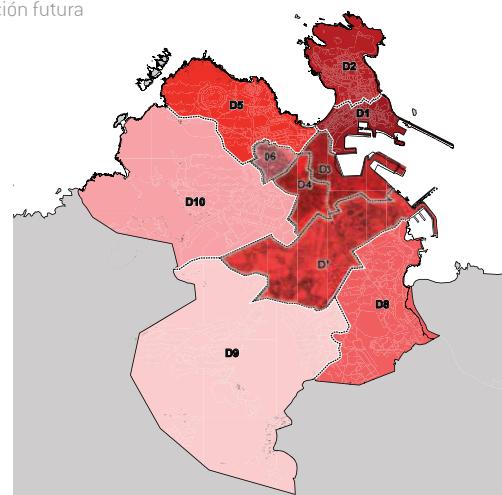
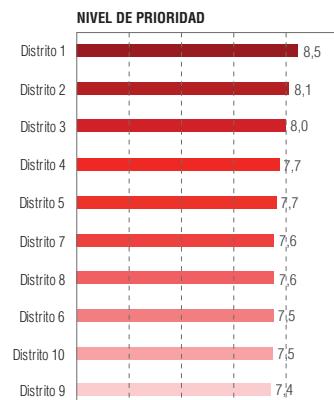
Esta diversidad es el resultado de un desarrollo fragmentario en el que los diferentes planes parciales han tenido un protagonismo mucho mayor en el desarrollo de la ciudad que los propios planes generales de los que surgían. El rápido crecimiento de las barriadas y su concepción como espacios independientes ha dado como resultado una bajísima dotación de espacios verdes. Tan solo el 12% del suelo urbano corresponde a zonas verdes y láminas de agua con una ratio de 8,2 m<sup>2</sup>/hab, muy lejos de los 15 m<sup>2</sup>/hab que se estiman como adecuados en los estándares de planeamiento. En el área de mayor densidad urbana tan solo el parque de Santa Margarita presenta un cierto tamaño siendo el resto de zonas verdes paseos y plazas ajardinadas de muy reducida dimensión. Por otra parte la ciudad cuenta con una abundante oferta de playa y espacios verdes de borde en San Pedro y en el entorno de la Torre de Hércules y zonas libres en los intersticios urbanos que actúan como áreas de esparcimiento, muchas veces informales, del conjunto de la ciudad.



Resultados del 1º Foro Ciudad de A Coruña  
Distritos de A Coruña. Nivel de atractivo actual



Distritos de A Coruña. Prioridad de transformación futura



The Corazones de Barrio (Hearts of the Neighborhood) program is oriented around the goal of increasing the attractiveness, social cohesion, sustainability, and economic dynamism of the city at the neighborhood scale.

Una de las prioridades expresadas con mayor claridad en el proceso de participación del Foro Ciudad ha sido la búsqueda de un mayor equilibrio entre las diferentes partes de la ciudad. El Foro valora de forma muy similar la calidad urbanística de los distritos de A Coruña y muestra también su interés porque las acciones de renovación y mejora urbana se extiendan a todos ellos.

La calidad urbana de los distritos y barrios coruñeses, su dotación de equipamientos y su conectividad con el resto de la ciudad ha mejorado mucho en las últimas décadas pero necesita todavía impulsos importantes para poder liderar coherentemente su amplio territorio metropolitano. El nuevo Plan General de Ordenación Municipal aporta numerosas iniciativas de mejora urbana y plantea una ampliación significativa de los espacios verdes y las zonas dotacionales.

El programa de Corazones de Barrio se orienta a lograr un aumento del atractivo, la cohesión social, la sostenibilidad y la dinamización económica en las diferentes áreas de la ciudad. Es una iniciativa para desarrollar un programa sistemático de identificación de oportunidades y necesidades en las diferentes áreas de la ciudad para mejorar las condiciones urbanísticas y socioeconómicas de los diferentes ámbitos urbanos. Se trata de crear espacios con intensidad social, diversos y atractivos

The program is an initiative for developing a systematic program for identifying opportunities and needs to improve urban and socioeconomic conditions in the neighborhoods of A Coruña.

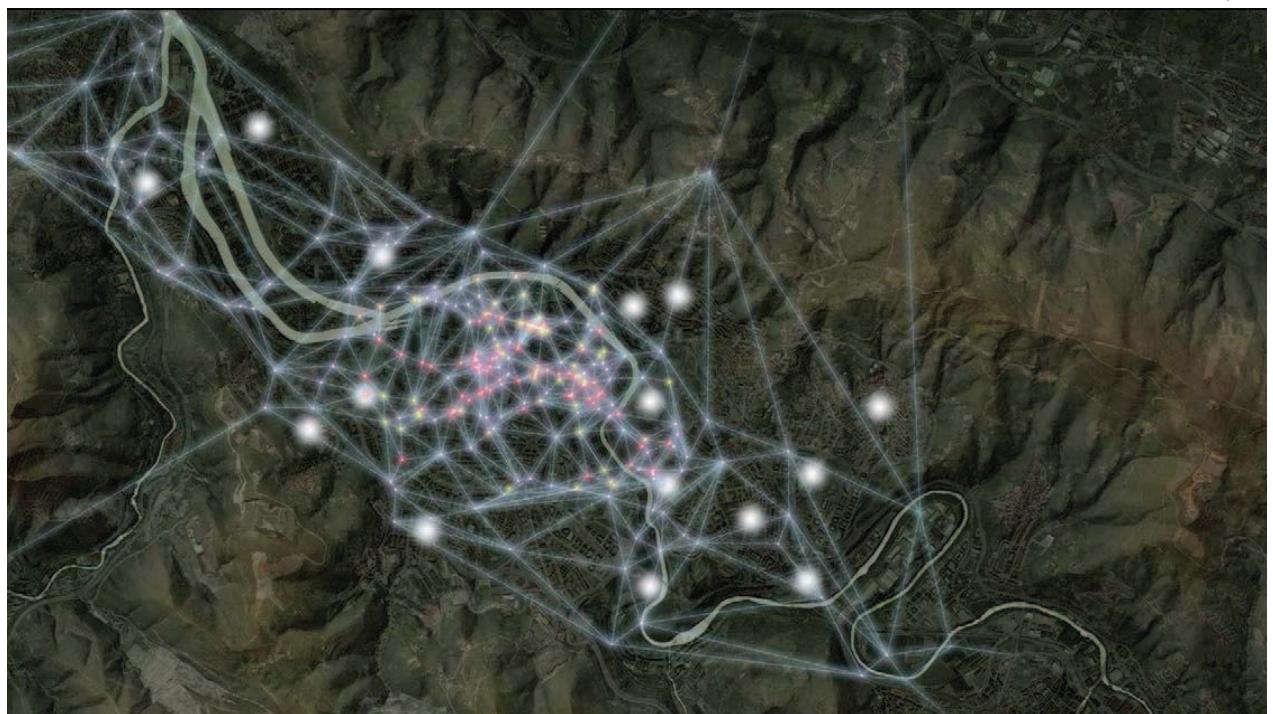
mediante la mezcla de usos y actividades y la dotación de los equipamientos e infraestructuras necesarias para asegurar un entorno de alta calidad. Los Corazones de Barrio se conciben como actuaciones integrales que buscan la excelencia ambiental y urbana, favorecer la mezcla de usos, apoyar las actividades productivas tradicionales e impulsar nuevas actividades económicas. Espacios para vivir, trabajar, divertirse y aprender mediante una diversidad de proyectos adaptados a las circunstancias específicas de cada ámbito.

Como sugerencia de elementos a considerar en ellos se plantean los siguientes:

- Mejora de la conectividad y estrategias de movilidad sostenible.
- Mejora de equipamientos e infraestructuras urbanas, sistemas de transporte colectivo, pavimentación, alumbrado público, gestión de residuos, etc. Es imprescindible asegurar la disponibilidad de servicios de conexión de alto nivel a Internet y redes de telecomunicaciones.
- Mejora de la imagen y los espacios urbanos: adecuación de espacios públicos, creación de zonas verdes y de ocio al aire libre, eliminación de puntos de vertido y contaminación, programas de mejora de la imagen urbana, etc.



Corazones de Barrio en Bilbao.  
Fuente: Fundación Metrópoli





- Programa de centros cívicos integrados que acogen las funciones educativas junto con otras de carácter cívico-social: bibliotecas, espacios deportivos, formación de adultos, servicios comunitarios, acceso a Internet, etc.

- Utilización del Arte en las acciones de mejora urbana y territorial es un proceso que no solo tiene incidencia en los aspectos estéticos y de imagen. Constituye una gran oportunidad para la creación de lazos comunitarios, para el aumento del aprecio por el propio barrio que eleva los niveles de autoestima y de autoexigencia. La incorporación del arte a las acciones de embellecimiento urbano mediante la colaboración entre artistas y residentes permite lograr objetivos que van mucho más allá de los resultados formales.

- Fortalecimiento del comercio de barrio y de las actividades terciarias.

- Diversidad en la oferta residencial: viviendas sociales, oferta de alquiler, lofts, condominios, unifamiliares, apartamentos, etc.

# Espacio urbano para la Convivencia > Comercio de Barrio > Nodos de Densidad Social > Símbolos de Identidad > Actividad en el Espacio Público > Áreas de Actividad Económica > Nodos de Innovación > Redes de Conexión > Inclusión > Cohesión Social

- Diversidad de espacios de actividad: villas de empresa, cubos de innovación, talleres, estudios, oficinas, lofts productivos, etc.

Se trata, en definitiva, de impulsar un programa para mejorar las condiciones urbanísticas y socioeconómicas de los diferentes barrios de A Coruña. El programa propondrá iniciativas de acupuntura urbana en cada barrio acordes con las oportunidades y necesidades específicas de cada ámbito de A Coruña. Se pretende lograr un mayor equilibrio entre las distintas zonas de la ciudad y, con ello, la mejora de A Coruña en su conjunto. El Programa de Corazones de Barrio desarrollará actuaciones puntuales para mejorar la calidad ambiental y urbana de los barrios, favorecer la mezcla de usos, apoyar las actividades productivas tradicionales y el comercio de barrio, impulsar nuevas actividades económicas, mejorar la conectividad y la movilidad sostenible, etc. Se trata de generar espacios que integren actividad económica, residencia, trabajo y ocio con lugares de encuentro para los ciudadanos. Espacios

con capacidad para acoger usos innovadores, capaces de incidir en la transformación económica y urbana de las áreas de su entorno, y con equipamientos, espacios representativos y elementos de identidad. Lugares para el arte y la creatividad, las nuevas tecnologías, la sociedad del saber y el conocimiento, con usos tan diversos como viviendas, hoteles, comercios, oficinas y centros de negocios, parques, espacios de ocio, talleres y equipamientos multimedia, áreas para eventos y reuniones de negocios, y lugares para actividades culturales o cívicas. Espacios abiertos a personas de diferente perfil: residentes y visitantes, artistas, empresarios y profesionales, jóvenes y mayores, en el que convivan arte y tecnología, pasado y futuro, espacio físico y espacio virtual. En definitiva, frente al urbanismo funcionalista del siglo XX que diseñaba espacios monofuncionales, se propone crear espacios de simbiosis, de mezcla de usos y de sinergia entre actividades diversas.

## 09 La Avenida de la Salud

### Fortalecer el Cluster de la Salud y el Bienestar

Este espacio se plantea sobre la Avenida do Pasaxe desde la estación de San Diego, conectando con el Ecobulevar del Outeiro, hasta el puente do Pasaxe. Discurre a lo largo de la margen izquierda de la Ría do Burgo conectando a lo largo de su recorrido los principales centros sanitarios de Coruña Futura que deberán desarrollar un papel central en el propuesto Cluster de la Salud.

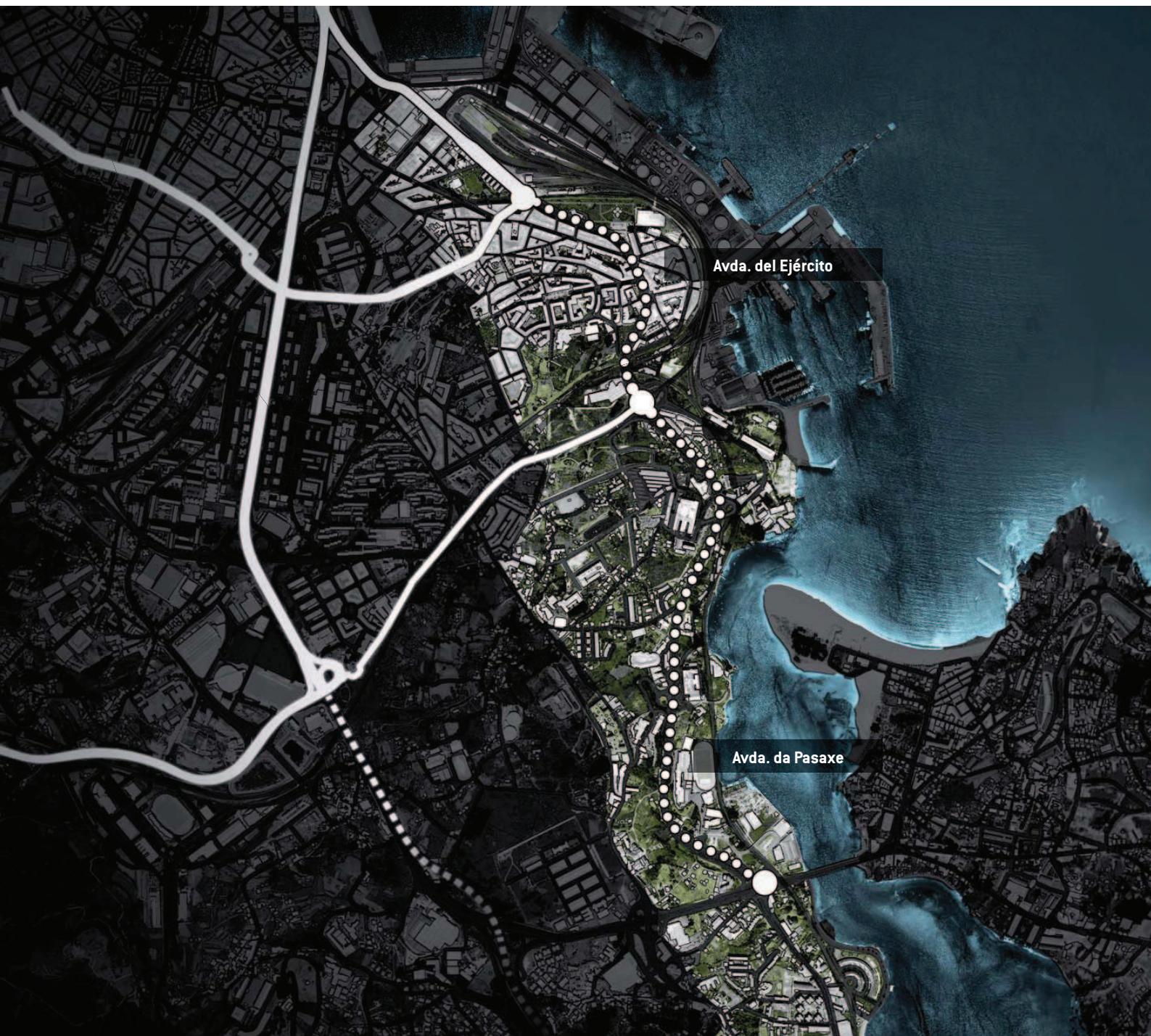
La oferta sanitaria de A Coruña es amplia y prestigiosa. Los principales centros sanitarios presentan una especial concentración en la zona este de la ciudad, en torno a la Avenida da Pasaxe a lo largo de la Ría do Burgo en barrios como Oza y As Xubias. Aquí se localizan los principales hospitales como el Hospital Marítimo de Oza, el Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña y el Policlínico San Rafael, el Hospital Materno-Infantil Teresa Herrera y el Centro Oncológico Regional. También se localizan en esta zona los principales centros docentes de la oferta universitaria de la ciudad asociados a la salud y la atención médica. La propuesta de la Avenida de la Salud y la recuperación ambiental de la Ría do Burgo se orientan a articular esta oferta en un espacio para la atracción de un perfil de visitantes que combina el turismo médico y de salud con unas demandas de alto nivel educativo y tecnológico. La Avenida de la Salud se vincula funcionalmente, además, al resto de instalaciones sanitarias públicas y privadas existentes en otras zonas de la ciudad y que configuran, en conjunto, el soporte fundamental de la propuesta del Cluster de la salud de A Coruña.

De los resultados del Foro Ciudad se deduce que la oferta sanitaria de A Coruña se considera uno de los elementos de la ciudad a los que cabe asignar un alto nivel de excelencia y, además, uno de los sectores prioritarios de futuro en el que se debe seguir potenciando en los próximos años.

Unir la oferta médica con una ciudad atractiva, sostenible y con alta calidad de vida es un objetivo importante en la transformación del modelo económico coruñés. Adicionalmente, esta iniciativa debe integrar los conceptos de objetivo cero emisiones, bioclimatismo en el urbanismo y la arquitectura, utilización de fuentes de energía renovables, movilidad sostenible, y ecorurbanismo en general, que refuerzan el perfil de hábitat asociado al bienestar y a una vida saludable.

En paralelo a la avenida do Pasaxe, entre el viario y la Ría, discurre la línea de ferrocarril que conecta con el puerto interior. Si tras el traslado del puerto esta línea decidiera desmantelarse su plataforma podría aprovecharse para otros usos acordes con el perfil que se propone para este ámbito, transporte blando, metro ligero, etc., proporcionando un elemento de alta calidad para garantizar un acceso rápido al centro de la ciudad y a los establecimientos hospitalarios libre de congestión.

El viario actual tiene configuración de autovía con seis carriles por sentido y mediana de separación lo que lo hace totalmente impermeable en el acceso hacia la ribera de la Ría



To complement the sustainable, attractive city with first-rate medical services is the fundamental goal of the Avenida de la Salud (Avenue of Health) project. The focus is on the improvement of the overall quality of life, which is key in the transformation of the region's economic identity.

y genera elevados niveles sonoros en el entorno de los centros hospitalarios.

La Ría do Burgo es uno de los ámbitos de mayor valor ambiental y paisajístico de la ciudad de A Coruña. Su difícil acceso debido a las barreras que suponen carreteras y ferrocarril, los problemas de contaminación que arrastra y el desorden de los usos localizados en su entorno han dado lugar a un espacio muy poco integrado en la estructura urbana, con numerosos puntos de degradación y una urbanización de enclaves de urbanización difusa, muy desconectados. En conjunto este ámbito con un elevado potencial actúa hoy como una trasera urbana.

Se propone la configuración de la ribera de la Ría do Burgo como un espacio de ocio y paisaje mediante la recuperación ambiental del cauce y sus riberas, la revegetación del entorno fluvial y la eliminación de elementos de degradación: vertederos y escombreras, accesos cortados, edificaciones deterioradas, etc. asociado a la reordenación y cambio de carácter de las infraestructuras que ahora discurren por la zona. Se define así una pieza verde de carácter lineal que aportará a la ciudad zonas libres ambientalmente valiosas, muy escasas en la actualidad, aumentando la variedad y riqueza ecológica del territorio y su diversidad paisajística.

Permite consolidar espacios de ocio y de contacto con la naturaleza atractivos para la población local, mejorando el paisaje y aportando un elemento blando de conexión. Puede asumir varias tipologías diferentes en función de la localización y las características físicas de cada tramo: áreas con un tratamiento más formal, geométrico y con carácter urbano, sendas para caminantes y ciclistas, zonas de descanso, ocio y deportes, áreas de educación ambiental, zonas con un tratamiento más natural, con masas arboliadas, caminos que conecten con elementos de interés del entorno, carriles-bici, etc. Pueden plantearse elementos de conexión con la costa de Oleiros mediante embarcaciones y habilitar algunos de los pequeños muelles para usos de ocio y deporte.

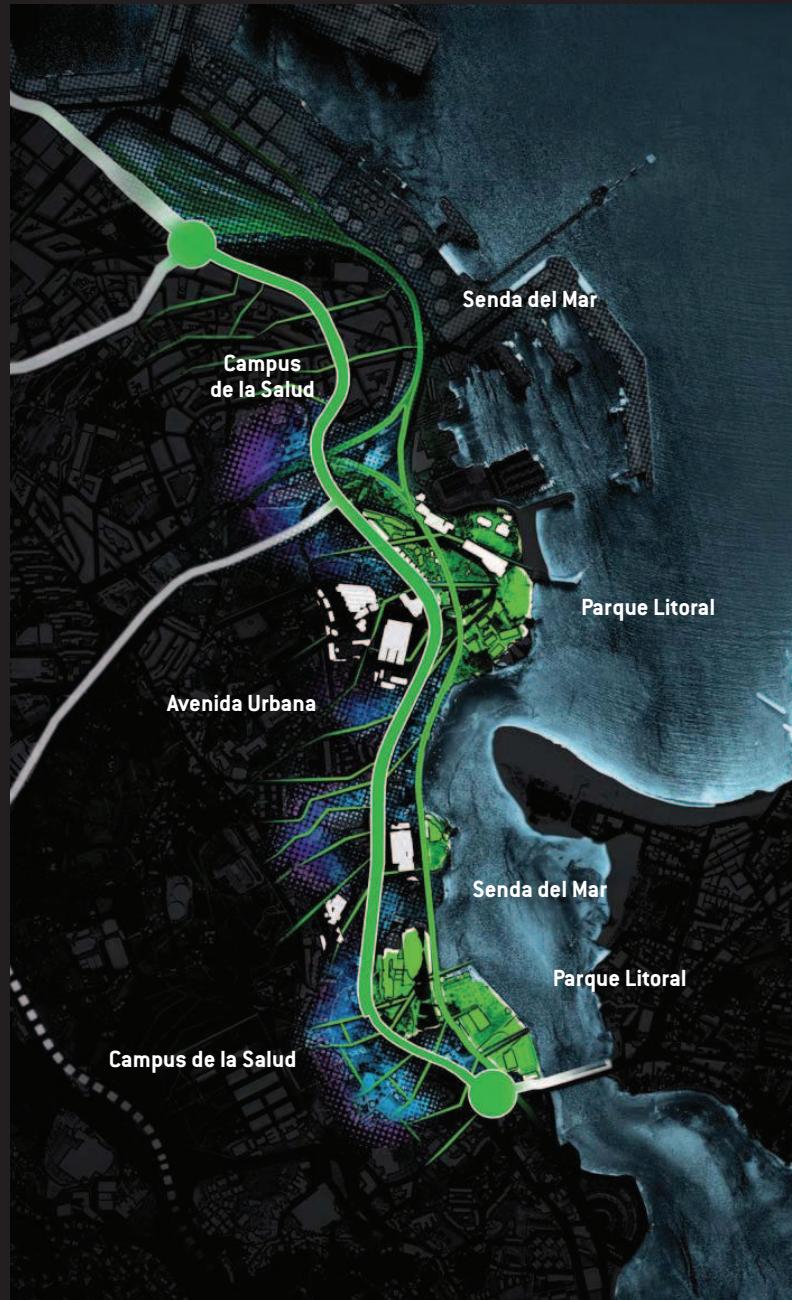
En paralelo al Parque de la Ría do Burgo discurrirían el carril de alta accesibilidad sobre la plataforma del ferrocarril y la actual Avenida do Pasaxe con una sección de bulevar más permeable y con un tráfico menos agresivo en términos de ruido y contaminación, como corresponde a una zona hospitalaria y de alta calidad ambiental, arboliada y elementos de mejora paisajística. En torno a esta Avenida, en donde existe una gran cantidad de suelo vacante, pueden plantearse las iniciativas de ordenación urbana que den coherencia a los tejidos inconexos existentes en la actualidad, permitan la localización de dotaciones, centros de investigación y espacios productivos

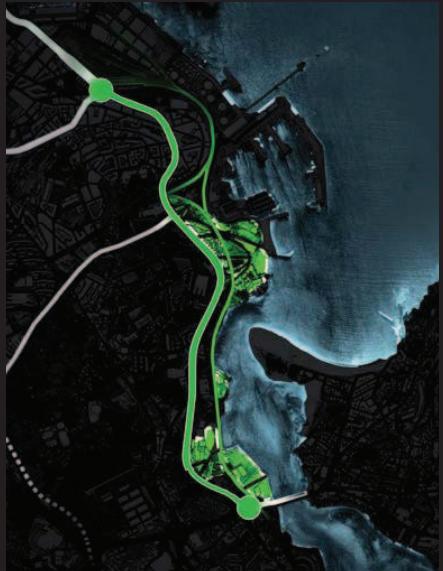




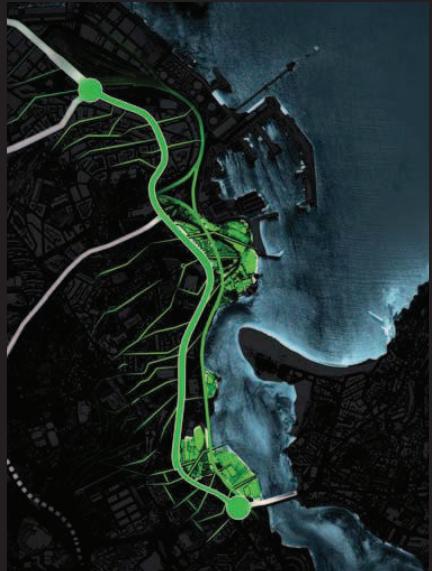
compatibles, que cualifiquen los espacios libres configurando un espacio diverso y ambientalmente atractivo en el que localizar elementos vinculados al Campus de la Salud que será uno de los principales soportes del Cluster Sanitario de A Coruña.

Las instalaciones que se localicen en este Campus se orientarán a ampliar y mejorar la oferta formativa en Ciencias de la Salud de la ciudad, la investigación biomédica y en gestión de la salud y una oferta orientada hacia la atracción de turismo de salud, bienestar y calidad de vida.





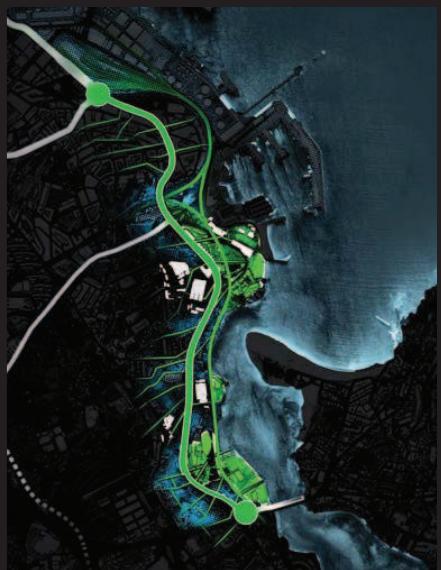
Parque Litoral



Malla Verde

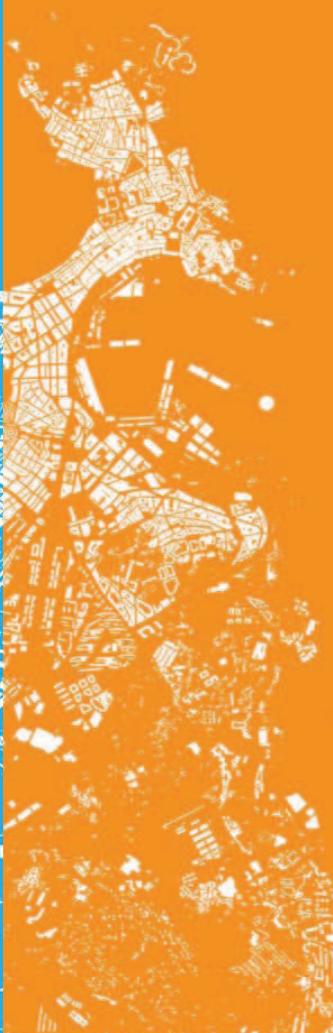


Equipamientos de la Salud



Campus de la Salud





# D Clusters Económicos Emergentes

01.

El Cluster  
Marítimo-  
Portuario

Un nuevo *Hub* Oceánico

02.

Turismo,  
Calidad de  
Vida y Salud  
Magnetismo Urbano

03.

Cluster  
Digital

*Smart City*  
y nueva economía

04.

Cluster de  
las Soluciones  
Urbanas

Coruña *Living Lab*



Clusters  
Económicos  
Emergentes

En A Coruña existen importantes clusters productivos que constituyen el soporte económico de la ciudad. Es el caso de sectores como el textil, el comercio urbano, los servicios de ingeniería, energía o actividades marítimas.

De los análisis realizados y de los resultados de los procesos de participación surge la identificación de los Clusters emergentes que, junto a los actuales, deben liderar la transición de Coruña Futura hacia un modelo económico crecientemente vinculado a la economía del conocimiento.

La concentración de las iniciativas urbanas, territoriales y sectoriales en torno a las oportunidades que crean estos sectores de actividad con máximo potencial competitivo permiten generar dinámicas de desarrollo con altas probabilidades de éxito.

Las actividades marítimo-portuarias, el turismo, la salud y el bienestar, las industrias de contenidos digitales y de las tecnologías de la información y las soluciones urbanas, son clusters productivos muy vinculados a los componentes de excelencia de Coruña Futura.

En torno a estos clusters debe darse una atención prioritaria a factores como el desarrollo de infraestructuras, los servicios y la base de conocimientos y apoyar el desarrollo de proyectos estratégicos vinculados a estos sectores.

El objetivo es lograr un desarrollo territorial soportado por una base productiva cada vez más sostenible y competitiva, con mayor capacidad de retener a las personas creativas y mejor formadas, y de atraer personas con talento para vivir y trabajar en A Coruña.

**EMERGING ECONOMIC CLUSTERS** *Various key productive clusters combine to create the economic base of A Coruña. Among these are the textile industry, urban commerce, engineering services, energy, and maritime logistics.*

*By examining baseline analyses, and compiled results of the civic participation process, an additional series of economic clusters emerges as a compliment to the existing base. These clusters will combine to lead the transition of Coruña Futura towards an economic model of knowledge-based sectors.*

*The concentration of urban, regional, and sectoral initiatives around these clusters will facilitate the competitive potential of the city-region in accordance with its existing strengths.*

*Maritime and logistics activities, tourism, health and well-being, digital fabrication, information technologies, and urban solutions are the economic clusters that indicate the greatest level of synergy with the Coruña Futura components of excellence.*

*To foment the development of these clusters, special attention should be paid to the development of appropriate infrastructure, services, and knowledge bases by way of relevant strategic projects.*

*The objective is to achieve a regional development model that is supported by an increasingly more sustainable and competitive economic base, with greater ability to retain talent and creativity, and to attract new professionals to live and work in A Coruña.*



## Innovación y clusters emergentes

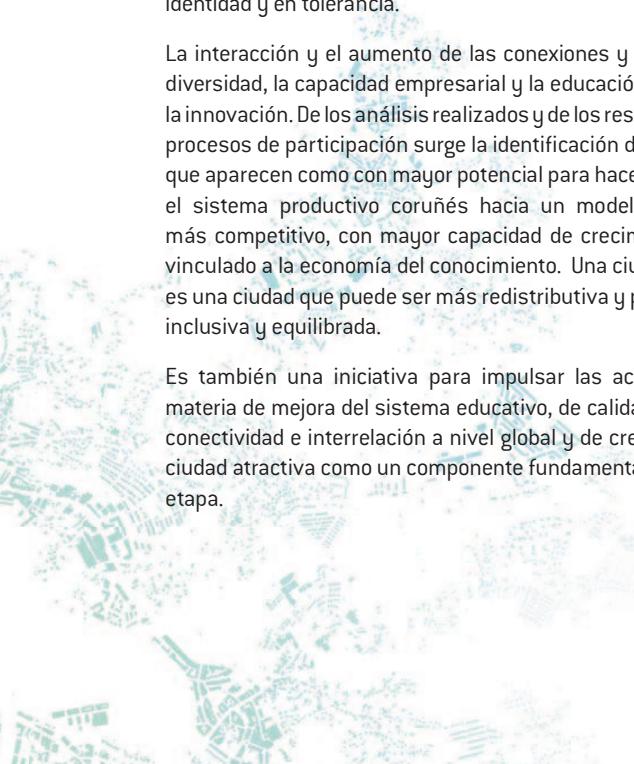
Además del fortalecimiento de las actividades económicas actuales es importante incorporar al sistema productivo nuevos sectores de actividad con potencial de crecimiento. Se propone desarrollar estrategias para fortalecer algunos sectores económicos para los que A Coruña dispone de ventajas competitivas. El concepto de "Cluster" hace referencia a la concentración de empresas, servicios, conocimiento e innovación en torno a un sector productivo específico lo que tiene efectos multiplicadores sobre el dinamismo económico y la competitividad del sector. Diversas investigaciones han mostrado que en una economía globalizada las empresas tienen que recurrir a sus entornos directos en la búsqueda de ventajas competitivas. Estas ventajas competitivas aumentan si varias empresas del mismo sector, especializadas en distintas fases del proceso productivo, comienzan a generar redes entre ellas y entre esta aglomeración y los demás agentes locales (instituciones políticas, comunidad local, universidades, otros actores económicos, etc.).

El objetivo es impulsar el desarrollo de actividades, empresas, empleos y espacios de innovación relacionados con estos sectores que tienen capacidad para consolidar liderazgos en un

entorno global y que nuestro territorio tenga mayor capacidad de formación, retención y atracción de talento.

Los gobiernos locales tienen muy limitadas sus posibilidades de incidir directamente en la actividad empresarial a través de políticas de oferta y de demanda, e incluso de actuaciones fiscales. Pero sí pueden actuar sobre elementos que, cada vez más, se muestran como muy importantes a la hora de atraer inversiones y personas con talento y de apoyar iniciativas locales con capacidad dinamizadora. La "diplomacia urbana" permite el impulso a determinados cluster económicos locales y hace explícito el valor económico de los lugares, en oposición a los espacios intercambiables de la globalización.

Los Proyectos Estratégicos que propone Coruña Futura están ligados a la creación de condiciones favorables para el desarrollo de estas actividades en las condiciones específicas de A Coruña. Estos Proyectos, se inscriben en una estrategia general de aumento del atractivo de la ciudad para el desarrollo de actividades económicas innovadoras, con potencial para generar un nuevo ciclo de desarrollo económico. Las actividades de la nueva economía se decantan, a igualdad de otros parámetros, por lugares con alta calidad de vida, con un entorno ambiental atractivo y bien conservado, una imagen



urbana cuidada y sistemas de transporte eficaces hasta un buen sistema educacional y, sobre todo, densidad y dinamismo cultural entendido como lugares con una vida urbana atractiva y diversa, ricos en actividades culturales, en patrimonio, en identidad y en tolerancia.

La interacción y el aumento de las conexiones y relaciones, la diversidad, la capacidad empresarial y la educación conducen a la innovación. De los análisis realizados y de los resultados de los procesos de participación surge la identificación de los clusters que aparecen como con mayor potencial para hacer evolucionar el sistema productivo coruñés hacia un modelo económico más competitivo, con mayor capacidad de crecimiento y más vinculado a la economía del conocimiento. Una ciudad más rica es una ciudad que puede ser más redistributiva y por tanto más inclusiva y equilibrada.

Es también una iniciativa para impulsar las actuaciones en materia de mejora del sistema educativo, de calidad de vida, de conectividad e interrelación a nivel global y de creación de una ciudad atractiva como un componente fundamental de la nueva etapa.

## 01 El Cluster Marítimo-Portuario

Un nuevo *Hub Oceánico*

## 02 Turismo, Calidad de Vida y Salud

Magnetismo Urbano

## 03 Cluster Digital

Smart City y nueva economía

## 04 Cluster de las Soluciones Urbanas

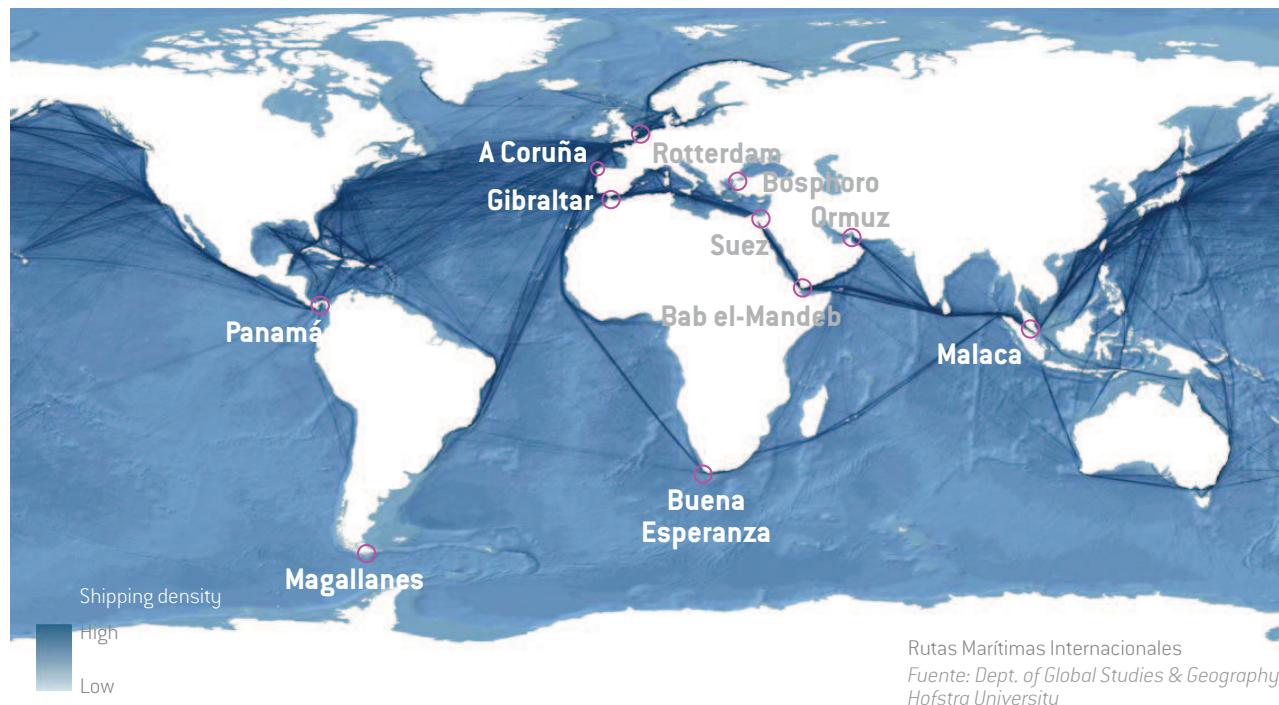
Coruña Living Lab

# 01 El Cluster Marítimo-Portuario

## Un nuevo Hub Oceánico

El mar es un elemento de comunicación y creador de oportunidades de desarrollo. El 40% de la población mundial vive a menos de 100 Km. de la costa. El 90% del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo, un comercio que crece a un ritmo mayor que el de crecimiento de la economía global.

A Coruña se localiza en un punto estratégico de las rutas marítimas internacionales. Frente a las costas coruñesas confluyen las rutas que desde el Mediterráneo y el Atlántico Sur se dirigen hacia el norte de Europa con las que cruzan el océano entre Norteamérica y Europa. Estas rutas se van a ver



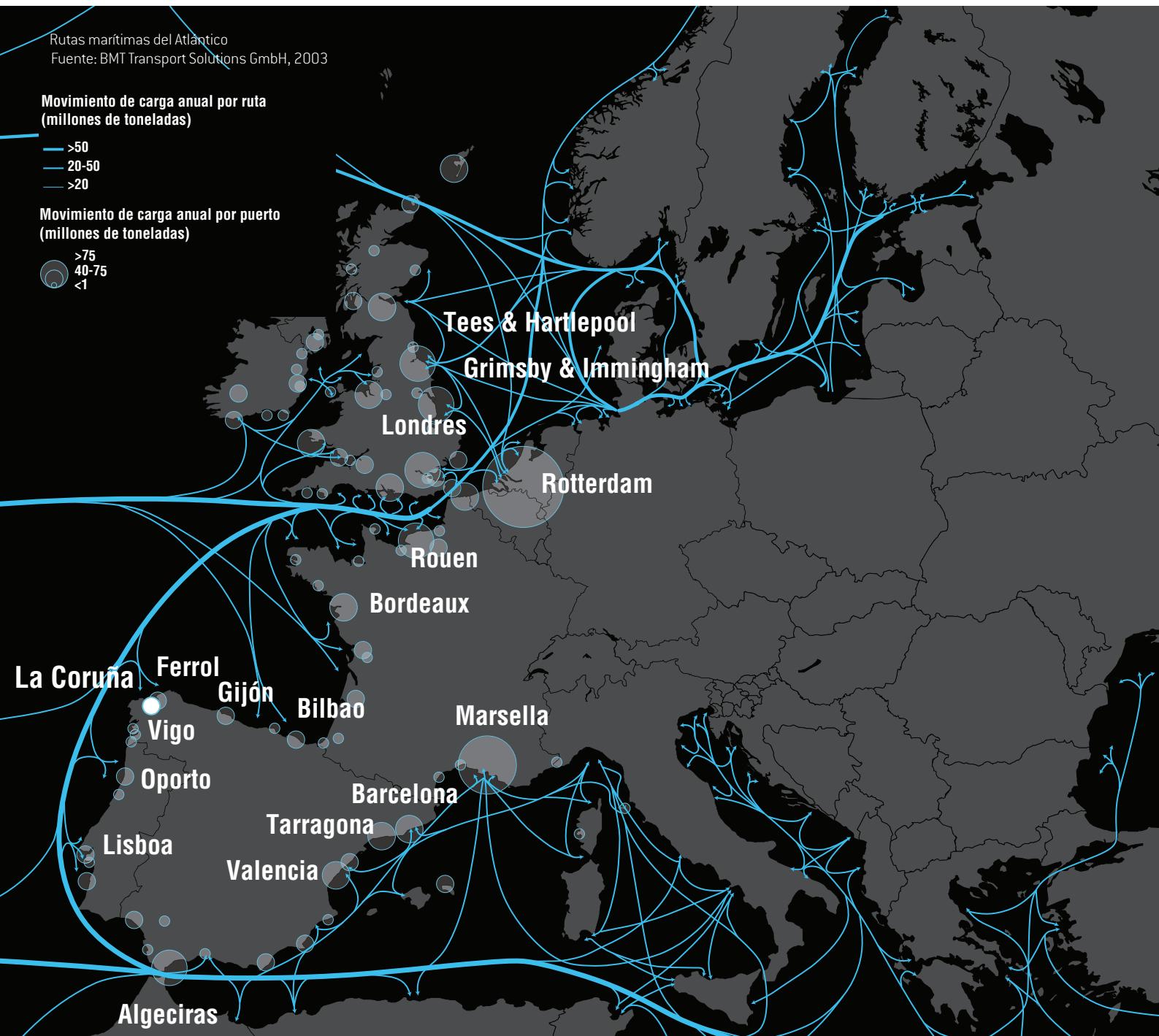
Rutas marítimas del Atlántico  
Fuente: BMT Transport Solutions GmbH, 2003

Movimiento de carga anual por ruta  
(millones de toneladas)

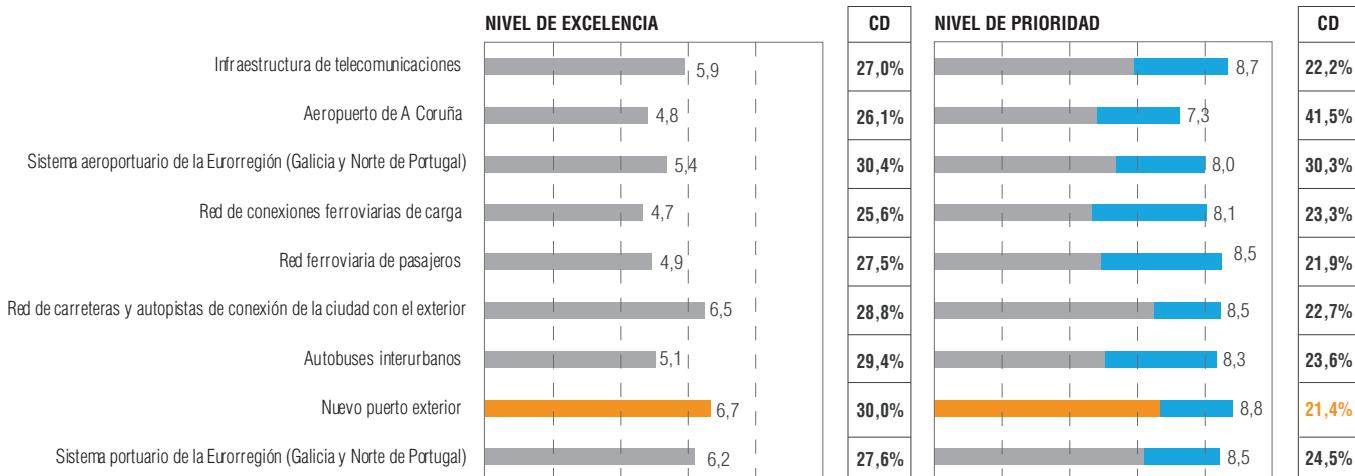
- >50
- 20-50
- >20

Movimiento de carga anual por puerto  
(millones de toneladas)

- >75
- 40-75
- <1



#### Foro Ciudad. Infraestructuras de conexión con el exterior



incrementadas con la próxima entrada en funcionamiento de la ampliación del Canal de Panamá que permite rutas directas Asia-Europa por el Atlántico. A medio y largo plazo la firma de un acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y los países del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte que integra a Canadá, Estados Unidos y México) ofrece perspectivas de enorme crecimiento para el comercio atlántico, especialmente en productos energéticos dado que las nuevas técnicas de extracción de gas y petróleo plantean que estos países van a ser los principales productores energéticos del mundo a medio plazo.

El Puerto exterior crea las condiciones para impulsar y redefinir un sector ya existente y muy importante para la ciudad hacia el desarrollo de un potente cluster marítimo portuario. Se trata de una orientación que ha sido considerada clave para el desarrollo económico de Coruña Futura, estando entre las prioridades más importantes que ha señalado el Foro Ciudad.

El Puerto exterior y el desarrollo de un potente cluster marítimo portuario han sido considerados elementos clave para el desarrollo económico de Coruña Futura, estando entre las

prioridades más importantes que ha señalado el Foro Ciudad.

El actual puerto urbano ocupa gran parte de la fachada marítima de la ciudad. Es un gran puerto energético especializado en el tráfico de productos petrolíferos, carbón y graneles que mueve más de 12 millones de toneladas al año. Dispone además de dos dársenas para embarcaciones deportivas y es el mayor puerto de pescado fresco de Europa. En los últimos años se ha posicionado como un importante puerto para cruceros con un aumento de los pasajeros del 150% en los últimos 4 años. Recientemente se han implantado nuevas líneas regulares de transporte marítimo que conectan el puerto coruñés con otros puertos portugueses y españoles, atlánticos y mediterráneos además de con Gran Bretaña, Rotterdam y Amberes.

La gran oportunidad para ampliar la importancia económica del puerto de A Coruña surgió en el año 2004 al decidirse la construcción de un nuevo puerto exterior en Punta Langosteira, en la costa occidental de la ciudad. Se trata de una gran infraestructura con una inversión de 720 millones de € que ha empezado en el último año a desarrollar sus primeras operaciones.

Los puertos de Coruña NEXT

Fuente: Consellería do Mar da Xunta de Galicia

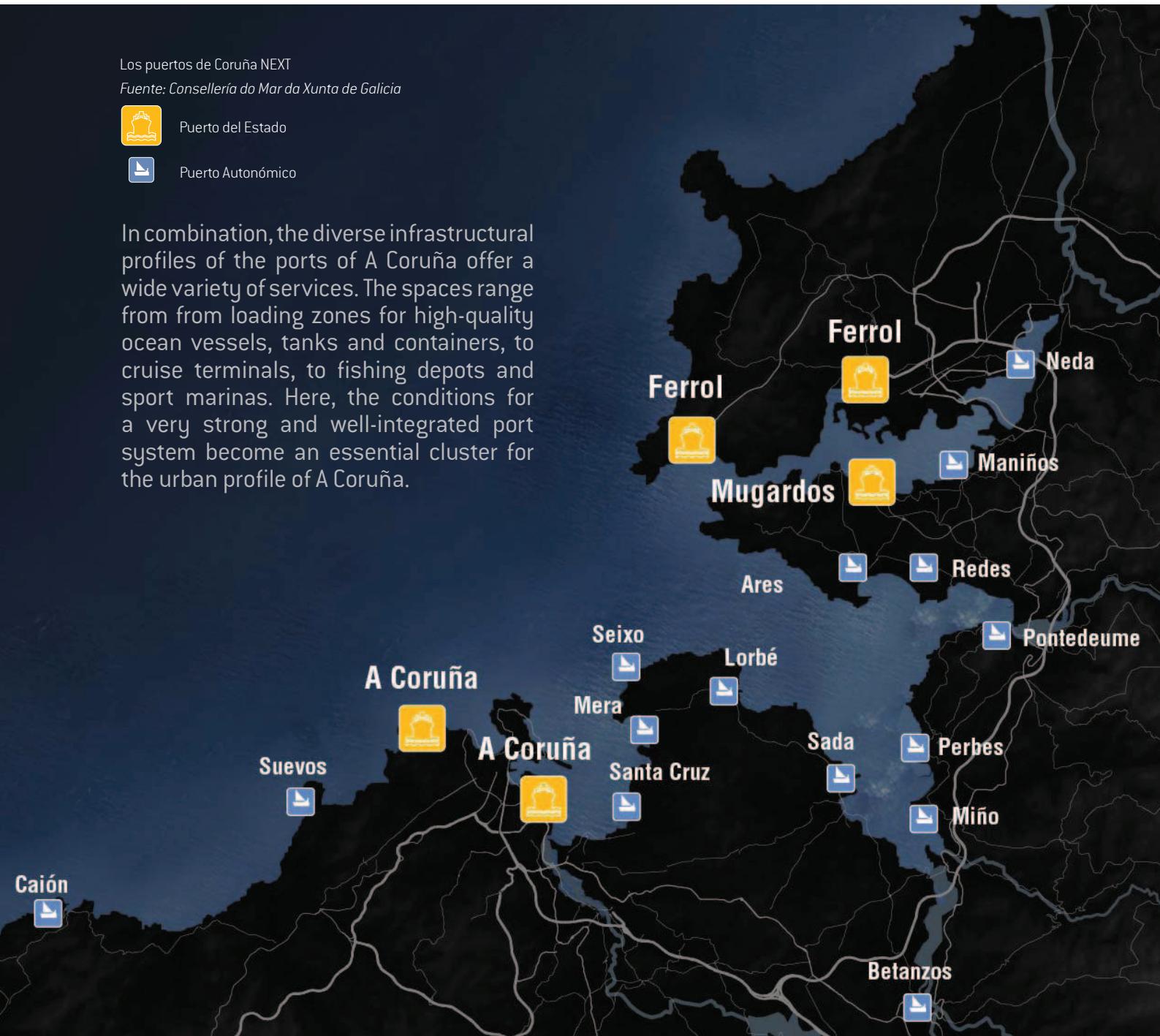


Puerto del Estado



Puerto Autonómico

In combination, the diverse infrastructural profiles of the ports of A Coruña offer a wide variety of services. The spaces range from loading zones for high-quality ocean vessels, tanks and containers, to cruise terminals, to fishing depots and sport marinas. Here, the conditions for a very strong and well-integrated port system become an essential cluster for the urban profile of A Coruña.





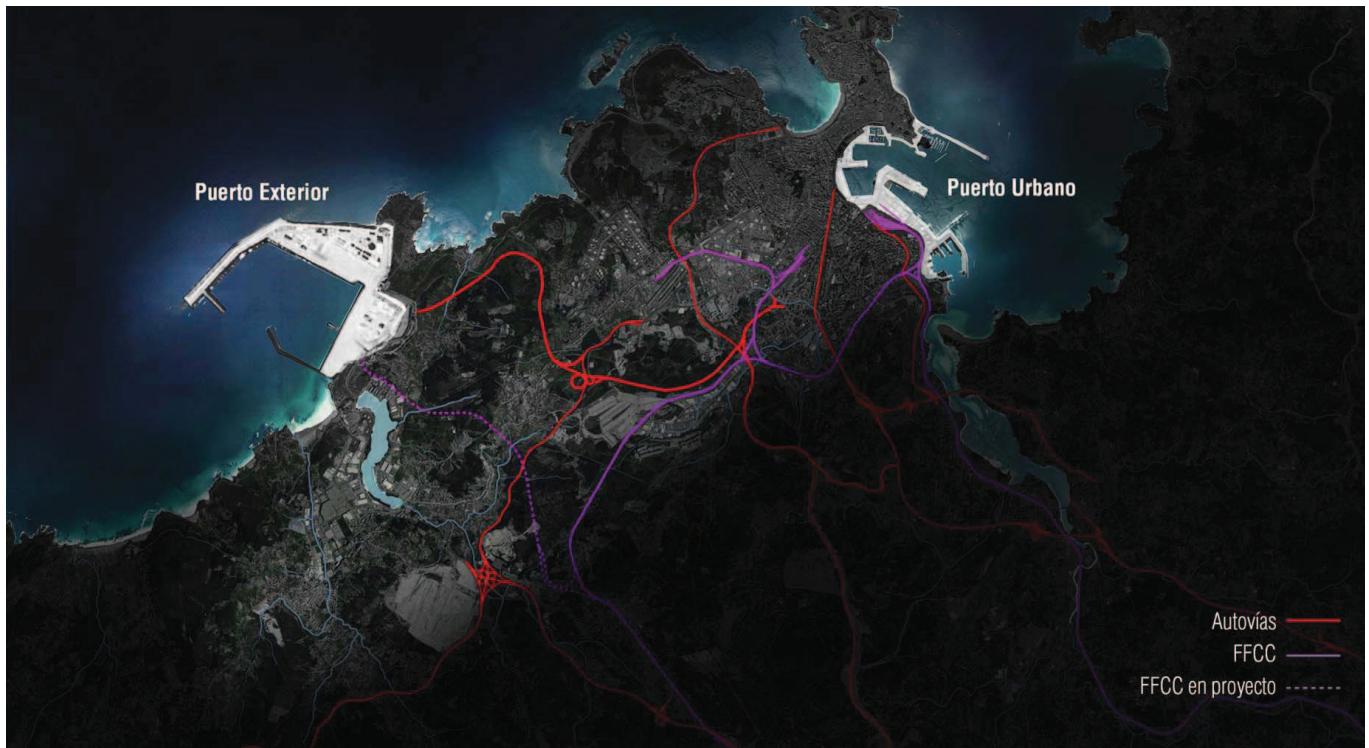
Puerto Exterior

El nuevo puerto cuenta con un dique de abrigo de 3250 metros de largo, 264 hectáreas de aguas interiores, 91 hectáreas de terreno edificable y un contradique de 600 metros en el extremo oeste de las obras. Además, también contará con conexiones por carretera con la A-6 y por ferrocarril. La línea de atraque superará los 9 kilómetros con calados que irán de los 16 a los 30 metros, lo que permitirá el atraque de buques de hasta 250.000 toneladas de peso. Los usos de este nuevo puerto permitirán eliminar el tráfico de mercancías sucias y peligrosas (es decir, graneles sólidos y líquidos) del casco urbano de A Coruña. Tras la ejecución de la segunda y tercera ampliaciones, el nuevo puerto podrá albergar también contenedores, mercancías generales y pesca, lo que dejará para uso urbano los muelles del actual puerto interior.

Junto a la obra del nuevo puerto y sus accesos por autovía y ferrocarril el emplazamiento cuenta con una abundante oferta

de suelo para actividades industriales y logísticas. El 70% del suelo para actividades económicas del Área Metropolitana se encuentra a menos de 5 Km. del puerto exterior de A Coruña. Se ha propuesto el Polígono de Vío como plataforma logística del puerto en una primera etapa. Con los espacios ahora existentes, ya en funcionamiento o en desarrollo, la oferta de suelo industrial se estima en casi 7.750.000 m<sup>2</sup> y existen planes para su ampliación en las zonas colindantes al puerto de Punta Langosteira.

Pese a localizarse sobre una de las rutas marítimas con mayor tráfico del mundo el puerto de A Coruña, como los restantes puertos gallegos, ha tenido que desarrollarse en condiciones económicas desfavorables. Situado en una posición excéntrica con respecto a los grandes centros productivos españoles y con unas infraestructuras de conexión exterior muy deficientes su hinterland ha sido siempre muy reducido, no pudiendo competir



con otros puertos de la península cuya área de influencia, en términos de superficie y de actividad económica, es mucho mayor. Por tren el puerto de A Coruña se encuentra a 845 Km. de Madrid mientras que el de Gijón está a 592, el de Santander a 503, Bilbao a 564, Valencia a 401 y el puerto portugués de Sines a 603. Así, su actividad queda limitada básicamente a una función portuaria relacionada con las dinámicas productivas locales, lo que constituye un grave obstáculo para su expansión. Iniciativas como la prevista planta de Pemex pueden marcar la oportunidad como puerto logístico-industrial más orientado a proyectarse hacia el exterior que a convertirse en un puerto vinculado a las actividades y los mercados de tierra adentro.

En conjunto las diversas instalaciones del puerto coruñés aportan una variedad de opciones de servicios a la navegación que van desde los buques de mayor calado, tanques y portacontenedores, a las embarcaciones deportivas, de

ocio y pesqueras. Se dan las condiciones para configurar en torno al potente sistema portuario de Coruña Futura un gran desarrollo de las actividades logísticas y portuarias como una de las orientaciones de mayor potencial para el desarrollo de las actividades económicas en la nueva etapa. El puerto y su sistema de espacios logísticos e industriales en su entorno inmediato presenta condiciones idóneas para convertirse en un gran Hub para los productos energéticos y las mercancías a granel que llegan en buques de grandes dimensiones desde los puertos de origen y que, tras una fase de clasificación, elaboración o almacenamiento, son redistribuidas en embarcaciones de menor dimensión hacia los puertos de consumo.

Porsimismo esta orientación, si se logra implementar, constituye una oportunidad de enorme importancia para el impulso de la actividad económica de Coruña Futura y del conjunto de Galicia. Asociada a ésta aparecen otras oportunidades vinculadas a

funciones de avituallamiento y reparación de barcos, base de embarcaciones y empresas de rescate marítimo y de apoyo a la navegación, centros de gestión y actividades terciarias asociadas al comercio marítimo, armadores y consignatarios, etc.

Para el logro de este objetivo uno de los planteamientos más importantes es lograr alianzas y acuerdos de integración con las autoridades portuarias más importantes a nivel internacional generadoras de tráfico y con las grandes corporaciones que gestionan la mayor parte de los flujos de tráfico marítimo. Sería muy importante integrar en esta estrategia a la Autoridad Portuaria de Ferrol y a los astilleros ferrolanos con su know-how en materia de construcción naval e instalaciones singulares como el puerto gasístico de Mugardos. La progresiva integración de ambas estructuras portuarias aportaría una dimensión decisiva para generar oportunidades en un contexto internacional fuertemente competitivo y asociado a empresas globales de gran dimensión.

Dotar lo antes posible de los accesos necesarios al nuevo puerto es una condición imprescindible, así como plantear un marco estratégico a largo plazo para el desarrollo de los espacios logísticos, industriales y terciarios asociados al puerto de tal forma que se puedan incorporar como activos de la oferta portuaria coruñesa.

La vinculación de Coruña Futura al mar no acaba en los elementos asociados a la actividad portuaria. Son excepcionales las condiciones para actividades productivas de todo tipo vinculadas al mundo de la náutica y para el turismo vinculado al mar en todas sus manifestaciones con un emplazamiento excepcional en el futuro Puerto Urbano. Además, la importancia de A Coruña como gran puerto pesquero es otra fuente de generación de actividades de alto valor añadido. Existen empresas y centros académicos y de investigación en A Coruña que presentan un elevado nivel de excelencia en estos aspectos que van a tener una demanda creciente en el futuro. El manejo de pesquerías, la recuperación de recursos en fase de agotamiento, la producción en piscifactorías y granjas marinas son nichos de actividad con una demanda creciente a nivel internacional.

**224** Coruña Futura. Proyecto Ciudad







## 02 Turismo, Calidad de Vida y Salud

### Magnetismo Urbano

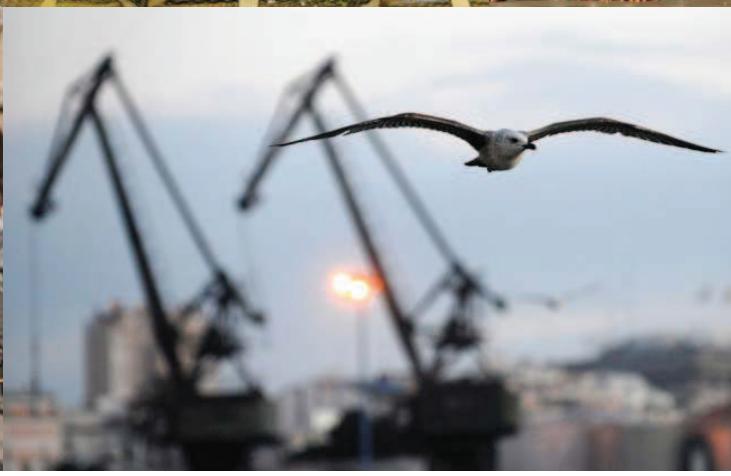
El sector turístico es una de las actividades que mayor crecimiento experimentan a nivel mundial siendo de las menos afectadas por la crisis económica de los países desarrollados. En el marco de la globalización el sector turístico aparece como una actividad que se beneficia de los menores costes de desplazamiento y de las facilidades a la movilidad a la vez que evita los riesgos de deslocalización al tratarse de un sector inseparablemente unido al territorio. El desarrollo del turismo como un componente central de la economía de Coruña Futura en los próximos años es uno de los elementos que han sido valorados como más importantes por los participantes en el Foro Ciudad.

En la actualidad el sector turístico y de la hostelería aporta en torno a un 5% del VAB total de Coruña Futura que se eleva hasta el 20% si consideramos también las actividades comerciales. Aunque existe una notable planta hotelera el grado de ocupación es reducido. El número de viajeros que visitaron A Coruña en el año 2012 fue de 330.926, una cifra inferior a la de otras ciudades del norte de España como Santander, Bilbao o San Sebastián lo que da una medida del potencial de crecimiento que tiene la actividad turística en nuestra ciudad.

Los argumentos turísticos de la ciudad de A Coruña y su entorno son indudables siendo su principal fuerza la diversidad de sus

ofertas. Así las potencialidades del turismo coruñés abarcan desde las visitas de negocios, de Ferias y Congresos y de festivales culturales al turismo cultural, familiar, gastronómico, náutico y de naturaleza. El turismo no solo crea actividad económica directa sino que aumenta el tamaño global de la población de la ciudad lo que se traduce en una mayor demanda comercial, de servicios y de funciones clave para el desarrollo urbano como la demanda aeroportuaria la programación cultural y de ocio o el desarrollo de relaciones económicas y personales con otros territorios.

La relación de A Coruña con el mar aporta un elemento singular a la oferta turística de la ciudad. El rápido crecimiento de los pasajeros que visitan la ciudad en cruceros es un indicador del potencial de esta actividad. El nuevo puerto, al liberar espacios del puerto urbano, crea una oportunidad para generar en el mismo centro de la ciudad un gran espacio asociado a las actividades náuticas de ocio y deportivas y un punto de fondeo y estancia para las embarcaciones de recreo que cruzan el Atlántico o que desde el norte de Europa se dirigen al Mediterráneo. Actividades deportivas y recreativas asociadas al mar, pesca, formación en deportes náuticos, etc. son opciones de gran interés que pueden diferenciar las posibilidades turísticas de la ciudad. Las propuestas relativas al Puerto Urbano de A Coruña y al Cluster marítimo-portuario deben ser elementos de impulso para el



### A Coruña. Turismo Náutico

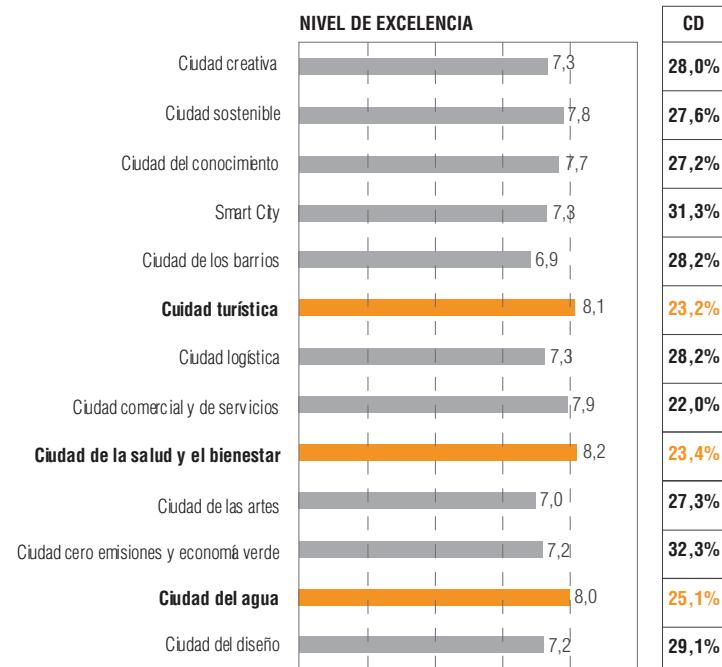
Evolución del Tráfico de Pasajeros 2004-2010



Fuente: Puertos del Estado 2012



228 Coruña Futura. Proyecto Ciudad



Castillo de San Antón



# Turismo cultural > Turismo náutico > Turismo de negocios > Turismo de naturaleza > Cluster de salud > Chequeos médicos > Antienvejecimiento > Medicina curativa > Asistencia sanitaria > Medicina deportiva > Servicios de transporte > Agencias de viajes > Gastronomía de calidad > Restaurantes > Hoteles

desarrollo de este sector. En él debe tener un protagonismo singular la oferta gastronómica vinculada a los productos del mar, la huerta y la ganadería, con una red de restaurantes que ofrecen platos de la Cocina Atlántica caracterizada por su calidad y su contribución a la salud generando sinergias con iniciativas como el Puerto Urbano y el Cluster de la Salud y el Bienestar.

El turismo urbano, cultural y de negocios tiene un apoyo fundamental en la calidad de la oferta urbana. La calidad de los equipamientos culturales de la ciudad, los museos y espacios para la acogida de actividades musicales, artísticas y escénicas, su patrimonio que incluye elementos declarados Patrimonio de la Humanidad, la calidad de los espacios feriales y de congresos, la diversidad de la oferta comercial, etc. son elementos importantes para configurar un destino muy atractivo para algunas de las modalidades turísticas que mayor crecimiento experimentan en los últimos años. El Camino Inglés que desde el puerto de A Coruña se dirige a Santiago es un elemento muy interesante para atraer el turismo Xacobeo y ligarlo a las actividades marítimas de la ciudad. La propuesta que realiza Coruña Futura-Proyecto Ciudad en relación con el desarrollo del Distrito de la Creatividad constituye un elemento clave para dar a conocer las opciones de turismo urbano de A Coruña y ponerlas en valor para la dinamización de las actividades y espacios asociados a esta

propuesta. Para A Coruña es importante posicionarse geográfica y culturalmente en relación con el elemento de atracción que supone Santiago realizando una oferta urbana, atractiva y diversa que se diferencia de la compostelana. Santiago en relación con el desarrollo del turismo urbano sería de gran interés para A Coruña. Santiago de Compostela es el principal destino turístico de Galicia y constituye una marca reconocida a nivel internacional. Es importante para el desarrollo del turismo coruñés que un porcentaje mayor de los visitantes de Santiago incorporen a A Coruña en su visita. La vinculación del aeropuerto de Santiago como un segundo aeropuerto coruñés aumentaría también las posibilidades de acceso de los visitantes a la ciudad.

La magnífica oferta de playas urbanas y las propuestas de mejora ambiental y paisajística, de desarrollo de la senda del mar, la malla verde y los recorridos paisajísticos o las Ecoaldeas aportan también un elemento de atractivo para los turistas que buscan contacto con la naturaleza con posibilidades de disfrute del paisaje, observación de aves y actividades deportivas y de ocio al aire libre. Son, junto con la oferta de ocio urbano, los museos y auditorios de la ciudad, un importante elemento de atracción para el importante segmento de turismo familiar, que se caracteriza por estancias más largas y un mayor gasto por persona.



Playa de Orzán

230 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

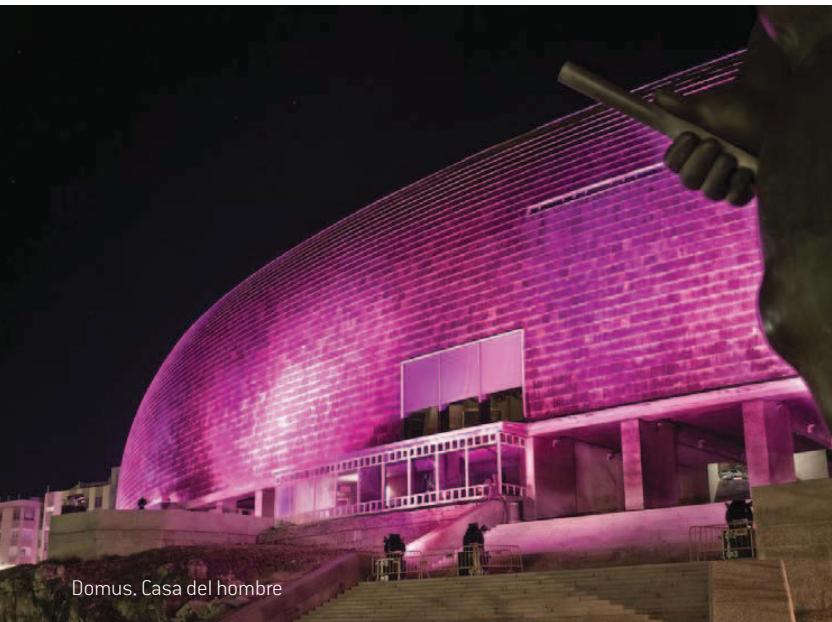
The development of the tourism sector as a central component of the economy of Coruña Futura was indicated as one of the most important elements in the City Forum participation process.

Las actividades vinculadas a la Salud y el bienestar deben ser elementos integrantes de la oferta turística coruñesa, creando un elemento de diferenciación y reduciendo la estacionalidad de esta actividad en la ciudad. Se pretende aprovechar algunas de las ventajas competitivas de Coruña Futura para desarrollar oportunidades en torno a un sector que se ha convertido en uno de los mayores elementos de atracción de los ciudadanos de los países desarrollados. La salud y el deporte y el bienestar físico con todas sus implicaciones y conexiones, se ha convertido en uno de los aspectos centrales de preocupación de sociedades cada vez más ricas y, también, de mayor edad. Se estima que el turismo estrictamente médico generó durante el año 2012 cerca de 80.000 millones de euros en todo el mundo.

La oferta sanitaria de A Coruña es amplia y prestigiosa con especialidades destacadas como los trasplantes, cardiología y tratamiento de quemados. Existen grandes centros sanitarios de referencia como el Hospital Marítimo de Oza, el Complejo Hospitalario Universitario de A Coruña y el Policlínico San Rafael, el Hospital Materno-Infantil Teresa Herrera y el Centro Oncológico



Faro de Hércules

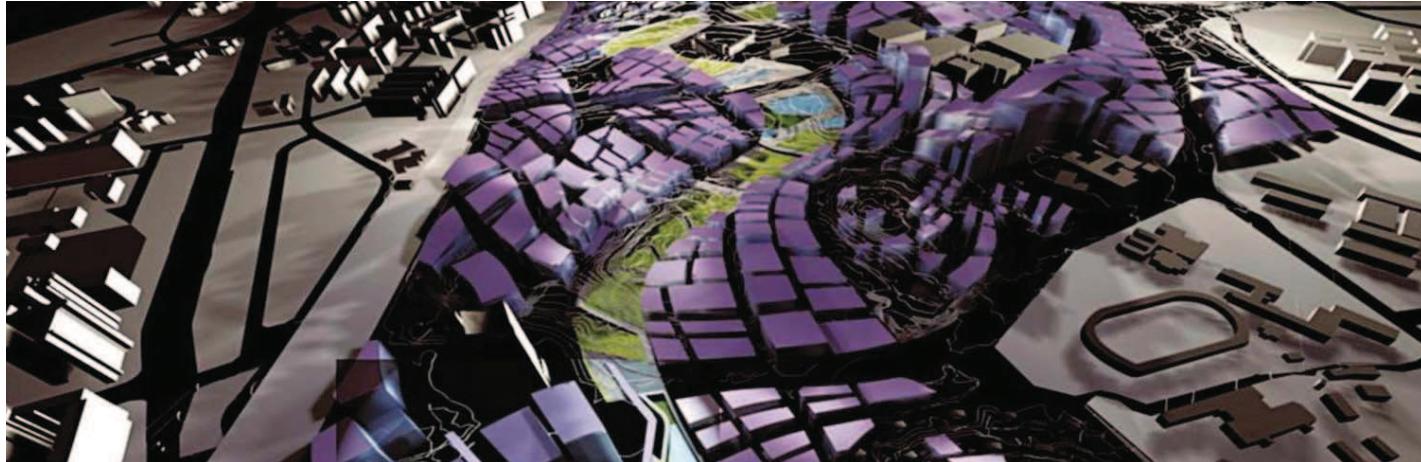


Domus. Casa del hombre



Hospital Universitario de A Coruña

Regional que se concentran a lo largo de la Ría do Burgo en el este de la ciudad. Una segunda zona de concentración de centros sanitarios, en este caso privados, aparece en al área Riazor-Ensanche donde se da, además, la mayor concentración de consultas médicas y existen clínicas y hospitales en áreas del sur de la ciudad. Diversas clínicas y centros hospitalarios aparecen repartidos por toda la ciudad: Belén, Modelo, Abente y Lago, Quirón, etc. La propuesta de la Avenida de la Salud y la recuperación ambiental de la Ría do Burgo se orientan a articular esta oferta en un espacio para la atracción de un perfil de visitantes que combina el turismo médico y de salud con unas demandas de alto nivel educativo y tecnológico. De los resultados del Foro Ciudad se concluye claramente que la oferta sanitaria de A Coruña se considera uno de los elementos de la ciudad a los que cabe asignar un alto nivel de excelencia y, además, uno de los sectores prioritarios de futuro en el que se debe seguir potenciando en los próximos años. La excelente base de centros públicos aporta una referencia profesional y científica excelente que da apoyo a las iniciativas de turismo sanitario del sector privado permitiendo un crecimiento de



Singapur. One North

ambos elementos sin que la capacidad asistencial de la sanidad pública se vea limitada por la afluencia de nuevos usuarios.

La importancia del sector en el área metropolitana en materia de asistencia sanitaria se pone de manifiesto al considerar que es uno de los sectores con mayor número de trabajadores, siendo una referencia entre las ciudades de su tamaño: Facultad Universitaria de Ciencias de la Salud, un complejo hospitalario con la dimensión y prestigio del CHUAC y cuatro grandes centros hospitalarios privados que ocupan a 5.800 trabajadores, ponen a disposición de los pacientes más de 1.900 camas y gestionan un presupuesto anual de 495 millones de euros. Es llamativo que las mayores empresas de la ciudad, después de Inditex, son las sanitarias.

Unir esta oferta médica con una ciudad atractiva, sostenible y con alta calidad de vida es un objetivo importante en la transformación del modelo económico coruñés. Adicionalmente, esta iniciativa debe integrar los conceptos de objetivo cero emisiones, bioclimatismo en el urbanismo y la arquitectura, utilización de fuentes de energía renovables, movilidad sostenible, y ecorurbanismo en general, que refuerzan el perfil de hábitat asociado al bienestar y a una vida saludable.

Aunque el argumento central debe articularse en torno a la calidad y reputación de la oferta de asistencia médica existente

se deben plantear las diversas oportunidades que se abren en torno a los conceptos de salud y bienestar. Talasoterapia y tratamientos asociados al mar y a sus productos, equipamientos deportivos tanto para usuarios no profesionales como para la atracción de deportistas de élite que pueden encontrar aquí condiciones idóneas para su preparación. Las rutas e instalaciones blandas, escuelas deportivas, clínicas, centros de investigación, instalaciones balnearias, de relax, de cuidados físicos y médicos, cuidados estéticos, de atención geriátrica y envejecimiento activo y de mejora de la salud en todas sus posibles manifestaciones tiene oportunidades de desarrollarse en el marco del Cluster de la Salud incidiendo en el atractivo, en la actividad económica y en la imagen de A Coruña.

En este sentido los expertos sectoriales plantean las siguientes líneas de trabajo:

- Colaboración entre las redes sanitarias pública y privada.
- Generación de alianzas estratégicas de los centros hospitalarios con sectores económicos y empresariales, docentes e investigadores de la UDC, y con el sector sociosanitario tanto empresarial como no lucrativo.
- Ampliar y mejorar la oferta formativa en Ciencias de la Salud. En estos momentos hay seis titulaciones prestigiosas



Expo Coruña



MUNCYT



Qualia Sitges

{la mejor fisioterapia de 44 Escuelas en España, la mejor Terapia Ocupacional de 18 Escuelas} con un alto índice de inserción laboral. Todas ellas forman parte de asociaciones nacionales e internacionales. La orientación hacia la atención a la discapacidad y la dependencia puede constituir uno de los ejes de evolución futura. El segundo eje sería la titulación de Medicina compartida con la USC. El tercer eje sería la reorientación de los programas Máster buscando sinergias con el sector público y la empresa sanitaria, incluyendo una oferta “on line”.

- Fomento de la investigación biomédica y en gestión de la salud tanto en la UDC (Ciencias de la Salud, Informática, Ingeniería, INEF, etc.) como en centros sanitarios y empresas.
- Atracción y retención de talento. En esta estrategia es fundamental la imagen de marca de prestigio de A Coruña como ciudad de salud para interesar a los profesionales más destacados a sumarse a un proyecto triunfador.

Estas iniciativas asociadas al fortalecimiento del Cluster de la Salud son una fuente de generación de oportunidades y líneas de actividad para la ciudad y su desarrollo económico:

- Investigación aplicada en colaboración con Facultades y Escuelas de la UDC, en ámbitos como la bioinformática,

bioingeniería, informática de la salud, telemedición del paciente, desarrollo de ensayos clínicos, envejecimiento, etc.

- Formación de profesionales y empresas en protocolos médicos y quirúrgicos y en el uso de tecnologías médicas.
- Captación de clientes-pacientes tanto en el entorno cercano (por ejemplo que el Centro Oncológico tiene un 30% de pacientes de fuera del área sanitaria de A Coruña), como en el exterior.
- Contribución al “city marketing” y a la proyección internacional de la ciudad participando en iniciativas de ciudades saludables, y potenciando marca de ciudad de la salud a través del prestigio de sus centros sanitarios, y de manera destacada en determinadas especialidades y técnicas.



## 03 Cluster Digital

### Smart City y nueva economía

Smart City es un concepto en auge asociado a la implantación de soluciones tecnológicas avanzadas a la ciudad. Comunicaciones y actividades económicas, gestión on line del tráfico y de los servicios urbanos, conectividad a Internet en los espacios públicos, teletrabajo y comercio electrónico, comunidades virtuales y participación ciudadana, calidad ambiental, servicios sanitarios, profesionales o administrativos, gobierno electrónico, etc. son aspectos de la vida ciudadana que cobran una nueva dimensión al incorporar sistemas de transmisión, sensores y programas inteligentes. Las principales empresas del mundo están dedicando una atención creciente al desarrollo de aplicaciones y tecnologías para las ciudades y la disponibilidad de estos recursos es un factor de competitividad cada vez más importante para el desarrollo urbano. La iniciativa Smart Coruña va a suponer una transformación en la gobernanza, la vida diaria y las posibilidades de desarrollo económico de la ciudad. La introducción de tecnologías y servicios avanzados de comunicación y tratamiento de la información tiene un carácter horizontal que afectará a todos los aspectos de la vida ciudadana.

La clave del éxito de estos programas está en vincularlos a los componentes de excelencia y a los proyectos estratégicos de la ciudad de forma que se conviertan en elementos activos de los procesos de transformación y mejora de la ciudad y, con ello, de la calidad de vida de sus ciudadanos.

234 Coruña Futura. Proyecto Ciudad





# **sociales**

inteligente

e-gobierno

e-comercio

## **información**

atención sanitaria  
a distancia

telecom

fabricación digital

interfaz de usuario

## **eficiencia energética**

oficina remota

conectividad global



A Coruña is one of Spain's most important information technology centers, as represented in its market for technology solutions and in the proliferation of technology solution sales. A Coruña boasts the second greatest density of CMMI5 certified businesses in the world (only behind Bangalore, India).

Especial importancia tiene para el impulso de las industrias de las Tecnologías de la Información y de la Comunicaciones y de la producción de contenidos digitales. Estas actividades, que hemos denominado el Cluster Digital, son un sector estratégico y con enorme potencial de crecimiento, que tiene en A Coruña una presencia significativa y condiciones para convertirse en uno de los motores del desarrollo económico de la ciudad en los próximos años.

Es muy importante, y en general poco conocida, la importancia del área metropolitana de A Coruña en materia de Tecnologías de la Información siendo una de las zonas de referencia en España, tanto por el número de compradores de soluciones tecnológicas como por el número de proveedores de las mismas. A título de ejemplo Inditex cuenta con 400 profesionales en este sector y otros tantos Novacaixagalicia Banco. A Coruña acoge la mayor densidad mundial, tras Bangalore, de empresas con la certificación CMMI5, el máximo nivel en este sistema de mejora de procesos de desarrollo de software.

Es un sector de oportunidad para Coruña Futura cuya potenciación requiere contar con las infraestructuras tecnológicas adecuadas, buenas conexiones aéreas nacionales e internacionales y una mayor coordinación con la Universidad para formar perfiles profesionales con la especialización

requerida por las empresas. Coruña Futura es una gran oportunidad para vertebrar el sector TIC generando modelos de consorcios administración-empresas-universidad.

En cualquier caso es fundamental aunar los esfuerzos de formación con los de atracción de talento mediante proyectos sostenidos a largo plazo y generar eventos y proyectos de alta notoriedad, con carácter periódico y especializado y capacidad de atracción internacional. Se considera una buena práctica la captación de jóvenes profesionales gallegos que han adquirido experiencia en desarrollos profesionales fuera de Galicia y para los que el retorno a su tierra es un incentivo para abordar nuevos retos profesionales aquí.

Es remarcable la alta demanda de los estudios de ingeniería informática en la Universidad de A Coruña con más de 1.700 alumnos matriculados y una tasa de empleo muy elevada. Junto a las cinco especialidades que se imparten ahora a nivel de grado surgen nuevas necesidades asociadas a la demanda empresarial como una mayor especialización en "big data" y "e-commerce". En este sentido sería interesante buscar alianzas con otros centros como la Facultad de Matemáticas de la universidad de Santiago.

La producción de contenidos digitales es uno de los sectores más dinámicos e innovadores de A Coruña. La ciudad acoge



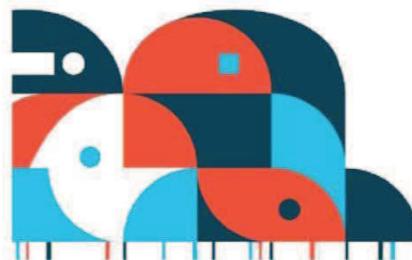
smart**build**



## SMART CONCEPTS



Smarter Clouds



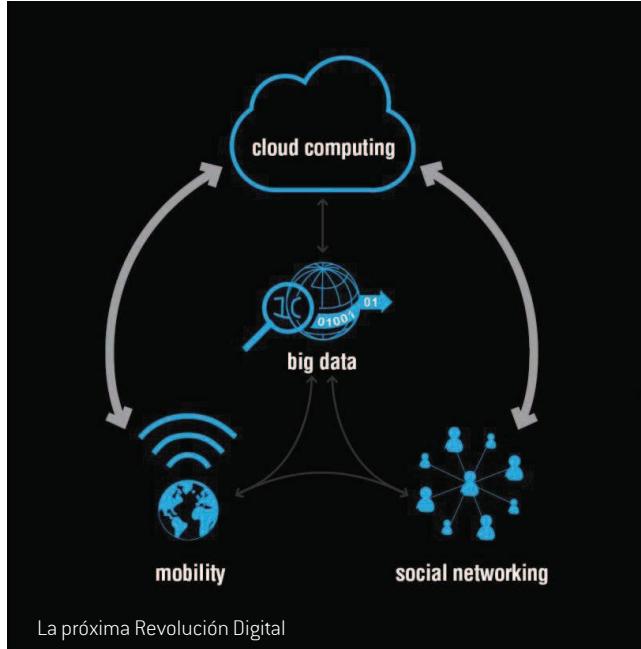
\***smart  
design  
mart.**

desde hace 11 años el festival "Mundos Digitales" reconocido como uno de los tres mejores eventos europeos en 3D y en el que tienen presencia la arquitectura digital, la animación digital, los videojuegos y la producción de efectos especiales y realidad virtual.

En A Coruña se dan las condiciones óptimas para una adecuada simbiosis entre ocio, producción y tecnologías y se dan las condiciones necesarias de formación, tejido empresarial, conocimiento y capital semilla para configurar de un Cluster coruñés del sector audiovisual y de la producción digital. Se detecta una salida de profesionales y empresarios del sector con destinos nacionales e internacionales. El reto es retener talento, identificar nuevo talento, atraer más talento.

El proyecto Smart Coruña puede actuar como un catalizador que genere dimensión, accesibilidad y tecnología y que permita vender productos y contenidos en el mercado internacional. Desarrollar programas específicos de formación de alto nivel puede ser un enfoque exitoso para diferenciar A Coruña y atraer y fijar talento. Se han sugerido en este sentido iniciativas como potenciar el enfoque de la Facultad de Comunicación hacia la Comunicación Digital como especialización o la implantación de un Master Audiovisual en colaboración con las empresas del sector.

Otra iniciativa importante es impulsar espacios comunes para la promoción de las empresas del sector que permitirían facilitar espacios físicos para empresas consolidadas y para iniciativas



emergentes, promover lugares de encuentro y ámbitos para jornadas y seminarios, salas alternativas como forma de promoción no convencional de producciones coruñesas, etc. En este sentido propuestas como la de la Ciudad del Conocimiento, el Distrito de la Creatividad e incluso el Puerto Urbano son acciones que se orientan hacia este objetivo.

La presencia de la oferta turística de Coruña Futura en la red y el desarrollo de aplicaciones específicas para facilitar las actividades de los turistas que nos visitan, la incorporación de soluciones de telemedicina, la formación on line o la localización de centros avanzados de gestión de mercancías y embarcaciones en A Coruña son opciones que pueden generar sinergias importantes entre Smart Coruña y los otros clusters económicos emergentes que van a ser decisivos para el desarrollo y la calidad de vida de Coruña Futura.



Papagayo, Festival Mundos Digitales



Producciones digitales  
Animación por ordenador  
Videojuegos  
Contenidos audiovisuales  
Big Data  
Redes sociales  
Ciudad conectada  
Formación on-line  
e-gobierno  
e-comercio  
Gestión ambiental  
Movilidad  
Sanidad a distancia  
Cloud computing  
Plataformas crowd  
Open source street  
Ciudad expandida



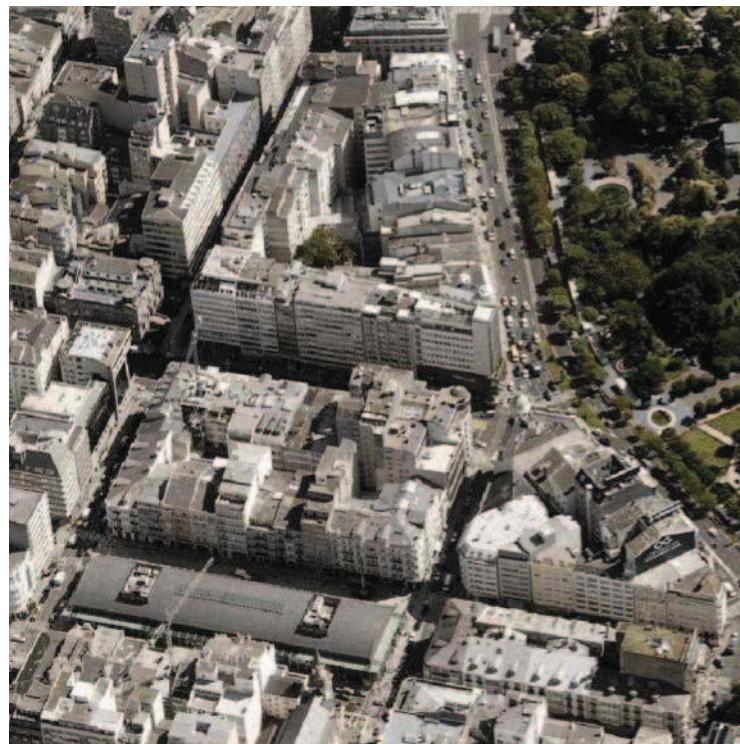
## 04 Cluster de las Soluciones Urbanas

### Coruña Living Lab

Durante los próximos 30 años, las ciudades de todo el mundo recibirán una inversión estimada en 350 mil millones de US\$, lo que supone 7 veces el total del PIB mundial en el año 2010. Esta enorme inversión se dedicará a la construcción, gestión y mantenimiento de las infraestructuras urbanas. Las transformaciones que va a abordar las Coruña Futura en los próximos años van a aportar un valioso conocimiento y el desarrollo de una gran experiencia directa en relación con las Eco-Tecnologías y las infraestructuras avanzadas para las soluciones urbanas. Muchas ciudades de tamaños muy diversos en países de todo el mundo como Copenhague, Ámsterdam, Hamburgo, Singapur, Masdar, o Vitoria tienen importantes proyectos urbanos y empresariales asociados a la sostenibilidad urbana y la denominada "economía verde" es uno de sus principales factores de creación de empleo.

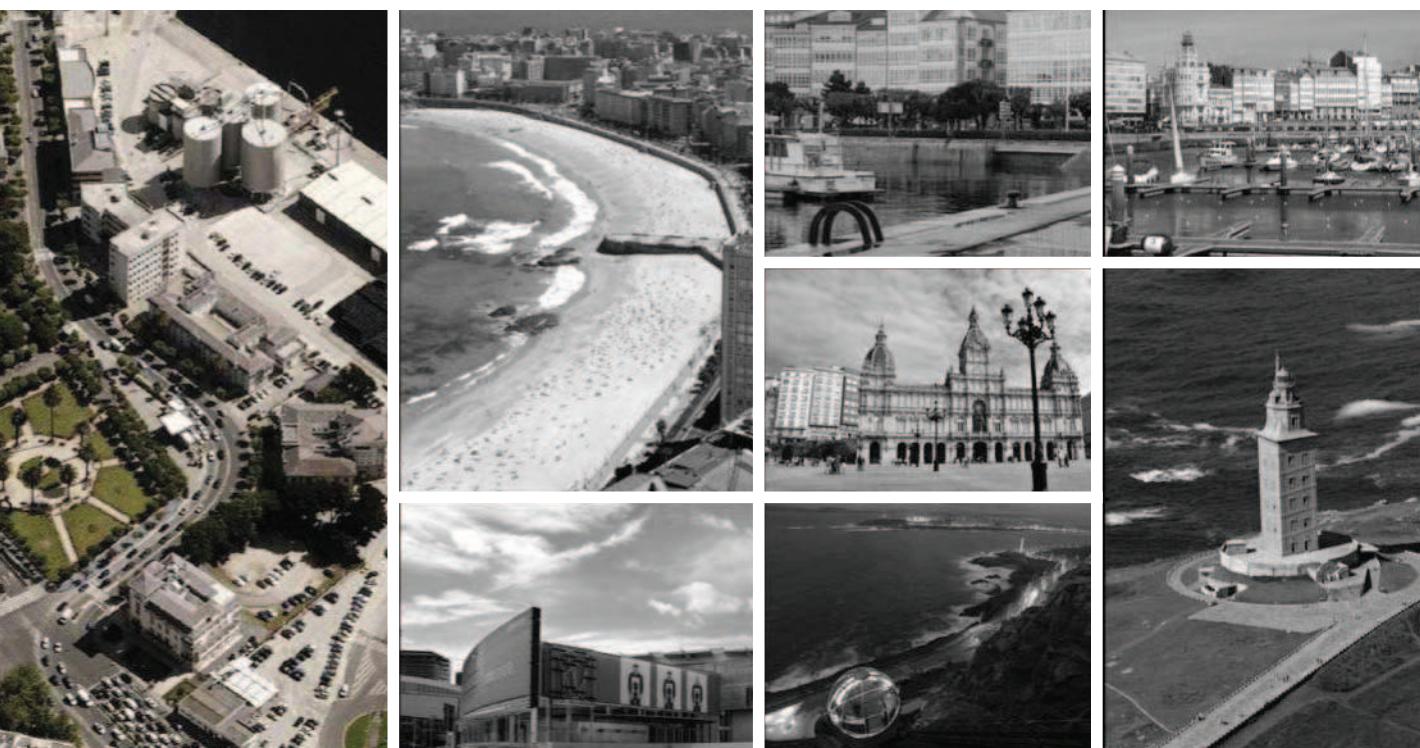
A Coruña cuenta con importantes activos para configurarse como un ámbito de concentración de actividades asociadas a las tecnologías verdes y las soluciones urbanas.

A Coruña es el principal centro de servicios de arquitectura e ingeniería de Galicia. A este capital humano y empresarial hay que unir la especialización de la Universidad de A Coruña con escuelas de arquitectura, arquitectura técnica e ingeniería de caminos, facultad de informática y la presencia del Centro de



240 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

A Coruña possesses various assets in the realm of green technology and urban solutions. Further organization of these sectors might place A Coruña on the map as center of excellence, striking an additional synergy with the potential of the logistics and maritime sectors.



Arquitectura  
Diseño Urbano  
**Fundaciones**  
Arquitectura  
Bioclimática  
**Edificios Zero**  
Desarrollo de  
Energías Alternativas  
**Equipamientos**  
**Deportivos**  
Eco-Construcción  
**Eco-Tecnología**  
Ingeniería  
**Smart Districts**  
Centros de  
Investigación  
**Edificios Híbridos**  
Transporte Urbano  
**Movilidad Sostenible**



Innovación Tecnológica en Edificación e Ingeniería Civil como principal centro tecnológico de I+D que, además está designada por BRE Global Ltd. para gestionar en España el certificado de sostenibilidad del edificio BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Methodology).

La estructura económica coruñesa presenta una especialización en torno a las actividades asociadas a la energía. La refinería, el puerto petrolífero y la central térmica de Sabón son elementos clave de la economía de A Coruña. En el ámbito municipal en 2011 se implantó un sistema continuo de medida de la energía consumida en 51 dependencias municipales. Cabe destacar igualmente la producción de biogás en la Planta de Nostíán y en el antiguo vertedero de residuos urbanos. Asimismo, la ciudad cuenta con plantas de cogeneración en dos centros deportivos del ayuntamiento. EMALCSA, la empresa municipal de agua de A Coruña ha alcanzado un alto nivel en los procesos de gestión de los sistemas de abastecimiento impulsando un proceso de internacionalización a través de asistencias técnicas y transferencia de know-how. Hay una notable presencia de empresas industriales vinculadas a estas actividades desde el sector de la madera hasta el diseño y fabricación de motores ecológicos.

Las diversas iniciativas de transformación urbana propuestas en este Programa Ciudad y las que surgen de otras actuaciones



como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible o Smart Coruña van a generar experiencia y la posibilidad de generar un efecto demostración que impulse las iniciativas de las empresas coruñesas en el ámbito de las soluciones urbanas. Las nuevas tecnologías de gestión urbana, edificación sostenible, nuevos modos de transporte, bioclimatismo y energías renovables, biotecnología y calidad ambiental, domótica y telecomunicaciones y tantas otras deben incorporarse cada vez en mayor medida a la construcción de nuestro territorio, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo. Su presencia creciente es fundamental para erigir a Coruña Futura en una referencia internacional en materia de desarrollo de ciudades y territorios.

Este conocimiento, junto con la especialización, las industrias y los profesionales pueden ser la base sobre la que articular un Cluster económico novedoso pero con un enorme potencial de futuro. Las acciones de transformación y renovación urbana que deben acometerse el área metropolitana, la integración de vivienda y urbanismo, las oportunidades asociadas a las acciones de mejora urbana, rehabilitación, gestión de centros históricos, núcleos rurales, movilidad urbana, transporte marítimo sostenible, transformación de grandes emplazamientos industriales, etc. pueden convertir a A Coruña en un espacio con un liderazgo creciente en campos

como las energías limpias, la gestión del agua y de los residuos urbanos, la movilidad sostenible, arquitectura bioclimática nuevos materiales y construcción sostenible, asentamientos sustentables, etc.

Las políticas de transporte, energía, espacios naturales, cohesión social, gestión de residuos, abastecimiento de agua, etc. solo son verdaderamente eficientes y viables si derivan de un modelo territorial y urbano previamente consensuado y orientado a lograr los objetivos de la sostenibilidad.

Coruña Futura plantea una estrategia de reducción de las necesidades de movilidad y de aumento de los sistemas de transporte colectivo y de extensión de la red de peatones y bicicletas. De renovación y transformación urbana, de densificación y de extensión de los usos forestales y de incorporación de los principios bioclimáticos de diseño urbano y arquitectónico en los nuevos desarrollos para adecuar los espacios construidos ya existentes a condiciones de máxima eficiencia energética y minimizar las emisiones contaminantes.

Se estima que el transporte genera el 48% de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera y los sectores residencial y terciario son responsables del 18% y que esta cifra puede reducirse hasta en un 85% mediante la introducción



## DEZHOU

### Industria Solar

Dezhou en China ha desarrollado una industria solar que en 2007 empleaba a más de 800.000 personas y acoge a Himin Solar Energy Group, **el mayor productor mundial de paneles solares**.



de diseños orientados a maximizar la adaptación de las edificaciones y los espacios construidos a las condiciones climáticas del entorno, el uso de aislamientos eficaces y de sistemas de bajo consumo energético (iluminación, electrodomésticos, calefacción, etc.).

Esta reducción puede llegar a ser del 100% si el abastecimiento convencional de electricidad, fuel y gas es sustituido por sistemas de captación energética solar y eólica para el abastecimiento doméstico y terciario. Existe una oportunidad para aumentar su presencia, incorporándolas a los espacios construidos y localizando áreas de producción energética en espacios agrarios en trance de abandono en los que este uso resulte compatible.

Coruña Futura puede convertirse en un laboratorio vivo sobre el hábitat del futuro desarrollando empresas, conocimientos y experiencias que pueden ser exportados a otras partes de España, de Europa y de todo el mundo.

La creación de centros de formación e investigación, el desarrollo de ferias y congresos relacionados con estos temas, el impulso a empresas como estudios de diseño, servicios de consultoría y empresas de construcción, tecnología e innovación especializadas, constituyen oportunidades de actividad que pueden tener su centro en Coruña Futura pero operar internacionalmente.

## SINGAPORE

### Soluciones Urbanas

Algunas ciudades ya se están posicionando en este escenario:

Singapore que presenta los mejores Indicadores de sostenibilidad de Asia, ha planteado el sector de "Soluciones Urbanas" como la principal prioridad de su economía para los próximos años, utilizando **la ciudad como laboratorio** y desarrollando «start ups» para la creación de nuevas ciudades en el exterior.



## FRIBURGO



### Solar Region

Friburgo, con 200.000 habitantes inició en 1980 un plan llamado "Solar Region" y desarrolló el modelo **barrio de Vauban**.

## PORTLAND

### Movilidad Sostenible

Portland ha triplicado en tan solo una década el número de personas que se desplazan de la vivienda al trabajo en **bicicleta** y ha implementado los **sistemas de transporte** denominados T.O.D.



## MALMÖ



**Agenda de Sostenibilidad** Malmö, con 300.000 habitantes asumió, en 1994 una ambiciosa agenda de sostenibilidad con los objetivos de

- Reducir el **consumo de energía** en un 40% para 2030,
- Que toda la energía fuera de **fuentes renovables** y
- Reducir un 40% las **emisiones de CO2** para 2020



01.  
Capital  
Económica  
de Galicia

El respaldo  
del Foro Ciudad



# Hacia un Proyecto de Ciudad

02.

Opciones  
de Futuro y  
niveles de  
consenso

Una economía en  
proceso de transformación

03.

Ideas Fuerza  
para Coruña  
Futura

Diretrices para el cambio  
urbano

04.

Coruña  
Futura

Construyendo  
un Proyecto de Ciudad

05.

De las  
Ideas  
a la Realidad

Agencias Zero y  
Transformación del Territorio



Hacia un  
Proyecto  
de Ciudad

Coruña Futura es un Proyecto de Ciudad con vocación de ser un instrumento con capacidad de transformación efectiva de la ciudad. La contrastación de los Proyectos Estratégicos y de los Clusters Económicos emergentes con el Foro Ciudad ha mostrado un elevadísimo nivel de respaldo a estas propuestas. La orientación de las diferentes iniciativas de mejora urbana y de dinamización del tejido económico coruñés en consonancia con las Ideas Fuerza de Coruña Futura permitirá ir consolidando un programa de cambio real.

La activación y puesta en marcha de las iniciativas estratégicas requiere el diseño de herramientas de gestión adecuadas para la plasmación de proyectos complejos. Se proponen las Agencias Zero como uno de los instrumentos operativos capaz de llevar a cabo los proyectos estratégicos que buscan transformar la ciudad.

Las Agencias Zero son un vehículo legal y financiero cuyo objetivo es incubar iniciativas, articular la acción de los poderes públicos e incentivar al sector privado para impulsar el desarrollo de proyectos que son de interés colectivo y de carácter estratégico para Coruña Futura.

#### TOWARDS A CITY PROJECT

*Coruña Futura a City Project which aspires to be an instrument to transform the city effectively. The comparison between the Strategic Projects and the Emergent Economic Clusters with the City Forum have shown a high level of public support to the proposals. The direction of the different urban improvements and the economic revitalization of A Coruña together with the main points of the Coruña Futura will allow for consolidated and tangible programme.*

*The ability to activate and implement strategic initiatives requires the design of appropriate management tools for the translation of complex projects. Zero Agencies will be presented as an operational tool able to carry out strategic projects that seek to transform the city.*

*Zero Agencies are a legal and financial vehicle which aims to incubate initiatives, coordinate the activities of public authorities and encourage the private sector to promote the development of projects that are of common interest and of strategic importance for Coruña Futura.*

# 01 Capital Económica de Galicia

## Una economía en proceso de transformación

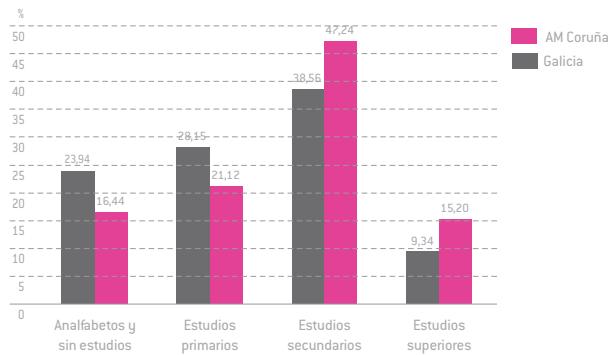
Mientras que la población de Galicia apenas ha variado desde el año 1950 la de la ciudad de A Coruña ha aumentado un 80%, y la del conjunto de Coruña Futura se ha duplicado en este periodo. La estructura de la población por edades muestra un creciente envejecimiento. El porcentaje de población mayor de 65 años es el 21,5% en el municipio de A Coruña y en los municipios del entorno coruñés el porcentaje desciende al 19,5%. Son tasas muy superiores a las del conjunto de España (17,1%). Los menores de 19 años son el 15% de la población de A Coruña. Los residentes extranjeros suponen el 5% de la población frente al 12,5% del conjunto de España.

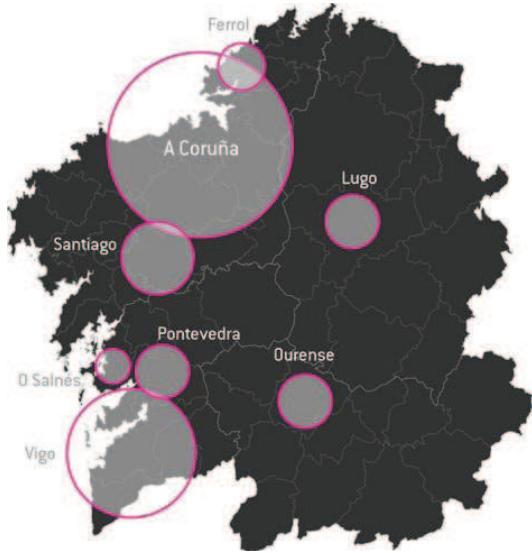
Con una densidad de más de 6.500 hab/Km<sup>2</sup> en la ciudad central y 843 hab/Km<sup>2</sup> en el conjunto del espacio metropolitano el área de A Coruña es la comarca más densamente poblada de Galicia y la novena área urbana española con mayor densidad de población

En el conjunto del área metropolitana las superficies artificiales de distinto tipo ocupan un 31,7% de la extensión total del territorio. Incluso en municipios relativamente rurales como Oleiros y Sada el suelo artificializado supone más del 50% de la extensión. Cerca del 23% de todas las viviendas corresponden a viviendas unifamiliares, muchas de ellas construidas en los últimos 10 años.

Existen solo dos áreas naturales protegidas en el área metropolitana: el embalse de Cecebre y el monumento natural de la Costa de Dexo. En conjunto estos dos ámbitos ocupan una extensión de 843,4 has, lo que supone menos del 1,8% de toda la superficie metropolitana. La superficie forestal arbolada ocupa un 44% de la extensión del área metropolitana y constituye, junto a la costa, la principal reserva de biodiversidad del territorio. Los atractivos naturales de este espacio y la relación entre población y entorno natural han llevado en el año 2013 a

Nivel de instrucción de la Población  
(sobre población mayor de 16 años)





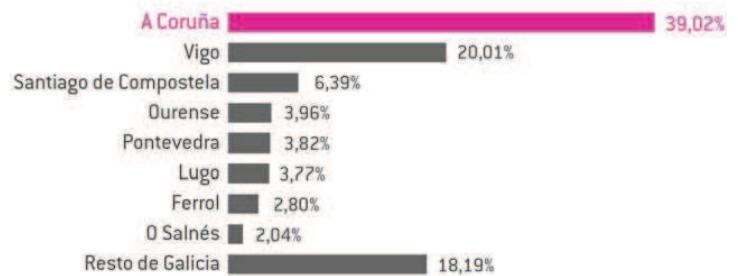
Peso Económico del Grupo Inditex (% sobre el VAB total en Galicia y AM de A Coruña)  
Fuente: Informe Económico y de Competitividad, Ardán 2012

% del VAB total de Galicia **21,25%**

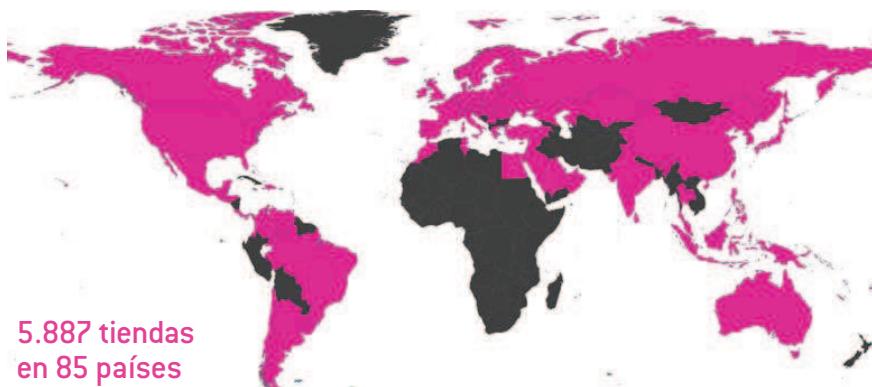
% del VAB total del AM **41,46%**

Principales comarcas en generación de riqueza, 2010  
(% de VAB generado por cada comarca)

Fuente: Informe Económico y de Competitividad, Ardán 2012

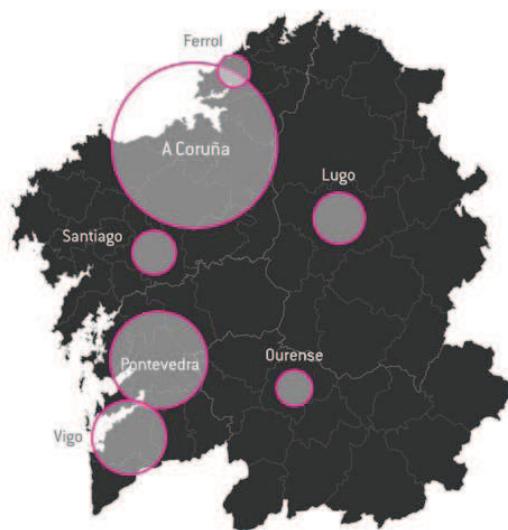


Coruña Futura is the principal economic center in Galicia. Even though it constitutes a mere 14.3% of the Galician population, it generates 42.1% of the gross value added (GVA) in Galicia, and hosts 31.5% of all jobs.



Coruña Futura. Sede Mundial Grupo Inditex





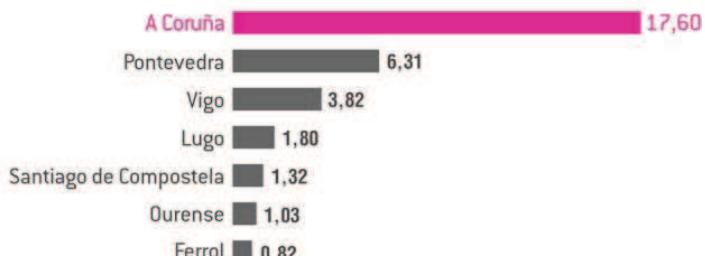
la declaración por la UNESCO de la Reserva de la Biosfera de las Mariñas Coruñesas y Tierras del Mandeo que incluye todos los municipios metropolitanos además de Concellos de la vecina comarca de Betanzos.

Coruña Futura es el principal centro económico de Galicia. Aunque aquí reside el 14,3% de toda la población gallega en este espacio se genera el 42,08% de todo el VAB de Galicia y se localiza el 31,5% de todos los empleos. Estos datos hacen que A Coruña y su entorno metropolitano se configuren como el principal centro productivo de la Comunidad Autónoma a gran distancia de los siguientes espacios metropolitanos como Vigo, que con el 15,2% de la población produce el 18,4% del PIB y el 20,7% de los empleos o Santiago con el 5,8% de la población, el 6,5% del PIB y el 6,7% del empleo.

De las 63 empresas gallegas con más de 250 empleados 31, el 49,2%, se localizan Coruña Futura. También se sitúan aquí 8 de las 10 empresas gallegas con mayor volumen de ingresos y es el territorio con una economía más internacionalizada. El porcentaje de empresas exportadoras es aquí, al menos, tres veces mayor que en cualquier otra de las áreas urbanas gallegas.

Empresas Exportadoras, 2006  
(Empresas exportadoras/1.000 empresas)

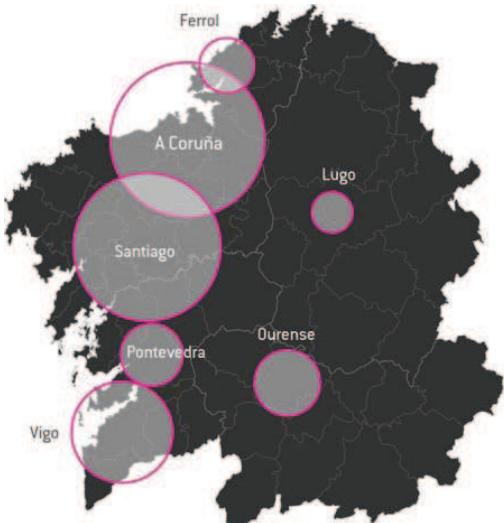
Fuente: Informe Económico y de Competitividad. Ardan 2012



Ello da lugar a niveles de riqueza muy superiores a la media gallega. La renta per cápita del municipio de A Coruña alcanzaba en 2008 los 23.799 €, un 29% más que la del conjunto de Galicia y superior a la media española. Esta cifra es mayor en municipios como Arteixo, donde la renta per cápita alcanzaba los 26.570 €, y en Oleiros, el municipio con mayor renta de toda Galicia.

A estos mejores resultados no es ajeno el nivel educativo de la población coruñesa. La tasa de personas analfabetas o sin estudios que es la mitad de la gallega y 2,5 veces menor a la española. El porcentaje de mayores de 16 años con estudios superiores es del 17,1% en el conjunto de Coruña Futura y del 19,4% en el municipio de A Coruña frente al 10,7% en Galicia y el 11,4% en el conjunto de España.

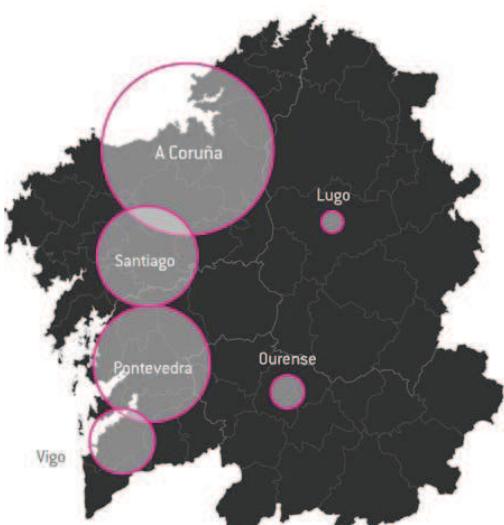
La existencia de un importante y valioso capital humano es imprescindible para impulsar adecuadamente las dinámicas innovadoras como un componente significativo del desarrollo económico metropolitano. Coruña Futura es el principal centro de innovación de Galicia. Es el área urbana gallega con mayor registro de patentes tanto en términos absolutos como en proporción al número de empresas. También es la primera en términos de inversión privada en I+D con una inversión por empresa mayor que las otras 6 áreas urbanas gallegas juntas.



A Coruña no es ajena al periodo de crisis económica de los últimos años. Sin embargo, pese a todas las dificultades, su evolución es más favorable que la de otros ámbitos de Galicia y de España. Las fortalezas de su sistema productivo, las oportunidades de desarrollo de nuevas actividades económicas y las potencialidades de su territorio y de su población son

Patentes y modelos de utilidad. Ciudades gallegas 2000-2006 [patentes/1.000 empresas]

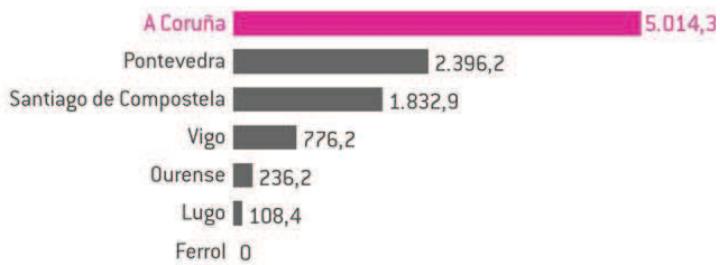
Fuente: BBVA, Indicadores de innovación y economía del conocimiento 2008



activos estratégicos en torno a los que construir un proyecto de futuro. Disponer de un área urbana creativa, innovadora y atractiva, capaz de atraer talento e iniciativas productivas y de generar proyectos de transformación positiva que impulsen una nueva etapa es clave para el futuro de Coruña Futura y para el conjunto de Galicia.

Inversión en I+D. Ciudades gallegas 2000-2005 [miles €/1.000 empresas]

Fuente: BBVA, Indicadores de innovación y economía del conocimiento 2008



## 02 Opciones de Futuro y niveles de consenso

### El respaldo del Foro Ciudad

Coruña Futura tiene la voluntad de ser un instrumento de transformación efectiva de la ciudad. Los proyectos estratégicos y los clusters emergentes presentados en los capítulos anteriores surgen de los resultados de los diagnósticos técnico y percibido. Para que estas propuestas se conviertan en iniciativas reales es imprescindible que cuenten con un respaldo efectivo de los ciudadanos, la sociedad y las instituciones. La contrastación de las propuestas con el Foro Ciudad ha permitido conocer el grado de respaldo con el que cuentan, las prioridades del Foro en cuanto al desarrollo de las iniciativas y, en definitiva, dar el paso desde la formulación de ideas a la configuración de proyectos con el apoyo necesario para convertirse en acciones reales para el cambio urbano.

El cuestionario para el segundo proceso de participación del Foro Ciudad de A Coruña se diseñó como un documento sencillo y gráfico en el que aparecen representadas y explicadas cada una de las Hipótesis principales y los Proyectos Urbanos Estratégicos. La cumplimentación de los cuestionarios en el marco de reuniones en las que a los participantes se les aportó una explicación detallada de las diferentes propuestas y en las que se animó al debate ha permitido detectar el nivel de aceptación de cada una de las iniciativas presentadas, matizaciones a las propuestas formuladas y nuevas ideas al respecto.

254 Coruña Futura. Proyecto Ciudad



La segunda reunión del Foro Ciudad de A Coruña se organizó en seis sesiones desarrolladas los días 29 y 30 de mayo de 2013 en el Salón Real del Ayuntamiento de A Coruña. En total han participado 260 personas de las que 219 cumplimentaron el cuestionario.



La composición del Foro fue la siguiente:

- Sector público: 54 participantes (24,7%)
- Sector empresarial y profesional: 86 participantes (39,2%)
- Universidad: 14 participantes (6,4%)
- Sociedad civil: 23 participantes (10,5%)
- Sin determinar: 42 participantes (19,2%)

El formato de cada una de estas reuniones, con un número de participantes variable entre 20 y 60 personas, fue el mismo en todas ellas. A una presentación por parte del Alcalde de A Coruña siguió una presentación detallada de las diferentes Hipótesis y Proyectos Estratégicos sobre las que se solicitaba la opinión de los participantes. Seguidamente se invitaba a los miembros del Foro a cumplimentar los cuestionarios y a intervenir manifestando su opinión sobre cualquier cuestión que considerasen conveniente. El reducido formato de los grupos ha propiciado la interacción, especialmente en las conversaciones tras la finalización oficial de la reunión.

## Resultados del Foro Ciudad II

Como conclusiones generales derivadas del análisis de los cuestionarios y de las calificaciones obtenidas por cada una de las propuestas planteadas al Foro cabe destacar las siguientes:

- El Foro muestra un alto nivel de acuerdo con todas las propuestas planteadas. La mayoría de las cuestiones sobre las que se le ha consultado son valoradas por encima de 8 sobre 10 y únicamente dos reciben una calificación entre 6 y 7.
- Existe una preferencia significativa hacia aquellas propuestas que llevan iniciativas de desarrollo económico y de dinamización de la actividad productiva. Dentro del nivel general de aceptación de los planteamientos expuestos al Foro éste considera, de forma clara, que la prioridad, en este momento, es recuperar el crecimiento y crear empleo.
- La necesidad de plantear una estrategia metropolitana es percibida por el Foro como uno de los objetivos más importantes. Se valora de forma muy especial la necesidad de cooperación en el caso de las relaciones entre A Coruña y Arteixo pero, en general, se considera que el acuerdo

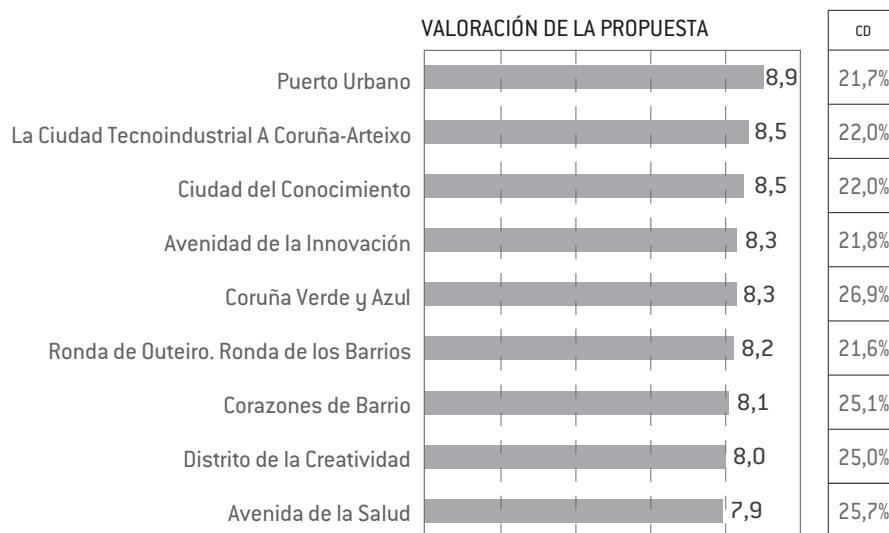
con todos los municipios del Área Metropolitana es imprescindible para cualquier propuesta de futuro.

- Los problemas de transporte colectivo son percibidos como uno de los retos fundamentales. En todas las propuestas los componentes referidos a esta cuestión se consideran los elementos más importantes y prioritarios sobre los que se debe actuar.
- Entre los clusters económicos sugeridos destaca sobremodo la elevada valoración que se otorga al Cluster Marítimo-Portuario y, con una puntuación ligeramente inferior al Turístico. En relación con los restantes clusters la valoración sigue siendo alta, por encima de 7,5 en cualquier caso, pero se ven penalizados por un menor conocimiento de los mismos por parte de muchos participantes o de las potencialidades que alberga A Coruña para su desarrollo.
- El resultado más frecuente es que se otorgue a los proyectos de forma global una valoración más alta que la que se otorga a cada uno de sus componentes de forma independiente. Es el proyecto en sí el que se considera que aporta valor y resulta interesante para el futuro de la ciudad siendo sus diferentes partes percibidas como menos interesantes si se desligan del concepto general del proyecto correspondiente.



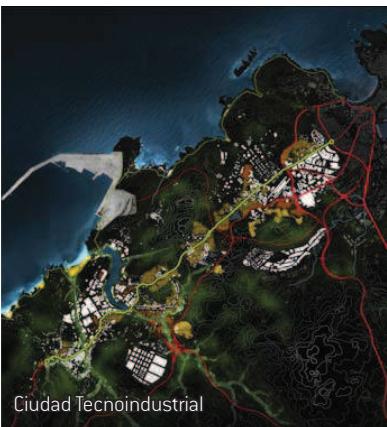
- El análisis de los cuestionarios transmite una percepción generalizada de ilusión y acuerdo con las propuestas y con la concepción global del planteamiento de Coruña Futura. Esto se refleja claramente en las elevadas valoraciones obtenidas. También en el elevado grado de acuerdo de las respuestas. Únicamente las tres cuestiones que se valoran por debajo de 7 presentan un Coeficiente de Discordancia mayor del 30% mientras que en las mejor calificadas este coeficiente se encuentra por debajo del 20% lo que es indicador de un elevadísimo nivel de acuerdo entre los participantes de Foro. Especialmente relevantes son los contenidos de las anotaciones que los participantes han realizado en el apartado de Observaciones del cuestionario. Casi el 50% de los que han rellenado este apartado lo han hecho para transmitir su entusiasmo y la alta valoración que les merece el conjunto de las propuestas y el hecho de contar con un Proyecto de Ciudad de este tipo.

## Proyectos Estratégicos





Puerto Urbano



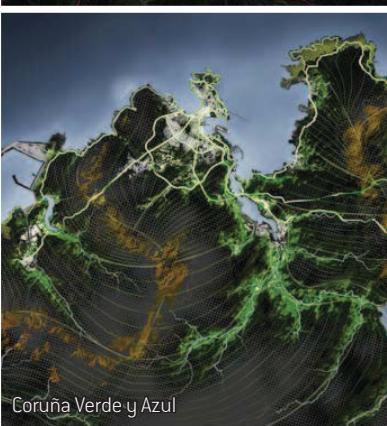
Ciudad Tecnoindustrial



Ciudad del Conocimiento



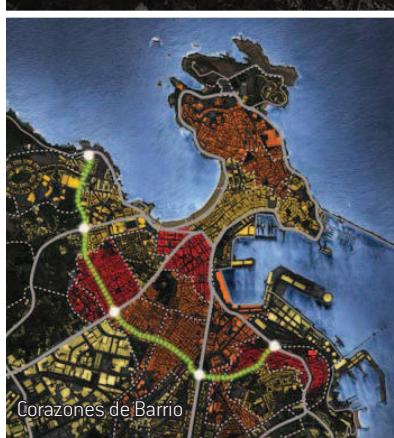
Av. de la Innovación



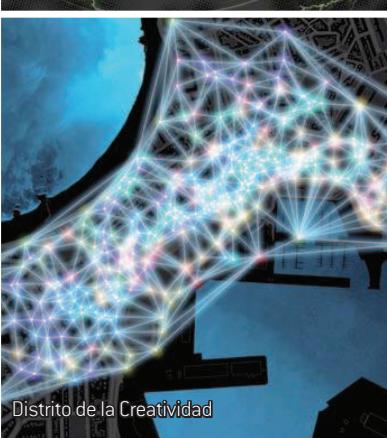
Coruña Verde y Azul



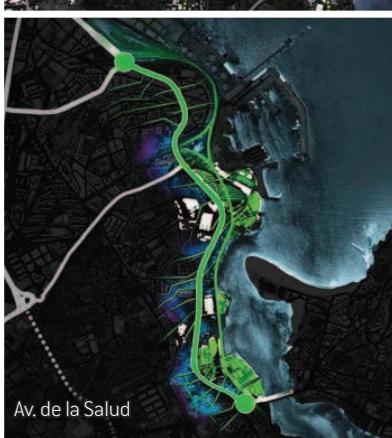
Ronda de los Barrios



Corazones de Barrio

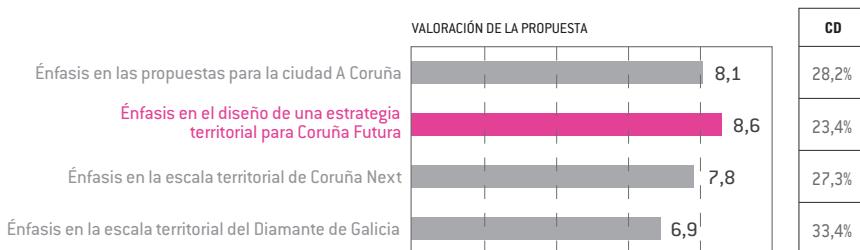


Distrito de la Creatividad

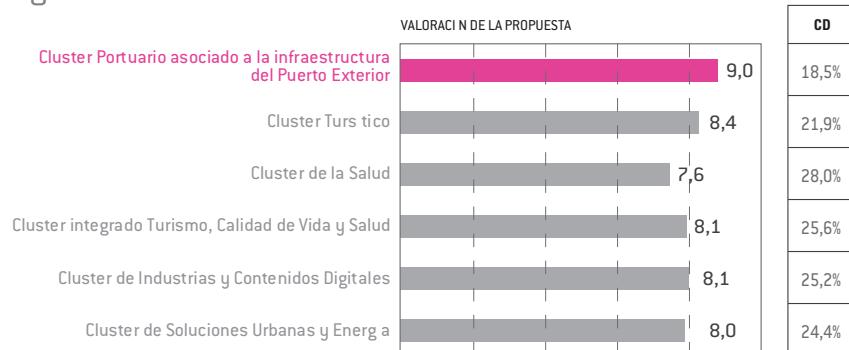


Av. de la Salud

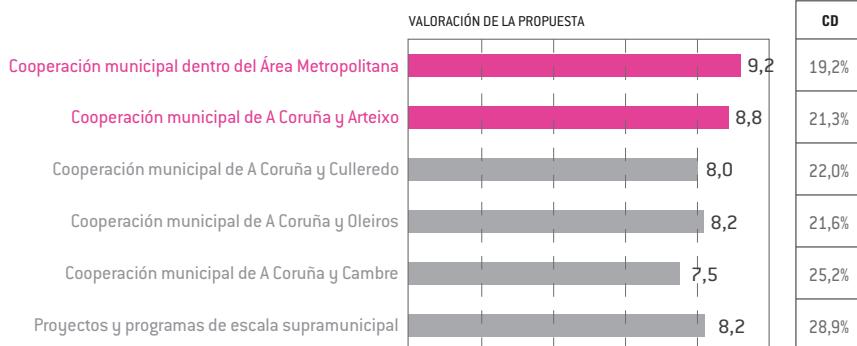
## Escalas de trabajo

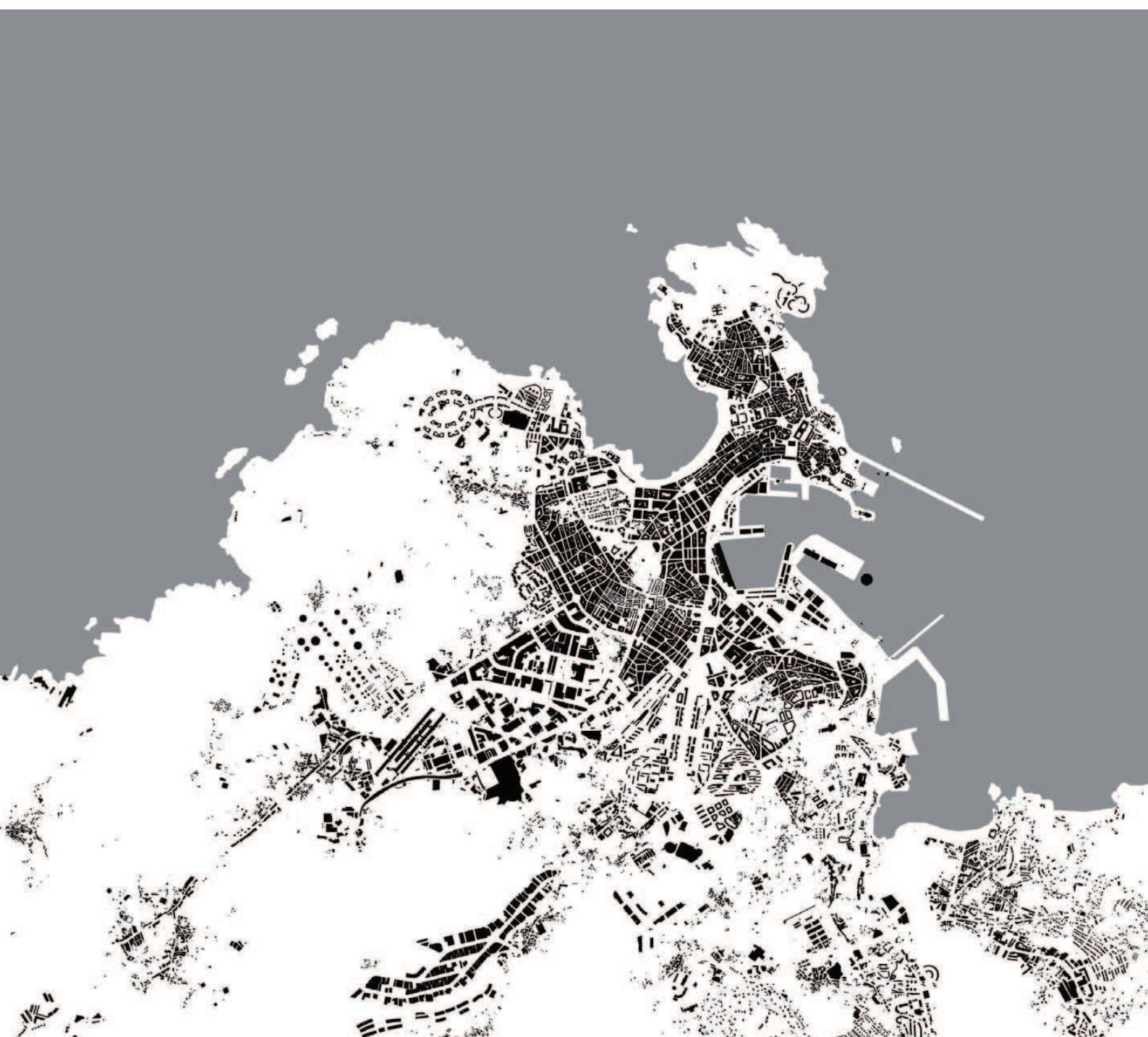


## Iniciativas sobre Clusters Emergentes



## Coordinación Metropolitana









# 03 Ideas Fuerza para Coruña Futura

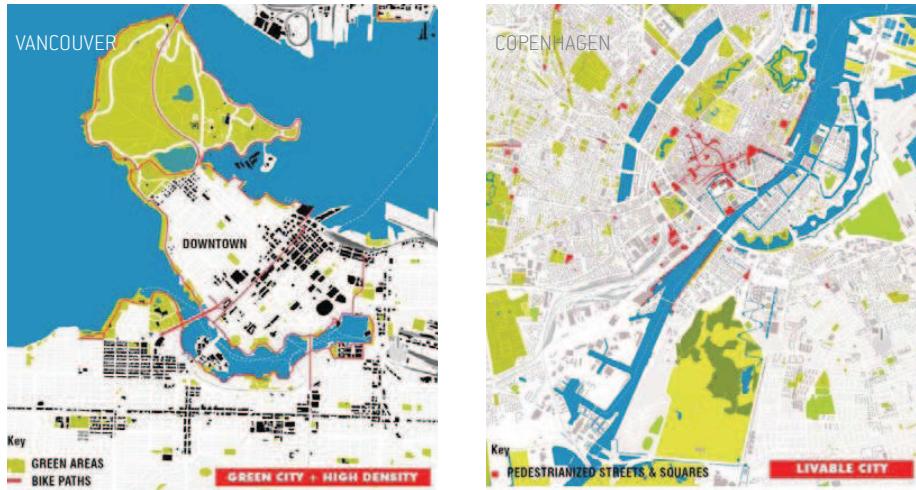
## Directrices para el cambio urbano

### 3.1. Ciudades con Proyecto

En los albores del siglo XXI están apareciendo situaciones nuevas en todas las facetas de nuestra vida: El desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones multiplica exponencialmente la capacidad de interacción global a todos los niveles; la apertura de los mercados internacionales introduce nuevas pautas de comportamiento en las empresas que operan globalmente; la actual estructuración política mundial hace difícil abordar de forma justa y coherente la redistribución de los recursos que genera la economía internacional y esto acentúa las desigualdades y genera una gran fractura entre países, ciudades y personas; la apertura global y los crecientes desequilibrios entre países está afectando de forma espectacular a los flujos migratorios y en algunos países surgen problemas graves de integración, creciente inseguridad, etc.; tras los atentados terroristas del 11 de septiembre del 2001 en Nueva York o los de Madrid y Londres, también ha cambiado radicalmente la percepción de la seguridad, los sistemas de protección de los países y los filtros migratorios, e incluso se está transformando el equilibrio entre libertad personal y mecanismos de garantía de la seguridad colectiva.

Todos estos cambios afectan también a las ciudades y a la forma de gestionarlas. Hoy día los habitantes de nuestras ciudades interactúan en un entorno global cada vez más amplio que sobrepasa los límites locales y también las empresas que nacen o que deciden instalarse en nuestras ciudades tienen unas exigencias de operar en mercados cada vez más amplios y están sometidas a un esquema de competencia que supera los límites físicos de la ciudad y de su entorno regional inmediato. En este contexto, las ciudades necesitan utilizar como referencia básica para su organización y diseño el contexto de la globalización aunque solo sea porque deben acoger y dar los servicios adecuados a sus ciudadanos y a las empresas que allí se ubican. Cada vez más las empresas necesitan operar globalmente para sobrevivir y cada vez más también una mayor proporción de ciudadanos tienen necesidades de interactuar con ideas, información, territorios y personas situadas fuera de los propios límites de la ciudad.

En los últimos años se ha escrito y debatido mucho sobre la competencia entre las ciudades, con frecuencia se ha señalado que no son los estados las unidades económicas realmente operativas y relevantes en la nueva economía sino las ciudades y sus entornos regionales. La cuestión clave es pensar en la naturaleza de dicha competencia, es decir, preguntarse si compiten realmente las ciudades o más bien las personas y



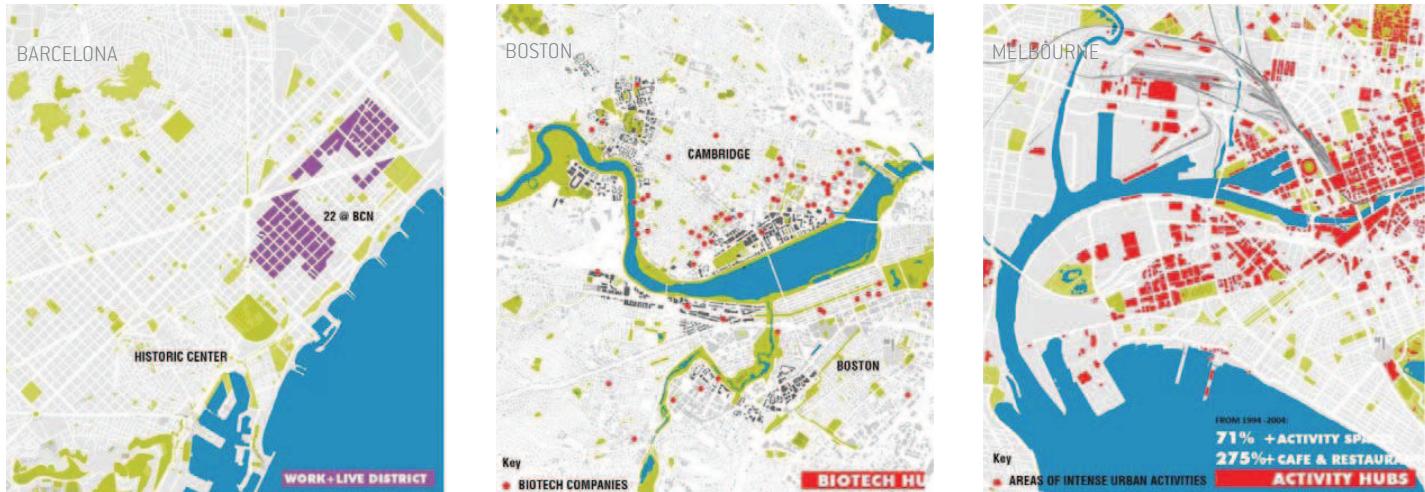
las empresas que viven y operan en la ciudad. No cabe duda de que hoy día las empresas compiten, y no solo localmente, sino globalmente debido a la disponibilidad de información, a la creciente transparencia de los mercados y a la progresiva eliminación de las barreras al comercio internacional. Nuestra tesis es que desde la política urbana y desde el urbanismo se puede aportar un soporte básico para la competitividad de las empresas y también el magnetismo y la calidad de vida que puede llegar a marcar la diferencia.

La cuestión clave para el gobierno de las ciudades es saber qué pueden hacer los alcaldes y los equipos de gobierno municipal o regional para mejorar la capacidad competitiva de las empresas de su municipio o de su región.

Tradicionalmente eran muy importantes las denominadas ventajas comparativas, es decir, aquellas relativas a la geografía, a la naturaleza, al clima, etc. Cada vez más, en la nueva economía prevalecen las denominadas ventajas competitivas creadas por el hombre, y esto sucede especialmente en el ámbito de las ciudades. Las ciudades y los territorios pueden contribuir a la competitividad de las empresas con una simplificación de la burocracia, con una gestión ágil y eficiente del sector público, con equipamientos educativos apropiados al perfil de las empresas, con una buena infraestructura digital,

con aeropuertos, servicios logísticos, servicios financieros, movilidad eficiente, suelo disponible a un precio razonable, calidad de los espacios públicos, etc., pero especialmente, una ciudad puede aportar ventajas competitivas si existe un “Cluster Económico” local o una específica composición de actividades y servicios propicios para el nacimiento o instalación de empresas de un cierto perfil. Las ciudades necesitan dotarse de un determinado perfil y un determinado estilo de vida, que si está inteligentemente elegido, será un poderoso instrumento para crear valor añadido y magnetismo para cierto tipo de actividades, empresas y personas.

Esta reflexión pone de manifiesto que una parte sustancial del soporte que necesitan las empresas para ser competitivas y de los alicientes que necesitan los ciudadanos para alcanzar cotas significativas de calidad de vida tiene una relación muy estrecha con el modelo de ciudad, con su estructura urbana y con su perfil funcional, y estos aspectos, están gestionados por las autoridades locales. En definitiva, la política urbana es un factor esencial para la creación de ventaja competitiva y calidad de vida sustentable. Una de las principales y más difíciles misiones de los gobiernos locales es orientar el modelo de ciudad en una dirección inteligente, inspirada en la idiosincrasia del lugar, en sus componentes de excelencia y con una importante participación de los diferentes actores. Como



señalábamos en el apartado anterior, la clave para los gobiernos locales, que a veces están poco tiempo en el poder, es elegir bien, identificar los proyectos críticos por los que quiere apostar la ciudad y aportar la energía, la ilusión y el liderazgo necesarios para avanzar en esa dirección. Esta es una forma viable de crear ventaja competitiva y magnetismo en la etapa de la globalización, y por eso, el liderazgo es tan importante dado que es el elemento aglutinador que hace actuar de forma integrada a los diferentes componentes de la ciudad.

Durante décadas los gobiernos de las ciudades y las regiones se han organizado a través de rígidos departamentos sectoriales que dejaban escasas oportunidades a la interrelación y a la sinergia. Cada vez más son necesarios órganos específicos para el desarrollo de proyectos inteligentes, que casi siempre son proyectos de fusión que surgen en lugares de confluencia o en puntos de acupuntura urbana como los denominados brillantemente Jaime Lerner.

Algunos de los más innovadores e imaginativos proyectos actuales se están desarrollando a través de agencias específicas. Es el caso de One North en Singapur desarrollado por la agencia JTC, Jurong Town Corporation, capaz de integrar

aspectos de diseño urbano, innovación, universidades, infraestructura, biotecnología, nuevas tecnologías, arte, vivienda, ocio. Otros espacios de la ciudad como las áreas residenciales, ciertas reservas ambientales, áreas portuarias, etc. pueden desarrollarse fácilmente por diversos actores a través de procedimientos convencionales, pero los Proyectos Estratégicos capaces de impulsar poderosamente la transformación de la ciudad son transversales y requieren una gestión inteligente y específica. La ciudad del siglo XXI se basa más que nunca en la innovación y ésta se produce en la intersección entre disciplinas distintas, en los lugares de encuentro entre filosofías y actitudes diversas, en los espacios físicos de intercambio, en los nodos de confluencia física y virtual, en los lugares frecuentados por las personas más creativas y tolerantes de la sociedad.

Como hemos señalado, nuestra sociedad afronta una época de grandes cambios, el urbanismo no puede permanecer al margen de estos nuevos retos de las ciudades en la etapa de la globalización. Los instrumentos tradicionales de planeamiento urbanístico en muchos casos están resultando insuficientes para dar una adecuada respuesta a las necesidades que hoy tienen nuestras ciudades. Nuestra cultura urbanística expresada en nuestra manera tradicional de redactar los planes

urbanísticos y gestionarlos corre el riesgo de acabar envejecida y rígida en su burocracia.

En las investigaciones sobre diversas ciudades del mundo se pone de manifiesto que hay una distinción básica entre ciudades al margen de su tamaño, de su nivel de desarrollo económico o de su perfil urbano. Hay “ciudades con proyecto” y “ciudades sin proyecto”. Los Territorios Inteligentes son espacios capaces de dotarse de un Proyecto de Ciudad y de encontrar un equilibrio entre su estrategia económica, la cohesión y desarrollo social y la sensibilidad y cuidado del Medio Ambiente. Nuestra tesis es que los Territorios Inteligentes son los únicos que pueden afrontar el reto del desarrollo sostenible en la etapa de la globalización. La búsqueda de la sostenibilidad de nuestras ciudades podemos basarla en el diseño de un Proyecto de Ciudad innovador, basado en la vocación del territorio, con un fuerte respaldo social y en correspondencia con las grandes opciones estratégicas de desarrollo económico. La sostenibilidad debemos concebirla desde una perspectiva amplia que incluye sostenibilidad ambiental pero también sostenibilidad económica, social y cultural. Los Territorios Inteligentes utilizan las estrategias territoriales y el urbanismo participativo para conseguir un desarrollo sostenible y alcanzar un equilibrio inteligente entre medio ambiente, sociedad y economía.

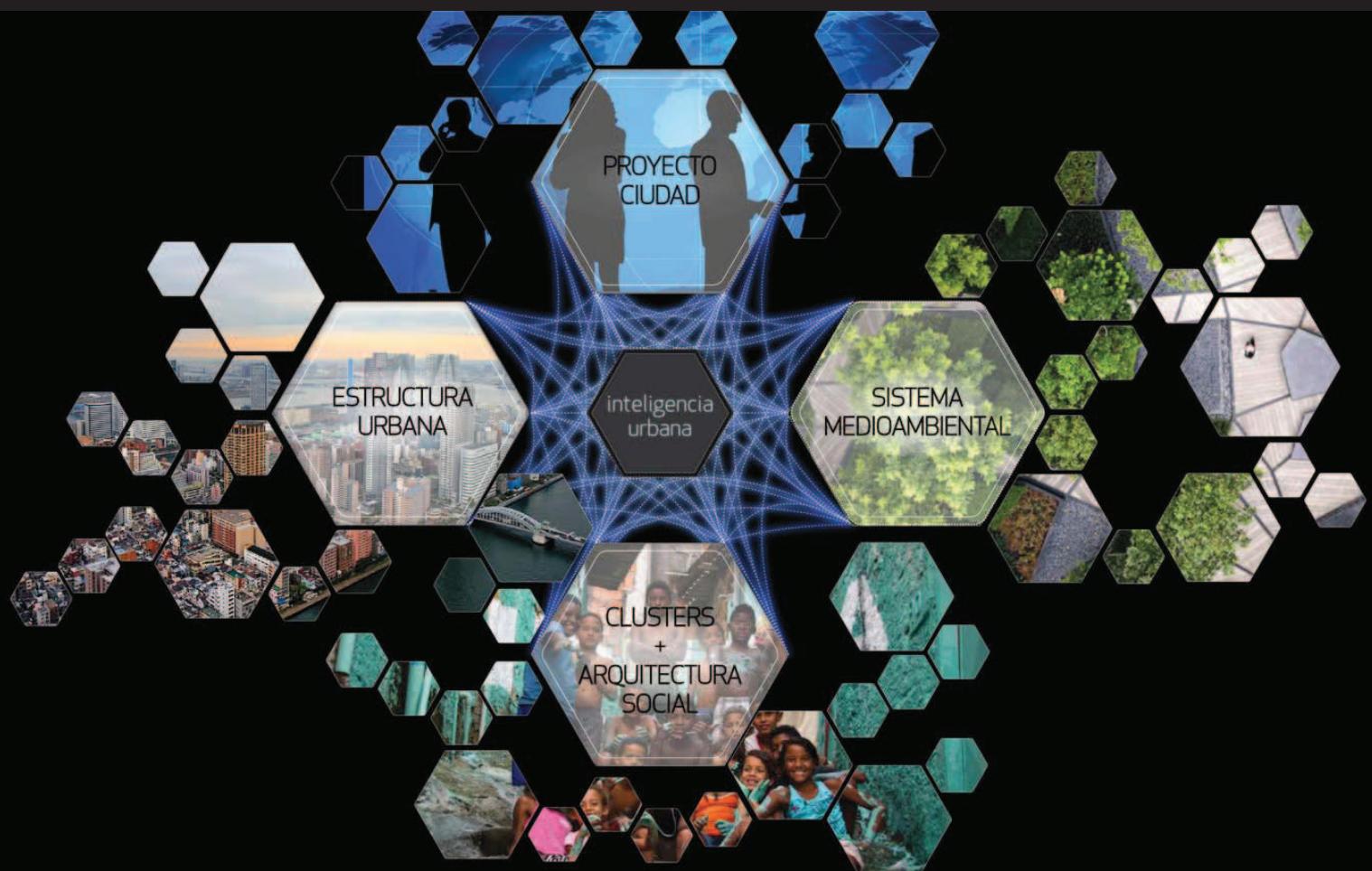
There is a basic distinction between cities in terms of their size, their level of economic development, and their urban profile. There are cities with a “vision” and cities without. Territorios Inteligentes, or Intelligent Landscapes, are those places that have a “Proyecto de Ciudad”, or a vision.

La búsqueda de la excelencia y la posibilidad de diseñar un proyecto de futuro no es exclusiva de las ciudades económicamente muy desarrolladas, pueden alcanzarse niveles de coherencia y equilibrio en distintos estadios de desarrollo. La buena noticia, el mejor mensaje que podemos transmitir a las ciudades con problemas, a aquellas que tradicionalmente se han encontrado fuera de los circuitos del éxito y de la innovación es que ha llegado su momento, que a través del liderazgo, de la participación de sus actores y de un proyecto inteligente de futuro pueden en poco tiempo crear sus propias ventajas competitivas, y cumplir sus objetivos en un mundo cada vez más abierto y con inmensas posibilidades.

El urbanismo del siglo XXI no es un juego de suma cero. La mera gestión de los presupuestos municipales tiene efectos muy limitados sobre el potencial de transformación de la ciudad. Con un Proyecto de Ciudad, con liderazgo y con capacidad de colaboración entre los diferentes actores de la ciudad se multiplican exponencialmente a las posibilidades de futuro, la clave quizás esté que los gobiernos locales y regionales tengan la visión y la credibilidad necesaria y sean capaces de poner a trabajar al sector privado y a la sociedad civil en el desarrollo de objetivos y proyectos colectivos.

Para crear un hábitat humano y atractivo en la era de la globalización necesitamos reinventar el gobierno de las ciudades, necesitamos más poder político y económico para las ciudades y sus entornos regionales, nuevos horizontes en el urbanismo, fortalecer los liderazgos creativos de la ciudad, idear nuevas fórmulas de participación de la población, mucha sensibilidad por la idiosincrasia local, reforzar el sentimiento de pertenencia que es clave para emprender proyectos colectivos y ser capaces de definir entre todos un “Proyecto de Ciudad”.

Las ciudades que tengan éxito en el futuro serán las que consigan un equilibrio inteligente entre los diferentes componentes de la trilogía urbana: competitividad económica, cohesión social y sostenibilidad ambiental. En una economía basada en el conocimiento, en la innovación y en el capital intelectual, los factores de competitividad no son puramente económicos dependen también del equilibrio social y de la calidad ambiental. En el futuro las ciudades grandes, medias o pequeñas van a conseguir ventajas competitivas resaltando su identidad y fortaleciendo sus conexiones globales. Los hábitats de la globalización hay que reinventarlos siendo conscientes de que las ciudades y los territorios más atractivos, aquellos capaces de ejercer magnetismo sobre su entorno y de ofrecer calidad de vida a sus ciudadanos serán las que tengan un proyecto de futuro ilusionante y compartido y no solo aquellos que gocen de unas condiciones de partida determinadas.





### 3.2. La importancia de la participación

La experiencia internacional en materia de Urbanismo y Ordenación del Territorio evidencia que no es posible, ni deseable, definir un Modelo Territorial coherente en ámbitos competenciales complejos sin un importante esfuerzo de concertación. En el caso de A Coruña, la superposición de competencias y programas financieros de la Unión Europea, el Estado, la Xunta de Galicia, la Diputación provincial y de los municipios metropolitanos sobre el mismo territorio hace necesario un esfuerzo de concertación importante.

Cada vez más, los ciudadanos y las instituciones desean intervenir activamente en las cuestiones relacionadas con el futuro del territorio que habitan. Así, los problemas medioambientales, el desarrollo urbano, el crecimiento económico, las grandes infraestructuras, etc., son valorados y juzgados como aspectos que inciden directamente en la calidad de vida de las personas y en el carácter del espacio que ocupan.

El Urbanismo para ser una herramienta de cambio efectiva necesita de la participación democrática y de la implicación de las instituciones y grupos de la sociedad civil en las decisiones que les afectan. Es necesario crear foros de encuentro y participación que den contenido a esta aspiración y permitan

alcanzar soluciones con un amplio nivel de consenso. Sin un amplio acuerdo, sin un gran pacto con respecto a la ciudad y su entorno, el futuro será la mera extrapolación de las tendencias históricas de ocupación de suelo, la yuxtaposición de planes locales y el resultado directo de la presión de las demandas urgentes del día a día.

Es por ello que el Proyecto Ciudad Coruña Futura se plantea como un proceso democrático y participativo, en el que involucrar a las instituciones públicas y a diferentes colectivos de la sociedad civil para expresar sus puntos de vista y colaborar así con el Ayuntamiento de A Coruña que tiene la responsabilidad de llevar adelante este proceso apasionante y complejo.

La participación es el punto neurálgico en torno al cual se articula el Proyecto Ciudad. La participación legitima y viabiliza las opciones de transformación urbana y territorial y orienta sobre los aspectos críticos del desarrollo territorial que deben ser objeto de atención prioritaria.

Esta importancia de la participación exige que se desarrolle en fases muy iniciales del proceso, antes incluso de las primeras propuestas, con objeto de involucrar al máximo al conjunto de instituciones y actores relevantes del territorio.

**For the Coruña Futura Proyecto Ciudad, institutional and public participation has been a fundamental component of the methodology. This collective input produced the Perceived Diagnosis, which in turn guided the development of the initial Hypothesis of Urban Organization and the Strategic Projects.**

El Ayuntamiento, que tiene legitimidad política para poner en marcha y desarrollar el Proyecto Ciudad, debe asumir un liderazgo que resulta imprescindible en este proceso. La implicación de los responsables políticos e institucionales en el proceso de participación resulta esencial para propiciar una participación efectiva y útil a lo largo de todo el desarrollo de los trabajos.

Una estrecha colaboración entre el sector público, el sector privado y el conjunto de instituciones y agentes sociales de A Coruña y su entorno metropolitano constituye la clave de las propuestas de Coruña Futura. Diseñar una propuesta de transformación positiva para la ciudad y su entorno es fundamentalmente un reto colectivo de anticipación imaginativa al futuro, de reflexión y actuación con un horizonte temporal mayor que el propio de la coyuntura política o de los ciclos económicos.

Para que los procesos de participación sean eficaces se considera muy importante articular tres aspectos esenciales:

- El compromiso de los responsables políticos;
- La colaboración de las instituciones, de los grupos de la sociedad civil y de los ciudadanos en general; y
- La creatividad de los profesionales.

El diseño metodológico de la participación en el Proyecto Ciudad Coruña Futura se ha inspirado en la experiencia del Foro Ciudad del Proyecto-Cities, desarrollado en más de veinte ciudades de todo el mundo por la Fundación Metrópoli. Se trata de un instrumento institucional de concertación de opiniones y articulación de consensos entre los principales líderes políticos, económicos, sociales y culturales que representan las diferentes sensibilidades del territorio, en este caso el Área Metropolitana de A Coruña, en el que pueden volcar sus opiniones de manera sistemática. Las conclusiones de este foro de participación han sido decisivas para el diseño del Modelo Territorial de Coruña Futura. El principal instrumento empleado para conocer la percepción y visión de futuro de los integrantes de este foro ha sido el cuestionario denominado “Cauce de Participación Institucional” (CPI).

El Foro Ciudad tiene como objetivo recoger las opiniones de los agentes, instituciones, empresas y colectivos que puedan aportar valoraciones y puntos de vista respecto a la situación actual y de futuro de A Coruña. Se han celebrado dos reuniones del Foro Ciudad, una al inicio del proceso y otra tras una primera hipótesis e proyectos estratégicos. En el Anexo de este libro se recogen los detalles de participación y los resultados de ambos encuentros.



Los participantes del Foro Ciudad han expresado su percepción actual y su visión de futuro a través del Cauce de Participación Institucional (CPI), uno de los elementos básicos de la metodología para detectar el Cluster de Excelencia de la ciudad.

El cuestionario del CPI incluye preguntas sobre las cuestiones más importantes relativas al municipio, tales como el medio físico, la estructura urbana, los problemas urbanísticos de la ciudad, los equipamientos, la sociedad, la economía y el gobierno del territorio. Para cada uno de los temas planteados, los integrantes del foro han valorado el nivel de excelencia de ese tema concreto de la ciudad y también el nivel de prioridad con el que en su opinión debería trabajarse hacia el futuro.

Esta forma de valoración permite calcular con facilidad las medias de las contestaciones otorgadas por el conjunto de los miembros del foro a cada una de las cuestiones planteadas. Además, es posible identificar aquellos aspectos de la ciudad con respecto a los cuales existe amplio nivel de acuerdo y aquellos otros que suscitan opiniones y valoraciones dispares. Los participantes en el Foro Ciudad conocen A Coruña y su contexto territorial a fondo, desde su propia experiencia personal y desde la responsabilidad de su actividad en la vida pública o en el sector privado. Los resultados del trabajo del Foro van por ello más allá de la obtención de información. El foro significa, sobre todo, conocer cómo se perciben los puntos fuertes y débiles de

la ciudad y del municipio, y en definitiva, cómo se perciben las opciones estratégicas de A Coruña de cara al futuro.

En definitiva, para el Proyecto Ciudad Coruña Futura la participación de la sociedad y de las instituciones ha sido un componente fundamental de su metodología. Los resultados de la primera reunión del Foro Ciudad de A Coruña han permitido detectar las líneas generales en torno a las que parece existir un acuerdo mayoritario sobre las prioridades y las características que se desean para el futuro de nuestra ciudad. Los resultados del “diagnóstico percibido” que ha surgido del proceso de participación han sido la guía para la elaboración de una propuesta inicial de Hipótesis de Modelo Urbano y Proyectos Estratégicos como paso previo a la elaboración de una versión definitiva del Proyecto Ciudad.

Esta propuesta inicial ha sido también contrastada con el Foro permitiendo conocer la opinión de los participantes sobre estas propuestas y, orientando de este modo los contenidos que han conformado la propuesta del Proyecto Ciudad.

Además desde el inicio del proyecto Coruña-Futura el Ayuntamiento y la Fundación Emalcsa están celebrando diversos encuentros sectoriales con distintos representantes del tejido social y económico de la ciudad. Estas reuniones, presididas por el Alcalde de A Coruña sirven para trasladar las



bases del proyecto Coruña Futura y explicar su importancia para contribuir a que la ciudad y su área metropolitana se posicione positivamente en el nuevo escenario de ciudades en el siglo XXI.

A su vez los participantes han transmitido en estos encuentros una valiosa reflexión sobre la situación de sus sectores respectivos y las oportunidades que detectan en ellos para contribuir al desarrollo global de nuestra ciudad y de los municipios de su entorno.

Más allá de estos resultados “prácticos”, esenciales para la elaboración de los contenidos del Proyecto Ciudad que se corresponden con las demandas ciudadanas, el proceso de participación aporta un valor añadido de enorme importancia en términos de compromiso e implicación de la sociedad con un proyecto en el que ha tenido un protagonismo decisivo y del que, con justicia, se siente un participante activo en su elaboración.

### 3.3. Un Proyecto Metropolitano

Uno de los resultados más destacados del proceso de participación desarrollado a través del Foro Ciudad ha sido el énfasis en la necesidad de contar con un proyecto de futuro para el conjunto del espacio metropolitano y de aumentar la cooperación entre la ciudad de A Coruña y los municipios de su entorno. El Foro es consciente de la necesidad de abordar los retos de futuro desde una perspectiva que supera el ámbito municipal y por ello ha considerado que el proyecto metropolitano debe tener una prioridad mayor incluso que un proyecto que tan solo contempla a la ciudad de A Coruña.

El espacio metropolitano de A Coruña es uno de los más integrados física y funcionalmente de todas las áreas urbanas españolas. El ámbito metropolitano que abarca Coruña Futura es, desde hace años, un único mercado de vivienda, trabajo y prestación de servicios. Un espacio en el que la mayoría de la población de los municipios metropolitanos y un alto porcentaje de la de la ciudad central, se desplaza diariamente a otras localidades por motivos de trabajo, estudios, demanda de servicios, ocio, etc.

Ninguno de los grandes retos de A Coruña para los próximos años puede plantearse ya en la escala de un solo municipio,

sino que deben abordarse desde una escala que integre a todos los Concellos. Las estrategias de movilidad, la sostenibilidad global del territorio, el futuro del puerto exterior, los desarrollos de suelos para actividades económicas, el equilibrio y cohesión social entre las diferentes áreas de la ciudad o la calidad de vida y el magnetismo de este territorio para las actividades productivas, para turistas y ciudadanos tienen su respuesta, únicamente, desde la perspectiva del conjunto del espacio metropolitano.

Este proceso de metropolitanización, si se articula eficazmente, constituye una de las mejores oportunidades de futuro para este espacio. Permitirá consolidar un ámbito urbano de mayor rango y con mayor capacidad para acoger equipamientos y servicios de alto nivel, impulsar procesos de innovación y dinamización económica y aumentar la proyección exterior del área urbana.

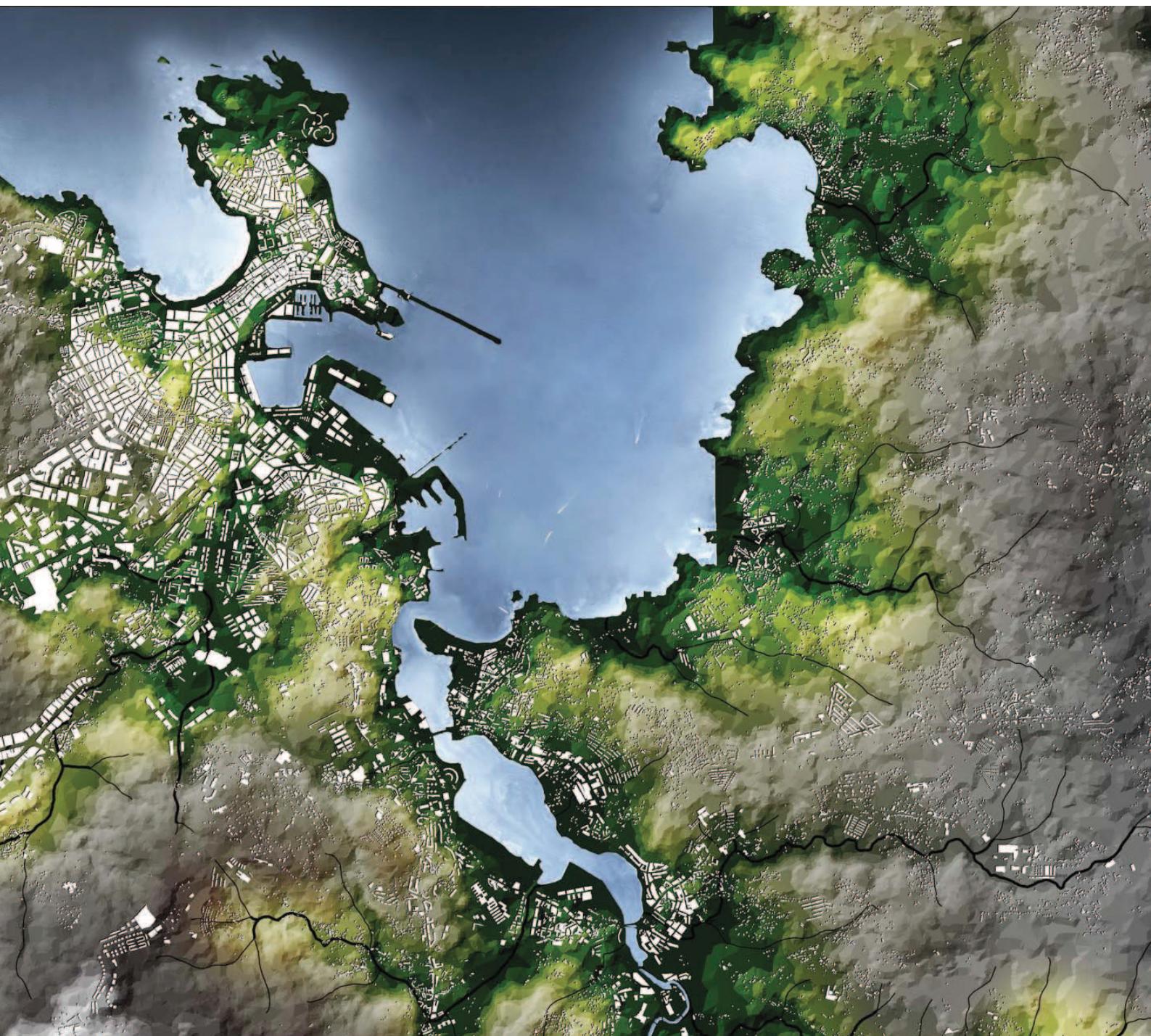
En Arteixo se encuentran el puerto de A Coruña y sus empresas más importantes, su aeropuerto en Culleredo, el agua que consume procede de Abegondo y se depura en Cambre, sus áreas naturales están en Abegondo o Sada y gran parte de su mano de obra más cualificada reside en Oleiros. El desarrollo de proyectos concebidos desde la óptica global metropolitana y de los componentes de excelencia de cada área urbana es una oportunidad para dotar de coherencia al desarrollo de este

Very few of the great challenges that A Coruña faces during the coming years can be tackled at the scale of a single municipality; rather, they must be managed at a scale that incorporates the functional whole.

espacio, aprovechar más eficazmente sus fortalezas y avanzar hacia mayores niveles de cooperación y una gobernanza más integrada.

El Área Metropolitana debe ser un ámbito único de reflexión y actuación urbanística, de infraestructuras, equipamientos, de desarrollo económico y de prestación de servicios a los ciudadanos. Coruña Futura se plantea como un proyecto metropolitano que aborda este espacio complejo desde una perspectiva global.





### 3.4. Reinventando el sistema productivo

Como en toda España y en buena parte de los países desarrollados el último lustro ha estado marcado por una fuerte crisis económica que se ha llevado por delante muchos de los sectores productivos que han liderado la economía local durante los últimos años. La construcción ha sido el más característico de los afectados arrastrando consigo otras muchas actividades que habían alcanzado gran importancia y que caracterizaban en buena medida la actividad productiva de la ciudad. Por su peso tecnológico destaca la reducción en los servicios técnicos de arquitectura e ingeniería, que encontraban en A Coruña su principal área de concentración en Galicia. También se ha visto gravemente afectado el perfil de A Coruña como centro financiero regional y el comercio, una de las señas de identidad de la ciudad, ve reducido su peso económico tanto por la caída del consumo como por el sobredimensionamiento del sector.

A Coruña ha sido tradicionalmente el gran centro terciario de Galicia donde se concentraba la oferta comercial, los servicios a las empresas, los servicios técnicos y profesionales y los servicios financieros. Su perfil de especialización productiva presenta un fuerte peso de otras actividades terciarias más



avanzadas como las actividades de edición, información y generación de contenidos, los servicios sanitarios y, en menor medida, los educativos. En el ámbito manufacturero aparecen destacados el sector textil, las actividades relacionadas con la energía, las de artes gráficas y la fabricación de componentes eléctricos y electrónicos.

El Cluster productivo más importante está asociado a la industria textil. Las actividades relacionadas con la producción textil y la distribución de productos de confección en torno al grupo Inditex constituyen hoy la actividad industrial más importante de la economía metropolitana. Las empresas de Inditex suponen solo el 1% de las empresas del Área Metropolitana pero generan el 43% de los ingresos y el 42,6% del VAB de Coruña Futura. Aportan el 21,25% del VAB total de Galicia. Su presencia en 82 países hacen de esta empresa con sede en Arteixo una de las más importantes corporaciones globales.

Uno de los rasgos que se señalan como clave del éxito de Inditex es su renovación constante para adaptarse de forma inmediata a los cambios que demandan sus clientes e incluso de adelantarse a ellos.

Esta estrategia es igualmente válida en cualquier aspecto de la economía moderna y, por supuesto, también para las economías



locales y regionales. En un contexto de globalización y cambio permanente la innovación es la principal para dar respuesta a los nuevos retos y mantener las expectativas de calidad de vida, desarrollo económico y sostenibilidad social y ambiental.

Alcanzar el éxito en materia de competitividad, equilibrio social y ambiental en el nuevo orden económico internacional es un proceso complejo en el que el territorio adquiere cada vez más una importancia mayor. Hoy día casi todos los factores de producción son móviles, se pueden desplazar de un lugar a otro. Sucede con las ideas, con el dinero, con las materias primas, con las personas y con las empresas. El único factor de producción que no se puede desplazar de un lugar a otro es el territorio y la identidad y cultura de una ciudad. En un mundo globalizado el diseño inteligente del territorio es un factor de diferenciación y de creación de ventaja competitiva. Factores clave para la innovación como la capacidad para atraer y fijar talento y empresas innovadoras, conectarse de forma creativa con otros espacios, disponer de sistemas de transportes eficaces, paisajes y espacios naturales de calidad y de ámbitos de vida y de actividad atractivos y sostenibles son factores territoriales esenciales para la nueva economía.

La respuesta a los retos actuales debe basarse en la innovación y en la transformación de nuestro sistema productivo hacia

aquellas estructuras y sectores con mayor capacidad de éxito en un contexto distinto del que ha marcado el crecimiento hasta ahora. Es imprescindible que, en torno a aquellos sectores clave para los que A Coruña dispone de ventajas competitivas, se desarrollen estrategias de excelencia capaces de consolidar liderazgos en un entorno global, de convertir a nuestro territorio en un punto de atracción de talento desde el exterior y de evitar la marcha de los miembros de nuestras clases creativas. Ello requiere no solo inversión, el apoyo a las actividades empresariales y la mejora de las universidades y de los centros de investigación públicos y privados, sino también crear espacios y formas de vida atractivos y estimulantes.



### 3.5. La Ciudad del Mar

La ciudad de A Coruña es un enclave marítimo. La ciudad nació en una península casi totalmente rodeada por el mar y todavía hoy casi el 70% de su perímetro municipal es costero. El litoral coruñés ofrece una gran diversidad de ambientes. Al norte y al oeste el mar abierto, al este una amplia ría con ensenadas, bahías y estuarios. Playas, acantilados, flechas arenosas puertos y costas rocosas se suceden a lo largo del litoral. En nuestra ciudad se encuentra la Torre de Hércules, que con casi 2000 años es el faro más antiguo del mundo todavía en funcionamiento.

Esta circunstancia constituye uno de los principales activos de la ciudad, un elemento diferenciador que es uno de los grandes componentes de excelencia de A Coruña con potencial para generar ventajas competitivas para muchas actividades e iniciativas.

La importante presencia del litoral es un elemento dominante del paisaje urbano. Aporta a la ciudad elementos muy importantes de atractivo urbano y calidad de vida: contacto inmediato con ámbitos naturales, diversidad de opciones de ocio y esparcimiento al aire libre en un entorno de enorme atractivo, biodiversidad con presencia de fauna silvestre incluso en las zonas centrales de la ciudad, amplitud de vistas y paisajes que revalorizan la imagen urbana, etc. Son todos ellos factores muy importantes para la calidad de vida de los ciudadanos y para configurar un entorno sugestivo para la atracción de actividades e iniciativas productivas.

Por ello es fundamental buscar la excelencia en el tratamiento de estos espacios. Mejorar la calidad ambiental y paisajística de la línea de costa, mejorar la relación con el mar de algunas zonas de la ciudad, eliminar barreras y usos poco compatibles, hacer desaparecer focos de contaminación, mantener la naturalidad de los tramos menos alterados son actuaciones importantes para aprovechar el potencial de este espacio.



También como oferta turística la opción marítima aparece como un elemento singular. El rápido crecimiento de los pasajeros que visitan la ciudad en cruceros es un indicador del potencial de esta actividad. El nuevo puerto crea una oportunidad para generar en el mismo centro de la ciudad un gran espacio asociado a las actividades náuticas de ocio y deportivas y un punto de fondeo y estancia para las embarcaciones de recreo que cruzan el Atlántico. Es una oportunidad para impulsar la actividad turística que permita diferenciar la oferta coruñesa en un entorno altamente competitivo en el que es clave singularizarse.

A Coruña es ya el mayor puerto de Galicia por el peso de la pesca desembarcada pero es todavía el segundo en cuanto al valor de la pesca. Poner en valor este recurso marino y generar a partir de él nuevas iniciativas ligadas al potencial de la vida marina y de los recursos pesqueros para la producción alimentaria o el desarrollo de actividades de biotecnología es una de las opciones de crecimiento económico con mayor potencial.

A Coruña es estratégicamente ubicada en la intersección de varias rutas marítimas internacionales. Al longo de sus costas, los barcos que vienen desde el Mediterráneo y el sur del Atlántico se encuentran con aquellos que cruzan el norte de Europa y pasan a través de América del Norte.

El mar es además elemento de comunicación y creador de oportunidades de desarrollo. A Coruña se localiza en un punto estratégico de las rutas marítimas internacionales. El 90% del comercio mundial se realiza a través del transporte marítimo. Frente a las costas coruñesas confluyen las rutas que desde el Mediterráneo y el Atlántico Sur se dirigen hacia el norte de Europa con las que cruzan el océano entre Norteamérica y Europa. Estas rutas se van a ver incrementadas con la próxima entrada en funcionamiento de la ampliación del Canal de Panamá. El nuevo puerto de Punta Langosteira junto con las dársenas actuales del interior de la Ría definen un sistema portuario con una gran variedad de opciones tanto al servicio de las actividades marítimas como de actividades logísticas e industriales. Orientar la actividad económica y portuaria hacia el océano elimina buena parte de las limitaciones que siempre va a tener el desarrollo portuario y hace que nuestra ciudad pase de ser un espacio periférico a ocupar una posición central sobre las grandes rutas internacionales que conectan las costas en torno a las que se desarrollan los principales flujos del comercio mundial.

### 3.6. Sostenibilidad ambiental y magnetismo urbano

Coruña Futura ha sido un territorio muy dinámico en el contexto gallego, especialmente en la última década. Los importantes crecimientos urbanos asociados a las actividades industriales y terciarias y el desarrollo residencial han generado presiones crecientes sobre los ecosistemas y los recursos naturales.

Este proceso de crecimiento ha transformado la propia ciudad y ha modificado radicalmente los espacios de su entorno. Ello ha llevado en muchos casos a situaciones de conflicto entre la estructura, la morfología y la imagen tradicional por una parte, y los nuevos desarrollos por otra. Frecuentemente, se han producido los nuevos crecimientos con tipologías arquitectónicas inadecuadas, con una elevada propensión a la dispersión y con escasa correspondencia con el paisaje y las condiciones ambientales del entorno.

La pérdida de importancia económica del sector primario es un hecho constante desde hace casi medio siglo. Sin embargo, es ahora cuando empiezan a manifestarse importantes efectos territoriales ligados a este proceso, el cual conlleva una profunda transformación del paisaje y de la gestión de los recursos

naturales. Establecer la nueva configuración visual y funcional de los espacios rurales y naturales, garantizar su contribución decisiva a la calidad global del territorio y orientar los procesos de cambio en función de los objetivos globales de sostenibilidad y calidad de vida aparecen como los principales retos de la nueva etapa.

Sostenibilidad, calidad de vida de los ciudadanos, disponibilidad de recursos básicos, control de riesgos ambientales, proyección de una imagen atractiva de nuestro territorio y capacidad para atraer turismo, empresas y profesionales de la nueva economía son algunos de los objetivos fundamentales para orientar el modelo territorial hacia estados de mayor calidad ambiental y paisajística.

Calidad de vida y un entorno atractivo, seguro y sostenible con una escala humana es uno de los elementos clave de competitividad de las ciudades medias frente a los grandes centros urbanos y las megalópolis que crecen de forma acelerada por todo el mundo. La calidad de los elementos territoriales es uno de los grandes factores de sostenibilidad y desarrollo para el futuro. Un elemento clave para singularizar la oferta urbana y territorial de A Coruña, para el desarrollo de actividades como el turismo y para la atracción de talento y de empresas intensivas en conocimiento. Paisajes naturales,



agrarios o litorales y también paisajes urbanos que expresan condiciones de sostenibilidad y de calidad de vida conforman una variedad de ambientes decisivos para el atractivo de nuestro territorio. Para ello hay que desarrollar estrategias que promuevan el equilibrio entre las diferentes partes de la ciudad y del área metropolitana, mantener la vitalidad de los barrios, aprovechar las singularidades de los espacios como centros históricos, puertos, núcleos rurales o paisajes tradicionales, mejorar la escena urbana, transformar espacios obsoletos y orientarlos hacia nuevos usos dinamizadores de la ciudad. En

los próximos años la mejora ambiental y paisajística de nuestro territorio y la puesta en valor de sus atractivos naturales y urbanos aparece como una de nuestras mejores oportunidades de futuro.

### 3.7. Proyección internacional y masa crítica

Una de las demandas más significativas del Foro Ciudad ha sido la importancia que se concede al fortalecimiento de la proyección internacional de la ciudad y un aumento de las interrelaciones entre A Coruña y los principales nodos de la economía europea y global.

Sin duda se trata de una opción muy importante para el futuro de A Coruña. Las nuevas condiciones creadas por los avances en los sistemas de transportes y comunicaciones, y por los procesos que conllevan el aumento de las interacciones económicas y sociales entre diferentes territorios como consecuencia de la globalización, refuerzan el carácter decisivo de las circunstancias de contexto para el diseño de las estrategias de desarrollo territorial. Se plantean nuevas posibilidades de relación con espacios próximos y lejanos, aumentan las interdependencias entre diferentes territorios y las posibilidades de que estos se beneficien mutuamente y se configuran nuevos escenarios de integración, competencia y cooperación. Las empresas más internacionalizadas del área metropolitana son las que han superado la etapa de crisis con mayor éxito. Cada vez más, la búsqueda de mercados, las alianzas estratégicas y

las redes de conocimiento que van a ser claves para el futuro de A Coruña van a darse en un ámbito global.

La mejora de conectividad va a ser esencial en este aspecto. La fortaleza y localización del sistema portuario es una de las bazas principales. Las nuevas conexiones ferroviarias que conectan con Hubs de conexión global y fortalecen los vínculos con las ciudades del entorno inmediato de A Coruña son otro elemento de gran importancia. Hay todavía un margen muy importante de mejora en el aprovechamiento de las oportunidades del sistema aeroportuario gallego. Por supuesto una infraestructura digital de primer nivel va a contribuir decisivamente a corto plazo en las posibilidades de interacción global de las empresas, los ciudadanos, los centros de conocimiento y las instituciones coruñesas.

Las principales oportunidades de proyección global de Coruña Futura van a derivar de la capacidad de la ciudad para cooperar con su entorno más inmediato, para desarrollar proyectos de referencia y para lograr un marco urbano y ambiental de excelencia.

Este aumento de la masa crítica de población y actividades productivas se perfila como un elemento fundamental para proporciona visibilidad internacional a la ciudad y para ampliar



Encuentro Sectorial. Cónsules

la oferta, en términos cuantitativos y de sofisticación, de los servicios avanzados y de las conexiones de alto nivel, especialmente aéreas y marítimas, que aparecen en la última década como elementos clave para la evolución de los territorios en el marco de la sociedad del conocimiento y de las nuevas escalas impulsadas por la globalización.

La configuración de un espacio metropolitano cohesionado a través de proyectos que favorezcan la cooperación entre municipios es un paso inicial e imprescindible para aumentar la dimensión física y funcional de la ciudad. Sobre todo, Coruña NEXT es el ámbito clave para la proyección internacional de A Coruña. Es fundamental avanzar hacia una visión integrada de este espacio, de sus infraestructuras, sus grandes equipamientos y sus dinámicas económicas y de innovación, como una estrategia de referencia para las iniciativas de las diferentes administraciones.

El resultado es una estructura urbana policéntrica e integrada, con una población de casi 900.000 habitantes, dotada de una oferta de ambientes y opciones más diversa y de potencial para desarrollar proyectos más ambiciosos. En esta estructura los límites de los centros y las funciones y actividades se difunden por territorios cada vez más amplios y variados, creando un único mercado de trabajo y un espacio cotidiano de relación más estrecho.

Configurarse como un espacio que funciona como una gran área urbana policéntrica de alto nivel constituye una de las grandes oportunidades para impulsar el desarrollo global de Coruña y del conjunto de Galicia. La escala del territorio y el tamaño demográfico de Coruña NEXT es similar a la de otras regiones urbanas del mundo que acogen funciones y centros económicos globales tales como Zurich, Bilbao, Bolonia, Edimburgo o Amberes.

The combination of innovation, sustainability, and territorial excellence can play an increasingly important role in our future by transforming the city and the territory into a “Living-Lab”, a space for the experimental design of future habitats.

### 3.8. A Coruña como laboratorio urbano del hábitat del futuro

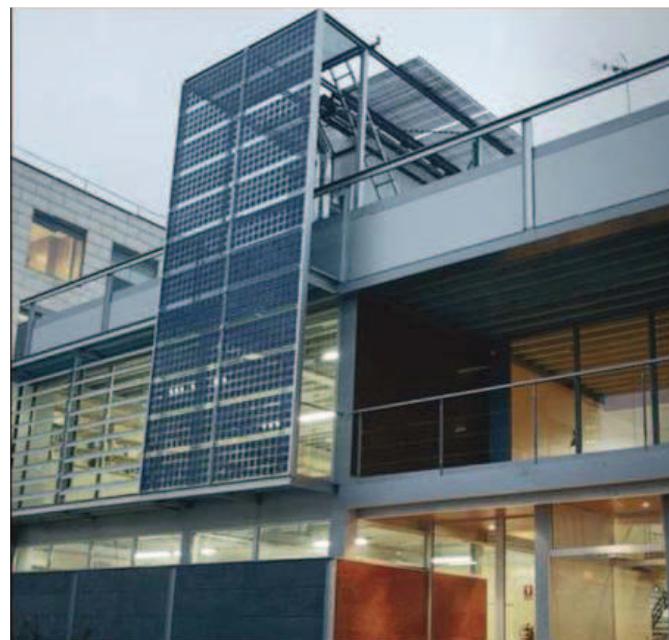
Uno de los objetivos fundamentales de Coruña Futura es hacer de la Excelencia Urbana una de las señas de identidad de la ciudad, un factor esencial de calidad de vida y un componente básico de su estrategia de sostenibilidad, innovación y competitividad. Se considera muy importante configurar un espacio atractivo, diverso, estimulante, con una oferta de servicios amplia, variada y de calidad, un paisaje humano cosmopolita, un entorno ambiental de calidad y con espacios urbanos singulares y atractivos.

Coruña Futura debe aprovechar la experiencia de la elaboración del Proyecto Ciudad, de iniciativas como Smart Coruña y la fuerza de su tejido económico y social para convertirse en un Nodo de Excelencia en los ámbitos del urbanismo y de los hábitats del futuro.

La combinación de innovación, sostenibilidad y excelencia territorial puede jugar un papel creciente en nuestro futuro al concebir el desarrollo del territorio y la transformación de la ciudad como un Living-lab, un laboratorio para experimentar y diseñar el hábitat del futuro.

Las nuevas tecnologías de gestión urbana, edificación sostenible, nuevos modos de transporte, bioclimatismo y energías renovables, biotecnología y calidad ambiental, domótica y telecomunicaciones, y tantas otras, deben incorporarse de forma creciente a la construcción de Coruña Futura, pues su contribución resulta esencial en términos de calidad y atractivo de nuestro territorio. Su presencia creciente es fundamental para hacer de A Coruña una referencia internacional en el desarrollo de ciudades y territorios.

A través de la innovación, la excelencia y el desarrollo de proyectos singulares, A Coruña puede convertirse en una referencia sobre el hábitat del futuro. Un espacio para el ensayo y la experimentación. Un lugar donde poder aplicar nuevas tecnologías, nuevos productos y nuevas ideas para la arquitectura, la ciudad y el territorio. Este concepto sugiere la idea de utilizar Coruña Futura como laboratorio de experimentación para la construcción de las ciudades del futuro, concebirse como un escaparate en acción de las iniciativas de empresas, instituciones y centros de investigación coruñeses que facilite su conocimiento, su constante mejora y con ello impulse su proyección sobre nuevos mercados de un sector en constante crecimiento.

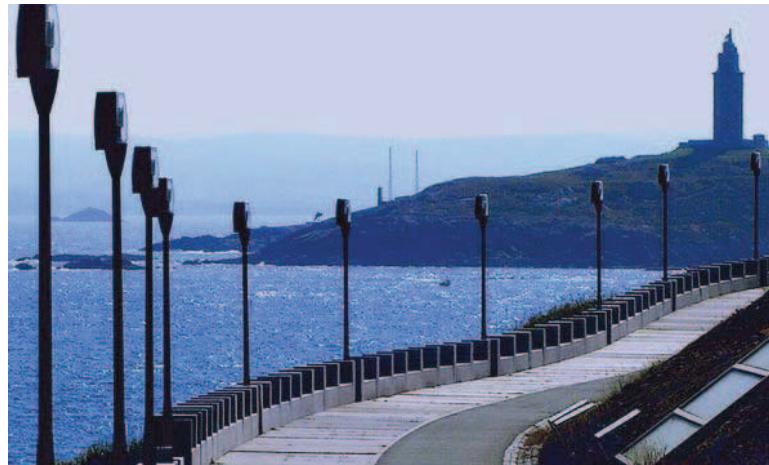


### 3.9. Coruña Neutral Carbon Living

El cambio climático de origen humano, inducido por la emisión a la atmósfera de gases de efecto invernadero, aparece como un nuevo desafío con una gran capacidad para originar graves amenazas ambientales, sociales y económicas en las próximas décadas. El logro de sistemas urbanos eficientes, neutrales desde la perspectiva de la emisión de gases de invernadero es uno de los criterios de desarrollo urbano más importantes hacia el futuro como elemento de sostenibilidad global y también como factor de desarrollo económico.

Melbourne, Copenhague o la provincia canadiense de la Columbia Británica son ejemplos de territorios con un alto nivel de desarrollo que han apostado por los modelos Neutral Carbon como elementos de calidad de vida, de impulso a nuevos sectores económicos y de atracción de empresas y personas creativas.

Los datos disponibles de diversas áreas urbanas europeas indican que las zonas urbanas de alta densidad y con una buena dotación de sistemas de transporte colectivo pueden trasladar hasta el 60% de los desplazamientos motorizados habituales desde el vehículo privado hacia los sistemas de transporte colectivo. Los sectores residencial y terciario son responsables



Paseo Marítimo. A Coruña

del 17% de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera y que esta cifra puede reducirse hasta en un 40% mediante la introducción de diseños orientados a maximizar la adaptación de las edificaciones y los espacios construidos a las condiciones climáticas del entorno, el uso de aislamientos eficaces y de sistemas de bajo consumo energético (iluminación, electrodomésticos, calefacción, etc.).

Coruña Futura aporta iniciativas para el impulso a los sistemas de transporte colectivo y modelos de movilidad ambientalmente compatibles. Plantea propuestas para incorporar los principios bioclimáticos de diseño urbano y arquitectónico en los nuevos desarrollos y como elemento central en las estrategias de renovación urbana propiciando cambios en la imagen y el carácter de espacios muy importantes para la ciudad creando condiciones de máxima eficiencia energética y minimizar las emisiones contaminantes.

Coruña Neutral Carbon Living es un planteamiento global para el Proyecto Ciudad en el que confluyen objetivos importantes de transformación urbana, magnetismo y sostenibilidad urbana, competitividad económica e impulso a nuevos sectores productivos con alto potencial de crecimiento en el ámbito de las soluciones urbanas.



Sede de la Seguridad Social. A Coruña



Club de Mar de San Amaro

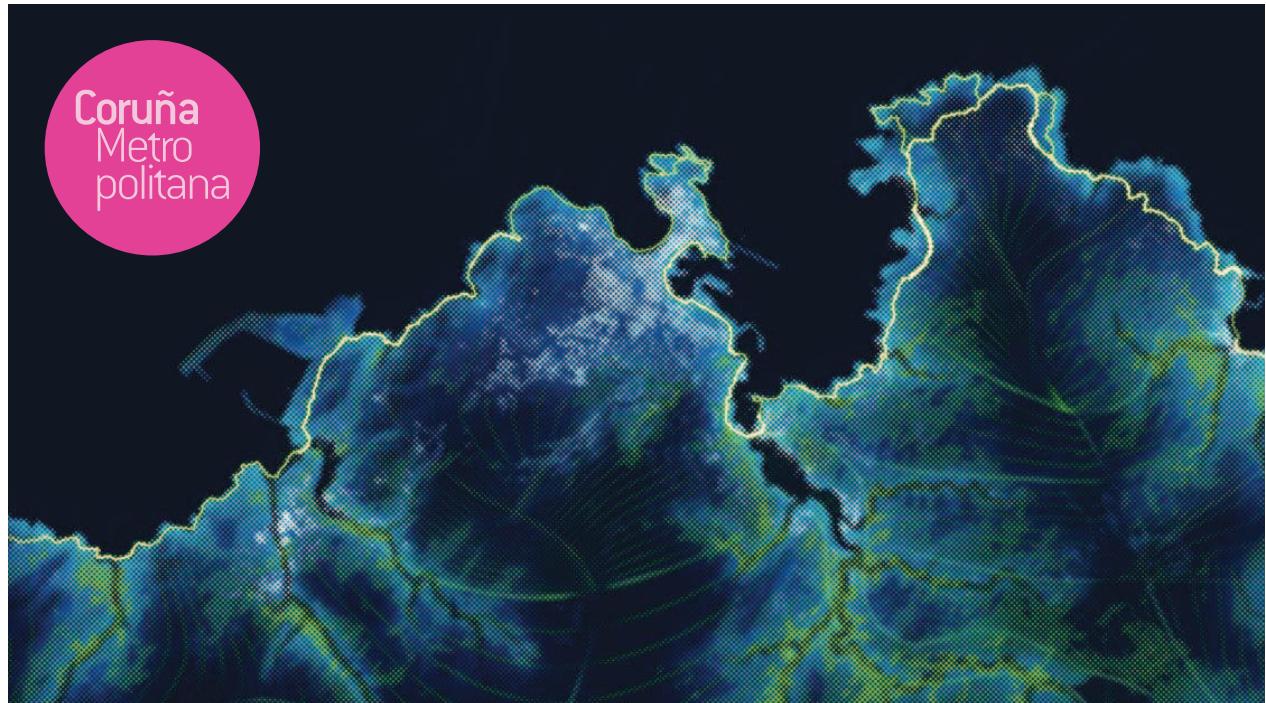


## 04 Coruña Futura

### Construyendo un Proyecto de Ciudad

Territorialmente Coruña Futura se plasma en la actuación sobre cuatro ámbitos clave del espacio metropolitano. Son los que hemos llamado Coruña Verde y Azul, la Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo, la Avenida de la Innovación y el conjunto de estrategias en el interior de la ciudad que configuran el programa Corazones de Barrio y la Ronda de los Barrios. En cada uno de estos espacios se proponen iniciativas para responder a los retos específicos de articulación metropolitana, dinamización económica y sostenibilidad ambiental que se plantean como objetivos fundamentales del Proyecto Ciudad.

Las estrategias planteadas en estos ámbitos permiten articular los principales componentes de excelencia de la ciudad y del Área Metropolitana generando auténticos Proyectos Estratégicos con capacidad de inducir transformaciones positivas de gran alcance. Crean espacios y oportunidades para el desarrollo de los Clusters productivos actuales y para los emergentes que propone el Proyecto Ciudad.



#### 4.1. Coruña Verde y Azul.

#### “Coruña Metropolitana”

Es una iniciativa para articular el espacio metropolitano creando elementos de cohesión y proyectos comunes. Plantea una estrategia ambiental como elemento de cooperación metropolitana y de revalorización de la oferta territorial del conjunto de Coruña Futura. Es una base para propiciar el desarrollo sostenible de un territorio con una costa maravillosa y una estructura parcelaria rural que está siendo progresivamente sometida a un proceso de urbanización difusa. El programa Coruña Verde y Azul plantea la mejora ambiental y paisajística del territorio, el fortalecimiento de los núcleos existentes, la creación de una malla verde blanda del territorio y una red para

peatones y bicicletas, conexiones marítimas, recuperación de los paisajes rurales y la integración del litoral metropolitano mediante una Senda del Mar que recorra toda la costa. Propone el desarrollo de Ejes de Transformación que permitan articular los desarrollos urbanos en relación con Clusters emergentes y dar soporte al transporte colectivo y a iniciativas de mejora de la calidad urbana. Incorpora dos de los componentes de excelencia más valorados, la relación con el mar, y el entorno natural de la ciudad, y se vincula a las actividades turísticas, de salud y bienestar y al Cluster propuesto de soluciones urbanas.



## 4.2. Coruña Industrial

La propuesta de la ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo plantea desarrollar una estrategia de mejora urbana, recualificación ambiental y creación de suelo para actividades económicas a lo largo del corredor que conecta ambos municipios, integrando la costa, los espacios rurales, los núcleos urbanos y los polígonos industriales. Es una iniciativa para facilitar los procesos de cooperación entre los dos municipios que presentan las mayores interrelaciones en el área metropolitana y para los que se demanda una creciente integración. El carácter lineal de este espacio lo hace óptimo para darle soporte mediante sistemas de transporte colectivo de alta capacidad. Se plantea una malla blanda de

alto valor ambiental que integre corredores ecológicos, hitos paisajísticos, el litoral, las zonas de bosques y prados que ponga en valor el atractivo ambiental y paisajístico de este espacio. A lo largo de este eje se concentran los principales elementos de los Clusters que lideran la economía coruñesa y que son algunos de los componentes de excelencia más importantes y valorados: el puerto exterior, las áreas industriales y las instalaciones de Inditex. Las actividades industriales fundamentales para la economía coruñesa y gallega confluyen aquí con las nuevas iniciativas productivas asociadas al Cluster Marítimo-Portuario que crecerá a partir del nuevo Puerto Exterior.



#### **4.3. El Eje de la Nueva Economía.**

##### **“Coruña Emerge”**

La Avenida de la Innovación estructura el Eje de la Nueva Economía de A Coruña. Se desarrolla a lo largo del Paseo de la Marina y la Avenida del Alcalde Alfonso Molina. Es un eje central de A Coruña, el que tiene mejor accesibilidad y a lo largo del cual se concentran gran parte de los espacios, equipamientos y áreas de actividad que constituyen componentes de excelencia de A Coruña. Es el eje de la economía del futuro de Coruña Futura. Esta avenida tiene el mayor potencial para acoger actividades innovadoras, espacios de fusión, lugares de interacción urbana máxima. La Avenida de la Innovación conectará el Distrito de

la Creatividad y el Puerto Urbano, el intercambiador intermodal metropolitano, la Universidad, la Ciudad del Conocimiento y un conjunto de equipamientos de alto perfil y confluye al norte y al sur con la Avenida de la Salud. En este Eje clave de la ciudad tendrán su localización preferente actividades económicas fundamentales para el futuro de la ciudad asociadas al Cluster Marítimo-Portuario, del Turismo, Calidad de Vida y Salud, el Cluster Digital y el de soluciones urbanas.



#### 4.4. Ronda de los Barrios y Corazones de Barrio. “Coruña Conecta”

Las propuestas de Corazones de Barrio y de la Ronda de los Barrios son estrategias para la mejora integral de la ciudad y la coherencia entre sus diferentes barrios. Se propone el desarrollo de un programa para mejorar las condiciones urbanísticas y socioeconómicas de los diferentes barrios de la ciudad y de un eje clave en su funcionamiento e imagen. Se propondrán iniciativas de acupuntura urbana en cada barrio acordes con las oportunidades y necesidades específicas de cada ámbito de A Coruña. Se pretende lograr un mayor equilibrio entre las distintas zonas de la ciudad y, con ello, la mejora de A Coruña en su

conjunto. Se desarrollarán actuaciones puntuales para mejorar la calidad ambiental y urbana de los barrios, favorecer la mezcla de usos, apoyar las actividades productivas tradicionales y el comercio de barrio, impulsar nuevas actividades económicas, mejorar la conectividad y la movilidad sostenible, etc. Son iniciativas de recalificación urbana en sus aspectos visuales, funcionales y de reorganización de la movilidad rodada y peatonal. Se pretende mejorar la calidad del espacio urbano, recuperar espacios para el peatón, dinamizar las actividades económicas, introducir más vegetación en el espacio público y racionalizar la relación entre los diferentes modos de movilidad.

The Coruña Futura Project is expressed regionally through interventions in three key metropolitan areas. They are referred to herein as Coruña Verde y Azul (Coruña Blue and Green), La Ciudad Tecnoindustrial (The Techno-industrial City), and A Coruña-Arteixo y la Avenida de Innovación (A Coruña-Arteixo and the Avenue of Innovation).

## 4.5. Coruña Futura-Coruña Smart City. Territorio y Tecnología

En la ciudad del futuro, la tecnología digital sirve como una plataforma para orquestar el equilibrio entre competitividad económica, sustentabilidad medioambiental y equidad social. Forma parte del espacio público, y actúa como un foro de experiencias compartidas. Sobre todo, acelera las ventajas competitivas de la ciudad, albergando los volúmenes de ideas e innovaciones que resultan del aumento de interacción humana. Este punto de encuentro entre el espacio físico y el espacio digital es crítico para el diseño de nuestras ciudades, y para A Coruña, será el próximo salto de calidad hacia el diseño de Territorios Inteligentes.

La implantación de la Plataforma Smart Coruña es la herramienta que va a permitir que Coruña Futura sea el diseño de la intersección del espacio físico y el espacio virtual. Disponer de un Proyecto de Ciudad como el que proporciona Coruña Futura permite orientar los objetivos de la plataforma digital hacia objetivos y proyectos urbanos específicos orientados a la competitividad económica, la cohesión y desarrollo social y la sostenibilidad ambiental. Disponer de una infraestructura tecnológica de última generación va a hacer posible enriquecer

las propuestas de Coruña Futura dotándolas de un importante componente de soporte digital. Este componente digital en los proyectos físicos puede ser tan sencillo como una plataforma de participación digital en el diseño de un espacio, o tan complejo como la creación de un distrito digital.

Se crean así las condiciones para configurar A Coruña como una Smart City en línea con las experiencias más innovadoras en este sentido. Las Smart Cities europeas más innovadoras y desarrolladas se están configurando como territorios en los que se mejora la calidad de vida y la economía local, avanzando hacia un futuro bajo en emisiones de CO<sub>2</sub>.

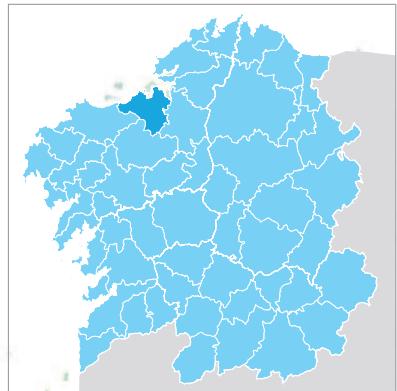


# Anexo

## Indicadores comparados de Coruña Futura

0. Coruña Futura en el contexto de Galicia
1. Datos básicos de población y superficie
2. Dinámica demográfica
3. Estructura demográfica
4. Viviendas
5. Perfil socioeconómico
6. Los municipios de Coruña Futura

## 0. Coruña Futura en el contexto de Galicia



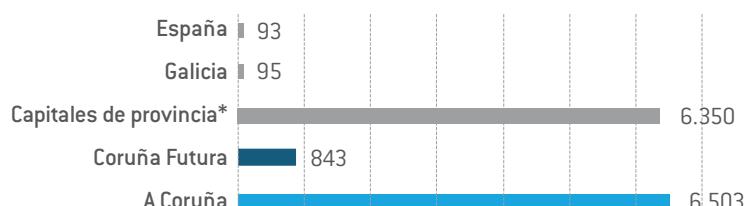
308Coruña Futura. Proyecto Ciudad

## 1. Datos básicos de población y superficie

	Municipio A Coruña	Coruña Futura
Población 2011	246.028 hab.	396.864 hab.
Superficie	37,83 Km <sup>2</sup>	470,7 Km <sup>2</sup>
Densidad	6.503,51 hab/Km <sup>2</sup>	843,14 hab/Km <sup>2</sup>

Fuente: INE/IGE 2012

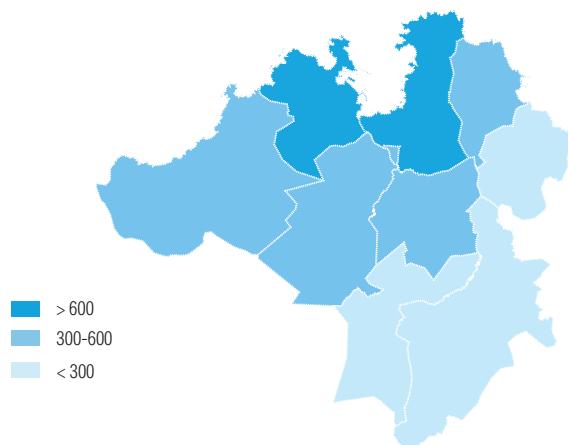
### Densidad de población comparada



\*capitales de provincia españolas menores a 250.000 habitantes

### Mapa densidad de población municipios metropolitanos [hab/Km<sup>2</sup>] Fuente: INE/IGE 2012

A Coruña	6.503,00
Oleiros	793,79
Cambre	576,80
Sada	550,74
Culleredo	463,60
Arteixo	320,86
Bergondo	210,06
Carbal	126,33
Abegondo	67,96



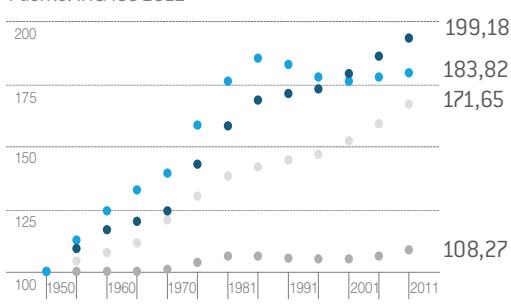
## 2. Dinámica demográfica

Evolución de la población 1950-2011

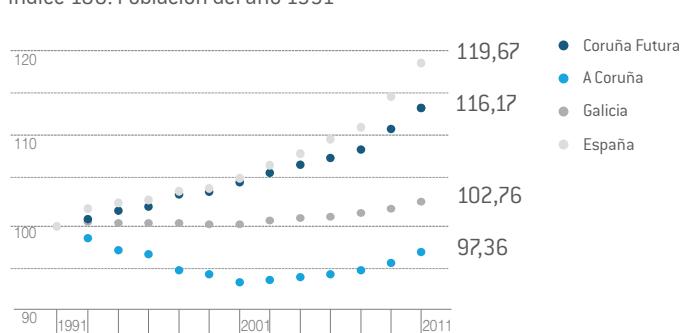
	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
España	27.492.482	30.069.531	33.738.099	37.742.561	39.433.942	40.847.371	47.190.493
Galicia	2.581.816	2.584.625	2.578.706	2.753.836	2.720.445	2.695.880	2.795.422
<b>Coruña Futura</b>	<b>199.245</b>	<b>240.581</b>	<b>253.007</b>	<b>309.805</b>	<b>341.627</b>	<b>357.199</b>	<b>396.864</b>
A Coruña	133.844	177.502	189.654	232.356	252.694	236.379	246.028

Índice 100: Población del año 1950

Fuente: INE/IGE 2012

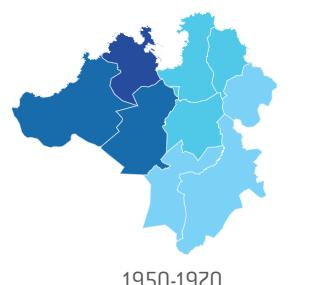


Índice 100: Población del año 1991

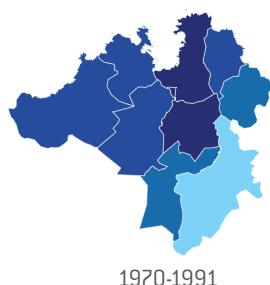


Nº de municipios que ganan población: 8 / Nº de municipios que pierden población: 1

<-10 %   -10 a 0 %   0 a 25 %   25 a 50 %   >50 %



1950-1970



1970-1991



1991-2001



2001-2011

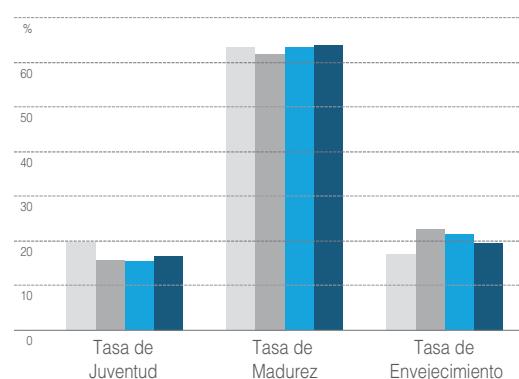
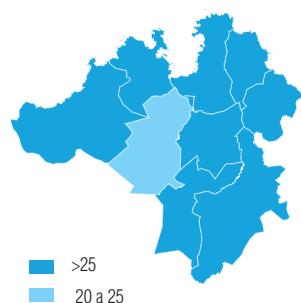
### 3. Estructura demográfica

Grupos de edad (% sobre el total de la población)

	España	Galicia	Coruña Futura	A Coruña
Tasa de Juventud (0-19 años)	19,67%	15,74%	16,59%	15,3%
Tasa de Madurez (20-59 años)	63,18%	61,74%	63,86%	63,2%
Tasa de Envejecimiento (>60 años)	17,15%	22,52%	19,55%	21,5%

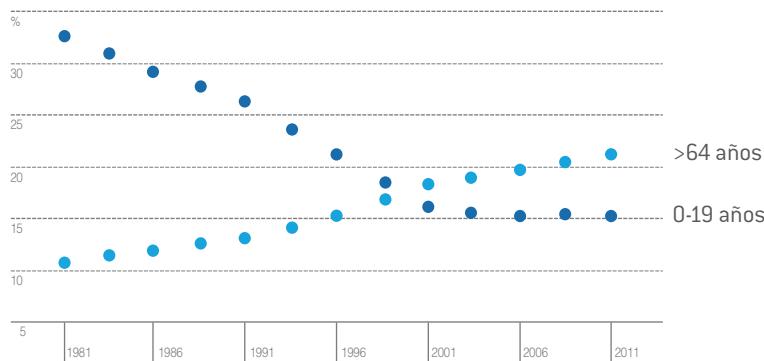
Población menor de 20 años (%)

Fuente: INE/IGE 2012



Evolución de las tasas de juventud y envejecimiento 1981-2011 para el municipio de A Coruña

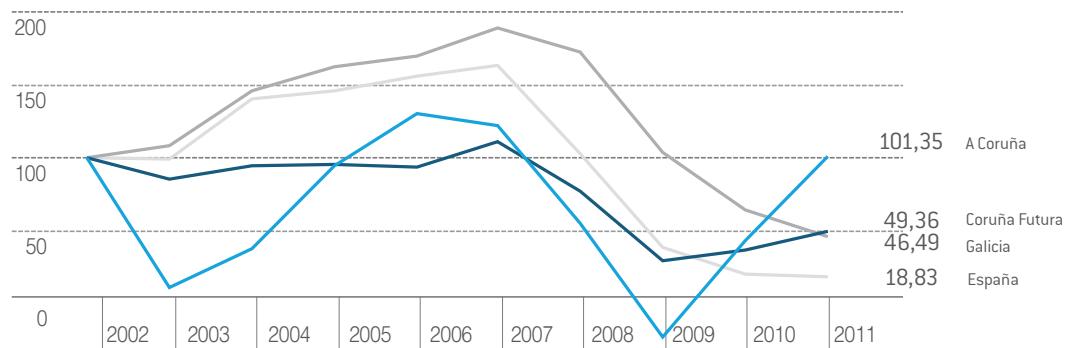
	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011
Tasa de juventud	32,84	29,34	26,15	21,25	15,92	15,11	15,30
Tasa de envejecimiento	10,59	12,08	13,09	15,12	18,38	19,75	21,50



### Saldos migratorios 2002-2011

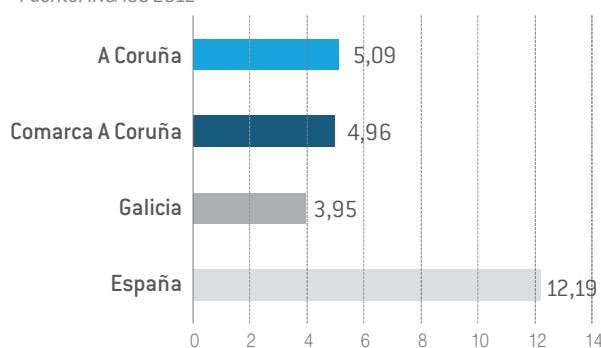
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
España	446.655	444.051	629.469	651.273	698.548	731.201	459.549	175.336	90.489	84.146
Galicia	10.341	11.175	15.052	16.845	17.601	19.583	17.810	10.698	6.647	4.808
<b>Coruña Futura</b>	<b>4.588</b>	<b>3.945</b>	<b>4.327</b>	<b>4.383</b>	<b>4.286</b>	<b>5.109</b>	<b>3.531</b>	<b>1.341</b>	<b>1.710</b>	<b>2.265</b>
A Coruña	1.258	140	478	1.196	1.645	1.539	691	-285	541	1.275

### Índice 100: Saldos migratorios del año 2002



### Población extranjera (% sobre el total de la población)

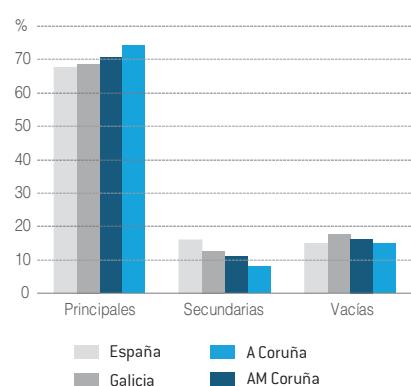
Fuente: INE/IGE 2012



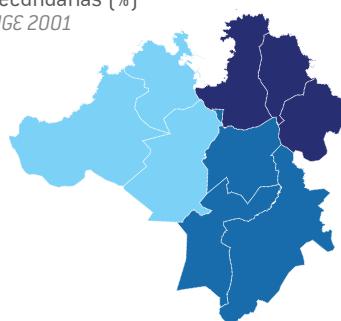
## 4. Viviendas

### Viviendas y su distribución según uso

	España	Galicia	Coruña	Futura	A Coruña
Viviendas principales	67,72 %	68,82 %	70,68 %	74,12 %	
Viviendas secundarias	16,04 %	12,74 %	11,05 %	8,10 %	
Viviendas desocupadas	14,83 %	17,53 %	16,14 %	14,92 %	



Viviendas secundarias (%)  
Fuente: INE/IGE 2001



### Evolución de las transacciones inmobiliarias 2004-2011

	España	Galicia	AM Coruña	A Coruña
2004	848.390	31.211	5.638	3.123
2005	901.574	36.139	5.704	2.891
2006	955.186	38.581	6.947	3.386
2007	836.871	38.721	6.425	3.485
2008	564.464	29.575	4.147	2.213
2009	463.719	23.883	3.701	2.322
2010	491.287	25.980	4.688	2.897
2011	349.118	16.109	2.400	1.540

### Índice 100: Transacciones inmobiliarias 2004





## 5. Perfil Socioeconómico

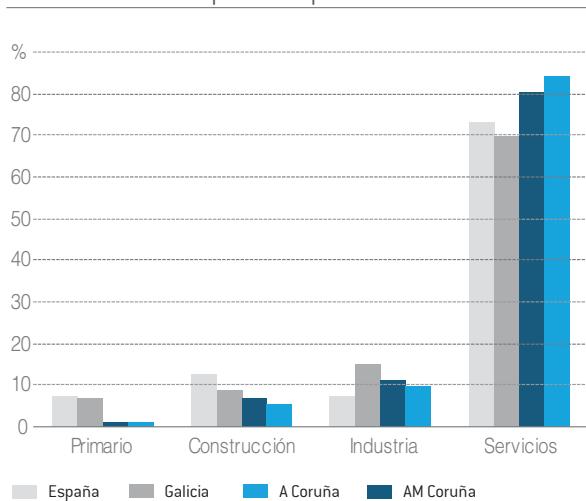
### Estructura productiva

Distribución del empleo por sectores productivos (% sobre el total de población activa) 2012

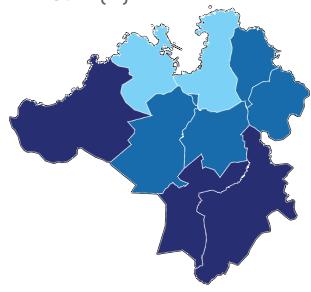
Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social 2012

	España	Galicia	Coruña Futura	A Coruña
Sector primario	7,2 %	7,0 %	1,2 %	0,8 %
Construcción	12,7 %	8,5 %	6,8 %	5,5 %
Industria	7,1 %	14,9 %	11,3 %	9,5 %
Servicios	73,0 %	69,6 %	80,4 %	84,0 %

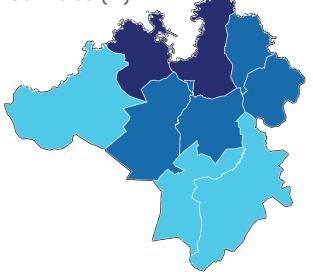
### Distribución sectorial por municipios



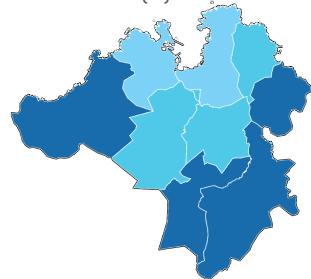
Industria (%)



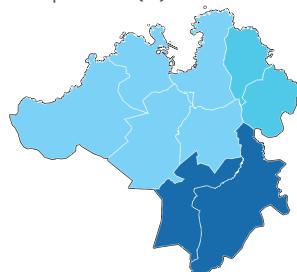
Servicios (%)



Construcción (%)



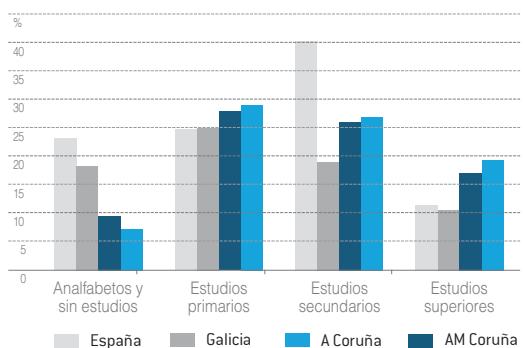
Sector primario (%)



### Nivel de instrucción (% sobre población mayor de 16 años)

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2001

	España	Galicia	Coruña Futura	A Coruña
Analfabetos y sin estudios	23,30	18,38	9,73	7,41
Estudios primarios	24,79	25,09	28,02	29,15
Estudios secundarios	40,49	19,20	26,23	26,95
Estudios superiores	11,42	10,73	17,10	19,42



### Nivel de actividad (% sobre población mayor de 16 años)

Fuente: INE. Encuesta de Población Activa 2012

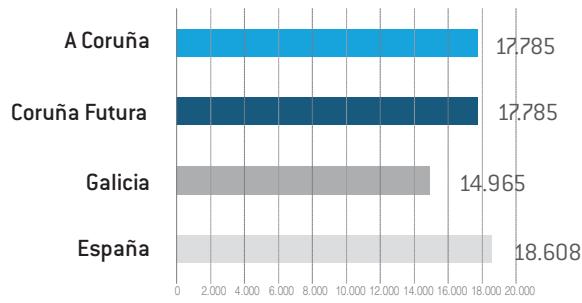


### Empresas no agrarias (Por ramas de actividad 2010 (%)



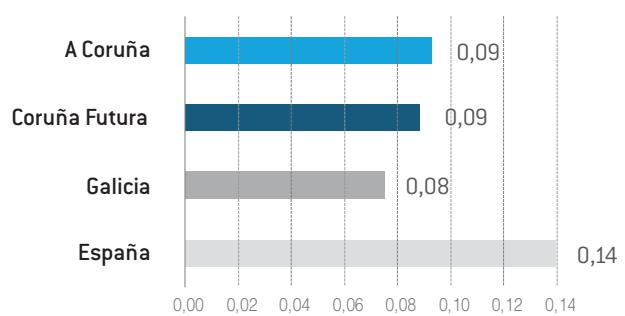
### Renta familiar disponible per capita (€) 2010

Fuente: INE 2012



### Empresas por habitante (%) 2010

Fuente: INE/IGE 2012



## 6. Los Municipios de Coruña Futura

Municipio	Habitantes						
	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Abegondo	8.202	7.335	6.302	5.912	5.448	5.729	5.709
Arteixo	10.471	10.887	12.166	15.268	17.934	23.306	30.482
Bergondo	6.003	5.562	5.225	5.424	5.443	6.223	6.722
Cambre	8.011	7.748	7.259	9.137	12.383	19.262	23.649
Carbal	6.067	5.659	4.935	5.481	5.206	5.236	6.064
A Coruña	133.844	177.502	189.654	232.356	252.694	236.379	246.028
Culleredo	8.738	8.520	9.962	13.129	14.602	22.348	29.207
Oleiros	10.564	10.310	10.457	15.100	18.727	27.252	34.133
Sada	7.345	7.058	7.047	7.998	9.190	11.464	14.870



