

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



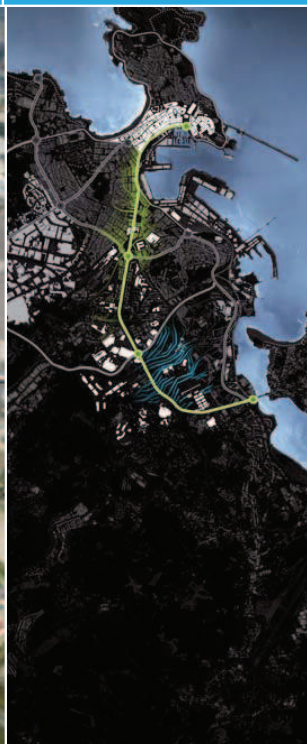
02. La Ciudad Tecnoindustrial A Coruña-Arteixo

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



Coruña
Futura
Proyecto
Ciudad

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

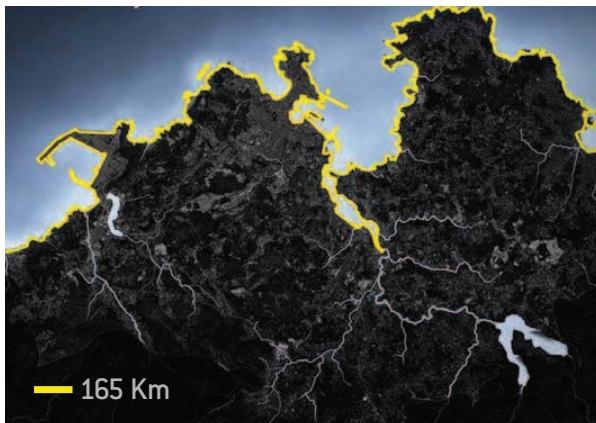
El emplazamiento natural de la ciudad y su relación con el mar son considerados por el Foro Ciudad los principales componentes de excelencia con los que cuenta nuestro territorio para diferenciarse y proyectar una imagen atractiva de la ciudad hacia el exterior.

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.





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.

las zona este metropolitana, en los municipios de Sada, Oleiros y Cambre el disperso edificatorio punteado con agrupaciones algo más densas y grandes espacios industriales es el elemento dominante de un paisaje estructurado en una densa red de viarios en torno a los que se alinean las edificaciones. En la zona occidental, en los municipios de Arteixo y el oeste de A Coruña, con una topografía algo más variada y una menor accesibilidad, este proceso es menos intenso apareciendo la edificación con más frecuencia en pequeños núcleos y sobre todo con la presencia dominante de grandes áreas de actividad económica en un entorno dominado por el predominio de pastos y áreas de matorral.

A la vez que el sector primario pierde importancia en las zonas rurales, en estos hábitats se instala, cada vez más, una población con origen y formas de vida típicamente urbanos. Se trata, por tanto, de una situación inédita en la que muchos paisajes van a experimentar una profunda transformación. 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



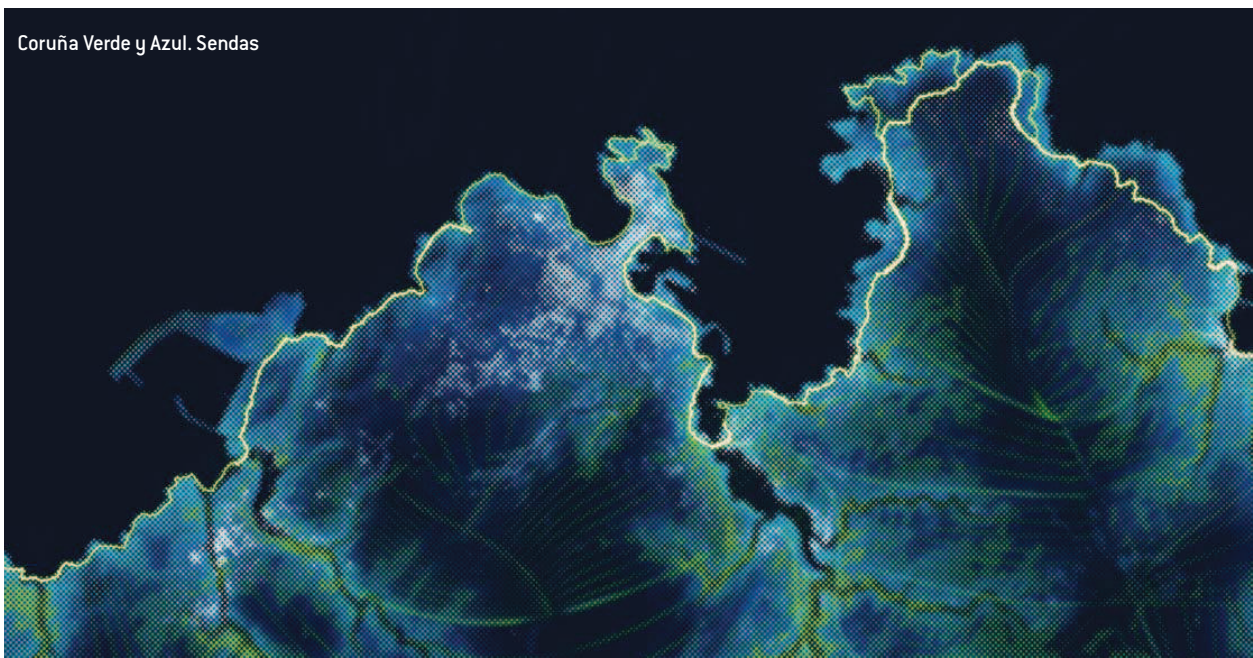
Costa de Dexo



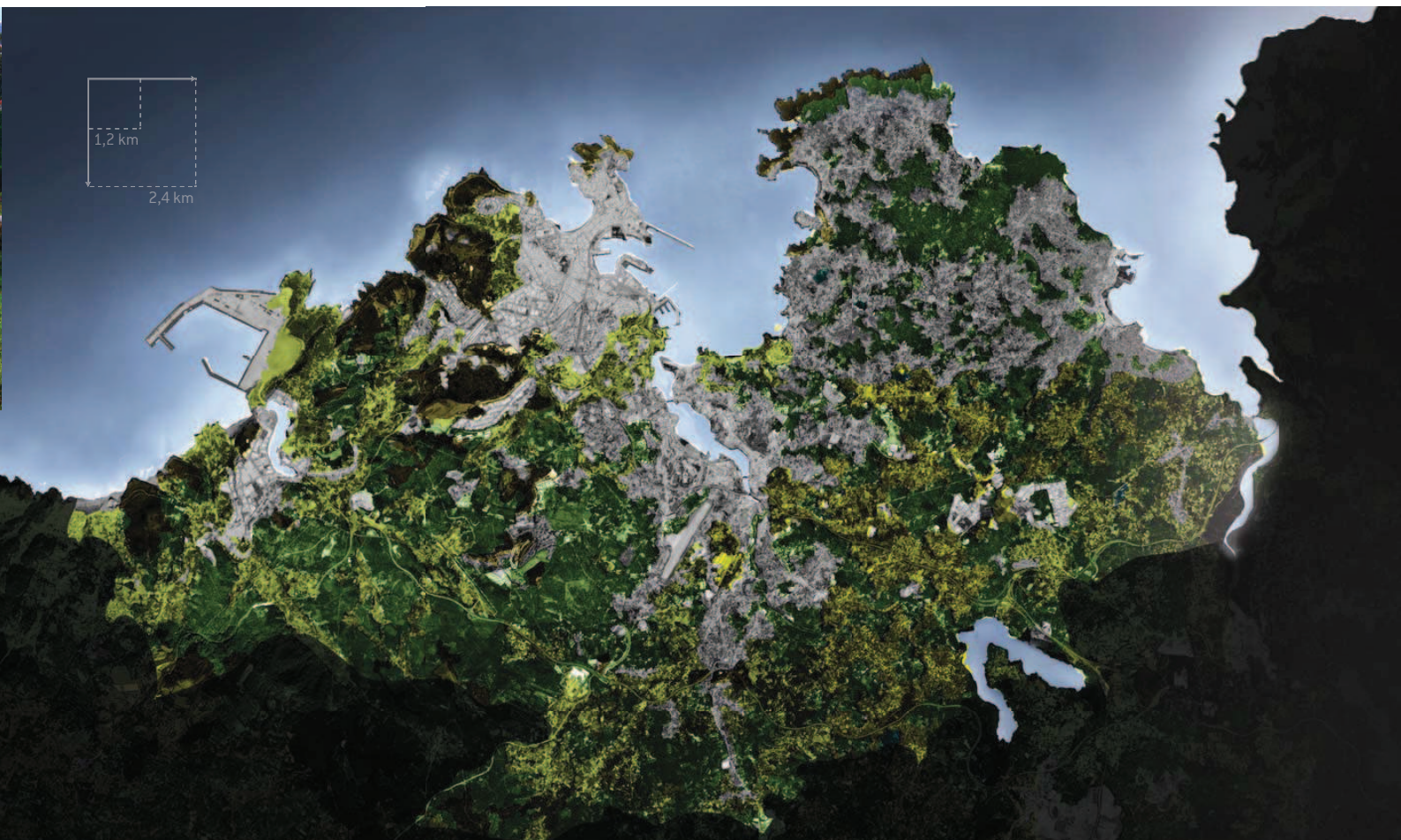
Encoro de Abegondo-Cecebre

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.

Coruña Verde y Azul. Sendas

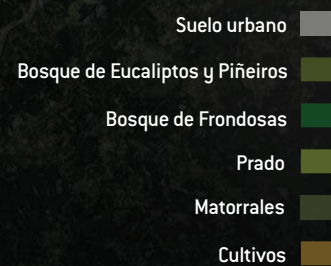






Coruña Green and Blue poses an environmental strategy as an articulating metropolitan element, reevaluating the territorial offering possessed by Coruña Futura.

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



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 periodos, 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



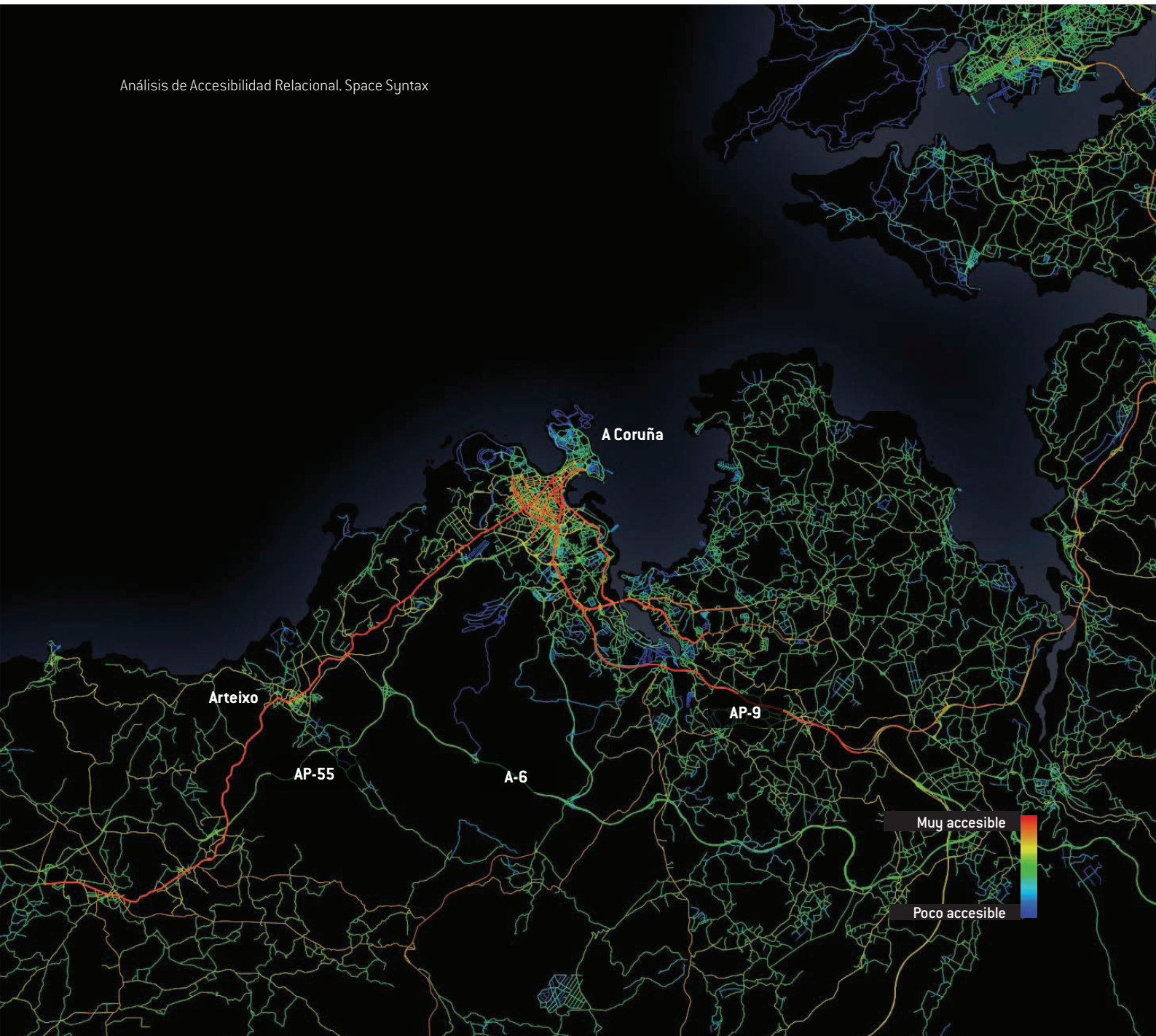
de límites claros así como los desarrollos de cada municipio, mientras que en los espacios intersticiales y peor conectados aparece un paisaje salpicado por edificaciones dispersas y pequeñas urbanizaciones.

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, viario, 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.

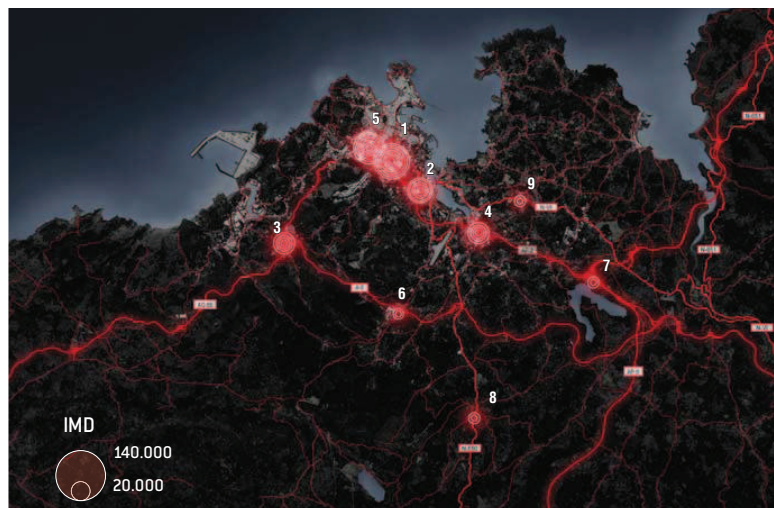
Hacia el futuro se han planteado opciones de desarrollo de un tranvía/metro ligero metropolitano como elemento de resolución de las demandas de movilidad. Hay que señalar que no existe ningún antecedente de sistema tranviario o de ferrocarril urbano de rango metropolitano sostenible en ciudades del tamaño 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

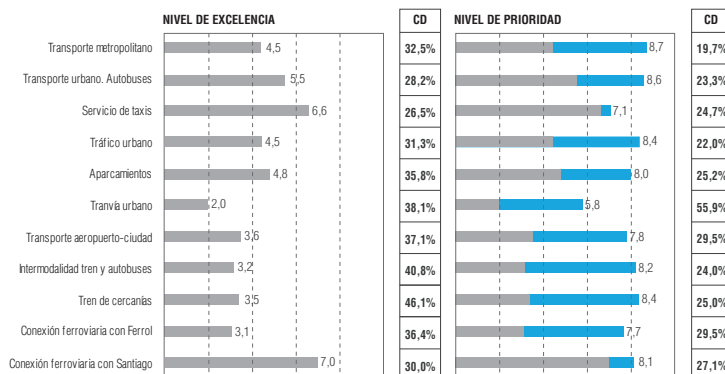
Está en sus últimas fases de elaboración el Plan de Movilidad Sostenible de A Coruña que será clave para dar respuestas adecuadas a los problemas de movilidad que hoy constituyen uno de los problemas más significativos para la calidad de vida en la ciudad. La finalización de la 3ª Ronda va a suponer 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.



- 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,

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.

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.

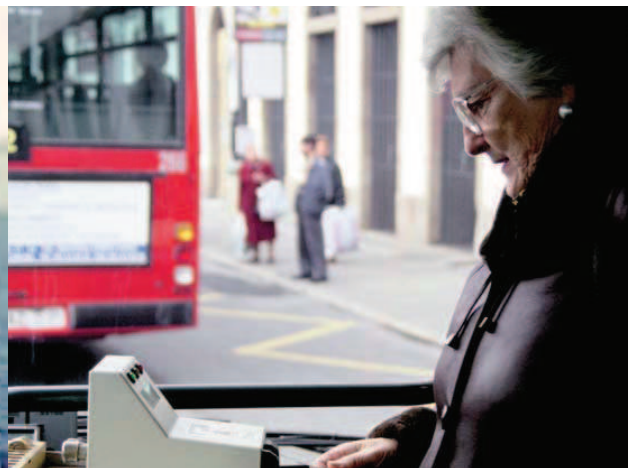
Rapid Transit System > Peatonalización > Carril bici > Soft car > Car sharing > Micro-movilidad > Sistemas avanzados de regulación de tráfico > Aparcamiento inteligente

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.

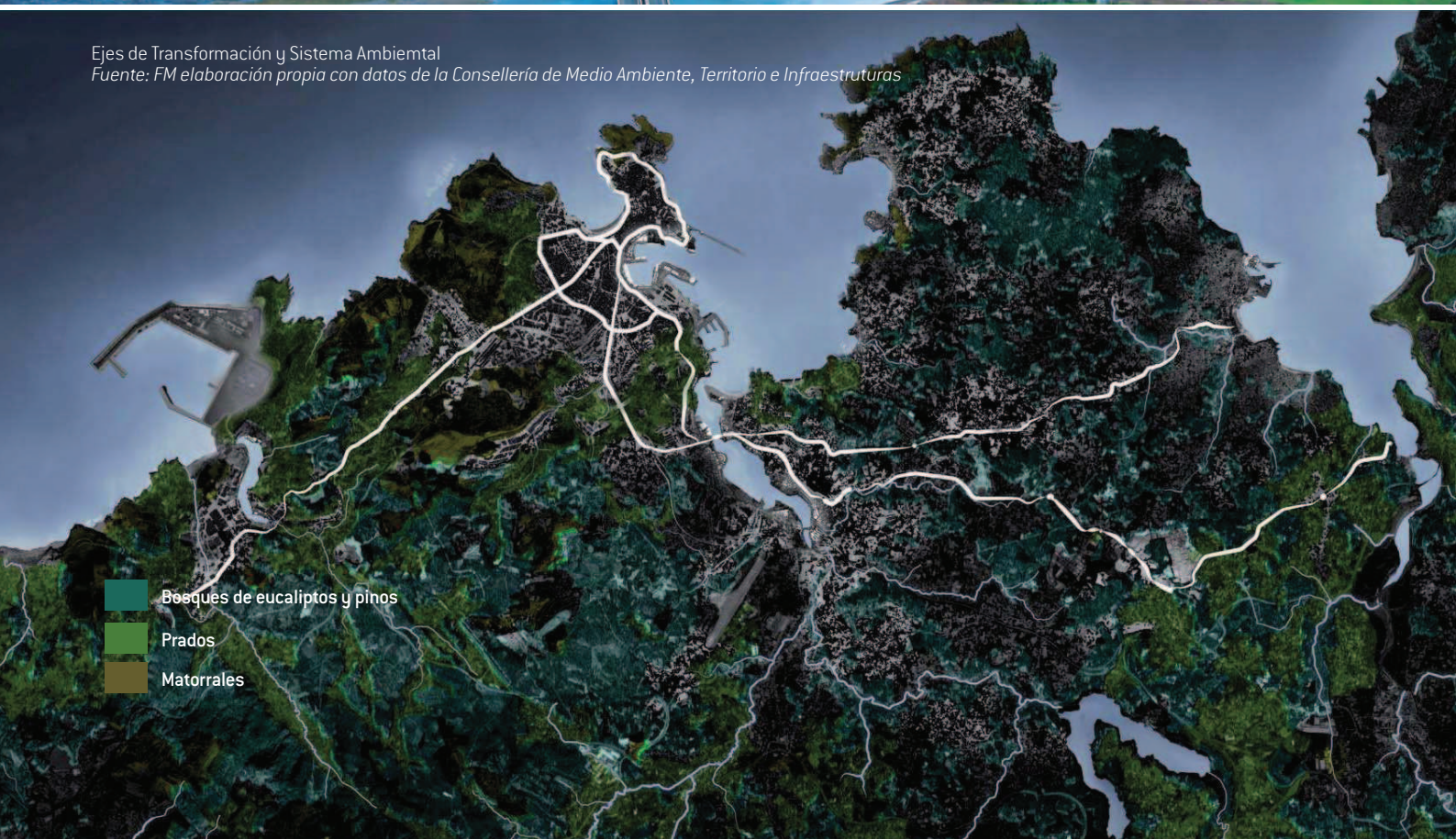
Los Ejes de Transformación, adecuadamente diseñados, permiten lograr múltiples objetivos de interés para la renovación y puesta en valor de nuestro territorio, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el equilibrio del territorio, dotar de eficacia a sistemas de movilidad sostenible y aumentar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



- Bosques de eucaliptos y pinos
- Prados
- Matorrales

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

permita 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 accesos a la Ría do Burgo y del tratamiento 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 Espirito 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 rústico. 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.

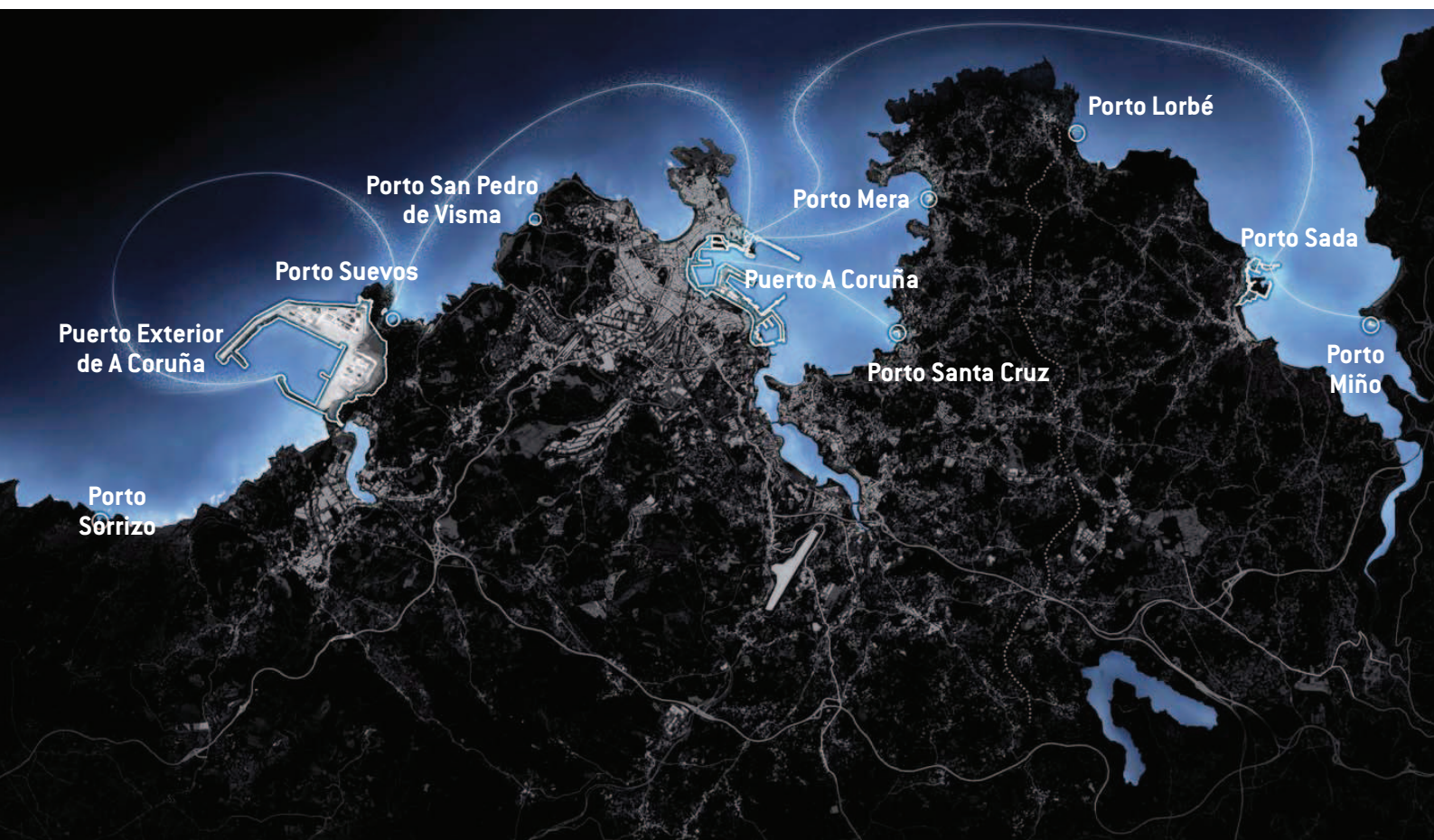
El Transporte Azul se concibe como un enlace marítimo entre las principales ciudades costeras del litoral de Coruña NEXT mediante embarcaciones ecológicas de altas prestaciones. Puede operar como sistema de transporte interurbano, con acceso directo a los centros de las ciudades de A Coruña y Ferrol 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.

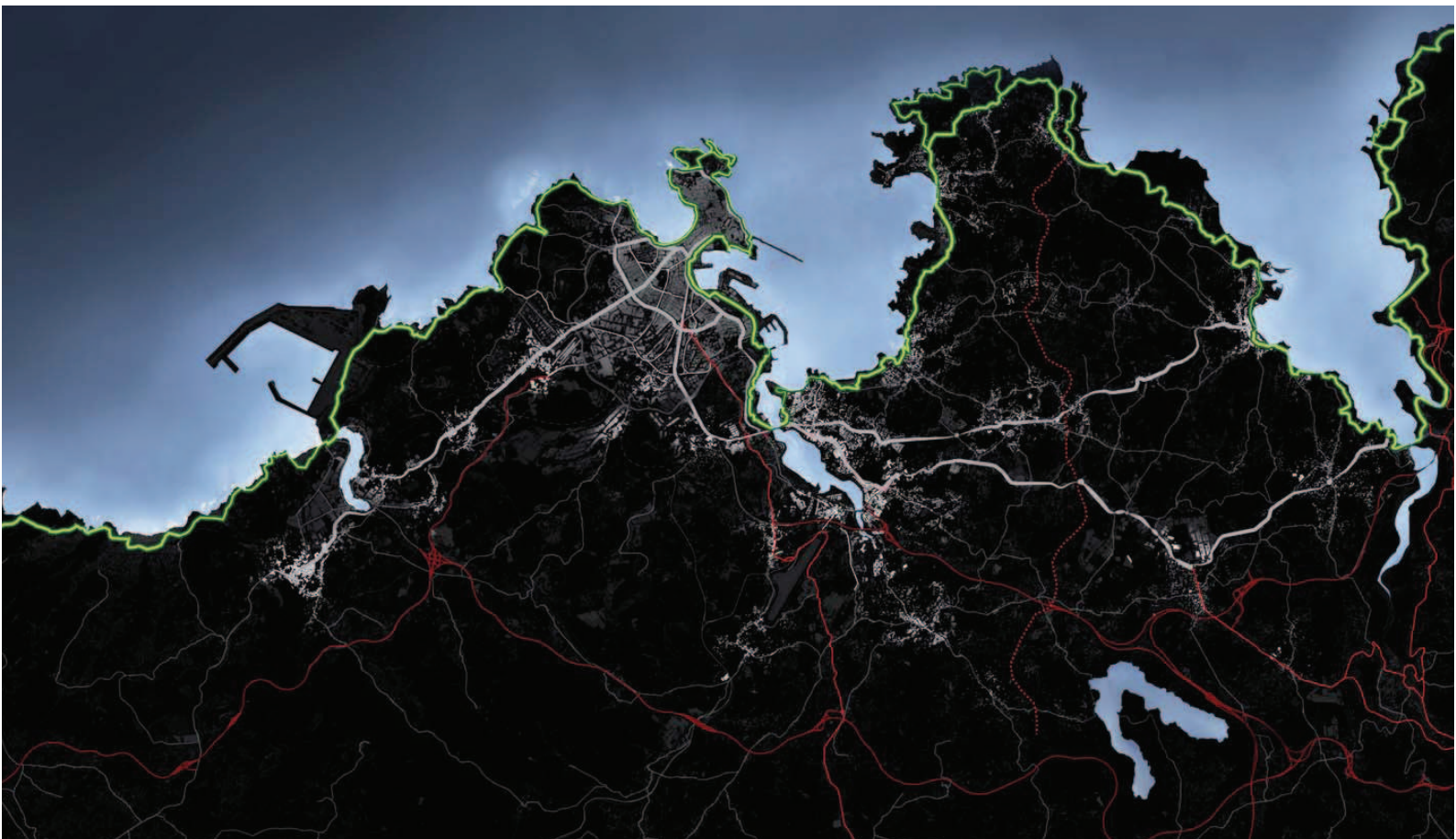
La protección y mejora del paisaje costero y de los tramos libres de urbanización, el aprovechamiento de las oportunidades existentes en la renovación de los espacios construidos, son iniciativas para aprovechar el carácter singular en unos espacios que reúnen todas las condiciones necesarias para convertirse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

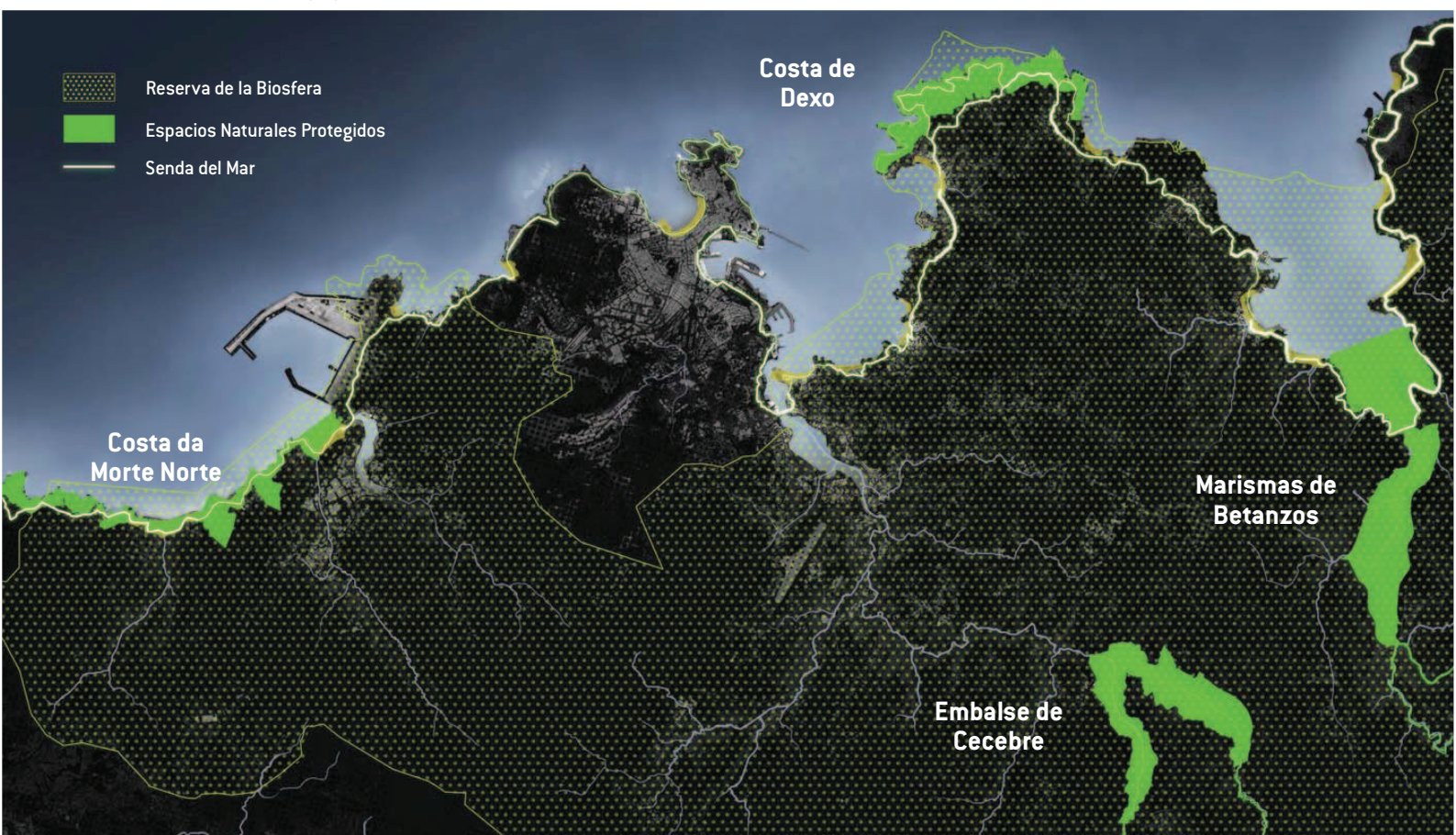
y Barcés. Destaca por la existencia de un importante bosque de ribera, en el que predominan los alisos. En él encuentran refugio especies faunísticas de interés como el carricerín real, la garza real, el aguilucho lagunero, el halcón peregrino, el milano negro, el águila pescadora, el combatiente o el andarríos bastardo. En cuanto a mamíferos cabe mencionar la presencia de murciélago de herradura, murciélago 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.

Costa de Dexo



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.

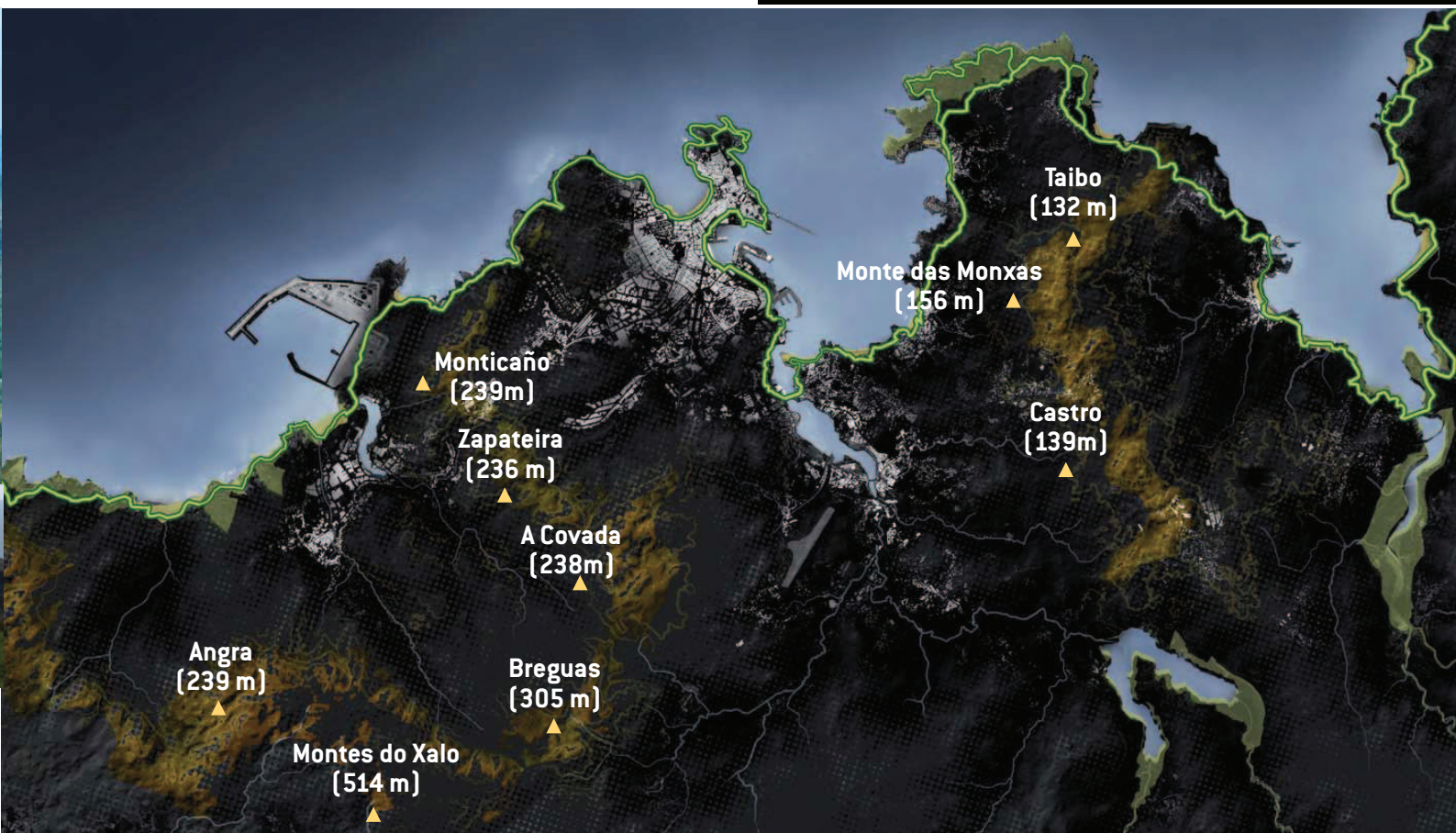
126 Coruña Futura. Proyecto Ciudad

Monte Xalo



Monticaño

Hitos Paisajísticos
Fuente: IGN 1:25.000 elaboración propia FM





Ría de Betanzos



Costa Dexo, Serantes

1.8. Corredores Ecológicos

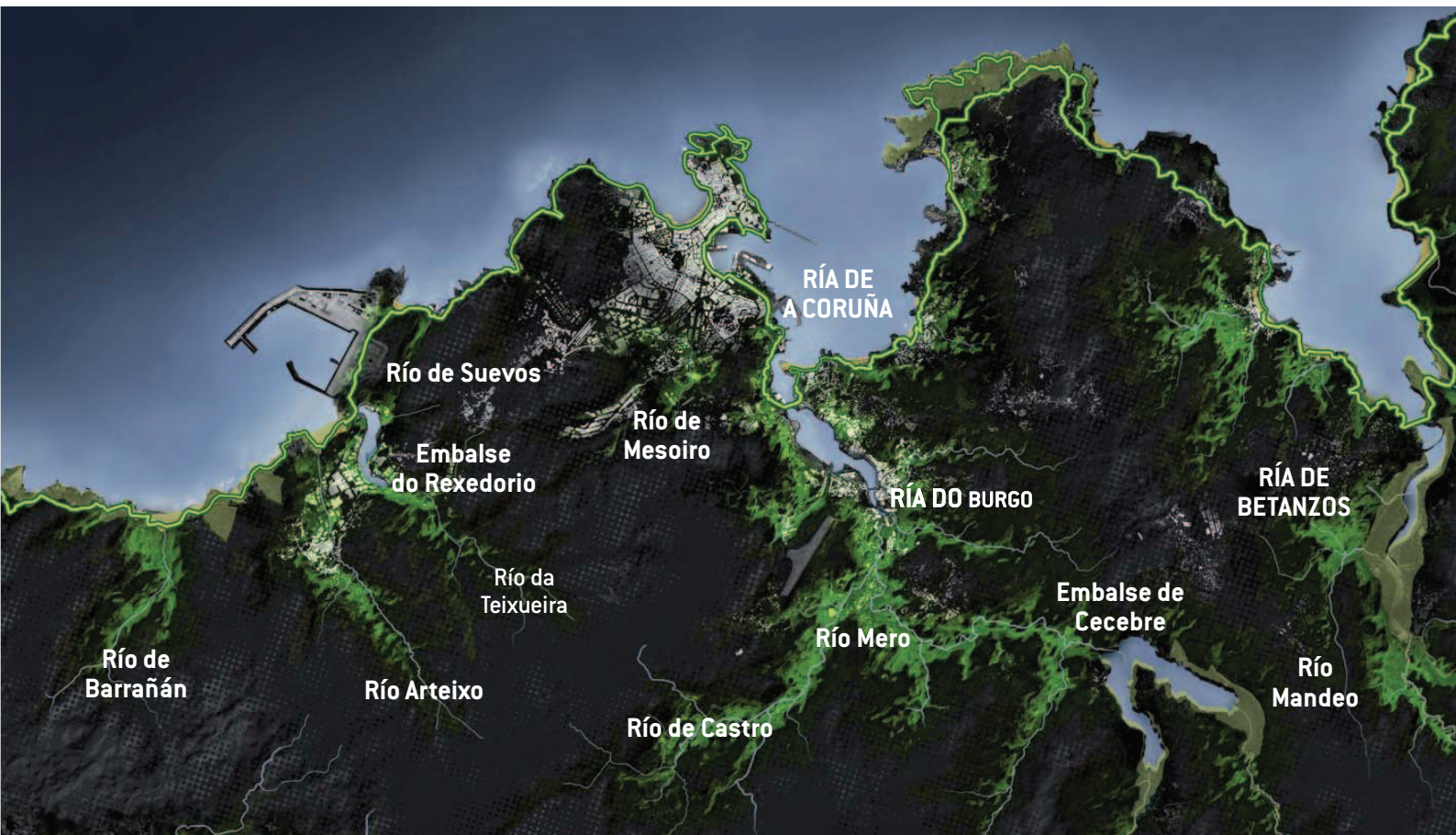
La reducción de las actividades agrarias permite liberar en algunos espacios críticos superficies que pueden ser aprovechadas para la implantación de nuevas áreas ambientalmente valiosas. Se trata de actuar en determinados puntos, como el entorno de parques naturales, zona costera, riberas fluviales, 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.

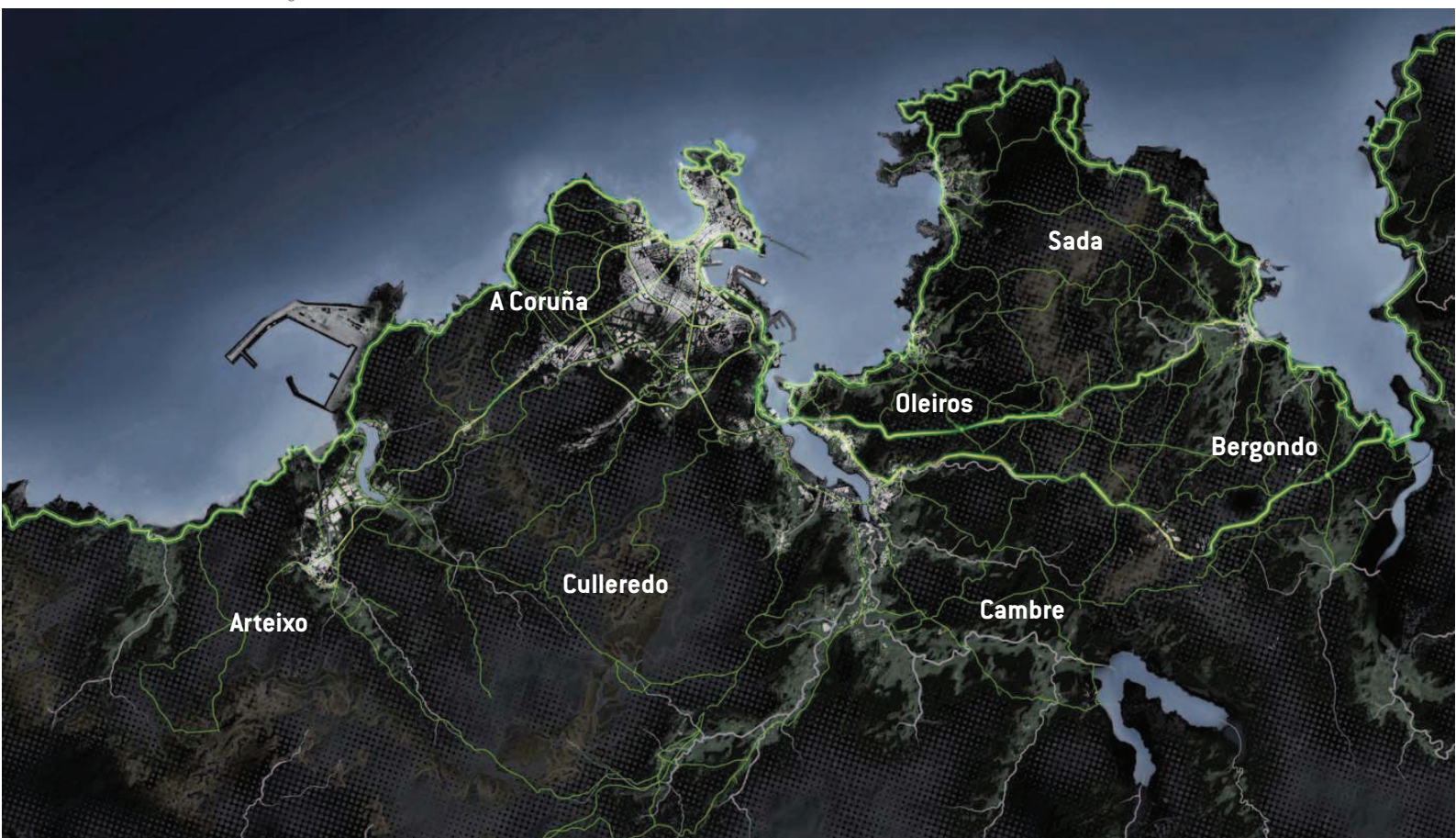
En esta Red se incluirán las diferentes iniciativas que desde el ámbito local están en marcha para adecuar caminos y viarios blandos para el uso de peatones y ciclistas. El futuro proyecto de la Red de Peatones y Bicicletas debe incorporar acciones de adecuación de itinerarios, catalogando y delimitando 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 Bicicletas



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.

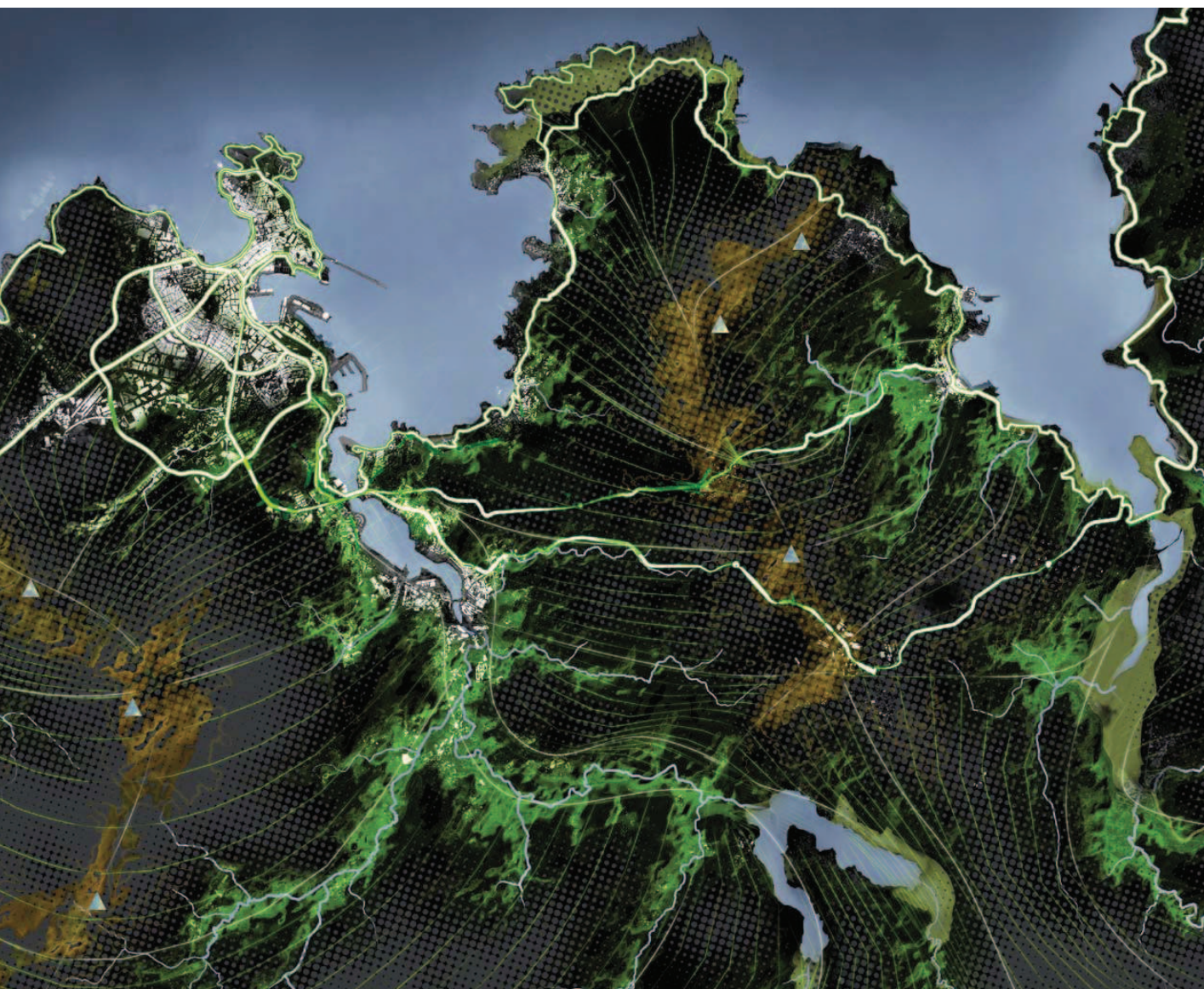
1.10. La Malla Verde del Territorio

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





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.

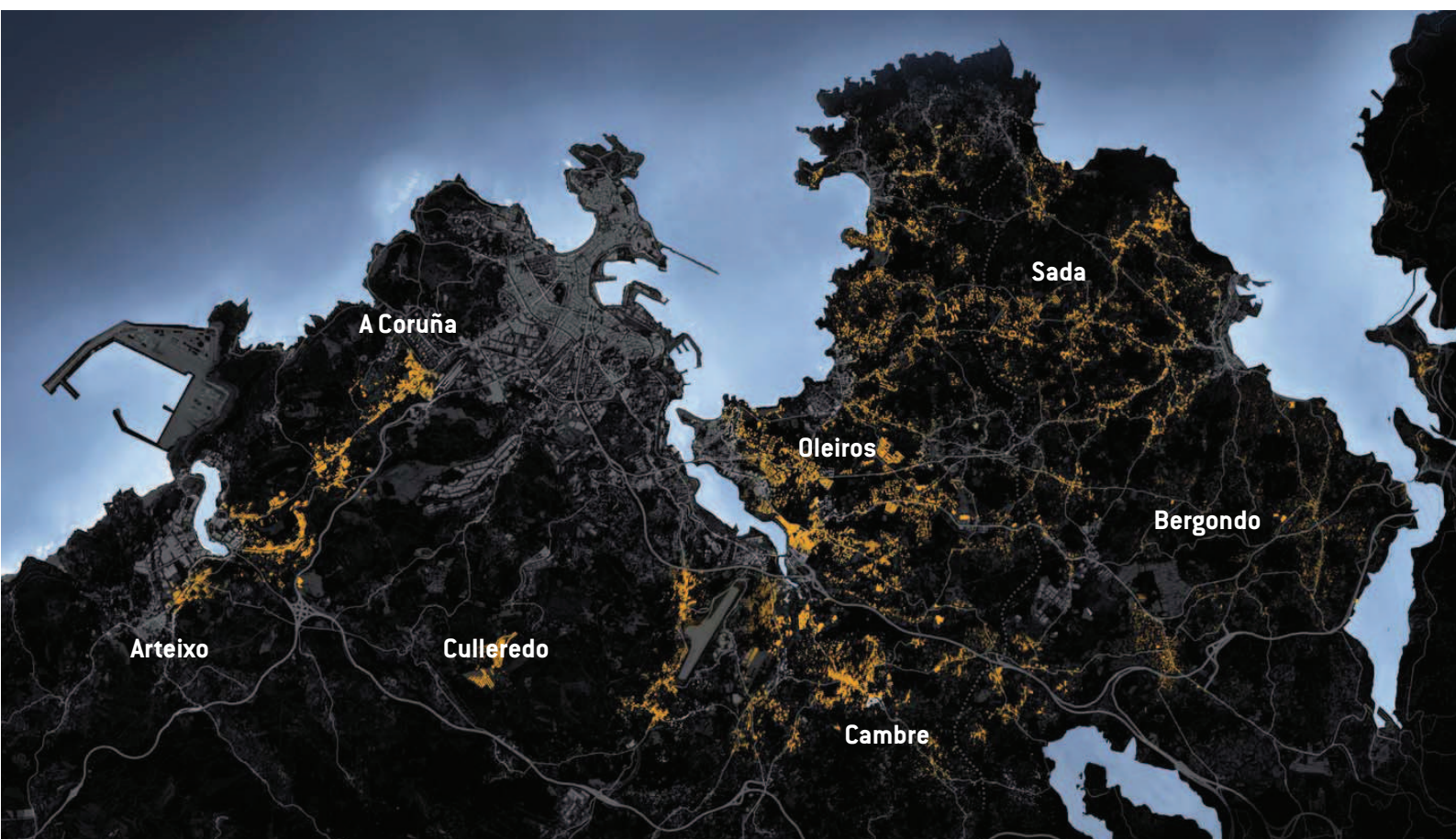
Se trata, en definitiva, de diseñar pequeñas comunidades caracterizadas por su elevada integración ambiental y paisajística y su vocación de configurar una propuesta diferenciada de residencia, turismo y ocio. La clave para su desarrollo está en adopción de una serie de criterios de localización y desarrollo 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 ecourbanismo. 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 Technoindustrial 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

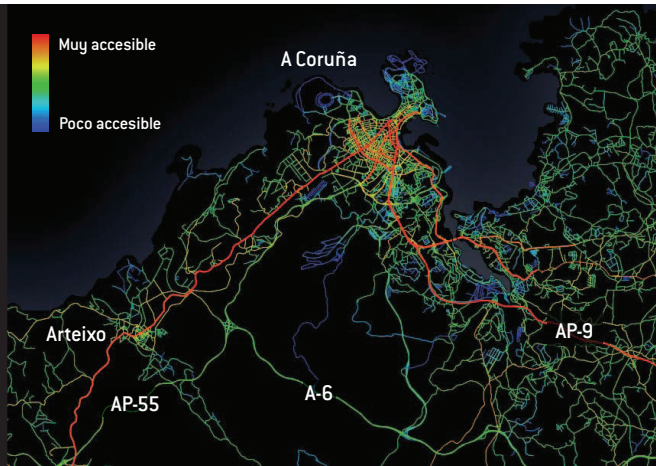
La estructura económica de ambos municipios es claramente complementaria. La ciudad de A Coruña es un centro de servicios fuertemente terciarizado en el que el 84% del empleo se concentra en el sector servicios. Este predominio reduce la presencia del empleo industrial hasta algo menos del 10%.

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

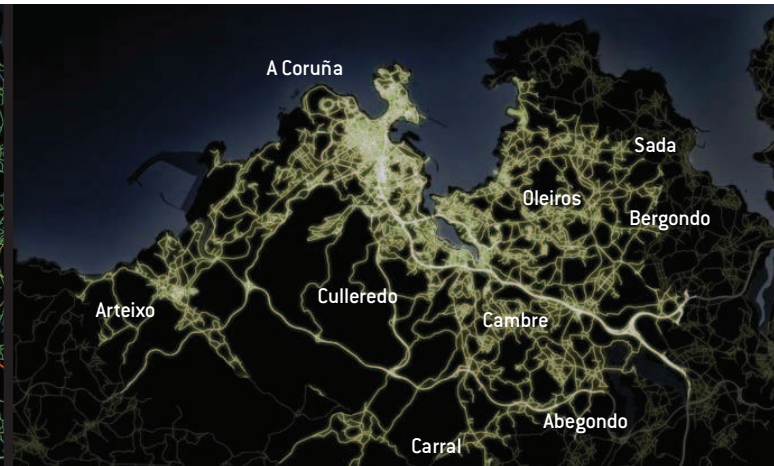
secundario mientras que los servicios apenas son el 67% del total del empleo local. Los grandes polígonos de A Grela-Bens y Pocomaco-Vío situados en A Coruña y vinculados a las primeras etapas de la industrialización de la comarca ocupan hoy una posición muy central en el espacio urbano que ha llevado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

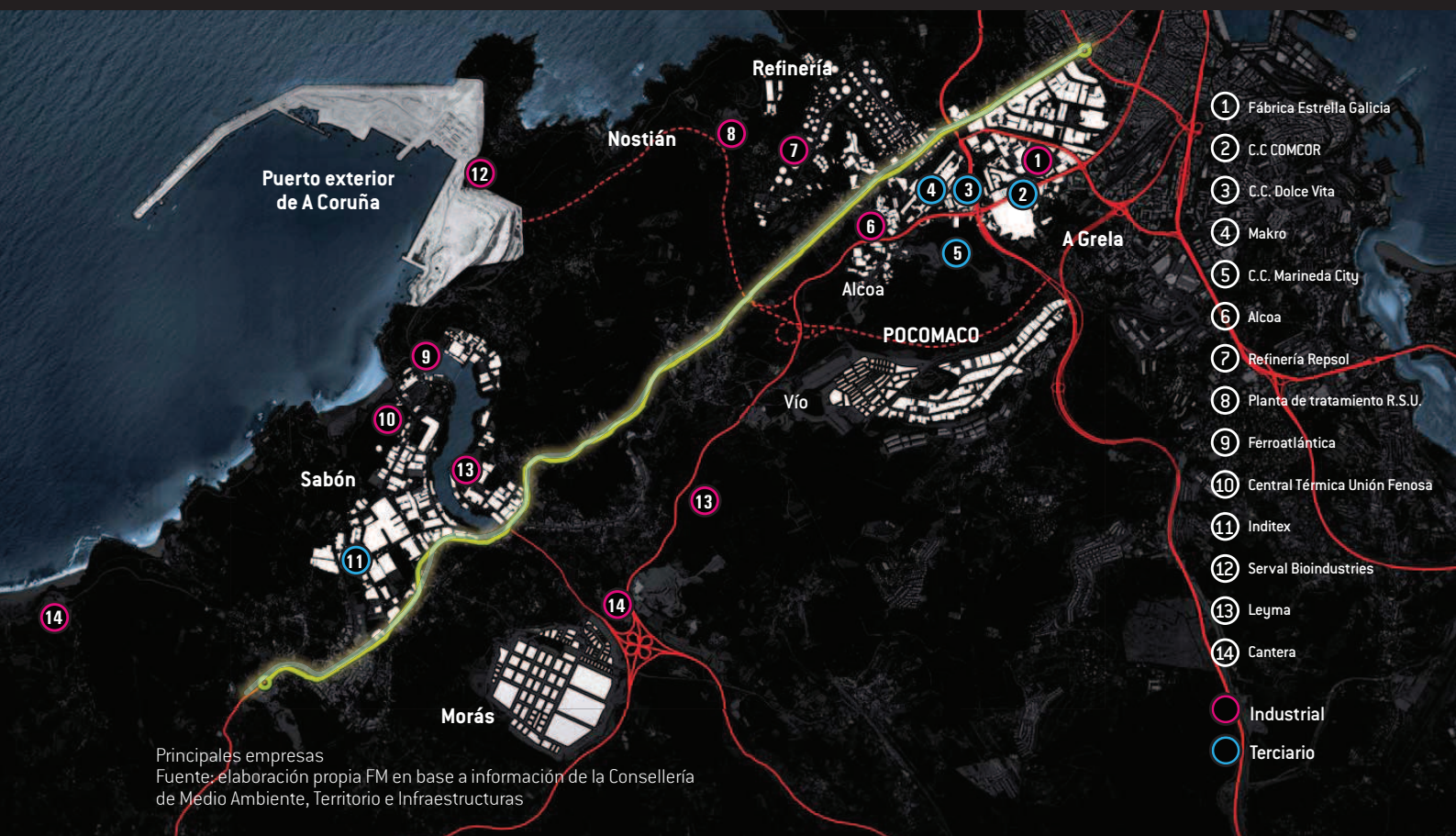
El desarrollo de las áreas de actividad económica de Arteixo ha permitido la localización en el municipio de algunas de las más importantes empresas del área metropolitana como Ferroatlántica, Unión Fenosa o La Voz de Galicia además del Puerto de A Coruña y la refinería de Repsol que se localiza a caballo 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



Nivel de accesibilidad urbana



Coruña Futura. Isocrona 15 min





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.

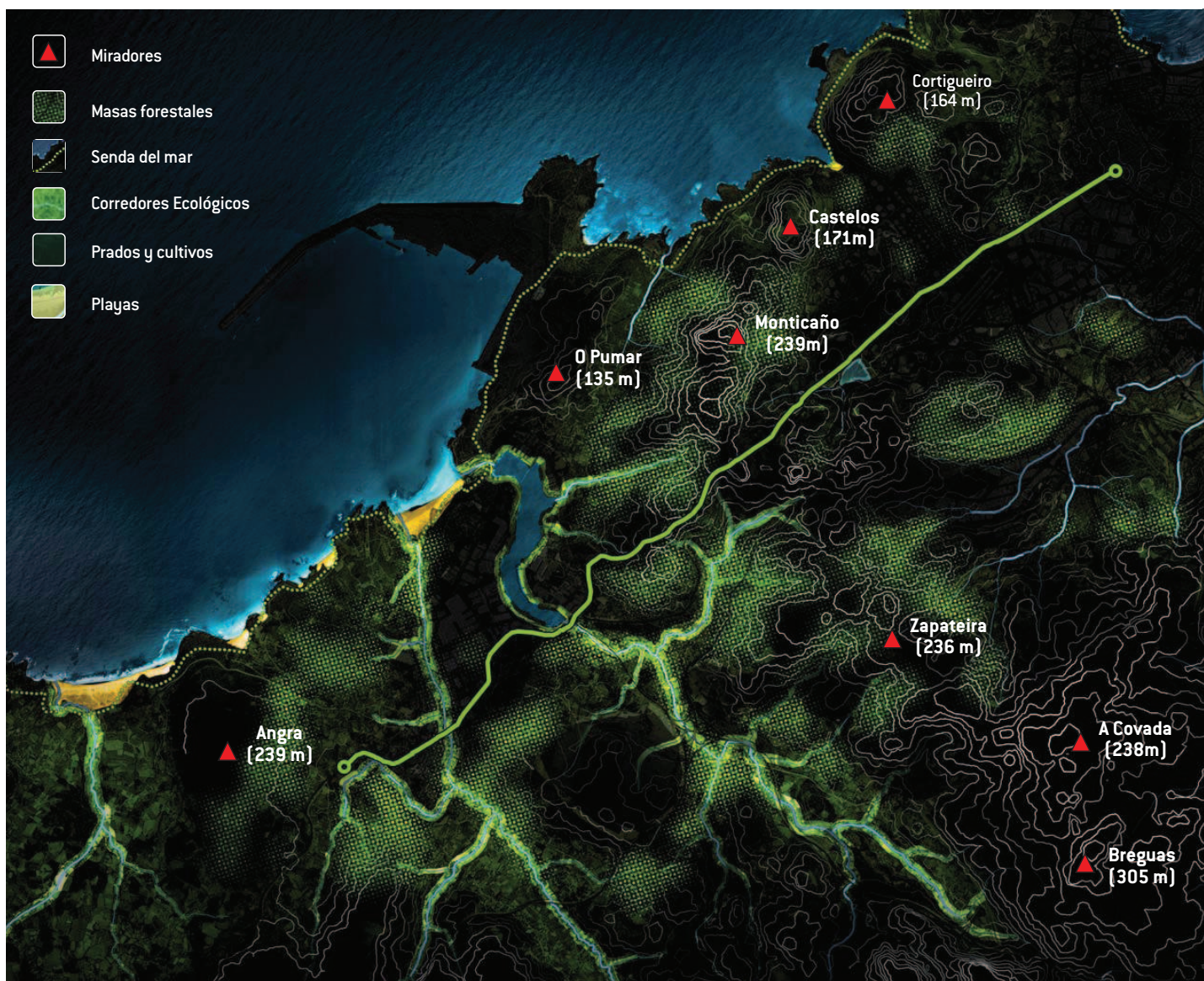
A Coruña y Arteixo occupy the westernmost limits of Coruña Futura, defining a continuum of natural landscapes, urban fabrics, and spaces for economic activity.

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

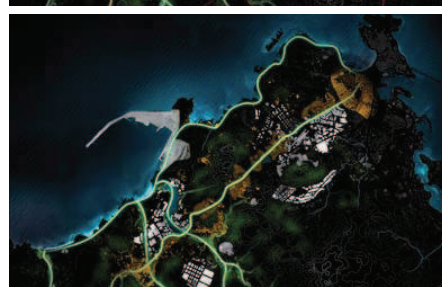
El potencial de vistas de las zonas elevadas junto al mar da un gran valor paisajístico a este ámbito. La creación de una Senda del Mar que discurra junto a la costa y de corredores ecológicos asociados a ríos y zonas culminantes permitirá apreciar los atractivos ambientales de ambos municipios. Junto

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



Playa de Barrañán



Senda Verde en Arteixo



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 viarios como la 3ª 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 estructure los desarrollos a lo

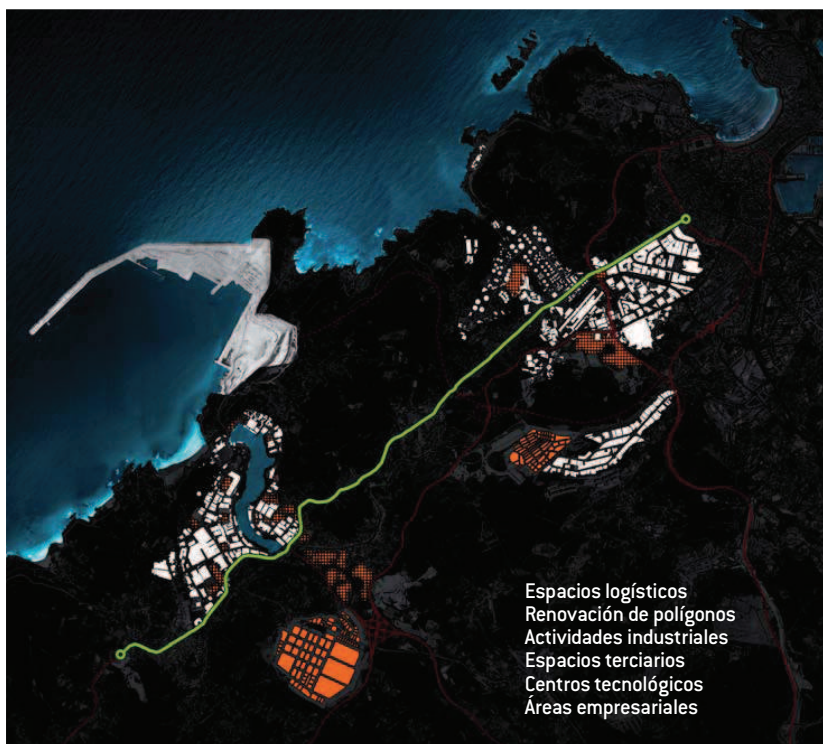
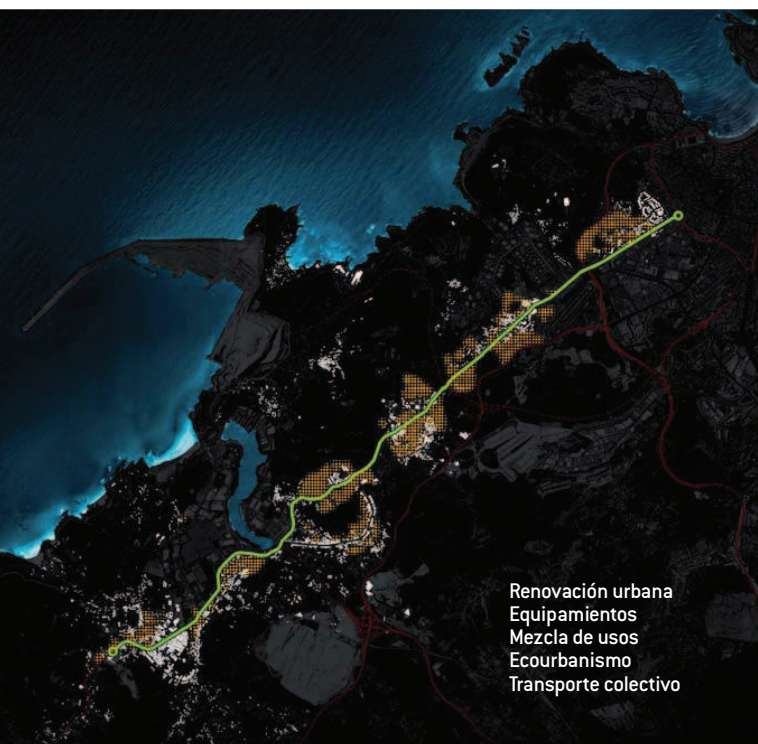
largo de este eje incentivando procesos de renovación urbana en los asentamientos existentes. En estos es importante desarrollar programas de renovación urbana integrales que favorezcan una cierta densificación y ordenación de las tramas urbanas, la mejora ambiental, estética y funcional de los núcleos, 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 Tecnológica 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, quizá de carácter más urbano.

Las características de este ámbito permiten ofertar 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

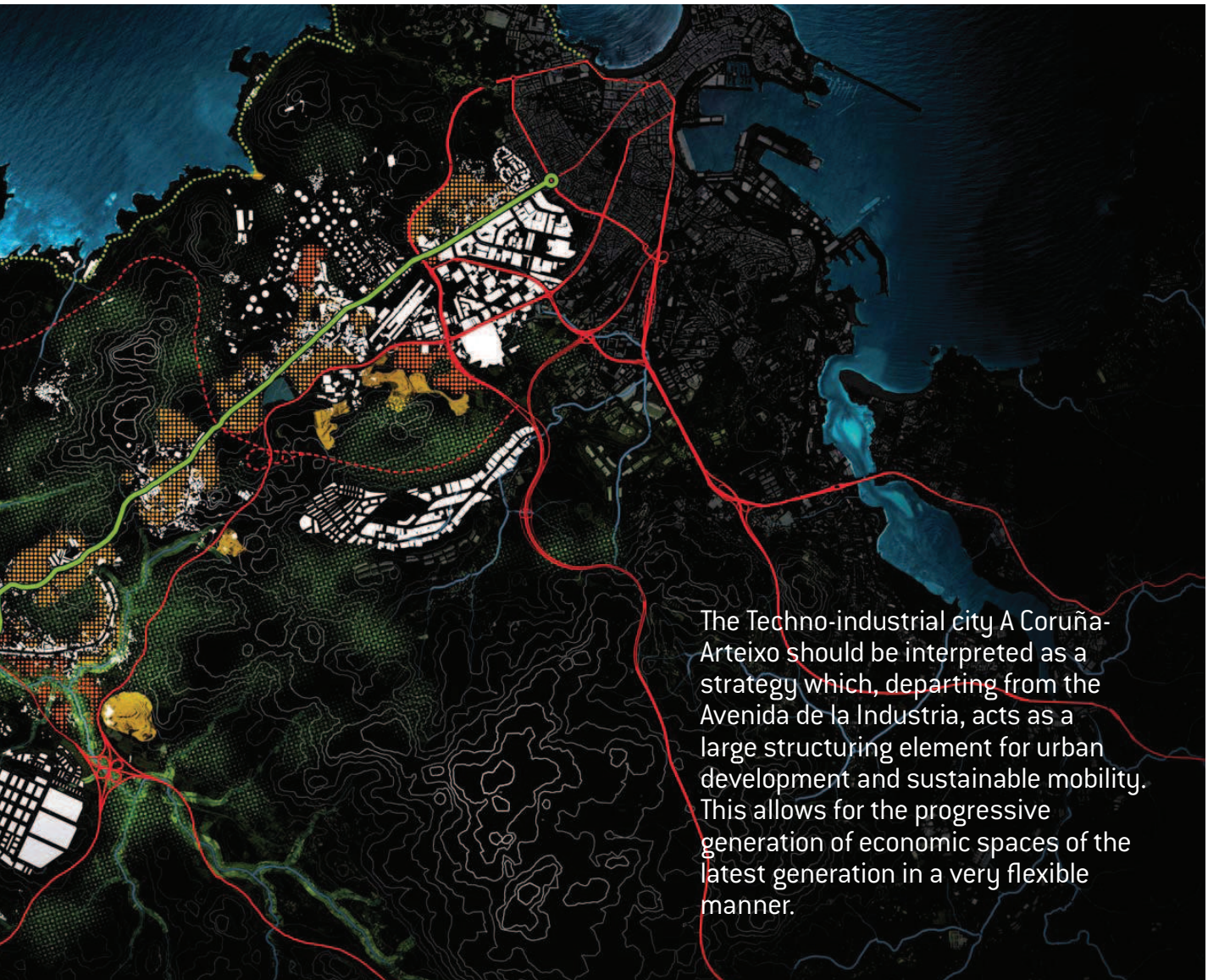
Playas

Miradores e itinerarios
paisajísticos

Áreas forestales

Renovación de canteras





03 La Avenida de la Innovación

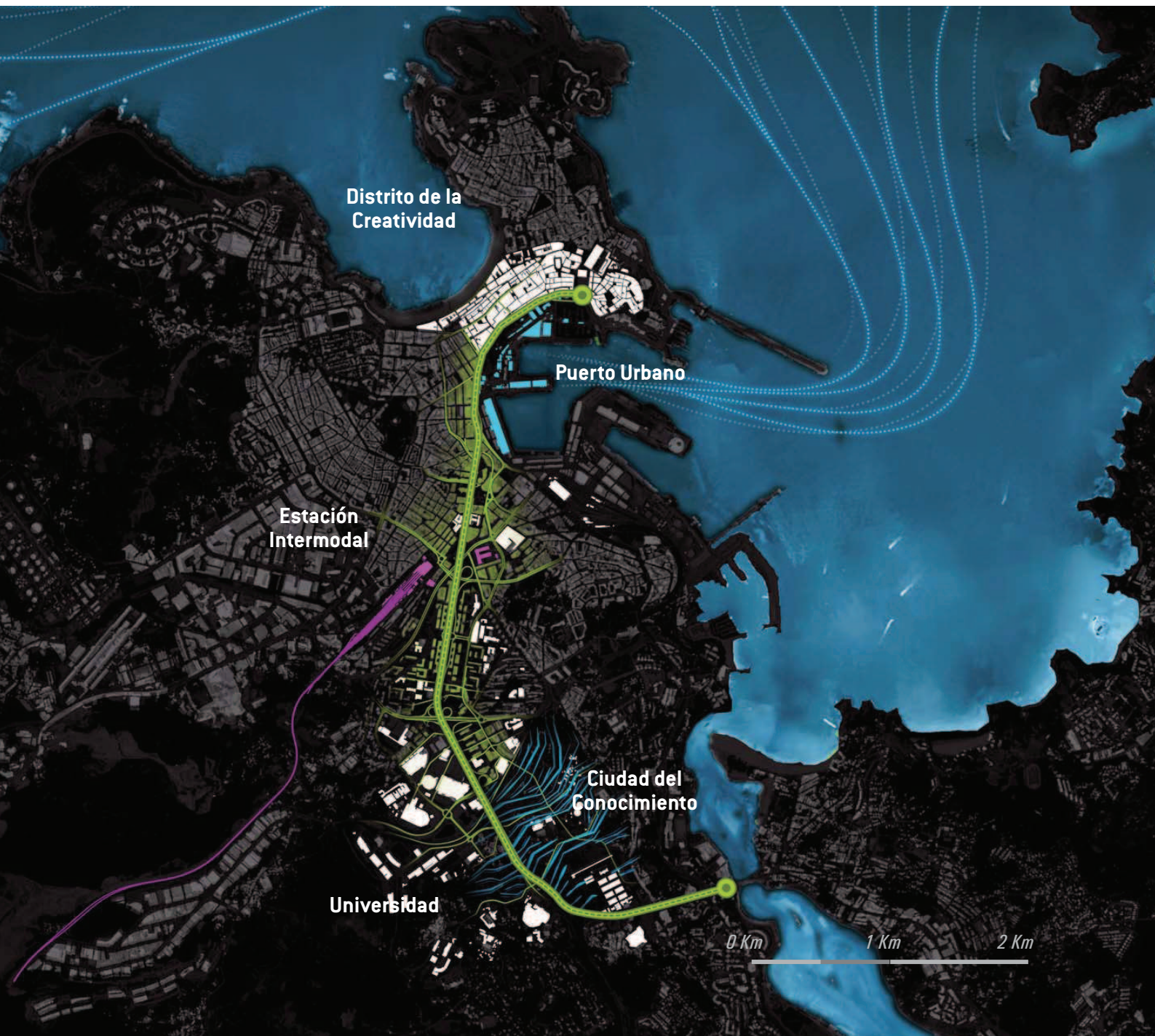
Conectividad y calidad urbana en el eje de la economía del futuro

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 posibilitando 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 refuercen 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.

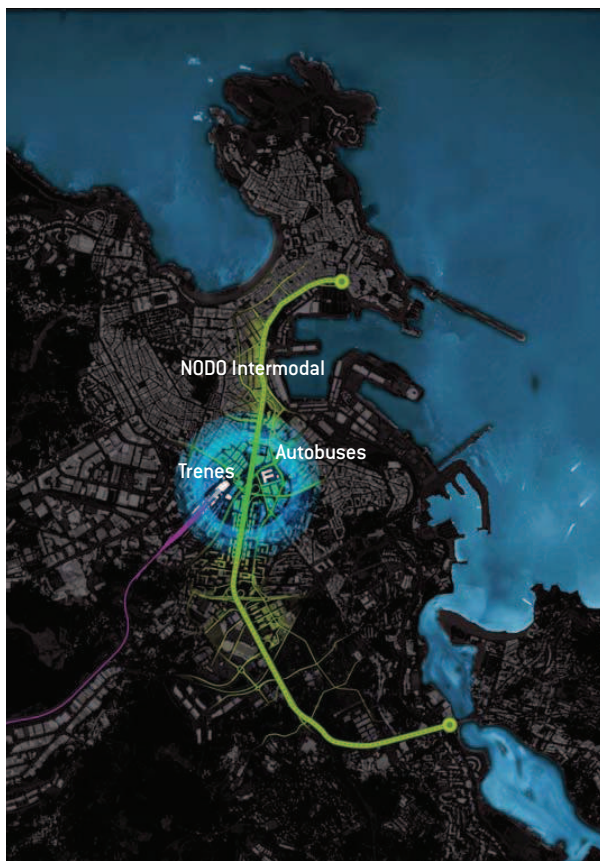
La gestión del tráfico es un elemento fundamental de accesibilidad y también de calidad de la escena urbana. Se propone mejorar su funcionalidad dotando a la avenida de viarios preferentes para el transporte colectivo y paseos para peatones y bicicletas. La peatonalización de algunos ámbitos, el diseño 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.





- 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.





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 periurbanos 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 contruidos inconexos, faltos de articulación infraestructural y tipológica, con escasa interconexión y falta de diversidad funcional. Los ámbitos contruidos y los espacios intersticiales entre estos tejidos dispersos se plantean como



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 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

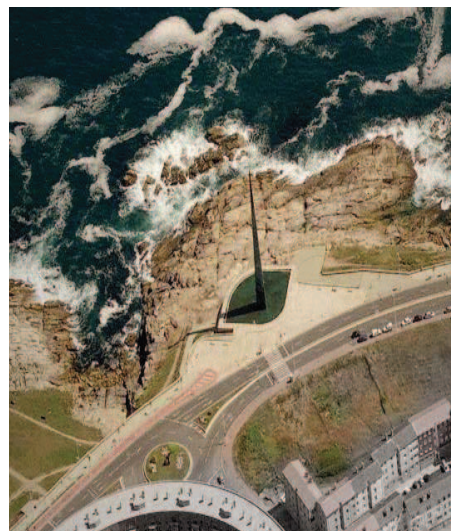








Campus de Riazor UDC



Obelisco Millenium



Estación de Autobuses



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 "pieles inteligentes" sobre las fachadas permite cambiar por



Antes y después en la Ronda de los Barrios



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.

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.





Antes y después en la Ronda de los Barrios



05 El Puerto Urbano

Apertura del puerto a la ciudad y a la nueva economía

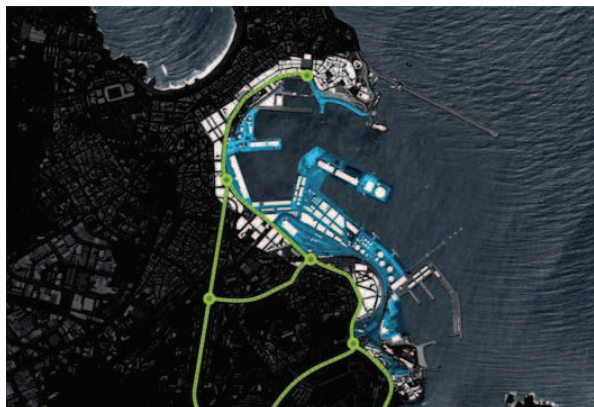
El Puerto ha desempeñado un importante papel a lo largo de la historia de A Coruña. Formalmente, su evolución discurre paralela a la ampliación y crecimiento de la ciudad, desde la parte vieja, pasando por la Pescadería y el ensanche con el derribo de las murallas en 1869. En todo momento se refleja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

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



Geometrías



Áreas de Oportunidad





01. **Ámbito del Parrote**



02. **Ámbito de Pescadería**



03. **Ámbito Linares Rivas**



04. **Ámbito de La Palloza**



05. **Ámbito de San Diego**



06. **Ámbito de Oza**





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



AMSTERDAM



BILBAO



HAMBURG



COPENHAGEN



SIDNEY



TORONTO

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 petrolero.

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.

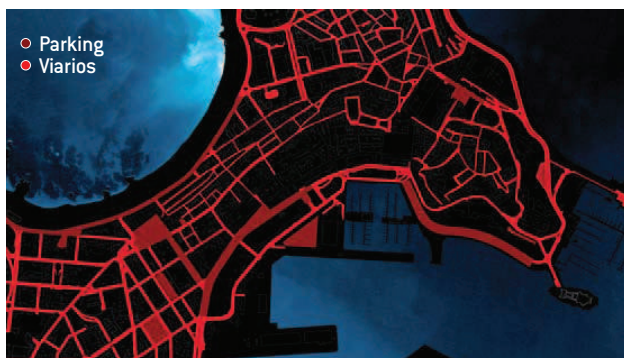
El Centro Histórico de A Coruña, situado junto a las zonas más vitales del puerto y localizado sobre un istmo que lo conecta al mar abierto y a la ría, tiene una fuerte personalidad y acoge una comunidad urbana diversa. La singularidad del emplazamiento sobre una franja que enlaza una península a tierra, determinó un embrión 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

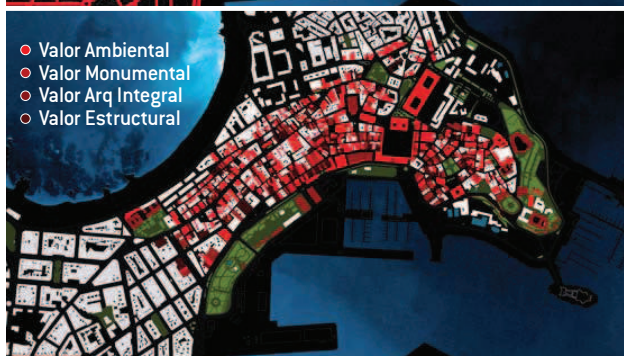
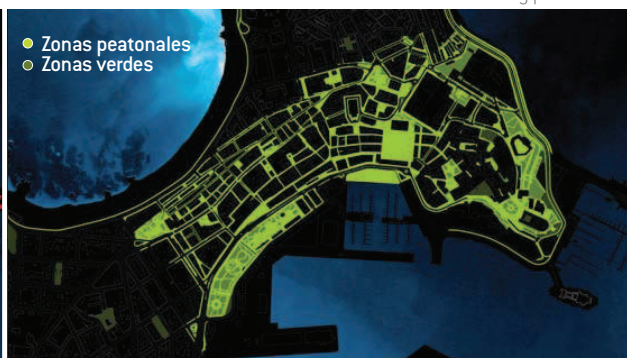
polarización de los residentes que permanecen en ellos. Coexiste una población con una edad media elevada instalada desde hace tiempo en la zona con un elevado porcentaje de nuevos residentes de carácter heterogéneo en un espacio con abundancia de vivienda de baja calidad debido a la hasta ahora reducida 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

Infraestructuras Viarias



Zonas verdes y peatonales



Edificios Catalogados



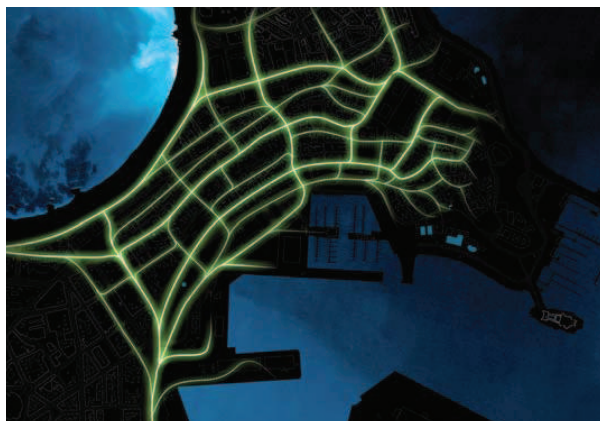
Equipamientos

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.



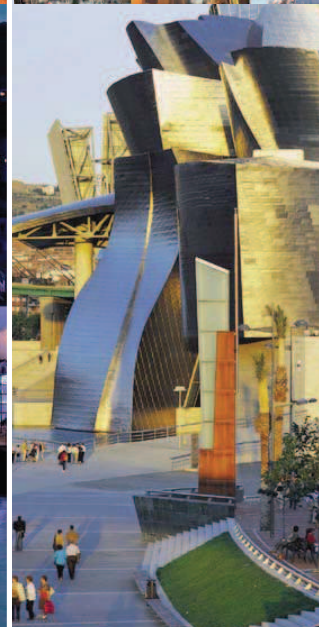
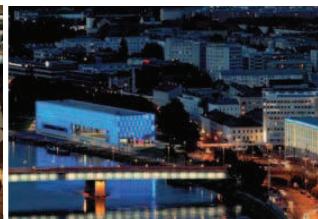
HELSINKI

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.

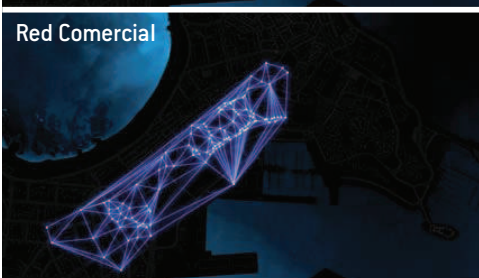
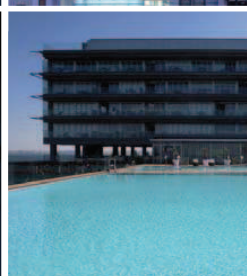
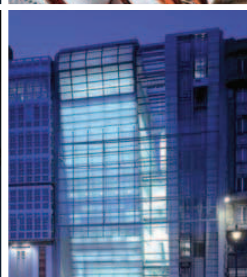
Actividades existentes en el Distrito de la Creatividad

- | | | |
|------------------|----------------------------|---------------|
| ● 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, hospitales, 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





Infraestructuras

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.

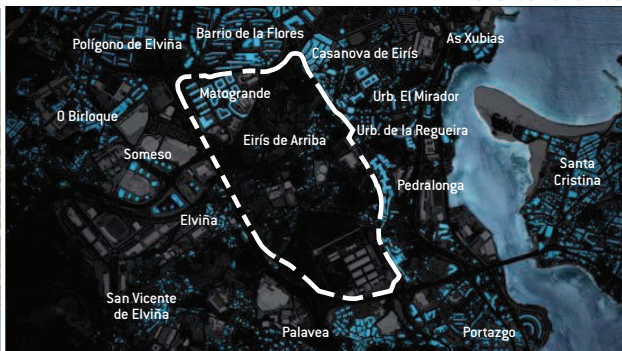
Desde el punto de vista urbanístico se sugieren una serie de acciones tales como conexión de los campus entre sí y con su entorno urbano, redes de peatones y bicicletas que conecten el interior del campus con la ciudad, espacio público como elemento de conexión entre departamentos universitarios, nuevas 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

Foto aérea



Áreas residenciales



Grandes Equipamientos



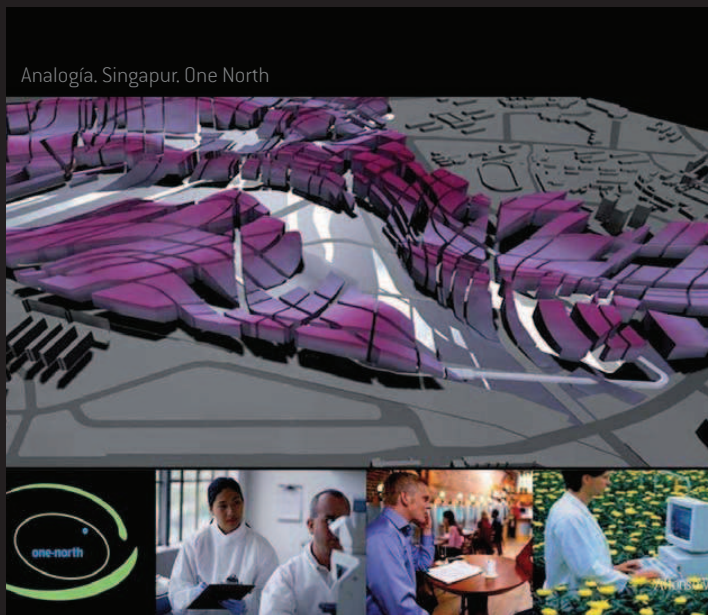
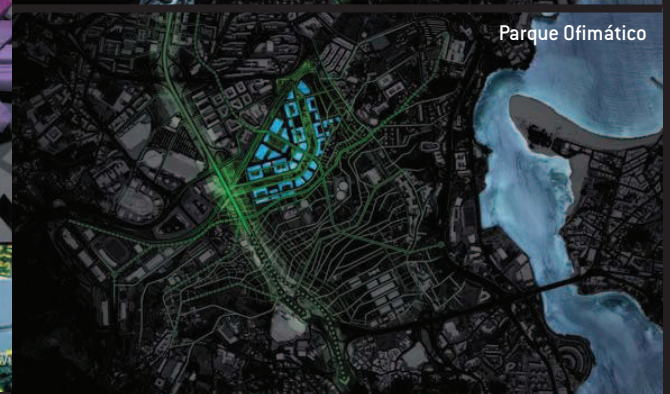
Equipamientos Sanitarios

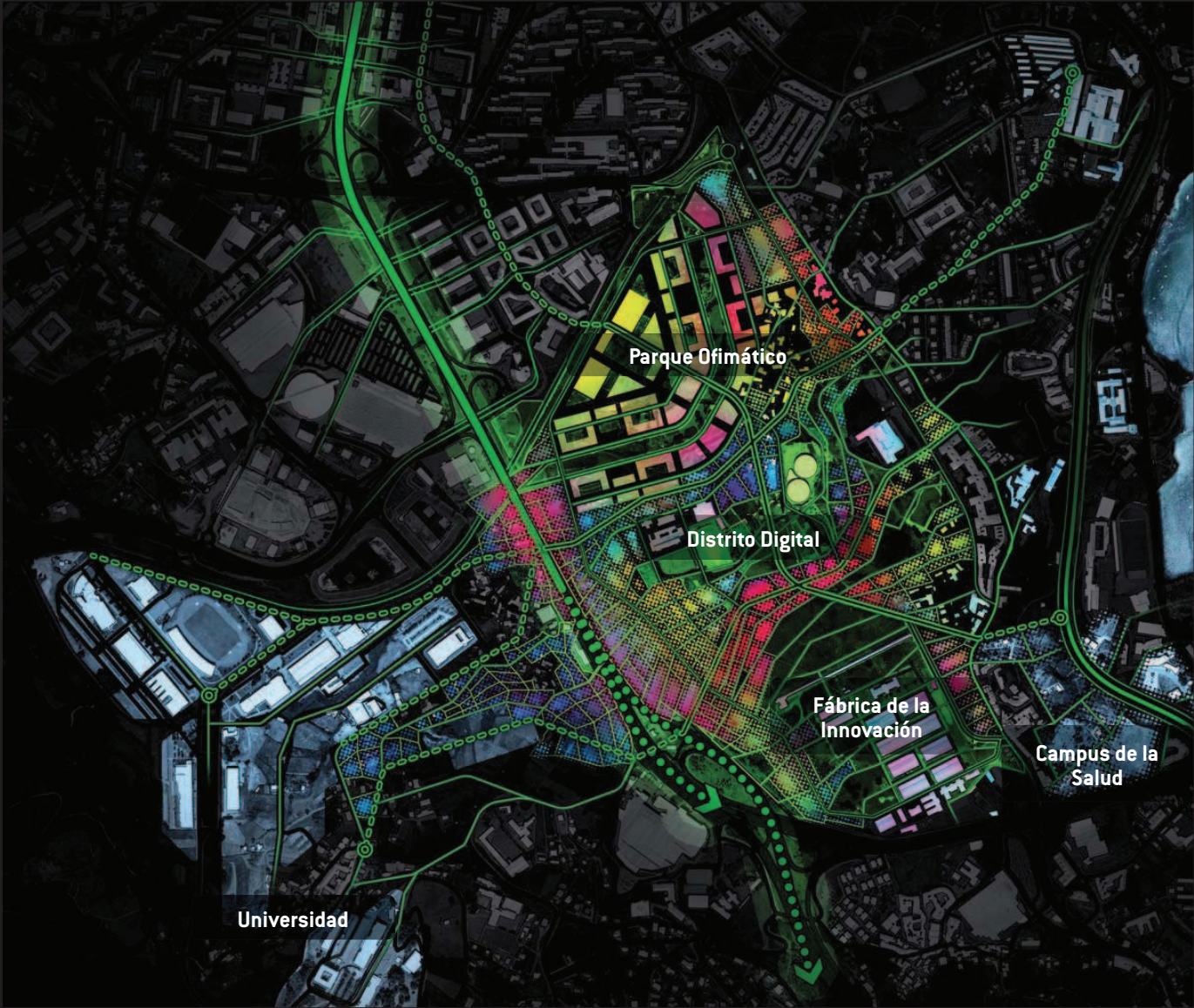
y manifestaciones artísticas de vanguardia deben localizarse en este amplio espacio diseñado con criterios de Ecociudad Inteligente. Las Ecociudades Inteligentes son comunidades urbanas concebidas con los criterios más avanzados del ecourbanismo y de la economía creativa tales como: orientación estratégica 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.

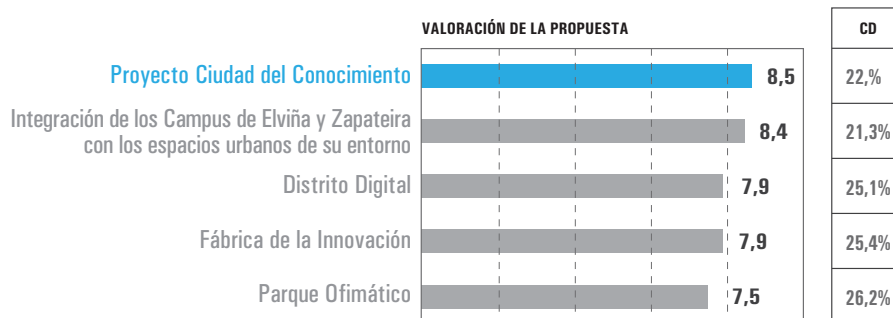
The Knowledge City is a large innovation center located in the Parque Ofimático-Fábrica de Armas (Office Park in the Former Arms Factory) that is in dialogue with local university campuses, and focuses on the uses in synergy with the Coruña Futura components of excellence.





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

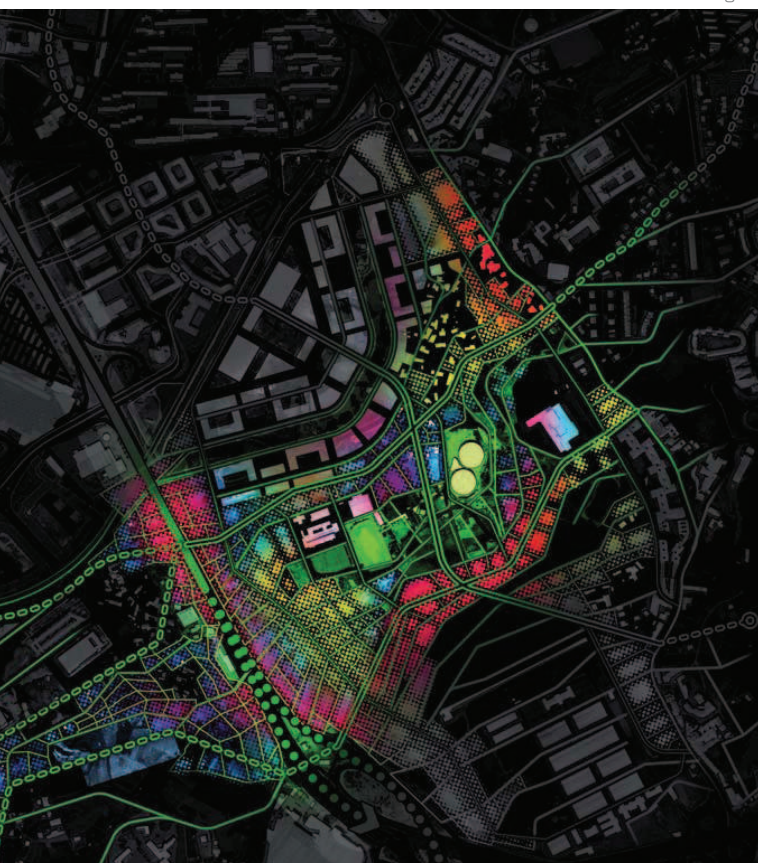
Elemento clave de integración entre la Universidad y la Ciudad será el Distrito Digital. Este campus se plantea como un gran equipamiento para el desarrollo de actividades económicas que facilite el surgimiento de nuevas actividades empresariales, especialmente las derivadas de las iniciativas surgidas 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 preexistencias 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



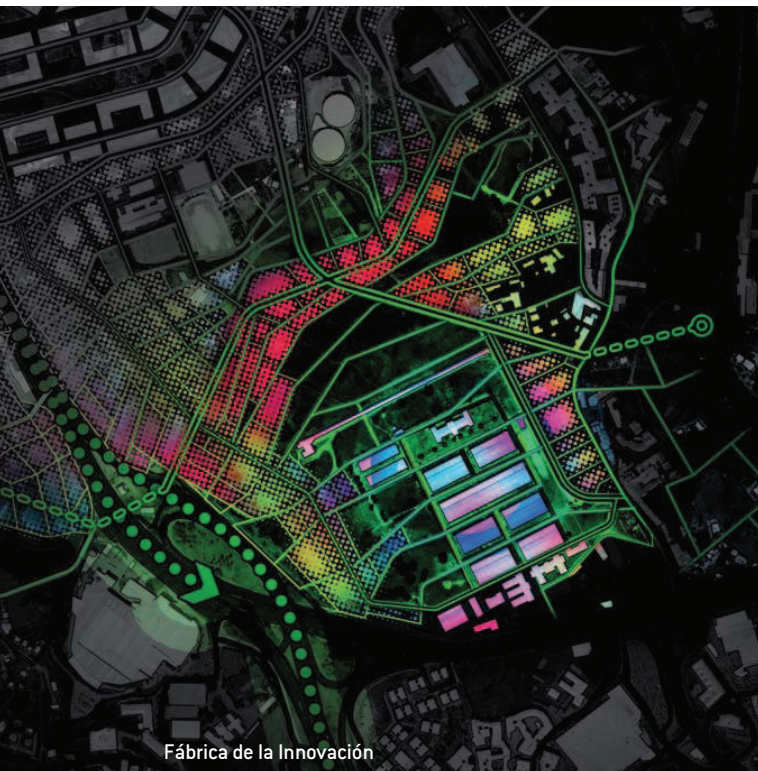
incubadoras del mundo para ayudar a las empresas instaladas sobre la base de este tipo de conexiones estratégicas.

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

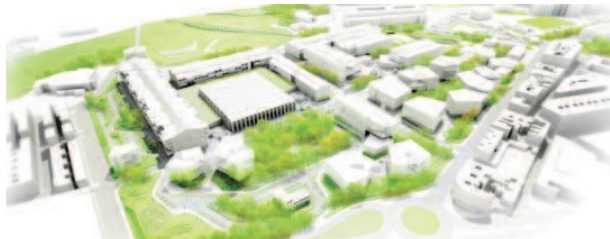
En el ámbito más meridional de la Ciudad del Conocimiento se localizan los terrenos de la Fábrica de Armas, en un emplazamiento en el que confluyen el final de la Avenida de la Innovación con la Avenida de la Salud y la Ría do Burgo.

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

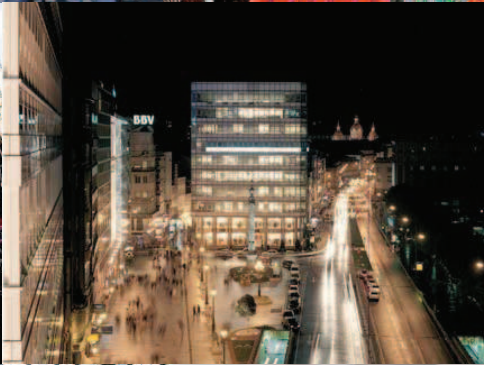
Hacia una ciudad equilibrada

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

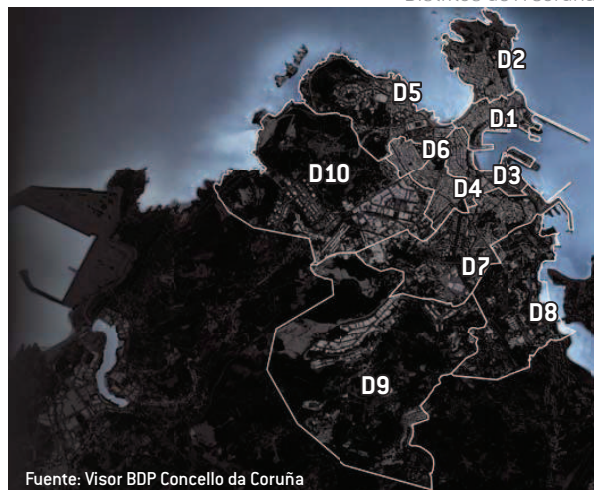
Mayos. Son áreas de población de nivel socioeconómico medio-bajo, menor nivel educativo y con viviendas en su mayoría de poca superficie y reducido equipamiento, que hacen de estas zonas las de menor precio de la ciudad. El barrio de Agra de Orzán concentra el mayor porcentaje de población extranjera 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

Distritos de A Coruña



Fuente: Visor BDP Concello da Coruña

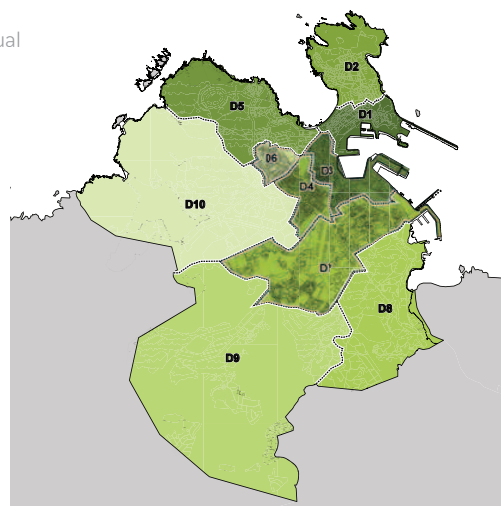
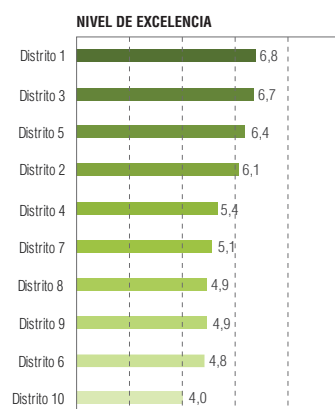
densidad y unos estándares de urbanización más elevados. Los casos más relevantes son los de la barriada de Os Rosales y Matogrande ambos situados en ámbitos periféricos de la ciudad y vinculados a los grandes centros comerciales que han caracterizado el desarrollo de los bordes urbanos en la última 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.

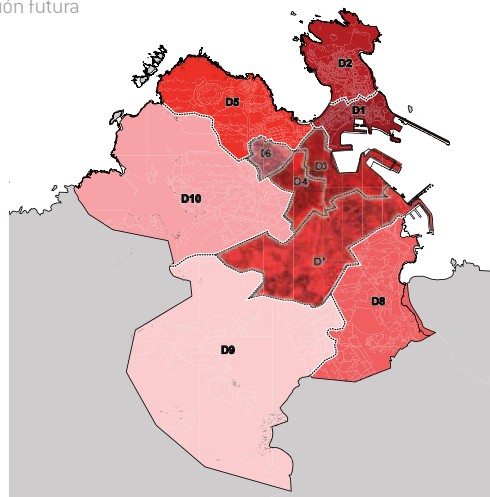
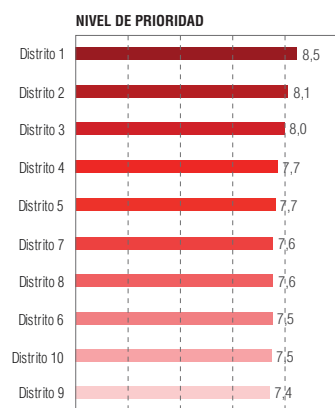
Esta diversidad es el resultado de un desarrollo fragmentario en el que los diferentes planes parciales han tenido un protagonismo mucho mayor en el desarrollo de la ciudad que los propios planes generales de los que surgían. El rápido crecimiento de las barriadas y su concepción como espacios independientes 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 m²/hab, muy lejos de los 15 m²/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.

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.

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

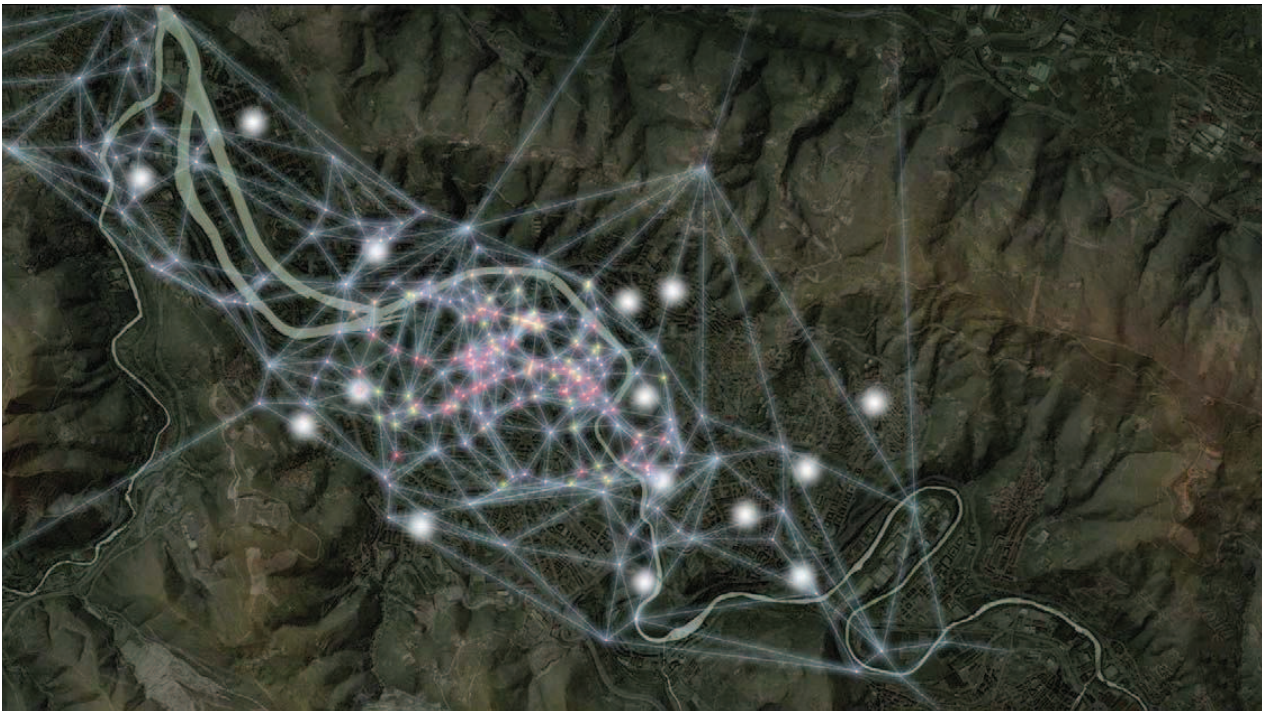
mediante la mezcla de usos y actividades y la dotación de los equipamientos e infraestructuras necesarias para asegurar un entorno de alta calidad. Los Corazones de Barrio se conciben como actuaciones integrales que buscan la excelencia ambiental y urbana, favorecer la mezcla de usos, apoyar las actividades 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 ecourbanismo 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



Avda. del Ejército

Avda. da Pasaxe

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 arboladas, 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, arbolado 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



Fuente: <http://www.coruna.es/>



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.





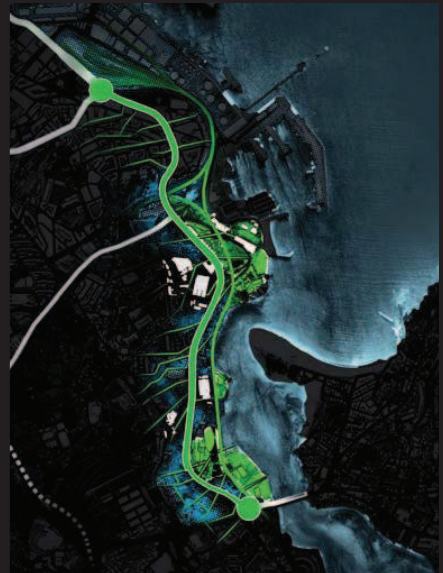
Parque Litoral



Malla Verde



Equipamientos de la Salud



Campus de la Salud

