

ANEXOS

ANEXOS

ANEXO 1_ BIBLIOGRAFÍA

ANEXO 2_ MAPA DE AXENTES

ANEXO 3_ ACTAS DE CONVERSAS CON AXENTES

ANEXO 4_ ACTAS GRUPOS DE DISCUSIÓN

ANEXO 5_ ACTAS DINÁMICAS DE PARTICIPACIÓN

ANEXO 6_ INSCRICIÓNS E ASISTENCIA AO FORO

ANEXO 7_ MEMORIA MATERIAIS GRÁFICOS

ANEXO 8_ PUBLICACIÓN FORO TECENDO LITORAL

ANEXO 9_ CLIPPING DE PRENSA

ANEXO 10_ INTERVENCIÓNS DO FORO

ANEXO 11_ PRESENTACIÓNS DO FORO

ANEXO 1

Bibliografía

Bibliografía

ACINAS GARCÍA, Juan R., El puerto es un proyecto permanente: evolución del puerto-ciudad de La Coruña [A Coruña]: Autoridad Portuaria de A Coruña, 1998

Arquitectura, defensa y patrimonio: A Coruña. Ciclo de conferencias

BARREIRO, FERNÁNDEZ, J.R., Hª de la ciudad de la Coruña, 1986, Biblioteca gallega ed. La voz de Galicia

BELLO DIÉGUEZ, J. M. 1994. La Coruña antes de Roma. Prehistoria, Editorial Vía Láctea, A Coruña, pp. 66-92.

BELLO DIÉGUEZ, J. M. 1994. La Coruña romana y altomedieval, Editorial Vía Láctea, A Coruña.

BUSQUETS GRAU, Joan. A Coruña: a nova cidade marítima no porto = la nueva ciudad marítima en el puerto = a maritime city in the port A Coruña: Ayuntamiento, [2006]

CARDESIN, J M, *Historia dos centros históricos: a memoria social das sete cidades galegas*, En A Galicia urbana, Edicions Xerais, pp 295-322

Concurso de ideas: ordenación del litoral de la ciudad alta de A Coruña / Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia Santiago: COAG, 1988

FERNÁNDEZ IGNACIO, Samuel, Sociología, identidad e iconografía en la ciudad contemporánea: el caso de A Coruña/ Samuel Fernández Ignacio; director y tutor José María Cardesin, 2017

FLORIDA, Richard. Las ciudades creativas. 2009. Paidós.

Foro SCC (arquitectura / urbanismo). Hilo sobre el Puerto Interior de A Coruña: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1984903>

GARCÍA CORRALES, Raquel. Recualificación arquitectónica de áreas industriales. el caso de porto Marghera. 2017. Universidad de Valladolid

GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, José, La ciudad a través de su plano: La Coruña, La Coruña: Ayuntamiento, 1984

GRANDÍO DOPICO, Antonio (ed). Ordenación de los espacios litorales en Galicia. 2005. IEM

LOIS, R, A Galicia Urbana, Edicións Xerais

LÓPEZ GROH, Francisco. La regeneración de áreas industriales . 2011. SEPES

LÓPEZ PÁRAMO, José Luis. La década que cambió La Coruña para siempre, 1860-1870 apuntes biográficos del ingeniero de Caminos Celedonio de Uribe, pionero del mejor urbanismo coruñés La Coruña: Autoridad Portuaria de La Coruña, [1996]

MANITO, félix (ed). Ciudades creativas. Volumen 1. 2009. Kreanta.

NARDIZ ORTIZ, C, El agua (de tierra y de mar) en la construcción de la ciudad de A Coruña.

NÁRDIZ ORTIZ, Carlos, ACINAS Juan R. El puerto y la ciudad de A Coruña / [dirección,] A Coruña: Autoridad Portuaria de A Coruña, [1998]

PARCESRISA BUNDÓ, Josep, Forma urbis, Cinco ciudades bajo sospecha. Editorial Laboratori d'urbanisme de Barcelona (UPC) 2012

PARRILLA, José Antonio. Historia del Puerto de la Coruña [La Coruña]: Fundación Pedro Barrié de la Maza, D.L. 1996

Patrimonio industrial entre Tierra y Mar. UE

PIÑEIRA MANTIÑÁN, María José, La Estructura urbana de A Coruña [directores, Petros Petsimeris, Xosé Manuel Santos Solla]

PRECEDO LEDO, Andrés. El Área metropolitana de A Coruña. Una Metrópoli euroatlántica. Estudio de posicionamiento, constitución y marketing. 2007. Deputación de A Coruña.

PRECEDO LEDO, Andrés. La Coruña: metrópoli regional / [Andrés Precedo Ledo, Montserrat Villarino Pérez, Rafael Rodríguez Martínez-Conde]; dirigido por Andrés Precedo Ledo [A Coruña]p: Fundación Caixa Galicia, 1990

Revista Brigantium

ROJAS, Eduardo. Volver al centro. 2004. BID

SANZ BERZAL, Bernardino y Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo. Estrategias de promoción industrial en áreas urbanas. 2010. Observatorio industrial de Madrid.

SANZ BERZAL, Bernardino y Méndez Gutiérrez del Valle, Ricardo. El parque científico y tecnológico en el marco de la economía y el sistema de innovación de Madrid. 2010.

SANZ FREIRE, ROMÁN, Los espacios verdes en A Coruña, Xeografía 17, 2005

VIGO TRASANCOS, A, A Coruña y el siglo de las luces. La construcción de una ciudad de comercio (1700-1808), Universidad de Santiago de Compostela, 2007

VIGO TRASANCOS, A, A Coruña. Historia e imagen de un puerto atlántico (s. I -1936) .

VIGO TRASANCOS, Alfredo, Galicia y el siglo XVIII. Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo (1701-1800), Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2011

VV.AA. Historia de A Coruña. Vía láctea editorial, 1998

VV.AA. Las grúas eléctricas en el Puerto de A Coruña: 1908-2008: historia de un centenario. A Coruña: Autoridad Portuaria de A Coruña, [2008]

VVAA, A Coruña: a cidade na arte, Museo de Belas Artes

VVAA, A Coruña 1208-2008: a construción dunha cidade, Concello de A Coruña, 2008

Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo [recurso electrónico]: Galicia en los siglos XVI y XVII

BOUZA, J y Tapia Mª C (editores), Mirando Ferrol, ciudad, patrimonio y paisaje. Encuentro de asociaciones por la defensa del patrimonio. 2011

MIRÁS ARAUJO, Jesús, La actividad pesquera en el puerto de A Coruña, 1914-1960 A Coruña: Instituto Universitario de Estudios Marítimos, [2003]

JUEGA PUIG, Santiago, El puerto de A Coruña: evolución económica 1962-1985, A Coruña: Diputación Provincial, D.L. 1991

GONZÁLEZ LAXE, Fernando, Un motor económico de A Coruña: estudio del impacto económico del Puerto de A Coruña / Fernando González Laxe, José Ignacio Castillo Manzano, Lourdes López Valpuesta [A Coruña: Autoridad Portuaria de A Coruña, 2008]

Guía de usos temporais para espazos baleiros. Diputació de Barcelona

<http://www.diba.cat/es/web/espais-buits/experiencies/-/cercador/cerca#resultats-cercador>

FERNÁNDEZ, manu

<http://www.ciudadesaescalahumana.org/2013/01/articulo-urbanismo-adaptativo-crisis.html>

<http://www.alliesandmorrison.com/project/kings-cross-central/>

Arquivos

Arquivo municipal de Coruña (AMC)

Arquivo do Reino de Galicia (ARG)

Archivo del Museo Naval de Madrid (MNM)

Archivo Militar de Madrid (AMM)

Servicio Geográfico del Ejército (SGE)

Biblioteca Nacional (BN)

Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa (BVMD)

ANEXO 2

Mapa de axentes

ANEXO 2	1
1.1 VOCES DESDE A INSTITUCIÓN	5
1.2 VOCES DO TECIDO EMPRESARIAL.....	9
1.3 VOCES DO TECIDO SOCIAL	11

1.1 Voces desde a institución

Universidade, Concello, e outras entidades

Nº	NOME	ENTIDADE	OBXECTIVO	TEMA	ESCALA	METODO- LOXÍA	OUTROS
1	Isabel Aguirre	UDC (área paisaxismo)	Investigación	Sustentabilidade		Grupo de discusión	
2	Adina Dumitru	UDC (área psicoloxía ambiental)	Investigación	Sustentabilidade		Entrevista	Contactada para o Foro
3	Héctor Pose	UDC (área ciencias da educación)	Mediación	Memoria e identidade		Conversa	
4	Carlos Nárdiz	UDC (área urbanismo e dirección do territorio)	Investigación	Urbanismo e territorio		Conversa	
5	Enrique Seoane	UDC (área arquitectura)	Investigación	Urbanismo e territorio		Entrevista	
6	Gonzalo Rodríguez	USC (gdi Economía pesqueira e recursos naturais)	Investigación	Economía		Entrevista	
7	Javier Sanz Larrauga	Observatorio do Litoral	Investigación	Dereito, mar		Entrevista	
8	Juan Ramón Acinas	UDC (Área enxeñaría hidráulica)	Investigación	Urbanismo e territorio		Entrevista, grupo de discusión	Contactado para o Foro
9	Antonio Sandoval	Independente	Investigación	Sustentabilidade		Grupo de discusión	
10	Anxo Calvo	UDC (área economía)	Investigación	Economía, innovación		Entrevista	
11	Enrique Peña	UDC (CITEC)	Investigación	Economía, innovación		Grupo de discusión, entrevista	
12	Hugo Peña	USC (gdi Economía pesqueira e recursos naturais)	Investigación	Economía, mar		Conversa	

13	Fernando González Laxe	UDC (área xestión zonas litorais)	Investigación	Sustentabilidade, economía, mar		Conversa	
14	Ana Isabel Filgueiras	UV (área historia)	Investigación	Memoria e identidade		Grupo de discusión	
15	Santiago Parra	IEO	Investigación, mediación	Sustentabilidade, mar, innovación	Estatal	Grupo de discusión	
16	Carlos Valés	CEIDA	Investigación	Sustentabilidade	Metropolitana	Entrevista	
17	Jorge Blanco	ADR As Mariñas	Investigación	Sustentabilidade	Metropolitana	Entrevista	
18	Óscar Martínez	Instituto Tecnolóxico de Galicia	Investigación	Sustentabilidade	Autonómico	Conversa	Contactado para o grupo de discusión de Territorio
19	Torcuato Teixeira	Lonxa A Coruña	Investigación, mediación	Emprego, mar	Municipal	Grupo de discusión	
20	José Luís Otero	Lonxa A Coruña	Investigación, mediación	Emprego, mar	Municipal	Entrevista	
21	Federico López	GALP Golfo Ártabro Sur	Investigación	Economía, mar	Metropolitano	Entrevista, grupo de discusión	
22	Antonio G. Allut	Lonxanet	Investigación	Economía, mar	Autonómico	Entrevista	
23	Miriam Montero	Lonxanet	Investigación	Economía, mar	Autonómico	Entrevista, grupo de discusión	
24	Ramón Castro	AP	Mediación	Actividade portuaria	Portuaria	Conversa	
25	Juan Freire	Independente	Investigación	Innovación, economía, mar	Internacional	Entrevista	Contactado para o Foro, pero non pode asistir
26	Andrés Precedo Lego	USC (área xeografía humana)	Investigación	Xeografía, economía	Galego	Entrevista	
27	Fernanda Miguélez	UDC (área ciencias)	Investigación	Economía, mar		Grupo de discusión	

Ademais, levamos a cabo labores de investigación co propio persoal técnico do Concello da Coruña relacionado cos eixos de estudo:

Nº	NOME	ÁREA	OBXECTIVO	TEMA	ESCALA	METODOLOXÍA	OUTROS
1	José Per- nas	Área Medio Ambiente Con- cello da Coru- ña	Investigación	Sustentabilidade	Municipal	Conversa	
2	Eduardo Yoldi	Área Mobilida- de Concello da Coruña	Investigación	Mobilidade	Municipal	Entrevista	
3	Xoán Mos- quera	Área Rexene- ración Urbana Concelo da Co- ruña	Investigación	Urbanismo e terri- torio	Municipal	Entrevista	
4	Marta M. Corbalán	Área Economía Concello A Co- ruña	Investigación	Economía	Municipal	Conversa, grupo de discusión	
5	Marta Gar- cía	Área xurídica Concello da Coruña	Investigación	Dereito, mar		Entrevista	
6	Benedito Álvarez	Apoio xurídico	Investigación	Dereito, urbanismo e territorio	Municipal	Entrevista	
7	Pepe Peña	Área urbanis- mo	Investigación	Dereito, urbanismo e territorio	Municipal	Entrevista	
8	María Gar- cía	Área medio ambiente	Investigación	Sustentabilidade	Municipal	Entrevista	

Apoiado ademais en todo o equipo de Participación, con quen mantemos xuntanzas periódicas loxísticas, de mapeo dos axentes de interese e deseño dos espazos participativos.

1.1.1 Contactos sen resultado

- Emilio Fernández, Campus do Mar: non contesta.
- M^a Dolores Garza Gil, UV (gdi Economía dos recursos naturais e ambientais): contactada para o grupo de discusión. Non pode asistir.
- Xosé Constenla, UV (área xeografía humana): contactado para o grupo de discusión. Non pode asistir.

- Román Sanz Freire, USC (área xeografía): non contesta.
- Dionisio Pereira, USC (área historia): contactado para o grupo de discusión. Non pode asistir.
- Luisa Muñoz, USC, Grupo de Estudos de Historia Empresarial e Sectorial, Pesca, Industria e Comercio: contactada para o grupo de discusión. Non pode asistir.
- Marina Graña , CEC: contactada para o grupo de discusión. Non pode asistir.
- Javier González Hardinguey, UDC (área arquitectura): contactado para o grupo de discusión. Non pode asistir.

1.2 Voces do tecido empresarial

Porto, empresas e cooperativas

Nº	NOME	ENTIDADE	OBXECTIVO	TEMA	ESCALA	METODOLOXÍA	OUTROS
1	Alfonso D. Revilla	Oficina de Planeamento	Investigación	Urbanismo e territorio	Municipal	Entrevista	
2	Gael Sánchez	Terravanza	Investigación	Mobilidade	Municipal	Entrevista, grupo de discusión	
3	Iago Carro	Ergosfera	Investigación	Urbanismo e territorio	Municipal	Entrevista, grupo de discusión	
4	Manuel Iglesias	Navantia	Investigación	Economía	Portuaria	Entrevista	
5	Amando López	Asociación de Minoristas	Investigación	Economía, territorio	Portuaria	Grupo de discusión	
6	Daniel Llera	Sestico (estibadores)	Investigación	Economía	Portuaria	Grupo de discusión	
7	Luis del Moral	Rubine e Hijos (consignataria Cruceiros)	Investigación	Economía	Portuaria	Grupo de discusión	
8	Alfonso Candales	Asociación Po-comaco	Investigación	Economía	Cidade	Grupo de discusión	
9	Victoria Muíño	Medatlantia	Investigación	Economía	Cidade	Grupo de discusión	
10	Ana Isabel Rodríguez	Medatlantia	Investigación	Economía	Cidade	Grupo de discusión	

1.2.1 Contactos sen resultado

- Fundación Universidade da Coruña: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Confederación de Empresarios: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Cámara de Comercio: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Asociación Jóvenes Empresarios: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Asociación de Empresarias: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Espazocoop: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Autónomos de Galicia: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Asociación A Grela: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- ASCEGA : contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Consorcio de Turismo: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Centro de Investigación Mariñas: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Instituto galego de formación en acuicultura: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- CYTMA: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- GAIN : contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- I+D Portomuiños: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Bioga: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- CICA: contactado para o GDD Hipótese económica. Non asiste.
- Juan José Yáñez, APROINCO: contactado para o GDD Territorio. Confirmou, pero finalmente non asistiu.
- Asociación de subastadores: contactado para o GDD Actividade Portuaria. Confirmou, pero finalmente non asistiu.
- Asociación de maioristas exportadores: contactado para o GDD Actividade Portuaria. Non asiste.
- Repsol: contactado para o GDD Actividade Portuaria. Non asiste.
- Marina Coruña: contactado para o GDD Actividade Portuaria. Non asiste.

1.3 Voces do tecido social

Entidades, colectivos activistas e proxectos culturais

Nº	NOME	ENTIDADE	OBXECTIVO	TEMA	ESCALA	METODOLOXÍA	OUTROS
1	Xurxo Souto	Independente	Investigación, mediación	Memoria e identidade	Municipal	Entrevista	
2	CADECO	CADECO	Investigación, mediación	Memoria e identidade	Municipal	Conversa, xuntanza	
3	Luis de la Peña e Enrique Zas	Club Náutico de Oza	Investigación, mediación	Memoria e identidade, deportes	Municipal	Entrevista, xuntanza	
4	Paulo Sexto	AAVV Oza Os Castros	Investigación, mediación	Memoria e identidade	Municipal	Conversa	
5	Manolo Monge	CADECO	Investigación	Memoria e identidade	Municipal	Grupo de discusión, xuntanza	
6	Juan de Nieves	Independente	Mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Conversa	
7	Luís Cousillas	Festival Mar de Mares	Mediación	Cultura	Municipal	Conversa, xuntanza	
8	Bernardo Maiz	Independente	Investigación	Memoria e identidade		Grupo de discusión	
9	(x 2, home e muller)	AAVV Eirís	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza	
10	(x1 muller)	Federación entidades veciñais	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza	
11	(x2 homes)	Real Club Náutico	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza	
12	(x2 homes)	Club Náutico O Puntal	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza	

13	(x1 home)	Mobiliza	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza
14	(x1 home)	Ciclistas Crunia	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza
15	(x1 home)	Plataforma en defensa do tren	Investigación, mediación	Memoria e identidade, cultura	Municipal	Xuntanza

1.3.1 Contactos sen resultado

Contactados para a xuntanza, non poden asistir ou non contestan:

- Club do Mar de San Amaro
- Lobos de mar Surf Club
- Club de vela praia de Oza
- Sociedade deportiva As Xubias
- Asociación Juan de Lán cara
- Asociación Española de Titulados Náutico - Pesqueros

ANEXO 3

Falando do litoral. Actas das conversas con axentes

ANEXO 3 1

VOCES DAS INSTITUCIÓNS 5

CARLOS VALES	7
BENEDICTO ÁLAVAREZ	9
EDUARDO YOLDI.....	11
ENRIQUE SEOANE	13
FEDERICO LÓPEZ	15
JAVIER SANZ	17
JORGE BLANCO.....	19
ANTONIO G. ALLUT & MIRIAM MONTERO	21
MARTA GARCÍA.....	23
ANDRÉS PRECEDO LEDO.....	25
JOSÉ LUÍS OTERO	27
RAMÓN CASTRO.....	29
ALFONSO DÍAZ REVILLA	31
MARTA NÚÑEZ.....	33
JUAN RAMÓN ACINAS.....	35
ADINA DIMITRU.....	37
MARÍA GARCÍA.....	39
JULIO HERNÁNDEZ	41
ANXO CALVO	43
QUIQUE PEÑA	45
ALFONSO ORRO	49
JUAN FREIRE	50

VOCES DO TECIDO EMPRESARIAL 53

GAEL SÁNCHEZ	55
IAGO CARRO & XOÁN MOSQUERA	57
JUAN JOSÉ YAÑEZ	59
MANUEL IGLESIAS	60

VOCES DO TECIDO SOCIAL..... 63

XURXO SOUTO	65
PAULO SEXTO.....	67
LUÍS DE LA PEÑA & ENRIQUE ZAS	69

VOCES DAS INSTITUCIÓN

Universidade, Concello e outras entidades

Carlos Vales

Director do CEIDA

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: Alejandro P. Nun segundo tempo falamos con Sergio París, da Sociedade Ornitolóxica Galega.

Data: 13.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Sustentabilidade

Ámbito: Voces desde as institucións, investigación

Temas: encadre ambiental do bordo litoral.

Principais temas abordados

> 1. Infraestrutura verde da Área metropolitana da Coruña

Está en proceso de traballo: http://cmaot.xunta.gal/seccion-ocion/c/CMAOT_Instituto_Estudios_Territorio?content=Direccion_Xeral_Sostibilidade_Paisaxe/Estratexia_Verde/seccion.html&std=infraestructura_verde.html.

Outros enlaces de interese:

- http://www.mapama.gob.es/es/agua/temas/gestion-de-los-riesgos-de-inundacion/planes-gestion-riesgos-inundacion/Infraestructura_verde.aspx
- http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/investing/index_en.htm

Esta estratexia enmárcase na iniciativa da Comisión Europea de desenvolver unha estratexia para unha Infraestrutura Verde Europea (Comunicación da Comisión Europea "Infraestrutura verde: melloira do capital natural de Europa" de 6 de maio de 2013). En España, a Lei 33/2015 do Patrimonio Natural e da Biodiversidade introduce a creación da "Estrategia Estatal de Infraestrutura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas", que ten como obxectivo a identificación e conservación dos elementos do territorio que compoñen a infraestrutura verde, para que a planificación territorial e sectorial asegure a conectividade ecolóxica e a funcionalidade dos ecosistemas, a mitigación e adaptación aos efectos do cambio climático e a restauración de ecosistemas degradados. As comunidades autónomas deberán desenvolver as directrices desta estratexia estatal nun prazo máximo de tres anos desde a súa aprobación.

A infraestrutura verde esta xa en proceso de estudo cun convenio entre a xunta e a Juana de Vega de Paisaxe.

> 2. A Coruña como parte da Reserva da Biosfera

A Coruña é o único concello da súa contorna que non forma parte da mesma. As novas tendencias de urbanización mundial no que a maior parte dos habitantes viven en cidades explican a necesidade de comezar a incluír as cidades no compromiso pola sustentabilidade ambiental.

O porto interior convértese nunha peza fundamental de conexión da cidade coa súa biorexión, coa bacía do Mandeo e o resto das Mariñas.

Utilización desta operación como catalizador dunha Coruña mais verde e azul ambientalmente. Neste aspecto cobra importancia fundamental a recuperación do Río Monelos ou de partes do seu trazado. É unha parte da cidade especialmente gris e impermeable. Importancia de xeral ilusión polo proxecto coa Apropiación por parte da cidadanía destes proxectos ambientais fundamentais.

> 3. Outras persoas de referencia

Persoas que Carlos nos referenciou como posibles interlocutores para este proceso

- Manuel Gallego Jorreto
- Isabel Aguirre
- Jorge Blanco, Xerente do ADR (Asociación de desenvolvemento rural) As Mariñas-Betanzos que xestiona a reserva da biosfera.
- Pablo Ramil da USC Instituto de Biodiversidade Agraria e Desenvolvemento Rural (IBADER).
- Sergio Guevara Sada (Presidente do Consejo Internacional de Coordinación del programa El Hombre y la Biosfera (MAB) de la UNESCO)
- Antón Bouzas (COREMA)
- Sergio París (Sociedade Galega de Ornitoloxía)
- Antonio Sandoval, consultor ambiental

Benedicto Álavarez

Docente

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 20.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Territorio, xestión e titularidade

Ámbito: Investigación

Temas: Referentes portuarios, normativa.

Principais temas abordados

> 1. Outros modelos de transformacións portuarias

Hai que ter coidado cos exemplos que se elixen, porque moitos fan eco de transformacións na liña da privatización e non da xestión pública do solo. A Coruña podería mirarse en parte en cidades como:

- Valencia
- Xixón
- Santander (referente polo novedoso das operacións de negociación porto-cidade, desenvolvéndose diferentes tipos de xestión:
- Fundación privada situada en solo público con concesión
- Desafectación dos terreos e cesión ao Concello
- Non desafectación dos terreos pero cesión de uso ao Concello
- Vigo (referencia da implantación de usos produtivos dentro da estratexia 2020),

> 2. Que oportunidade presenta para a transformación da cidade

Hai sobre a mesa tres debates principais:

- Os usos
- A ordenación urbanística
- A forma xurídica

Dende o seu punto de vista, habería dous xeitos de xestionar estes terreos, partindo da base de que os terreos teñen que ser públicos. Non variar o réxime xurídico dos terreos e que continuaran a ser sistema portuario, e que se fixera un consorcio para a súa transformación e xestión.

Desafectar os terreos e cederllos ao Concello. A primeira opción, limitaría os usos, xa que teñen que ser compatible con sistema portuario.

Na zona 1. Entende que está encamiñada a dotacións, zonas verdes e tamén un equipamento de referencia, unha fita... un edificio senlleiro. Este edificio debe ter un efecto chamada, como dinamizador da fachada litoral. Esta dotación debe complementar aos usos da zona 2.

Na zona 2_ O Porto actual ten/tiivo moito volume de pesca pero non hai empresas de transformación. A Coruña sempre tivo un uso moi vivo da fachada litoral en cano a comercio, equipamentos, residencia, e na actualidade está a baixar moito. Precisa de un motor económico-financieiro. (Agora mesmo practicamente so está Inditex).

Nesa zona 2, deberían manterse os usos portuarios (non ten por que desafectarse), e en todo caso introducir outros usos produtivos. Si hai usos produtivos non compatible co sistema portuario, hai zonas que deberán ser desafectadas. Hai que ter en conta que as zonas da Pasaxe teñen a concesión caducada. (pasan a ser de costas). Evolucionaron as transformacións portuarias.

A AP adquire unha débeda para a construción do Porto exterior. A cidade non debe pagar esta débeda. Hai empresas que tardan en deixar o Porto Interior (como pode ser Repsol) de graneis líquidos e de bovina metálicas sinon hai infraestruturas que os ordenen. (non está nin aprobado o trazado

> Integración na área metropolitana

E unha zona de oportunidade de ordenación da fachada litoral.

- Mobilidade
- Paisaxe
- Usos do solo

A débeda non lle parece unha desculpa para vender os terreos.

Eduardo Yoldi

Asesor de mobilidade no Concello da Coruña

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 20.11.2017

Duración: 90'

Eixo: Territorio e mobilidade

Ámbito: Voces desde as institucións

Temas: plans de referencia,

Principais temas abordados

> Estudos, plans, investigacións, etc de referencia:

- Estudo de mobilidade do tranvía metropolitano ata Betanzos, da Xunta de Galicia 2009/2011 (non se chegou a aprobar)
- Os shp, do carril bici metropolitano
- Plan de espazo público de Salvador Rueda

> Que oportunidade abre a desafección dos terreos portuarios en canto á mobilidade da Coruña

Unha oportunidade moi importante como unha nova centralidade para a conectividade ferroviaria. Tanto no tráfico ferroviario, como no de vehículos, cabida para un aparcadoiro disuasorio. Unha oportunidade para mellorar a trama do carril bici metropolitano* (.o constreñido das liñas fan que sexa moi difícil incorporar a sección dun carril bici). O tren como tal para un tren de proximidade con Ferrol, igual non tería a masa crítica necesaria, pero un sistema TRAM, funcionaría, e sería eficiente ao menos ata Betanzos. A liña podería chegar ata a praza de Ourense. Sería mellor parada para os buses metropolitanos. (non ve moi ben a parada Entrexardíns, están en avaliación).

> Sería viable a convivencia co tráfico de mercadorías?

É algo sobre o que non reflexionou. Podería ser con discrecionalidade horaria.

> Que cambios introduce a nova estación intermodal?

Non se sabe, porque non teñen previsto como cambian as liñas nin como se coordinan cos buses interurbanos. O importante sería potenciar os puntos de intercambio (Os Castros, Os Rosais, av de Finisterre).

> Carril bici metropolitano

Un carril bici (segregado en tráfico) que pretende conectar A Marina con Culleredo e Arteixo. Con diferentes liñas na cidade, Universidade, Porto, Orzán....(están a traballar en novas liñas para completar a rede).

> Liñas de buses

Están estudando un cambio de sistema, que pase do actual sistema orixe-destino a un sistema de trasbordos. Houbo un estudo de mobilidade ligado ao espazo público feito por Agencia de Ecología Urbana de Salvador Rueda, no 2009/2011, pero que non se aprobou. No seu lugar fíxose o PMUS, cunha liña moi da información das smarcities.

Están a facer de novo o estudo sobre tres liñas de traballo:

- Rede interna
- Plan de accesibilidade
- Mobilidade metropolitana

Agora mesmo están nunha fase de traballo da rede interna en relación coa área metropolitana.

Están có proceso de participación, de cara a xerar o debate a coñecer e presentar novos modelos, a coñecer as necesidades de transbordos.

Enrique Seoane

Profesor na área de urbanística e ordenación do territorio

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 20.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Territorio e mobilidade

Ámbito: Voces desde as institucións

Temas: plans de referencia,

Principais temas abordados

> A Coruña e contexto

A cidade da Coruña non sen entende si non é no contexto do Golfo Ártabro, da súa relación con Ferrol. O mesmo ocorre cos Portos, deberían ser Portos complementarios con economías complementarias como sempre foron_

Ferrol_Producción para o estado, xa sexa civil ou defensa

A Coruña_como cidade comercial seguindo as dinámicas exteriores

A Coruña é unha cidade que ten dous litorais, dúas costas, a do porto e a da praia, e agora, tensionadas tamén co porto exterior. O problema é que non hai infraestruturas de soporte. As infraestruturas non se pensaron para crear cidade. No Porto interior, se podería aproveitar, no porto exterior non está realizada, o que fai que non se trasladen algúns usos. Visibiliza que non está pensada para crear cidade, nin conectala, son alleos. O Porto exterior non xera NADA para a cidade. Ao mesmo tempo é unha infraestrutura forzada, xa que non son terreos con características de abrigo.

A potencialidade virá pola complementación Coruña Ferrol. Para decidir que usos se desmantelan e cales non, debería facerse unha estratexia conxunta co porto de Ferrol.

> Usos

O Porto interior debe seguir tendo unha actividade produtiva vinculada ao mar. O intercambio terra-auga, non se da moitas veces, e precisa de infraestruturas, cando isto pasa hai que aproveitalo. Os terreos deberían ocuparse con urbanidade. Manter usos vencellados ao mar, pero que poidan coexistir coa cidade. A cidade ten que recuperar o uso e o lecer deses terreos.

Os terreos deben ser públicos, teñen que ser da cidadanía. Os usos deberían ser; públicos, vencellados ao litoral e á singularidade do emprazamento. Por exemplo (deportivos, pesqueiros, transporte de persoas, de mercadorías, investigación ligada ao mar, escolas, industria náutica, etc

O mais importante nesta liña é non hipotecar o futuro, deixar a posibilidade de que xurdan usos singulares para lugares que son singulares. No eido do mar e da produtividade as dinámicas son moi cambiantes, suxire, que si non se teñen claros o usos o mellor é tocar o menos posible a singularidade actual, posibilitando que o que xa hai albergue diferentes actividades. Facer vivenda é hipotecar o futuro.

O potencial de crecemento residencial ten espazo nos solos urbanizables, nos solos de reforma interior e na primeira e segunda coroa. Non ve lícito hipotecar eses terreos con vivenda, non é propia da singularidade dos terreos e si de mellorar as infraestruturas para poder mellorar a calidade de vida.

As cousas delicadas deben estar no Porto interior e ir transformándose pouco a pouco, coa delicadeza das cousas pequenas.

Podería pensarse que actividades hai en portos desta escala, que tipo de comercio albergan, etc e sobre todo facer moita atención ás microeconomías, aos funcionamentos dos comúns, hai que entendelos para poder propoñer diferentes tipos de xestión en beneficio dunha maioría.

"O estado ten que dar servizos non gañar diñeiro"

> Mobilidade

Houbo diferentes sistemas de conexión marítima dentro da ría. (Estudo de Bernardo Maiz) o que non coñece son estudos de viabilidade actual. Avoga polo que aportaría este sistema á conectividade da ría.

En canto ao potencial da vía férrea, entende que é prioritario que se invirta para darlle uso. A infraestrutura xa está e só hai que xestionar as liñas e renovar maquinaria. Non coñece estudos de viabilidade do tren de proximidade. O problema de que non sexa competitivo de cara á zona norte (Ferrol), é que habería que facer un enlace en Infesta de cara a que non tiveran que retroceder. Non entende que non se melloren as liñas, só se teñen en conta criterios puramente económicos e non das dinámicas sociais que xeran e a estruturación do territorio.

> Conectividade

Os barrios da Coruña divídense entre os que verten cara o porto e os verten cara o Orzán, de xeito que os que verten no porto, teñen unha gran vinculación co porto. É moi recente que non se poida entrar no porto, antes as persoas entraban e saían, aprendían a nadar nos peiraos, a pescar, etc... Sempre houbo unha simbiose entre porto-cidade.

Federico López

Xerente do GALP Golfo ártabro sur

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial.

Entrevista: Alejandro P.

Data: 24.11.2017

Duración: 90'

Eixo: Sustentabilidade, Motor económico e usos

Ámbito: Voz desde as institucións, investigación.

Temas: sector do mar, crecemento azul, oportunidade.

Principais temas abordados

> Os GALP

Nun primeiro momento da conversa falamos sobre o rol dos GAC/GALP. Os GAC buscan un desenvolvemento sustentable no eido da pesca e da acuicultura cunha mellora na venta, produción e innovación.

> Ideas para este contexto

A idea central é a desenvolver un polo tecnolóxico de empresas (Viveiro, PYMES,...) tuteladas con grupos de investigación ligados á universidade. Creación dun viveiro de empresas de networking/coworking. Un espazo aberto con conexión directa co mar

Actores que poderían estar interesados no proxecto no porto: Centros de investigación mariñas como o Instituto español de océanografía e universidades, o ECIMAT, A Estación de Bioloxía Mariña da Graña. Neste eido sería preciso complementarse con Vigo. Poderíase traballar en produtos como: biomedicina, cosméticos, novos produtos, farmacia, produción de algas para biocombustibles, plásticos (empresa en Arteixo), enerxía eólica mariña (<https://www.aeeolica.org>).

A maiores:

- Tamén con empresas do ámbito de ocio, náutica, recreativo
- Tamén empresas de pesca e transformación, que recisan innovación
- tamén buscar vínculos cos oficios tradicionais e as comunidades pesqueiras
- Traballar a parte relacional antes de ter o espazo, non solo a espacial. Buscar nas redes de investigación europeas outros centros de investigación e buscar as súas relacións. Realizar actividades e congresos, seminarios internacionais, sobre a temática. Coñecer o que se está a facer dende aquí, xerar lazos, buscar colaboracións.
- Ofrecer o espazo a institucións con socios que teñan experiencia.
- Buscar un consenso institucional para a súa viabilidade.

- Economía Atlántica.

> Eivas:

Falla de conexións directas por avión.

> Exemplos:

Empresas de innovación alimentaria: Portomuíños de Antonio e Rosa Mirás en Cerceda. En Brest, Francia, proxecto de la maison du pecheur: <https://www.brest-terres-oceanes.fr/fr/location/gite-de-la-maison-du-pecheur>

> Sobre o espazo do Porto

- Unificación de usos no porto: A lonxa e a zona de descarga do porto están desconectados. podería ser interesante unir ambas zonas. (Buscar a opinión dos pescadores)
- Non crear barreiras no Porto entre os seus usos. Analizar os impactos de usos de ocio e vivenda para que non creen problemas co funcionamento do porto.
- San Diego: o ffcc é unha barreira. Estudar as comunicacións co resto do área e como transporte metropolitano e mercancías. Ten vías case ata o PALEXCO.
- Buscar un equilibrio de usos con espazos abertos. A actividade debe xerar un feedback na cidade. O espazo é grande para contentar a todo o mundo.
- Buscar tamén actividade ligadas ao mar de ocio, deporte, tempo libre,...

> Senda dos faros

Estudar o proxecto, xa que vai a haber a presentación Ribadeo- A Guarda inminentemente. (o 28 de novembro). Ver as posibles repercusións.

> Outros axentes

- Javier Larruga UDC
- Fernando González Laxe, observatorio do litoral
- Socioloxía
- Bioloxía UDC
- Químicas: biocondutores
- Ferrol: Politécnica. Construción naval. Materiais.
- Entidades sociais

> Idea clave

Propor ao concello unha investigación sobre as redes de innovación que hai na comarca, para coñecer por onde poderían ir, para xerar un polo de innovación.

Javier Sanz

Director do Observatorio do Litoral

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial.

Entrevista: María R.

Data: 27.11.2017

Duración: 90'

Eixo: Sustentabilidade, xestión e titularidade.

Ámbito: Voz desde as institucións, investigación.

Temas: Xestión integrada do litoral, titularidade e xestión dos terreos.

Principais temas abordados

> Outras persoas de referencia

Fai referencia a:

- Marta García Pérez
- Manuel Borobio (POL)
- José Pernas

> Sobre documentación de referencia

Enviaranos uns artigos seus para a orientación en canto a lexislación urbanística. Territorios inteligentes Alfonso Vergara e Juan Luís Rivas.

> A opinión persoal sobre a oportunidade de transformación da cidades

Fai referencia á importancia que dende os anos 2000 se ten na ordenación do litoral. Traballos sobre a xestión integrada do litoral. Importancia da concorrencia das diferentes administracións na xestión do litoral:

- Estado (costas)
- Autonomía (Ordenación do litoral)
- Local (Ordenación urbanística + ambiental)
- Autoridade portuaria (Portos)

Fálanos dos traballos nos que están inmersos, que si ben non son de incidencia directa no Bordo Litoral, teñen o seu interese para crear o mapa mental da situación. [PLANIFICACIÓN ESPACIAL MARINA, ordenación das augas que están mais alá dunha milla das augas costeiras].

Importancia da integración territorial por medio das infraestruturas verdes /azuis.(Nesta liña ler as referencias do encontro de Valencia CONAMA local, crecemento azul, etc.

Considera que non é factible unha desafección total dos terreos.

Ve como opción mais viable un cambio de afectación (que o Porto ceda os terreos para usos públicos). Ao mesmo tempo ve importante que haxa aportacións privadas de capital, pola dificultade e a carga económica que supón a transformación dunha superficie tan ampla de terreos.

Ter en conta as directrices comunitarias de seguridade portuaria.

> Riscos

Acordo de París (mitigación e adaptación) de cara ao deseño de novos espazos públicos. (como incluír os riscos no deseño dos espazos):

- Augas de Galicia (áreas de risco de asolagamento)
- Demarcación de Costas (estudo dos plans de risco por asolagamentos)

Jorge Blanco

Xestor da Reserva da Biosfera Mariñas coruñesas e terras do Mandeo

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial.

Entrevista: Alejandro P.

Data: 27.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Sustentabilidade

Ámbito: Voz desde as institucións, investigación

Temas: Usos, oportunidade metropolitana, Reserva da Biosfera.

Principais temas abordados

> Marco

Nun primeiro momento falouse das posibilidades que se abren no espazo en canto a mobilidade, coa estación e liñas de San Diego e a posibilidade dun transporte metropolitano tipo tranvía e das ideas que se están a desenvolver con Isabel Aguirre en torno a infraestrutura verde e o papel que pode desenvolver o porto, podendo trasladar a lonxa xunto ao porto pesqueiro creando un espazo de oportunidade. Tamén a posibilidade que servise en parte como aparcamento disuasorio para a entrada á cidade.

Aproveitamento do construído: Un dos puntos esenciais foi a idea de aproveitamento/conservación das estruturas existentes. Non tirar para construír algo novo, se non reutilizar as infraestruturas existentes, particularmente as edificacións. Como exemplo fálese da Ciudad Tecnológica Valnalón. en Asturias. Tamén pensar nun espazo de usos reversibles sen grandes investimentos, con construcións sustentables e que xere a súa propia enerxía (maremotriz, solar,...)

> Usos

Como uso fundamental e necesario falouse de naves habilitadas para un uso creativo, para o emprendemento, como viveiro de empresas,...con novos produtos ligados ao mar ou ás industrias creativas. (coméntanse exemplos de fab-labs en Barcelona) Non sería o modelo do ACCEDE-Papagaio ou do viveiro de MANS de Paideia no POCOMACO se non que debería ter un espazo de desenvolvemento, de posibilitar medios de produción industrial. Tamén no eido dos produtos derivados do mar xa que non hai industria 4.0 de transformación. (Como referencia de posibles industrias se fala do CETMAR en Vigo).

Xestión de residuos: Outra das posibilidades de usos céntrase na xestión dos propios residuos da cidade, de recuperación de materiais tecnolóxicos e da economía circular. Como exemplo: programa da ue "life and the circular economy", mobiliario urbano con residuos,...Estiven mirando a web que te xunto, e non existe ningún "Hub" na U.E.centrado na reciclaxe-reutilización-valorización de materiais tecnolóxicos...

- European Commission/Smart Specialisation Platform/Tools/Digital Innovation Hubs
<http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/digital-innovation-hubs-tool>

Non se ve un espazo para a transformación agroalimentaria, xa que pensa que estes deben situarse noutras zonas da Agrexión urbana, nas que se sitúe a produción de alimentos. Na produción alimentaria en relación ao mar pénsase que hai espazos infrautilizados no Porto de Sada que ben poderían acollelos. Tampouco se ve un espazo de coworking clásico, xa estaría o Papagaio, tamén podería habilitarse algo así no cuartel de Atocha ou no Cárcere.

En alimentación, fálase da necesidade de que o concello firme o Pacto de Milán e de reformular algúns Mercados municipais como 2.0 con aparcamento+espazo de alimentación de produtos locais+viveiro de empresas e espazos de restauración.

> Outras persoas de referencia

- Andrés Precedo Ledo. Asociación metropolitana Coruña 3.0
- Isabel Aguirre, da escola de Paisaxe

Antonio G. Allut & Miriam Montero

Director & xerente de Lonxanet

Información básica

Formato: Entrevista colectiva, presencial.

Entrevista: Olga R.

Data: 28.11.2017

Duración: 120'

Eixo: Sustentabilidade, Motor económico e usos

Ámbito: Voz desde as institucións, investigación

Temas:

Principais temas abordados

> Potencialidades dos terreos

- AGA: Moito atractivo. Os criterios: tería que poder ser visitable, sen barreiras de ningún tipo, e con vocación marítima. Continuum co resto do Bordo. Incorporando actividades cotiás, e con personalidade. Sustentabilidade social (espazo coidado e para a cohesión) e ambiental. Zonas cubertas con outras descubertas
- Vémolos por zonas:
- Bateria e Calvo Sotelo
 - De interese común e público
 - para a cidadanía, en relación á identidade e o mar
 - musealizar Edificio singular, interactivo, que recolla a cultura local e o ámbito marítimo. MM: Casa dos Peixes, mundo oceánico / aquí en relación ás pesca, e a explotación sustentábel dos mares .Economía do mar.
 - espazo mixto, que inclúa esa parte de museo con outros usos. Liña: conciencia ambiental. Centro de referencia para CSIC, Universidade, IEO,... (o coñecemento pouco atractivo para o turismo, habería que conciliar). Necesítase espazo de conexión entre esas entidades e a cidadanía, onde se lle traslade de xeito ameno e sinxelo os avances e a situación do mar.
 - Ollo! Usos comerciais (vender peixe, tabernas...) pode levantar espiñas na cidade. Algo que favoreza e non prexudique aos comercios que hai.
 - Nota MM: para que funcione, o uso ten que estar conectado con outros usos e axentes que xa existan cidade a dentro. Fai repaso do fracaso das intervencións previas no bordo, totalmente desconectadas e con moita oposición nos barrios.
 - Memoria das intervencións: Paco Vázquez ocultou a pesca, erro. O que había era que integrar o carácter mariñeiro e pescador da cidade.

- San Diego. Contestan por coreo porque imos mal de tempo. En todo caso, para esta parte imaxinan un uso ligado ao sector do mar.

> **Que aliados hai no sector do turismo mariñeiro ou a gastronomía?**

Non contesta directamente á pregunta, pero están en varios programas traballando con xente destes sectores, así que se podería investigar por aí.

> **Que pensades do dragado da ría?**

O saneamento parécello ben pola limpeza da Ría (control dos limos), pero sempre que estea fóra de risco para o traballo dos mariscadores e usuarios tradicionais. Convivencia dos dous intereses.

> **Outros**

MM fala moito das oportunidades e tamén dos perigos (que o que se implante acabe co comercio do centro esqueza os barrios, promova turistificación e xentrificación,...). Interesante incorporar esta voz para traballar os criterios e o marco xeral da intervención coa cidadanía.

Marta García

Asesora xurídica do Concello da Coruña

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial.

Entrevista: María R.

Data: 23.01.2018

Duración: 120'

Eixo: Xestión e titularidade

Ámbito: Voz desde as institucións, investigación

Temas: Dereito urbanístico, xestión e titularidade.

Principais temas abordados

> Por que a transformación dos terreos constitúe unha oportunidade?

Explícame que forma parte do Observatorio do litoral xunto con Javier Sanz Larruga e José Pernas. (autorreferéncianse), ambos con perfil máis ambiental e que especialista en Dominio público, así como o seu posicionamento persoal e que mantén a nivel profesional; de cara a contextualizar a explicación.

Posicionamento: Todos os terreos que se desafecten teñen que ser de dominio público, e para usos público, non produtivos a priori.

Problemática 1. Querer saldar a débeda do Porto exterior. O P.E. é interesante de cara a eliminar usos nocivos e perigosos do interior da cidade.

Non se debe patrimonializar.

Oportunidade 1. Na desafectación dos terreos, sempre queda libre a franxa de Dominio público marítimo terrestre, mais o interesa ben da franxa de contacto inmediato coa DPMT, que podería ser tamén DP, de existir unha vontade política dos actores implicados:

- Portos do Estado
- Autoridade portuaria
- Concello da Coruña
- (como administracións aliadas) A Xunta de Galicia

Deberían asinar por decisión política o traspaso deses terreos (os que deixen de ter usos propiamente portuarios) para Sistemas xerais, e usos comúns da costa, tal e como os define a Ley de cotas.

> **Opcións posibles en canto a financiamento, titularidade e xestión dos terreos**

> **Financiamento:**

Debería desaparecer a débeda do Porto exterior e que a asumira Portos do Estado, tal e como se fixo con outros Pórtos e como se rescata a diferentes entidades públicas e privadas.

Poñer na mesma balanza os custes económicos e a rendibilidade social, da mellora da cidade e dos usos que ofrece.

> **Titularidade:**

Opción 0: (posicionamento persoal),

- Pública.
- En todo caso concorren diferentes administracións.
- O Tribunal Constitucional ten en conta a prevalencia de intereses, nos seus dictames, neste caso ao seu parecer a prevalencia do interese é a favor da administración local.
- De seguir ese argumento as premisas para a colaboración entre administracións debería marcalas o municipio e crear ámbitos de colaboración e acordo.
- Estes acordos deberían ser recollidos no planeamento da cidade. Non nun PXOM, porque debería ser algo máis amplo, un plan estratéxico litoral, por exemplo, onde recollera unha visión urbanística, ambiental, turística, económica, social. etc..
- As posibilidades reais son 4, por orde de máis preferible a menos preferible)

Opción 1: .

- Desafección dos terreos portuarios e entrega ao Concello, para sistemas xerais.
- (+) Adscribir ao municipio os usos demanais (ou por medio dun convenio).

Opción 2:

- Creación dun consorcio, onde todas as administracións estean representadas con diferentes cuotas de poder.

Opción 3:

- A Autoridade Portuaria libera de usos portuarios pero non traspasa a titularidade, cada administración xestiona os seus terreos.
- (Como na Solana, parécelle a peor opción, xa que non é transparente, non se intenta chegar a acordos, e non se da resposta á cidadanía).

Opción 4:

- Desafectación de terreos e venda a privados, sen pasar pola cidade.(So aquelas cesións obrigatorias e conveniadas). Convenios actuais.

> **Xestión:**

Non se mete moito nesta temática, pero considera que unha boa xestión pública debería ser suficiente para xestionar a transformacións dos terreos, si non existira unha débeda imposta.

Andrés Precedo Ledo

Xeógrafo

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: Alejandro F.

Data: 09.04.2018

Duración: 180'

Eixo: Motor económico e mobilidade

Ámbito: Voz investigadora

Temas: A reunión versou sobre as oportunidades que se abren no espazo litoral da cidade da Coruña para novos usos no Porto interior unha vez que se trasladen os grandes espazos loxísticos actuais.

Principais temas abordados

- Os novos usos portuarios son a grande oportunidade da cidade para o seu futuro e para a construción dunha nova fachada marítima.

> Xestión

- Cómpre a cooperación entre administracións para desenvolver o plan.
- Deberá realizarse un consorcio entre Porto+Adif+Renfe+Administracións
- O Plan de construción de vivendas do porto non é sustentable.
- Deberá venderse parte do solo para actividades produtivas

> Mobilidade

- O porto interior debe manter o seu uso produtivo e limitar o tráfico da Praza da Palloza. A lonxa debería ir a Oza. O principal problema da mobilidade coruñesa é a Praza de Ourense
- Ferrocarril metropolitano ata o Palexco.

> Usos produtivos

- Crear un parque tecnolóxico e de innovación con solo empresarial de calidade, con usos para as novas economías. Un distrito da innovación.
- Para os cruceiros precisárase máis flexibilidade, máis lonxitude que pode dar o peirao do centenario.

- Existen sinerxías coa reserva da biosfera para a economía verde
- Non hai excesivos vimbios para a economía azul. Unicamente a pesca ten certa forza, podendo favorecerlle algunha mellora.
- Alimentación
- -Servizos profesionais e a empresas
- Deseño e creación
- Empresas tecnolóxicas

> Fachada marítima

- No ensanche do XIX xa aparecía a continuidade do cantón ata a Fábrica de Tabacos (segundo explica Cebrián no seu libro sobre A Coruña)
- Continuar a fachada histórica ata Praza da Palloza con baixas densidades. Coa venta financiar as zonas verdes.

> Outros usos nos terreos

- Para a Medusa proponse un novo uso público.
- Deberá incorporar algo de vivenda para a súa viabilidade.
- Edificio emblemático cultura:
- Existen diferentes persoeiros da cidade con coleccións de pinturas (Amancio Ortega, Jove, ...) ou Unión Fenosa (baixar o Macuf) ou Abanca.
- Hotel moderno de 5 estrelas para convencións
- Deixar grandes espazos abertos entre os edificios e o mar

> Integración dos portos de Coruña e Ferrol

- A terminal de contedores debería ir a Ferrol e non quedar no peirao do centenario.
- Ambos portos deben buscar fórmulas de cooperación e especialización.

> Referencias:

- Porto de Arrhus
- Porto de Malmo
- Porto de Copenhagen

José Luís Otero

Xerente da Lonxa da Coruña

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 24.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Motor económico. Lonxa

Ámbito: Voz da pesca.

Temas: Tratouse principalmente o funcionamento da Loxa, e as posibles necesidades que neste sector podería haber de cara á transformación dos terreos.

Principais temas abordados

> En canto ao funcionamento e os puntos fortes

Comeza a entrevista explicando o funcionamento da Lonxa e os seus puntos fortes, como pode ser a concentración de buques doutros portos que acoden á poxa da Coruña, pola seguridade e as condicións que ofrece, así como o bo trato que recibe o peixe.

Neste sentido, salientase a importancia de que é unha Lonxa concesionaria, xestionada dende o propio sector, dende que houbo este cambio de xestión, mellorou moito a competitividade. E as toneladas de peixe ao día e ao mes que se moven na lonxa.

A Coruña ten unha gran tradición de peixe fresco, e é un valor que ten que manter, xa que a súa fama funciona como un polo atractor do turismo gastronómico, e xera unha boa cultura ao redor dos mercados e do sentimento que ten a cidade con respecto á calidade do seu peixe, así mesmo é un produto moi demandado, polo que existe un alto volume de pesca que se exporta.

Un dos puntos débiles é un problema externo, **as cotas**, deberían valorarse o que chama o "esfuerzo pesqueiro", non cotas prefixadas, que non son realistas coa produtividade de cada área.

> En canto á funcionalidade

Fálase da operatividade da Loxa. Os barcos de baixura e de altura chegan moi cedo de madrugada, descargan e o peixe pasa o control veterinario, xunto co que chega por estrada.

Logo colócase e faise a poxa, en xeral moitas das persoas do mar marchan descansar e teñen a posibilidade de volver despois a recontar o volume de pesca vendida, ou teñen a opción de que se lles envíe. Nesa dinámica ve axeitado que o porto pesqueiro e a Lonxa estean separados, xa que así as persoas do mar separan o seu lugar de descanso e reparación das embarcacións, do seu lugar de traballo. Así mesmo non todas fan percorridos internos.

> **En canto aos posibles usos dos peiraos**

Non aposta por ningún uso concreto, mais si que afirma que son decisións que deben tomase con moito tino, e ter en conta o uso actual do mar e dos peiraos, como é o uso pesqueiro, que malia o descenso que ten na produtividade, sigue a ser un sector punteiro e que se está a traballar para remontalo.

Como exemplo conta o caso de Irlanda, onde por mor da situación dunha plataforma petrolífera, baixaron duns 360 embarcacións a 150 xa que moitas persoas que traballaban no mar foron a traballar ás plataformas.

Doutra banda, conta o problema que supón a enerxía eólica mariña para a pesca de baixura.

Ramón Castro

Relación exteriores. Autoridade Portuaria de A Coruña

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R e Olga R.

Data: 27.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Transversal-Porto

Ámbito: Voz da Autoridade Portuaria

Temas: Na reunión explicouse a motivación da investigación e a solicitude colaboración. Alén dos temas de organización e colaboración para acceso aos espazos portuarios, realizáronse preguntas concretas en canto aos usos que se trasladan ao Porto Exterior e os prazos nos que deberán facelo. Tamén solicitouse documentación detallada en canto aos uso actuais dos terreos e das edificacións portuarias.

Principais temas abordados

En canto á documentación solicitada, nos remite primeiro a explotar á que está en aberto na web, e despois en solicitarlla a Xiao Varela como membro Consello de administración a Autoridade Portuaria. Podería así aportarnos a información con cartografías mais detalladas e o Plan de Empresa (documentación nunca obtida ao longo do investigación).

Solicitáronse as variantes e estudos do ferrocarril a Langosteira, así como datos concretos das previsións.

En canto ao traslado de actividades, e ao cese da actividade portuaria actual nos peiraos comenta:

- Batería e Calvo Sotelo; será rápida
- San Diego e Porto Petroleiro: hai moitas incerteza
- s pola diversidade de empresas que se sitúan nese espazos, a falta de ferrocarril a Langosteira

Observacións

Despois desta reunión, Ramón Castro, acompañounos polos terreos portuarios, amosando as diferentes actividades, sen chegar a afondar nas preguntas mais concretas que se realizaron. Houbo facilidade para acceder aos terreos portuarios, non así á documentación solicitada.

Segundo pasaron os meses a comunicación foi menos fluída.

Alfonso Díaz Revilla

Urbanista. Oficina de planeamento.

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R

Data: 27.11.2017

Duración: 120'

Eixo: Territorio

Ámbito: Urbanismo e cidade

Temas: Sobre as oportunidades da transformación dos terreos portuarios, sobre os posibles usos e as transformacións porto - cidade, mais significativas.

Principais temas abordados

"O porto debe seguir sendo un porto"

"Estes terreos son un espazo único, irrepetible"

> En canto ao proceso

Non imaxinar unha situación finalista, deberían vislumbrarse situacións parciais a escala reducida, (pon como exemplo o caso de Santander, recalcando que ten unha casuística similar⁹).

Podería ser un Plan Director con moita flexibilidade a nivel das transformacións posibles. No que non se definan usos concretos, importante responder ao momento socioeconómico.

Unha das preguntas a facernos é si o Plan Director actual pode ou no servir como punto de partida.

- Hai que ter en conta condicionantes como:
- Non hai aínda unha liña de ferrocarril ao Porto Exterior
- No Porto Exterior non pode haber tráfico de contedores
- Repsol ten uns tempos para trasladarse, pero logo hai que ver de que xeito se volven a ocupar os terreos do Porto Interior nos que se sitúa.

Por todo isto, considera que o acaído son pequenos ámbitos de actuación con certa independencia.

Outras condicionantes a responder:

- A compoñente metropolitana
- A definición do ámbito
- A concreción dos ámbitos de recualificación.

> En canto aos usos

O Porto Interior é actualmente un dos motores económicos da cidades, polo que debería manterse a produtividade. Nesta liña o sector pesqueiro xera dinamismo na cidade, que xa cambio ou trasladar o porto pesqueiro, compre mantelo e potencialo.

Fálase de que poden xurdir novos usos, por exemplo para dar resposta ás deficiencias dotacionais dos barrios centrais, como poden ser os equipamentos de proximidade, en canto a centros de ensino, centros deportivos, de saúde, etc.

O axeitado sería chegar a unha solución mixta; un espazo ben comunicado, con actividades recualificadas (avaliar as que teñen que manterse no Porto, as que deben trasladarse... e cales novas poden vir), no que se dea un proceso de reconversión

A longo prazo, considera a pertinencia dun Pla Director que ordene os aspectos económicos, que se cinga a un ámbito mais alá dos terreos portuarios, que avalíe os elementos naturais e os artificiais, e os elementos metropolitanos cos locais.

> En canto á relación coa cidade.

Importancia da creación dunha estratexia de permeabilización entre o Porto e a Cidade, allea aos usos portuarios. Facer cidade.

Ve interese na creación dun protocolo coa Universidade en canto ao Campus da sustentabilidade.

Marta Núñez

Directora da área de promoción económica e emprego. Concello de A Coruña

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R., Alejandro F.

Data: 06.03.2018

Duración: 90'

Eixo: Motor económico

Ámbito: Voz do Concello

Temas: A reunión versou sobre as necesidades da cidade en canto ao sector económico.

Principais temas abordados

> En relación con documentos e referentes

- Preguntamos si se pode extraer información do mapa de actividade-innovación municipal (non sabe como descargalo, pero ve interesantes extraer información).
- Fala da realización do Plan de industrialización
- As empresas que sosteñen o sector produtivo na Coruña son aquelas que teñen un maior índice de factor humano.
- Como principais sectores destaca: a loxística, a moda, o transporte, o sector enerxético e alimentación (no que está incluído o sector pesqueiro).
- COFAGA, introduce a temática da saúde, transformación de materias para a elaboración de produtos en relación coa saúde e a difusión dun modo de vida saudable.
- Instituto oceanográfico, transformación de produtos de alimentación
- En relación coa Universidade (innovatic, (smart port), innovasaúde)

> Aspectos concretos de A Coruña

- En canto ao desenvolvemento do I+D na cidade localiza que debe reforzarse o referente á conceptualización e á xeolocalización, partindo do coñecemento tradicióna abrir novas posibilidades por medio da innovación. Isto supón necesidades especiais en canto á implantación.
- Ter en conta o que hai no ámbito inmediato aos terreos portuarios, como son as sendes bancarias, grandes patrimonios etc... que tamén pode que cesen actividade e polo tanto pensar as necesidades en conxunto.
- Ter en conta a relación e a complementariedade cos portos do noroeste peninsular.
- Non obviar os usos que se trasladan ao Porto Exterior, cátedra Repsol,
- Hai unha falta de estratexia coas Start Ups

> Sobre posibilidades e ideas de elementos a potenciar

- Traballar en cooperación coa Universidade de cara a elaborar un Plan Estratéxico de restos produtivos, e facer unha proxección a longo prazo.
- No campus de Oza podería facerse un campus da saúde, en relación cunha incubadora tecnolóxica
- Liñas de colaboración das TIC's con outras materias e campos de traballo, como pode ser aplicadas ao sector da saúde, e potenciar por exemplo a fisioterapia, que xa traballan en conxunto.
- Creación dun HUB tecnolóxico, potenciando así o centro da cidade.
- Resaltar a capacidade e o valor engadido que aporta a actividade no centro en canto ao modo de vida na cidade.
- Preocupación por crear arraigo entre as empresas que se localicen na Coruña.
- Potenciar I+D, economía azul, bloques tecnolóxicos, vincular incubadoras tecnolóxicas, con centros de negocios, asentamentos de mircroempresas (con altas necesidades de implantación pero non con macro-necesidades)
- Coidado coa hiperinflación que pode xerar o turismo.

Juan Ramón Acinas

Enxeñeiro de camiños, canles e portos. Profesor na UDC

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R., Alejandro F.

Data: 09.03.2018

Duración: 90'

Eixo: Porto e evolución

Ámbito: Voz investigadora

Temas: Abordáronse temas da evolución e do funcionamento dos portos en xeral e de aspectos concretos do Porto de A Coruña.

Principais temas abordados

A nivel xeral parécelle importante traballar sobre os puntos en común e non sobre as diferenzas, os terreos portuarios que eran dominio público marítimo terrestres, pasan a ser dominio público portuario e unha vez que deixan de ter actividade deberían volver a ser terreos de dominio público, non privados, sobre isto pode discutirse si a xestión sigue sendo da Autoridade Portuaria (entón seguen sendo portuarios ou municipal)

A Coruña debería seguir sendo unha cidade portuaria

> Fortalezas e debilidades do Porto da Coruña en relación á súa realidade física

Son terreos gañados ao mar, foise quitando espazo á ría para a construción de peiraos, é algo moi importante a ter en conta cando se pensa no seu futuro, foron terreos naturais.

Un dos problemas de base son os puntos de vista, promotores, do porto e da cidade, con intereses diferenciados.

Sería a terceira proposta na historia da cidade e do porto, de ocupar os terreos de primeira liña con operacións residenciais (salvando as distancias) No s.XVIII Montaigu, en 1890 Uribe.

O porto e a cidade teñen ao longo da historia recente unha relación pouco sinérxica.

Parécelle interesante o uso cidadá que se fai das infraestruturas funcionais, como pode ser o Dique de Abrigo.

Unha das dificultades do Porto Interior da Coruña é que a cidade foi tomando o mar mais que o porto e houbo pouco espazo de desenvolvemento.

> Usos e actividades que terían cabida no ámbito de San Diego.

As condicións especiais coas que conta o Peirao do Centenario, son "

- Calado
- Superficie
- Espello de auga abrigado
- A posibilidade de acoller tráfico de contedores

Unha das condicionantes en canto ao deseño urbano e á integración é a entrada e saída de mercadorías do porto, neste eido, existen traballos realizados na escola de camiños, que destacan a posibilidade de realización dun falso túnel dende San Diego para ligar con Centenario.

En terra hai problemas de intercambio de mercadorías.

A APAC ten moito percorrido en tráfico de graneis líquidos e enerxético, debe potenciar os seus puntos fortes como desenvolvemento económico, sen ter que chegar a operacións inmobiliarias.

> Complementariedade entre portos

Toda Galicia debería ser un gran plataforma loxística marítima, incluso Galicia e Portugal.

> Usos a potenciar

- Pesca
- Industria capaz de xerar valor engadido aos produtos derivados
- Innovación, por exemplo no campo da acuicultura e nichos de estudo aínda que non se- xa para aplicar no mesmo lugar pola calidade das augas.
- Infraestruturas mariñas, por exemplo a investigación da xeración de enerxía, pero non para aplicalas na contorna.

Adina Dimitru

Doutora en psicoloxía pola Universidade da Coruña.

Información básica

Formato: Entrevista individual, telefónica

Entrevista: María R.

Data: 13.03.2018

Duración: 90'

Eixo: Sustentabilidade

Ámbito: Voz investigadora

Temas: As solucións baseadas na natureza e

Principais temas abordados

> Solucións baseadas na natureza

A reunión baséase principalmente na explicación dos obxectivos do grupo de investigación Persoa - ambiente da Universidade da Coruña, grupo que pretende promover un cambio a través do cambio pola innovación social, en relación coa alimentación, a economía ética, etc.

Agora traballan ao redor das *Solucións Baseadas na Natureza* que teñen que ver coas infraestruturas verdes e azuis, pero non solo, sino que incorpora novas perspectivas de integración.

Estudan de que xeito as solucións baseadas na natureza deben aplicarse, e de que xeito inciden nos cambios sociais, e na procura de ferramentas para analizar o seu impacto.

Dalgún xeito tratan de imitar as dinámicas da natureza, para dar solución e mitigar problemáticas ambientais e reducir problemas e mellorar dinámicas sociais.

En canto á infraestrutura proxectada, a través de procesos participativos, con accións como:

- Expansión de árbores en diferentes partes da cidade.
- Hortas urbanas
- Teitos verdes

É moi importante nestes procesos a promoción económica, xa que dos alicerces é a súa viabilidade, na investigación e aplicabilidade, interveñen tamén empresas que desenvolvan parte de estes procesos.

Unha das avaliacións nas que se están a centrar as investigacións, é en recoñecer de que xeito estas ferramentas manteñen os obxectivos de igualdade social. Xa que nalgúns casos tense corroborados, que ao mellorar a calidade ambiental e a calidade de vida de ámbitos determinados da cidade fávorecen certas dinámicas de xentrificación.

María García

Concelleira de medio ambiente e mobilidade sostible

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 28.03.2018

Duración: 60'

Eixo: Sustentabilidade

Ámbito: Voz do Concello

Temas: Integración das políticas medioambientais en relación cos terreos portuarios

Principais temas abordados

> As principais liñas de traballo

- A liña de traballo en torno á redución de residuos. O Plan vertidos 0 e o bo resultado que están a ter neste sentido, que relación pode ter coa transformación portuaria:
 - Está vinculado ao uso e disfrute dos terreos
 - Acceso á boa calidade das augas
 - Existe unha boa marxe da mellora da calidade das augas, teñen unha boa capacidade de rexeneración.
- A biodiversidade urbana
 - Se está a elaborar un mapa da biodiversidade
 - Localización dos puntos quentes
 - Protección de valores
 - Medidas de manexo, en canto á creación de hábitats e á expansión da arborado
- O programa CONNECTING NATURE e a infraestrutura verde, neste eido conflúen:
- a pertenza do Concello ao programa
 - A elaboración dun Plan Director
 - Plan de infraestrutura verde da Coruña
 - Plan da infraestrutura verde da área da Coruña (na que conflúen algúns concellos mais que na área metropolitana)

> Conectividade

Un dos xeitos de tecer a infraestrutura verde é a través da conectividade peonil e ciclista. O xeito de abordalo é coa procura de salvar e evitar barreiras e procurando a continuidade por medio da introdución de arborado, naturalización de espazos, creación de xardíns, teitos verdes, integración ornitolóxica na planificación, introdución de medidas redutoras da contaminación acústica, vinculando estes espazos con áreas paseo, de lecer e de observación da natureza.

Outra liña, que ao mesmo tempo está exposta no EIDUS é a da vinculación destes espazos con recuperación ambiental e cultural. A recuperación da traza do río Monelos, estaría vinculada a esta posta en valor, está prevista a recuperación dalgúns treitos como o río Feáns e da Pastoriza - Monelos.

Planéase a continuidade entre

- Torre de Hércules e os xardíns de San Carlos
- A Palloza e San Diego
- Oza e As Xubias

Julio Hernández

Xefe comercial e de desenvolvemento da Autoridade Portuaria Ferrol San Cibrao.

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 09.03.2018

Duración: 30'

Eixo: Motor económico

Ámbito: Portuaria

Temas: Relación entre o porto interior e o porto exterior en Ferrol e a relación co porto de A Coruña.

Principais temas abordados

Os casos de Ferrol e A Coruña son ben diferentes, dende o punto de vista de que o Porto Exterior de Ferrol, realízase co obxectivo de ampliar a produtividade, non está enriba da mesa a desafectación de terreos, todo o contrario o que se precisaba era unha ampliación.

San Cibrao, funciona de xeito bastante independente, a Autoridade Portuaria serve e apoia á concesionaria en todo o que pode.

Doutra banda o punto forte do Porto de Ferrol é a súa multiplicidade de oferta, non traballan en prol dunha especialización moi concreta, sino en poder servir a unha boa variedade de servizos a escala mediana.

Recentemente están comezando a operar contedores no Porto Exterior de Ferrol.

Anxo Calvo

Decano da facultade de económicas UDC

Información básica

Formato: Entrevista individual, telefónica

Entrevista: María R. e Alejandro F.

Data: 06.04.2018

Duración: 90'

Eixo: Motor económico

Ámbito: Voz investigadora

Temas: Propostas de usos e viabilidade económica

Principais temas abordados

> Da xestión

Antes de falar do financiamento hai que conseguir chegar a un consenso en canto aos usos aos que se queren destinar os terreos e doutra banda o que se quere conseguir con eles. Unha vez coñecidos os obxectivos, pode comezar a pensarse o xeito de xestión e a procura de financiamento.

O primeiro punto, sería a xeración de confianza, para o que resalta:

1. Non convocar ao Consello de Administración ata que non se teña xerado a confianza suficiente. Inverter os recursos necesarios na xeración de confianza.
2. Chegar a un consenso en canto o destino dos terreos a nivel de usos
3. Creación dun clima de estabilidade. O sector privado precisa de estabilidade, e fuxo de onde non a atopa.

> Actividade

O binomio dos portos A Coruña - Ferrol, debería facer forza por entrar xuntos nas redes portuarias mundiais, para isto un bo complemento sería a creación dun i HUB loxístico.

A loxística é un motor xerador e tractor doutras economías.

Fala de INDITEX como caso paradigmático, en canto á xestión e á loxística, así como motor económico, cultural e de internalización dentro da cidade.

Non é favorable á creación de novos centros tecnolóxicos ou de innovación, sen antes ter tecida unha rede estable da que sae a demanda, non crear novas infraestruturas antes de ter unha demanda real. (Xa tivemos moitos exemplos de fracaso).

Avoga pola creación dun Consello Económico Social da Coruña, independente.

Quique Peña

Grupo de Ingeniería del Agua y del Medio Ambiente. Profesor na UDC.

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.e Alejandro Fernández

Data: 06.04.2018

Duración: 90'

Eixo: Motor económico e portuario

Ámbito: Voz investigadora

Temas: **NOTA*** Quique Peña uns días despois da entrevista enviou un escrito recollendo as cuestións tratadas na reunión, onde daba respostas a preguntas realizada na mesma e incluía outras apreciacións, polo que optamos por introducir o seu escrito.

Principais temas abordados

Ideas de Enrique Peña (Universidade da Coruña, Grupo de Ingeniería del Agua y del Medio Ambiente), sobre el posible aprovechamiento de los terrenos de San Diego y Calvo Sotelo

A continuación expongo algunas ideas. Algunas son propias, otras son comentarios a opciones que se plantearon en la reunión, y otras también las he oído de otros compañeros del grupo de discusión.

Un primer aspecto importante es que, en un tema tan importante para la ciudad y su planificación para los próximos años/décadas, la solución final debería tener un consenso entre la ciudadanía, el Concello y la Autoridad Portuaria.

Uso comercial versus lúdico/social. Los terrenos del actual muelle del Centenario (y parte de Calvo Sotelo), más lejanos a la parte urbana, se deberían aprovechar con un enfoque más comercial. Es importante resaltar que los muelles de esa zona están en muy buen estado, y son un activo para el Puerto, de los que puede sacar un rendimiento oportuno.

Por tanto, un aspecto importante para el Puerto es que por lo menos los terrenos del Centenario y de parte de Calvo Sotelo tengan un aprovechamiento económico, y que el acceso tangencial por carretera y tren a esa zona esté asegurado, con una clara ordenación de tráfico. Eso pasa porque una parte del terreno situado enfrente del Centenario permita la circulación para la salida de mercancías. Si no se confirma este aprovechamiento, es difícil que el Puerto pueda consensuar la operación. Incluso aunque la Autoridad Portuaria de A Coruña estuviera de acuerdo, difícilmente Puertos del Estado lo autorizaría mientras exista una deuda importante (y no haya otra forma de liquidarla).



Figura indicando los accesos necesarios. Centenario y muelle de San Diego tendrían usos comerciales, y la terminal petrolera usos ciudadanos de aprovechamiento de la lámina de agua (acceso con paso elevado).

El muelle del Centenario tiene dos ventajas importantes.

- 1) Están en una zona bastante protegida del oleaje de fondo por el Dique Barrié. Pueden tener y de hecho tiene agitación por oleaje de viento y algo de fondo, y posiblemente por reflexiones desde varios puntos, pero esa agitación es menor que en zonas no protegidas. El calado en el lado más expuesto de 16.5 metros, y en la parte interior un calado de 10 metros.
- 2) Dispone de infraestructura ferroviaria de entrada y hasta la Medusa, generando que la salida de mercancía sea rápida y no ocupe mucho terreno portuario el almacenamiento de la misma, y sin generar una afección importante en el resto de usos de los terrenos. Esto podría interesar a muchas empresas como se indicará más adelante.

El tipo de actividad comercial (Centenario y muelle de San Diego enfrente, sin incluir la terminal petrolera), podría ser:

- **Transporte de contenedores.** El actual Puerto Exterior de Punta Langosteira puede tener agitaciones importantes para el tráfico de contenedores, más exigente que el de otras mercancías. El calado existente en el Centenario es suficiente para la operatividad de cualquier porta-contenedores.

- **Mercancías limpias.** La ubicación es idónea para el trabajo con mercancías que no generen afectaciones medioambientales a la ciudad, como madera, siderurgia, fruta, etc. Esto podría beneficiar a varias empresas de importación/ exportación/ procesado/auxiliares, desde Ferrolterra hasta Arteixo, que necesiten terrenos con el que mejorar el transporte de estas mercancías por mar. No se podrían ubicar servicios de bunkering, que desde el 2019 se convierte en un servicio portuario que tiene que ofrecer la Autoridad Portuaria de A Coruña.

- **Terrenos de apoyo a otros servicios.** La zona podría ser aprovechada para concesiones o servicios portuarios que necesiten paradas operativas de mantenimiento o reparación, repostaje o de transferencia de carga (vertical y horizontal). La limitación fundamental es que, aunque la superficie es importante, no es lo suficiente para poder tener un centro logístico. En particular, no se podría trabajar con grandes piezas, cuyos accesorios necesitan de espacio y radio para operar adecuadamente. En este sentido no se podrían ubicar servicios de apoyo a las energías renovables offshore, como la eólica, en fuerte crecimiento, por la falta de espacio.

En este punto podría ser interesante contactar con Navantia e Inditex. En relación con la Logística, recomiendo contactar con el profesor Alfonso Orro, de la Universidade da Coruña (aorro@udc.es).

En las baterías de Calvo Sotelo, existe en la actualidad un planteamiento de uso comercial y hotelero. Sería recomendable un modelo mixto de utilización residencial, con una parte comercial y hotelero, pero también con un aprovechamiento de uso ciudadano e incluso de relación con la Universidad, servicios a gente mayor, etc. (ver más adelante).

- **Transporte marítimo de pasajeros y otros usos (terminal petrolera).** Un aspecto importante es el aprovechamiento de la lámina de agua por parte de la ciudadanía, tanto en San Diego como en Calvo Sotelo. Enfrente del muelle del centenario, en la zona de los pantalanes actuales de Repsol y cercana a Oza, se podrían ubicar empresas de transporte de pasajeros hacia el Parrote, Bastiagueiro, Mera o incluso Ferrol, con un planteamiento eminentemente turístico (en el primer caso), y de recreo o de playa (en el resto). Para ello debería realizarse en primer lugar un servicio de transporte público eficaz y adaptado hasta esta zona. Esta línea sería probablemente solo rentable en verano, habría que buscar alternativas de aprovechamiento económico para el resto de estaciones del año.

Esta zona también se podría aprovechar para uso deportivo, con una base náutica para deportes de vela u otros, acercándola a la ciudad y red de transporte respecto de su ubicación actual (ver más adelante la parte de usos de ocio).

Esta zona cercana a Oza quedaría cortada por el acceso antes indicado hacia el Centenario, que es fundamental para el aprovechamiento comercial del Centenario. Para poder combinar ambos usos, se debería realizar un acceso elevado a dicha zona, por encima de los accesos al Centenario.

- **Pesca.** En la reunión se comentó la posibilidad de desplazar la actividad pesquera hacia la zona de Oza. Hasta donde conozco no habría problemas para la ubicación, acceso y condiciones de operatividad válidas para barcos pesqueros en dicha zona de Oza. Sin embargo, la lonja actual es muy reciente, una de las importantes de España, y con el mayor volumen de pesca fresca. Hasta que no se amortice adecuadamente no parece razonable cambiarla de ubicación. Un aspecto importante es que posiblemente se pueda hacer también un aprovechamiento ciudadano y turístico de las actividades de la lonja, donde se puedan ver subastas, actividades, etc.

El tipo de actividad de ocio estaría en la zona más cercana a la ciudad, más protegida del viento, con una mezcla de usos públicos y privados. Quedaría por dentro de los accesos al Centenario, pero aún con mucho espacio tanto en la parte actual como ocupando los actuales terrenos donde pasa el ferrocarril.

Un aspecto importante es que, aunque el uso no sea mayoritariamente residencial, sí sería recomendable algo del mismo, combinado con usos administrativos, sanitarios, verdes y de ocio. El uso residencial, administrativo y sanitario se justifica, entre otras cosas, porque permite que existe gente durante todo el día en la zona. Además de espacios de paseo y zonas verdes, se podrían ubicar las siguientes instalaciones (tanto en la zona de San Diego como en Calvo Sotelo):

- **Actividades y salud para mayores.** No conozco la oferta y demanda actual, pero en un contexto de envejecimiento de la población, se debería dar servicio de actividades a este sector. Otra opción es un centro de salud que venga a sustituir la oferta en varios puntos de la ciudad, que hasta donde sé está bastante diseminada, incluyendo algunos pisos o bajos que se podrían utilizar con otros fines. Para todo esto, debería hacerse un servicio de transporte público eficaz y adaptado.

- **Espacios de encuentro institucional y ciudadano.** Se podría plantear un edificio donde realizar actividades de la Universidade da Coruña, tanto de presentación de actividad investigadora, networking y contacto con empresas y asociaciones, temas culturales, deportivos, medioambiental, voluntariado y cooperación, etc. En la actualidad existen otros espacios para este fin (edificio Normal), pero algo

alejados del Centro. Si hay una oferta de ocio (cultural, científica, etc.), complementada con una oferta de servicios (comer, cafeterías), se puede atraer gente que aproveche para ambas cosas.

- Reserva de espacios para el desarrollo de actividades cerca del mar. El planteamiento es tener una serie de instalaciones para el desarrollo de actividades tanto en el lado tierra como el lado mar, y que generen la creación de pequeñas empresas que lo gestionen, ya sea a través de concesión o como se considere oportuno. El tipo de actividades que se podrían plantear en el lado tierra sería disponer de instalaciones deportivas deficitarias, zona de pesca deportiva, etc. En el lado mar se podrían ubicar y desarrollar actividades náuticas de vela, kayak, windsurf, que den cursos y alquilen el material.

Los edificios se podrían plantear con usos múltiples, con un diseño moderno, diáfano y autosuficiente desde el punto de vista energético. Un ejemplo podría ser la sede del itdUPM:

<http://www.itd.upm.es/espacio/>

Alfonso Orro

Urbanista. Oficina de Planeamento

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 12.04.2018

Duración: 60'

Eixo: Motor económico. Loxística

Ámbito: Voz investigadora

Temas: O interese da loxística

Principais temas abordados

> A rede capilar da loxística

Realiza unha explicación dos diferentes tipos de loxística e aqueles que poden ter interese a nivel urbano, como pode ser a loxística no último tramo de distribución urbana de mercadorías.

Dentro da distribución capilar hai dous tipos principais:

- B to B (de empresas a empresas)
- B to C (empresa a consumidor) cada vez mais frecuentes.

Para solucionar estas entregas existen diferentes metodoloxías e se traballa cada vez mais en facelas o mais sustentables posible.

- Taquillas
- Puntos de recollida
- Centros urbanos de mercadorías
- etc

Ligado a isto está a loxística da xestión da información.

> Interese nos terreos portuarios

En canto á grandes superficie adicada a loxística, non coñece unha demanda expresa, as grandes empresas, como pode ser INDITEX, teñen a súa propia loxística e o seu propio centro.

Existe tamén un gran centro loxístico en Culleredo e no Porto Exterior de Ferrol, ligado a contedores.

Juan Freire

Estratega e líder para organizacións abertas orientadas á innovación permanente

Información básica

Formato: Entrevista individual, videoconferencia

Entrevista: María R.

Data: 16.04.2018

Duración: 90'

Eixo: Motor económico

Ámbito: Voz investigadora

Temas: Reflexións xerais sobre a potencialidade dos terreos do bordo litoral.

Principais temas abordados

O reto é como crear unha realizar un cambio de paradigma no sector produtivo ligado á innovación social.

Un exemplo é o caso de Vigo que dalgún xeito acomete parte de ese cambio.

Ten interese a posibilidade de colaborar co proceso de Vigo e cal e buscar o carácter diferencial do Porto de Coruña.

- Na forma de construír o proxecto. A economía azul sempre estivo moi illada e piramidal, polo que compre unha procura de áreas de innovación
- Como incorporar á cidadanía no proceso.
- Carácter único do espazo e o lugar. (Cidades creativas)
- Necesidade de coordinar todos os actores

> **Sectores ou proxectos concretos que están traballando en Galicia en relación ao mar e á innovación**

Contrastamos con el a parte da rede, o ve axeitado.

- I+D-UNIVERSIDADE GALEGA E CENTROS DE INVESTIGADOR. O grado de coordinación non é moi bo. E soen estar alongados da economía azul.
- importante sería tecer redes, e traballar doutros sectores
- Acuicultura, pesca enerxía naval, enerxía, ...
- Centros de transferencia e innovación. Hai moita calidade nas persoas e nas institucións son moi lentas.
- Industria naval, (cliente privado sector emerxente), vehículos autónomos no mar
- Pequena industria de alimentos (Portomuiños)
- Axentes tecnolóxicos. IGALIA (softwer, non traballa con recursos marinos)

- Acuicultura e pesqueiro
- Sector de transformación - conserva. É un sector historicamente moi contaminante, pero hoxe en día ten procesos ambientalmente responsables.

Podería atraer outros axentes a nivel internacional

- Vehículos autónomos mariños
- Enerxías renovables mariñas.

> Experiencias internacionais inspiradoras nese mesmo marco

(como xestión de espazo)

- Matadero en Madrid. Como ecosistemas de creación , cada un no seu proceso ou no seu proxecto.
- Pouca iteración entre eles.
- Vigo (Campus de mar, cousas boas, aínda que quedou en proxecto académico, e quedou sen financiamento...)
- Poñer xuntos e próximos, liberdade e flexibilidade

> Reto social: como integrar a cidadanía neses espazos e implicala no futuro dos terreos

- Con un proxecto de integración cidadá,
- Entorno educativo e de aprendizaxe. Estudantes vivindo nese entorno. Algo así como un campus urbano, onde está atomizada e dispersa no entorno e interrelacionando. Con diferentes Universidades incluso fora da da Coruña
- Debe ser un espazo publico e convivir coa cidadanía
- Buscar aliados dentro da cidadanía. Para o que compre o esforzo pola xeración de identidade e a solidez do proxecto.
- Proceso no que se teñen activados mecanismos de escoita.(o importante é ter en conta que lento e precisa recurso)
- Dar claridade sobre o proxecto
- Que a cidadanía que poida opinar de xeito estruturado, que debe ser paralelo e debe intervir no proceso.

> Interacción coa rexión ártabro

Está de acordo na necesidade de integración dunha estratexia conxunta. Coruña articulando o territorio.

> Como facelo.

- Coordinación, que lidere e impulse o proxecto, que teña certa independencia das administracións.
- O proceso debe ser paulatinamente
- Idea de ecosistema, por un lado ter presenza física pero hai traballo en rede importante detrás.
- Necesidades relacionais e necesidades infraestruturais
- Calidade das augas (pensa que pode mellorar) ten moita renovación oceánica peor na ría do Burgo (necesita unha intervención mais profunda)

> En canto á unificación das actividades portuarias

- Expulsión do sector pesqueiro do centro da cidade. Un gran erro, para operacións de integración
- O regresar parte da actividade pesqueira ao centro, a parte mais limpa
- A lonxa de A Coruña está a funcionar como agregador de produto fresco .
- As lonxas rurais están a desaparecer (Fisterra, Malpica...)
- Plano de identidade, a lonxa ten moita identidade no lugar no que está
- Levar ao centro unha parte da actividade pesqueira, para isto habería que ver que partes poden levarse.

> Referencias de proxectos que poidan ser de interese

- Recursos mariños en la UDC, xestión ambiental mariña.
- Proxectos como a estratexia de innovación, educación e emprendemento de Mondragón
- Ambientais . educación tecnoloxía.
- Tecnolóxico de Monterey, (MEXICO)_ Transformación de modelo educativo. Creación de escolas nacionais. Escola de negocios onde se está a acometer unha transformación integral do modelo educativo...)
- Acuicultura mariña coa Xunta

Ao finalizar a reunión Juan Freire colgou un [post](#), no que explica a súa vinculación ao proceso expón as súas reflexións ao respecto.

VOCES DO TECIDO EMPRESARIAL

Pessoas que pertencem ao sector empresarial

Gael Sánchez

Membro de Terravanza

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 14.11.2017

Duración: 180'

Eixo: Territorio e mobilidade

Ámbito: Voces desde as institucións, investigación

Temas: oportunidade para a mobilidade, persoas de referencia no eido.

Principais temas abordados

> 1. Outras persoas de referencia

Preguntámoslle sobre outras persoas de referencia no campo da mobilidade, que poidan ter estudos concretos, e persoas con diferentes posicionamentos. Na súa opinión os posicionamentos non varían moito dunhas persoas a outras, considera que “o que” está claro para todas, é o “como” o que pode diferir. Facilitanos axentes que lle parecen interesantes en diferentes campos temáticos.

- Margarita Novales Ordax - Grupo de investigación Grupo de Ferrocarriles y Transportes
- Dr. Miguel Domingo Rodríguez Bugarín Grupo de investigación Grupo de Ferrocarrís e Transportes
- Dr. Carlos Nárdiz Ortiz - Urbanística e ordenación do territorio
- Javier Sanz Larruga Observatorio do litoral Dereito Administrativo. Dereito Ambiental Dereito do Litoral.
 - (<http://campusdomar.es/gl/observatory-of-the-litoral/>). (Referencias traballos: Derecho Ambiental para una Economía Verde. Informe Red ECOVER
 - Bases jurídicas de la gestión del ciclo urbano del agua
 - La reforma de la Ley de Costas o la apertura de la Caja de Pandora
 - Nuevas orientaciones sobre la ordenación del medio ambiente marino y costero en España
- Juan Román Acinas García (UDCIngeniería hidráulica) (líneas de investigación_Gestión y ordenación del litoral, Ingeniería portuaria)
- Ricardo Babío Arcay (decano colexio de enxeñeiros. demarcación de costas)
- APROINCO (Asociación de promotores inmobiliarios)
- Pepe Peña (Concello)
- Martín Fernández Prado

> Sobre a oportunidade da reutilización da estación de San Diego e da posibilidade dun tren de proximidade

Considera que a transformación dos terreos portuarios é unha oportunidade para a mellora da mobilidade, por medio dun intercambiador ferrocarril, ou BTR, bicicleta, buses urbanos, etc...e que os buses interurbanos chegaran ata alí (considerao mellor opción que chegaren ate entrexardíns, polo que supón a introdución do tráfico no centro da cidade). Explica a dificultade que ten implementar estes sistemas con baixa densidade de poboación. Fai referencia á dificultade de modificación da liña na zona das Xubias.

Imprescindible (impensable non facelo) conexión de vías ciclistas pola costa e na cidade.

Ante a pregunta da viabilidade dun tren de proximidade e da implementación do transporte marítimo, considera que non hai estudos rigorosos e fiables ao respecto.

> Opinións

En canto a súa opinión persoal sobre as posibilidades da transformación dos terreos, expresa o seguinte:

- Unha primeira pregunta a facerse é que usos ten que manter o Porto da Coruña para funcionar, no Porto Interior, porén; canta superficie precisan manter para operar. Comenta que a priori, os usos do peirao do centenario, manteranse como usos portuarios. Nesta liña un dos retos será a integración de novos usos cos usos portuarios, como se traballan as tramas de mobilidade urbana coas portuarias.
- As primeiras preguntas a facerse son:
 - Que quere ser o porto?
 - Que quere ser a cidade?
- Oportunidade para a transformación da cidade, para un novo tipo de centralidade, hai que avogar pola misticidade de usos e aproveitar a oportunidade de mellora da mobilidade na cidade. A cidade da Coruña é un referente nas empresas TIC, que actualmente están situadas nos polígonos industriais, con pouca calidade urbanística. Sería un sector potencial de trasladarse a un Parque TIC na zona portuaria, con boa mobilidade, espazos libres e equipamentos.
- Na súa opinión todas as partes implicadas defenderán no momento da transformación unha proposta moi similar; considera que a discusión non está tanto no QUE? sino no COMO?

Iago Carro & Xoán Mosquera

Membro de Ergosfera & asesor de Rexeneración Urbana no Concello da Coruña

Información básica

Formato: Entrevista colectiva, presencial

Entrevista: María R. e Daniel Vázquez

Data: 15.11.2017

Duración: 150'

Eixo: Territorio e mobilidade

Ámbito: Voces desde as institucións, investigación

Temas: coñecemento da cidade a nivel territorial, transformacións urbanas

Principais temas abordados

> 1. Documentación de referencia

Tratamos amplamente esta cuestión:

- Josep Parcerisa_ cinco cidades baixo sospecha
- Tese Quique Seoane Prado (part.19_ Ría do Burgo)
- Plan Bofill _
- El puerto la falacia mar ciudad _Boletín académico
- Plan de mobilidade do transporte metropolitano_
- Plan de distritos_
- Pepe Peña, para falar do EDUSI e como se leva a xestión da estratexia EDUSI

En canto á mobilidade falan do PUM, plan de espazo público (Salvador Rueda) do que se traballou entre o 2009/2011, pero non está aprobado en contraposición co Plan aprobado PMUS.

O Concello trata de recuperar dalgún xeito a filosofía do PUM, no sentido de traballar dende o espazo público e non tanto dende as tecnoloxías (sen deixalas de lado). Nesta liña, destacan a importancia do traballo que se está a realizar dende o Concello na rede de mobilidade ciclista (integración do carril bici metropolitano). Fálase da problemática que afecta á falta dun bo plan de accesibilidade metropolitana.

> 2. A opinión persoal sobre a oportunidade de transformación da cidades

Entender o Porto dende a lóxica do DISTRITO DO COMÚN (ver referencia en Plan de distritos).

Equilibrios da cidade, entendela como vasos comunicantes. Urbanismo:

- do crecemento
- das infraestruturas

- da xestión urbana
- Ter en conta a situación da Coruña coa autocontención. Dende o século XVI A Coruña comeza o drenaxe dende outros lugares, ten un maior consumo de enerxía e auga que os que pode xerar.
- Pensar a cidade en termos de resiliencia "Coidar a infraestrutura que mais resiliencia aporta"
- A subida do mar, debería terse en conta na planificación dos procesos de transformación.
- "Infraestruturas críticas" traballar dende a óptica de reducir puntos críticos que cheguen a xerar puntos de colapso.
- Terceira ronda avaliar o que supón nas dinámicas de mobilidade da cidade, en tanto carga unha parte moi débil e moi sensible a nivel ambiental.

Xoán fai unha explicación do proceso de transformación dos quioscos de Méndez Núñez en relación coa reflexión das friccións históricas Porto-Cidade, en canto ao uso, xestión, obrigas... dos terreos.

Temas para a reflexión:

- lóxicas de desenvolvemento do Porto ao longo do tempo en relación á cidade
- como funcionarán as naves unha vez valeiras?
- como funcionan os límites?

Xoán fai reflexións sobre a forza da directriz do peirao leste, e da necesidade de completar por medio de relacións de triangulación e non de malla.

> [Sobre esta mesma cuestión 2, lago apunta:](#)

- A premisa para a transformación debería ser a capacidade de reversibilidade das accións que se leven a cabo neses terreos.
- Importancia de analizar o pequeno, o detalle (o micro), o recoñecemento da identidade do porto, das trazas,... antes de propoñer accións e transformacións de conxunto dunha parte significativa da cidade.
- O que se precisaría é un proceso de acompañamento e transformación natural, exemplo do aeroporto de Tempelhof en Berlín, como cambio de uso de grandes infraestruturas....

> [A modo de resumo:](#)

Non concibir a ordenación do porto coma unha imaxe urbanística senón coma unha organización dun proceso.

Juan José Yañez

APROINCO

Información básica

Formato: Conversa telefónica

Entrevista: María R.

Data: 22.11.2017

Duración: 30'

Eixo: Vivenda

Ámbito: Asociación provincial de promotores inmobiliarios da Coruña

Temas: Falouse do porqué do interese da entrevista e a necesidade de vivenda na Coruña

Principais temas abordados

O obxectivo da chamada era concretar unha cita mais ampla para unha entrevista de hora, hora e media. Juan José como representante de APROINCO, non vía o interese en estar presentes nesta parte da investigación, e que sería unha opinión persoal e non unha opinión fundada despois de facer uns estudos nos que basear as súas aportacións, porén accedeu a dar a súa opinión sobre o tema, nunha conversa breve.

> Sobre a súa opinión sobre os posibles usos para os peiraos do porto interior.

Comenta que o mellor sería un uso mixto, que non considera axeitada unha actuación monofuncional, do tipo de grandes centros comerciais (dos que hai grandes exemplos do fracaso do modelo e son prexudiciais para o pequeno comercio) ou de oficinas, porque considera excesiva a superficie para ese uso.

Considera que é un bo momento para a reactivación inmobiliaria, mais que non debe ser necesariamente nos terreos dos peiraos, que hai solo de desenvolvemento na Coruña sen hipotecar estes terreos.

> Os datos que deberían coñecer

O prezo de enaxenación do solo para coñecer o prezo de repercusión e si realmente neses terreos pode crearse unha oferta atractiva para os compradores

É necesario salvar a débeda do Porto Exterior, mentres este siga sendo o punto de partida, non hai moitas mais opcións que a venda dos terreos. Si esta condición cambia, entón, podería comezarse a facer estudos.

Manuel Iglesias

Responsable de mantemento e servizos, Navantia. Astillero 4.0

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: María R.

Data: 27.03.2018

Duración: 120'

Eixo: Motor económico

Ámbito: Voz do sector naval

Temas: Explicación sobre o proxecto de Navantia. Astillero 4.0

Principais temas abordados

> Contextualización

Unha reunión altamente didáctica en canto á explicación da diagnose do funcionamento dunha empresa e o traballo na súa mellora.

Explica o orixe de Navantia e a súa pertenza á SEPI, así como a diferenza de orixe dos estaleiros de Fene e de Ferrol. A nivel administrativo pertence ao Ministerio de Facenda e a nivel operativo ao Ministerio de Defensa.

No caso de Ferrol os terreos pertencen a Defensa e en Fene están en Dominio Público Marítimo Terrestre.

> O Plan de Transformación Dixital, Astillero 4.0

Os puntos fortes de Navantia son:

- O sector militar
- A eólica mariña
- As reparacións

Os factores de redución da competitividade son:

- 1 O paso da construción no estaleiro á unha maior demanda da tecnoloxía para construír no país de orixe, dando paso ao deseño en Navantia e a construción no país de orixe.
- 2 O gran crecemento do sector en Asia (Corea e China)
- 3 A Armada Española é o provedor único de buques de combate porén hai un descenso de demanda por mor dos recortes.

A partires da gran crise da desindustrialización europea do 2007, comezan políticas de reindustrialización dos centros, cun importante cambio de paradigma.

Comezan procesos de colaboración de cara a coñecer cales son as súas necesidades e como poden melloralas.

Dentro deste proceso unha das liñas fortes é a incorporación da tecnoloxía dixital á totalidade das tarefas do estaleiro, dende a organización e xestión ata a construción naval. Para isto créase unha unidade mixta de investigación de Navantia , a UDC e a Xunta de Galicia, de cara a implementar de xeito eficiente as tecnoloxías.

Dentro de esta introdución das tecnoloxías, un dos alicerces son as persoas, polo que o proceso debe ser integral.

Na diagnose realizada, obsérvase que son un 25% mais lentos que a competencia, un 25% mais caros e un 25% os resultados a nivel de calidade, polo tanto os obxectivos primeiro recoñecer que factores son os afectan a estes tres niveis, e logo a creación de estratexias para revertelos.

Os resultados foron:

- A climatoloxía (polo tanto existe unha necesidade de construír a cuberto)
- Os longos tempos de desprazamento pola gran extensión dos terreos (agrupación dos procesos de produción).
- A problemática da grada inclinada (a necesidade dun dique seco inundable)

Para dar solución a estas condicionantes, iníciase:

- A transformación dixital para a mellora e eficacia
- O deseño dunha infraestrutura onde se poidan optimizar as ferramentas dixitais
- A creación dun novo dique de cara a optimizar os procesos

Unha cronoloxía resumida e simplificada do proceso sería:

- 2015: diagnose do funcionamento da empresa
- 2016. investigación sobre outros casos de referencia
- 2017: proxectos básicos e preliminares e comezo do equipo de deseño
- 2018: folla de ruta e comezo da inversión.
- 2023: horizonte temporal para a construción do novo dique seco inundable.

> Impacto para a comarca

- Impacto ambiental
- Impacto no PXOM (polo tanto nas fases preliminares comezaron os contactos para saber si a súa proposta tiña cabida, ou tiñan que adaptarse a algunha determinación concreta
- Custe da produción
- Impacto nas infraestruturas
- Impacto social e laboral
- Desafectación de peiraos, e necesidade de estudar posibilidades de novos usos. Para o que é necesario a colaboración interadministrativa, Defensa, Concello, Costas e Patrimonio.

> A súa visión sobre o caso de A Coruña

- Un iHUB loxístico para o aprovisionamento de material

O cinturón industrial ártabro que de lugar unha Rexión Ártabra mais cohesionada con complementariedade de usos

VOCES DO TECIDO SOCIAL.

Entidades, colectivos, activistas e proxectos culturais

Xurxo Souto

Filólogo e divulgador do mar

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: Olga R.

Data: 13.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Memoria e identidade

Ámbito: Tecido social

Temas: A Coruña e o mar, mapeo de axentes vinculados coa memoria mariñeira.

Principais temas abordados

> Axentes de referencia

Completamos o mapa de axentes sobre memoria e mar:

- Teresa a mariscadora da Ría do Burgo e poeta
- Paulo Sexto, Presidente da AAVV Os castros
- Serafín Mourelle (mariñeiro, memoria do Gran Sol)
- Xosé Iglesias, poeta e mariñeiro
- Xulio Montero, percebeiro da Torre
- Carlos, da AAVV da Agra do Orzán

> Relación histórica da cidade co mar

Falamos da relación da cidade co mar patente en expresións como "Abarrote no Parrote" (relación co praia que había antes, e os bancos moi ricos de ameixas e berberechos, e ninguén o sabe). A Ría da Coruña dou traballo a máis de 400 persoas, e está condenada a un esmorecemento lento.

Os terreos portuarios deben ser terreos do común. Comenta a falta de memoria na cidade, e repasa os seguintes feitos:

- Paco Vázquez desmantelou a pesca de baixura e creou un porto deportivo (protestas fortes amparándose no histórico Gremio dos Mareantes).
- A baixura quedou relegada a Oza.
- O Paseo Marítimo foi concibido como unha autoestrada; o Monte de San Pedro, estrada.
- Paco Vázquez e o Prestige. O Porto Exterior amparouse na capacidade de contaminación de certos usos, pero é mentira. Está moi mal ubicado, e non protexe á cidade desa contaminación.

> **A súa visión de futuro**

A Coruña viviu do mar, e del ten que vivir no futuro. Os usos económicos deben estar relacionados coa excelencia do produto do mar da nosa zona. O cooperativismo das mulleres mariscadoras (Carmariñas, Cangas,...), debería constituír un referente de organización. Non son asalariadas, autoorganiúzanse para explotar os recursos con sentido.

Fronte ao discurso ecoloxista convencional de "salvemos...", el optaría por conectar coa beleza e a riqueza. Explicarlle á cidade o seu pasado, a súa esencia atlántica.

O seu soño: pór a andar a Ría da Coruña a nivel produtivo - mariñeiro.

Paulo Sexto

Presidente da AAVV Oza – Os Castros

Información básica

Formato: Entrevista individual, presencial

Entrevista: Olga R.

Data: 17.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Memoria e identidade

Ámbito: Tecido social

Temas: Impacto das transformacións do porto no barrio, percepción veciñal, proxectos relacionados con memoria, axentes.

Principais temas abordados

> Axentes de referencia

- Proxectos: Pantasmas de Oza, Derrubando muros. Grupo de traballo específico sobre memoria. Emilio Vega.
- Pendente falar con el para: contacto redeiras, persoa grupo de memoria, embarcación Santa Cruz, mariscadores de a pé, Margarita Urbano.

> Sobre o impacto das accións portuarias no barrio

- Sobre urbanismo: queren construír empresa de aceites ao lado da praia (terreos AP), bloque de vivendas por riba da praia (mans privadas).
- Sobre sustentabilidade: moitas protestas por contaminación. Agora tamén (na Medusa só descarga Repsol), o resto a ceo aberto. Grans,... Máis enfermidades cando hai descargas, maiores índices que noutros barrios, polvillo. Problema non remata levando ao Porto Exterior, segue no aire (circuitos pechados como en Europa).
- Reuníronse coa AP pero manteñen mala relación. Antes facían a iniciativa do Barco das Letras, agora xa non por trabas.

> Posicionamento

- El cre que os terreos teñen que ser para: usos produtivos relacionados coa pesca (están na ría), e equipamentos que faltan (escola municipal, centro de día). Fala moito de San Diego (transporte aí e non a San Cristovo, vías xa feitas. Conexión metropolitana). Que Batería, Calvo Sotelo e San Diego vaian no mesmo paquete; non os outros públicos e estes desafectados.

Luís de la Peña & Enrique Zas

Veciños de Oza

Información básica

Formato: Entrevista colectiva, presencial. Os dous son veciños do barrio e activistas. Estiveron na AAVV, agora xa non.

Entrevista: Olga R.

Data: 24.11.2017

Duración: 60'

Eixo: Memoria e identidade

Ámbito: Tecido social

Temas: Historia das mobilización co porto, mapeo de axentes vinculados coa memoria do barrio, impacto das transformacións portuarias no barrio.

Principais temas abordados

> Historia de Oza e as mobilizacións coa Autoridade Portuaria

- Oza antes era indepedente, e Coruña vaise expandindo cara aí. A vía do tren remata aco-rralando a poboación. Presión urbana, presión do Porto sobre esta área.
- No 69 AP cárgase a antiga praia do Lazareto, provocando numerosas protestas veciñais nos 70, xa que era un barrio mariñeiro e rural.
- Nos 90 amplían dársena de Oza, aínda coa oposición do barrio e de Concellos coma o de Oleiros, e mandan para aquí a flota pesqueira.
- O Porto remata facendo unha praia artificial nos 2000
- Agora queren construír ao lado da praia unha planta de tratamento de aceite moi conta-minante. Oposición popular outra vez, presentaron alegacións.
- Os baradeiros teñen un carácter industrial e agresivo, tanto para a auga como para os veciños (fume)

> O Club Marítimo de Oza

Transición entre a praia e a zona industrial. Participaron activamente na construción, e forman parte del na actualidade. Gran tecido asociativo.

> Problemas ambientais

- Perigosidade das descargas de gaseiros que veñen cada 15 días, e tamén o carbón. Balsa de lodos. Toda esa problemática, sumado ao Prestige, favorece que se constrúa porto exterior.
- Tubos do oleoduto que rodean o barrio. A AP afirmou que no 2018 todo o petróleo ía estar fóra da cidade.
- Depósitos de amoníaco, gas propano, CLH (hidrocarburos),... Queren saber se están ou non incluídos na negociación dos traslados.

> Os terreos hoxe

- Os veciños consideran que despois de todo este historial de danos os terreos deberían ser de uso público municipal.
- Usos:
 - Espazos de lecer: museos (con embarcacións e memoria mariñeira), industria do mar,...
 - Transporte por vía marítima (mercadorías non contaminentes! Alimentación, roupa)
 - Vivenda non
 - Transporte de persoas
 - Outras demandas da cidade: campo de fútbol para os clubs deportivos
 - Turísticos e de paseo: ruta dos castelos polo mar
- Coñecen outros referentes que lle gustan como Bristol ou Glasgow
- Que estea bonito, humanizado (xardín), ben conectado (bicicletas!)
- Conectado coa Ría do Burgo
- Rede de cercanías
- Manter carácter de ría marisqueira
- Ampliados até as Xubias

> Outros axentes:

Mario Novoa, señor con moito material de todas as mobilización dos 50 e 60.

> Outras informacións de interese

- Mala relación coa AP. Entraron hai tempo pero agora descoñecen o estado actual dos usos.

Están facendo traballos de memoria no barrio. Teñen unha expo de fotos con moito material en relación ao porto e o mar.

ANEXO 4

Falando do litoral. Actas dos grupos de discusión

ANEXO 4	1
1	GDD MEMORIA E IDENTIDADE 5
1.1	INFORMACIÓN BÁSICA5
1.2	OBXECTIVO5
1.3	PREGUNTAS E TEMAS ABORDADOS.....5
2	GDD TERRITORIO 9
2.1	INFORMACIÓN BÁSICA9
2.2	OBXECTIVO9
2.3	PREGUNTAS E TEMAS ABORDADOS.....9
3	GDD ECONOMÍA E USOS..... 15
3.1	INFORMACIÓN BÁSICA15
3.2	OBXECTIVO15
3.3	PREGUNTAS E TEMAS ABORDADOS.....15
4	GDD ACTIVIDADE PORTUARIA..... 19
4.1	INFORMACIÓN BÁSICA19
4.2	OBXECTIVO19
4.3	PREGUNTAS E TEMAS ABORDADOS.....19

1 GDD MEMORIA E IDENTIDADE

1.1 Información básica

Formato: Grupo de discusión

Data: 5/03/18

Conducen: Olga R., Sergio P., María R.

Asisten: Bernardo Máiz (historiador), Ana Isabel Filgueiras (arqueóloga), Manuel Monge (activista), Ana Enríquez (técnica municipal).

Duración: 90'

Eixo: Memoria e identidade

Ámbito: Tecido social, investigación

1.2 Obxectivo

Este é o grupo centrado nas dimensión social e afectiva. O obxectivo é indagar nos impactos sociais das transformacións urbanas relacionadas co porto, e obter información sobre o vínculo histórico da cidade co mar e os elementos concretos do patrimonio que habería que ter en conta nas transformación futuras.

1.3 Preguntas e temas abordados

- > Que podemos aprender dos impactos sociais (positivos e negativos) que tiveron as transformacións recentes do Porto interior?

Na resposta a esta pregunta hai diversidade. Hai axentes que non coñecen impactos concretos máis que de oídas, e outros que o viviron.

Bernardo sinala o mar como fonte de riqueza e de lecer, polo tanto as transformacións non lle parecen positivas nin coherentes coa cidade.

Ana segue co seu testemuño persoal: vivía en Orillamar, onde colocaron liñas de edificios por diante. A Coruña foi perdendo mar. Rescatou como paseo a zona militar. Lamento a perda da identidade; a xente non tiña conciencia do que se perdía, como a carpintería de ribeira. Vexo A Coruña de agora como unha cidade de paseantes, pero estraña, non a recoñezo.

Se atendemos á memoria histórica vemos cal é a vocación desta Península, e que se están traicionando un pasado de miles de anos. Até o XVIII, o dominio absoluto era dos mareantes. Con todo o seu mundo inmaterial, percepción simbólica, nomes do mar. Hai unha cidade no mar. Fala da importancia de rescatar referencias documentais e orais, que axudan a entender. "A memoria histórica é grata de ouvir pero non aplicar", sinala. Fala tamén dos muíños de mareas (cidade do mar e do vento). A cidade laboriosa, Visma, labradores que abastecían cidade, e mariñeira, Pescadería, que sumistran parte pesqueira. A diferenza da Coruña con outros portos está nas ordenanzas históricas que favoreceron moito a pesca, como o monopolio do sal.

Manuel segue afondando nesa dimensión da memoria, pero incorporando unha mirada máis recente e activista. Di que CADECO leva dous anos traballando a recuperación da memoria porque pode axudar a entender o que está pasando; plantexar que facer no Porto tendo en conta antecedentes. Vontade pedagóxica, explicar á xente que pasa e de onde vén esta situación. Engade que non se di que iso foi roubo e expolio, igual que zona Teatro Colón, antes Aduana, logo queda solar libre, e os poderes que mandaban ían polo solar. Son os mesmos que constrúen Colón e Embaixador, os mesmos que fan Solana e Finisterre. Esixen a devolución gratuíta. Sinala que nunca escoitou ao Alcalde nin a Rexeneración Urbana dicir iso en público, porque segundo eles dificulta negociacións institucionais. Nunca escoitei ao Alcalde nin a Rexeneración Urbana dicir isto.

Hai algo de debate neste punto, outros axentes cren que si está na palestra.

Segue **Manuel** falando da aplicación desa memoria na actuación diaria e das loitas sociais contra as descargas de carbón, temas dos lodos,... Manifestacións históricas. "Hoxe a xente que vai á Dársena, que ve barcos de baixura, non sabe que iso houbo que loitalo. Ían quitálos para meter máis atraques". Opina que esta historia da cidade hai que explicala para poñela en valor.

> **Que elementos do patrimonio material deberían ter sidos en conta nas transformacións vindeiras?**

Comeza Bernardo falando da multitude de casos nos que se recorre a símbolos identitarios alleos obviando o patrimonio propio, coma o caso do logo dos empresarios de Nigrán con dúas palmeiras cruzadas.

Pregúntase se máis que "Que hai que conservar?" a pregunta non sería "Que hai que eliminar ou derribar?". Amosa fotos e debuxos do século XVII. Defende que o mar recupere o seu espazo, aínda que politicamente sexa moi complicado de defender, porque no peirao de San Diego implicaría cavar até deixar ribeira ao descuberto.

Fala tamén do patrimonio inmaterial: usos, toponimia, cancionero, nomes das cousas,... "Perdeuse cultura marítima, cultura do mar". Segue falando dos clubs de remo, e a importancia de impulsar o deporte popular, de base.

Engade a necesidade de que Galicia conte con verdadeiro Museo Marítimo, xa que Vigo non está xogando ese papel. A tendencia museística vai máis cara centros de interpretación; o seu ideal é que poidas navegar en embarcacións de fibra que copian as embarcacións tradicionais, por exemplo, como fan en Cornualles (desfrute vinculado ao coñecemento activo).

Segue Manuel, indicando que patrimonio o abarca todo, comezando polos terreos. A premisa da que se parte nesta investigación é que ese terreo non se vende. Que facer? Primeiro, que non se venda para pagar débedas. Despois xa pensar noutros elementos, como a paisaxe. A Plataforma fixo unha acción na parede do Hotel Finisterre, ante elementos que tapan o mar. Parécelle que o máis relevante é a cuestión do acceso ao mar, xa que agoar está pechado o Porto. O tema da paisaxe ten que ver tamén cos proxectos que había para Batería e Calvo Sotelo, bloques de vivendas de nove plantas. A visibilidade ao mar aí quedaría moi en entredito. Pódese quitar máis rendemento do mar como desfrute; fala do potencial lúdico.

Finaliza dicindo que memoria tamén son os acordos abordados nos Plenos Municipais, coma o tema do referendo.

Continúa **Ana** falando de que antes todo estaba interconectado. O remo, as casas de remo,... Pero tamén a parte espiritual, xa que todo este espazo estaba cheo de santuarios, illotes. As pedras de Santa Mariña están ateigadas de referentes cristianizados, antes pagáns. Defende a importancia de que queden marcados lugares onde estaban e o que tiñan asociado (votos, festas, cerimoniais,...). As Actas Municipais son unha fonte óptima para esta tarefa.

Engade o concepto da "Coruña hospital", diferenza da Coruña co resto. Había un hospital co antigo sentido da acollida. Era un porto principal, todas as Armadas pasaban por aquí. Contaba con baía, mar de fóra e enseada. Tiña capacidade para Armadas porque os fondos o permiten, ancoraban ben pola area e o lodo. Viña aquí toda a escuadra que estaba a deriva. En Santa María, na cidade vella, deixábanse as esmolos e exvotos da xente do mar. Ao Hospital de Mareantes hai que engadir os lazaretos, coma o de Oza, nun lugar venteado. Conecta moi ben coa vocación de Oza.

Continúa dicindo que o "Magnus Portum Artabrorum" ao que se alude nos escritos se ubicaba na Solana. Defende a necesidade dun estudo específico disto para ter claves e códigos de usos posibles que revitalicen. Avoga por ter en conta tamén a parte sensorial e sensitiva, dinámica, participativa, a dos cheiros. "Todas estas referencias deben ser inspiradoras de vangarda. Non quere dicir que haxa que recrear nada museístico no sentido tradicional, se non que a tradición sexa inspiradora de cousas creativas que se poden facer agora".

Fala tamén dos referentes míticos do Cabo do Mundo, un saber superior infelizmente tachado de supersticioso. Defende a necesidade de descodificalo co rigor e delicadeza necesaria. Cita as sereas, as furnas das meigas, os homes mariños,... "Non se pode renunciar a nada, todo pode convivir".

Ela e Bernardo comezan a falar dos desembarcos, os ataques á cidade e a Coruña corsaria (era a cidade corsaria máis importante de Galicia, Vigo era unha aldea).

Ana continúa falando da memoria do transporte (ferroviario, marítimo). Parécelle acaído enganchar unha entrada polo Porto e conectar tranvías; unha alternativa de uso compatible e engancho coa memoria.

Bernardo engade a importancia histórica do fortísimo sindicalismo mariñeiro, pioneiro en Galicia, e as fugas polo mar do 36 en diante, ou o intento de rescatar presos políticos por vía marítima. "A historia do mar dá para moito". Trae tamén a dimensión dos barcos de emigrantes, un tema que cualifica de espectacular.

Comezan a falar do tráfico de cruceiros, que para **Ana** está ben sempre que se rescate a outra esencia portuaria. "Non saben a onde chegan porque todo é igual. É importante percibir que chegas a lugar con identidade".

Bernardo fala dun itinerario turístico nos asteleiros de Belfast, e do atractivo do turismo da construción naval.

Ana engade que tivemos unha mentalidade arrasadora, non se pensa en opcións compatibles do produtivo e a memoria. "Non se deron conta de que o que restas ou eliminas é irrepetible". Aluden os dous a disciplinas coma o patrimonio industrial, a arqueoloxía industrial. B: Triunfou modelo de turismo de sol y playa.

- > Como facer para garantir que esas transformacións sexan unha oportunidade para promover o vínculo entre a cidadanía e o mar?

Comeza **Ana** sinalando que se todo isto se dá a coñecer, tanto os procesos administrativos como o patrimonio da cidade vinculado ao mar, a xente entenderá a oportunidade e implicarase. Seguen debatendo sobre métodos para visibilizar o pasado; falan de exposicións itinerantes, con transparencias que amosan como eran antes os lugares.

Segue Ana: "Espazos para centros comerciais caben en lugares que non sexa a ribeira. Aquí ten que haber outros usos, emparentados coas vocacións de cada lugar: se alí foi zona de mercado, agora pode ser comercial. Se antes era balnear, haberá que ver como aprobeitalo. Pode haber usos futuros que sintonicen cos usos pasados, sen inventar cousas novas está acontecendo en todas partes".

Remata Bernardo falando da Escola de Náutica que había na Coruña e da cidade balnear, da zona das Catalinas, con mulleres que viñan do interior a tomar os baños. Defende a necesidade de facer viva a historia.

2 GDD TERRITORIO

2.1 Información básica

Formato: Grupo de discusión

Data: 6/03/18

Conducen: Olga R., Alejandro P., María R.

Asisten: Isabel Aguire (Escola Galega da Paisaxe), Iago Carro (Ergosfera), Antonio Sandoval (consultor ambiental), Gael Sánchez (Terravanza), Juan Acinas (Escola de Camiños).

Duración: 90'

Eixo: Territorio: sustentabilidade, mobilidade, urbanismo

Ámbito: Investigación

2.2 Obxectivo

Este é o grupo centrado no territorio, e a parte física e tanxible da área metropolitana, a cidade, o porto e as transformacións. Atende aos principais eixos que conflúen nesta dimensión: o urbanismo, a mobilidade, e a sustentabilidade. O obxectivo é indagar sobre a oportunidade que constitúe a transformación dos terreos nestes tres niveis, cotexando accións concretas.

2.3 Preguntas e temas abordados

I: Oportunidade única. Ter á disposición área enorme. Situación fantástica. Problemas. Ten sido barreira entre a cidade e o mar. Barreira industrial. Rede intermodal? Paréceme ben. Pero trens de mercadorías non se deberían manter. Unión entre Calvo Sotelo e San Diego. No medio, a Lonxa. Xera tráfico de camións enorme. Actuación que se debería facer: levar Lonxa ao porto pesqueiro. Utilización do solo, área da cidade como o ágora da cidade. Espazo público, zonas verdes vinculadas á utilización da lámina de auga. Non só transatlánticos. Lúdicas. Como en Copenaghen. Vivenda de protección oficial. Museos, biblioteca, centros culturais,...

> **Que accións concretas se poden realizar en canto á integración da infraestrutura verde na cidade e en concreto relacionadas co ámbito portuario?**

Comeza **Isabel** o debate falando da importancia de que as zonas verdes liguen Méndez Núñez con área de Oza, e aludindo á acción do corredor verde. **Antonio** concorda, e engade que os corredores deberían impregnar toda a cidade, desde a Torre até Cecebre, e estar casados cunha estratexia de mobilidade sustentable. Apuntaría máis ca accións físicas, a accións sociais concretas. A Coruña conta cun grao de desigualdade en termos de acceso a espazos verdes que estes terreos poderían equilibrar. Hai persoas con problemas de mobilidade e crianzas que non teñen experiencia do verde nin da biodiversidade, o que supón unha carencia grande en termos de desenvolvemento persoal, sensorial, e emocional. Cre que é importante amosar en termos numéricos a desigualdade en termos de acceso ao verde por barrios.

Gael está dacordo con todo o dito, e engade que de inicio, lle parece importante ter máis claro cales son usos e modelo ao que se vai tender. Hai cuestións moi claras: a conexión verde polas Xubias leva anos estudándose. Pódese dotar de continuidade polo parque de San Diego. Sobre as accións concretas en relación ao Río de Monelos, considera que é unha perda histórica, pero ve a volta atrás complicada, “non teño claro se hai algunha posibilidade. Gustaríame, pero descoñezo o punto de vista técnico e económico”.

Prosegue **Juan**, que se mostra sen capacidade para pensar en “accións” concretas, porque faltan moitos datos. “É moi distinto que apareza no Dique do Centenario unha zona verde, ou zona a tráfico portuario compatible con usos cidadáns coma o dos contedores”. A gran pregunta é: que vai ser a cidade da Coruña? Ten que seguir sendo portuaria? De todos os xeitos, concorda con todo o dito. Engade que os Convenios do 2004 están superados, e que si lle parece pertinente que haxa un motor socioeconómico de envergadura, apoiado en novos usos para o porto interior.

Iago continúa falando do tema verde, cos corredores propostos no Plan Xeral e a suposición de usos do 2004. A idea era conectar co porto en termos ecosistémicos cunha rúa arborada no que se poidan mover determinadas especies. Fala tamén da condición singular do porto como ecosistema diferencial, e pon o exemplo do porto de Saint Nazaire, con especies que se adaptan a terreos gañados ao mar, cunha estratificación determinada, cunha relación con chans contaminados,... Cita en varias ocasións a figura de Gilles Clement, que resume ben que facer a este nivel. O contacto coa auga é tamén relevante en relación á diversidade.

Ao falar dunha zona tan grande –e pensando agora na escala metropolitana–, aposta por que se articule atendendo á propia diversidade do litoral: as escolleiras, os cantís, as rochas,... Existen moitas relacións diferentes coa auga; non debería ser un muro que se atopa co mar de xeito homoxéneo. Insiste en fuxir do modelo cenefa e paseo marítimo, que se levou a cabo na cidade.

Isabel finaliza defendendo que é moi posible que haxa biodiversidade, xa que amosa moita capacidade de rexeneración. Engade que a contaminación dos solos vai ser un traballo moi custoso. No que atinxe ao Río de Monelos, encantaríalle que se puidera abrir algún tramo. Defende o verde tamén en termos económicos: canto inflúe a natureza na saúde? Hai que ter en conta que hai menos custes hospitalarios.

> **En que medida a transformación dos terreos é unha oportunidade para a mobilidade metropolitana e local?**

Comeza **Isabel** respondendo que a oportunidade é evidente. O tren de proximidade sería moi interesante, e non só para A Coruña. Lembra cando era a moza e baixaba á Coruña desde a Ponte Pasaxe; toda esa liña funcionaba co tren. Aposta por renaturalizar a cidade que foi “escandalosamente entregada ao tráfico rodado”.

Prosegue **Antonio**, que responde que a oportunidade é absoluta, xa que non houbo ningún modelo de mobilidade. “A cidade foise compoñendo coma un tetrís. Esta é a primeira gran oportunidade despois do *desarrollismo* para repensar”.

Para **Iago**, o tren é un dos temas latentes. Alude á Estación de San Diego, e a oportunidade xigantesca para ter estación no centro. Fala en termos históricos do que significou o viaduto de San Pedro de Mezonzo, que volvía trasladar o centro de urbanidade de Catro Camiños ao centro onde vivía a burguesía. San Cristovo outórgalle centralidade a barrios que non a terían; as condicións peonís para saír de San Cristovo son infames. Ve as posibilidades para San Diego como complemento, xa que a intermodal está xa moi avanzada e non ten sentido replantear. Como condición complementaria, podería absorber os tráfico máis directos da Ría do Burgo. As grandes cidades dividen os seus fluxos en termos territoriais (norte, sur). Aquí hai que preguntarse se a curva de conexión entre as dúas estacións xustifica fluxos de tráfico; habería que estudalo.

Para o tema da mobilidade por mar opina que tampouco ten moitos datos, pero engade que parece absurdo que noutras latitudes se empregue o transporte marítimo e aquí, terra de rías, onde se prega o espazo, con moita posibilidade de conexión entre puntas, non se empregue. Pregúntase se é realmente por argumentos económicos e sociais.

Continúa falando do tema viario, A Vedra, e Alfonso Molina, ao que **Juan** engade os perigos de seguridade do non-arcén. “Chegar en bicicleta á Universidade é moi complicado”. Hai datos moi importantes: A Coruña é península; existen redes radiais que chegan ao istmo. Os accidentes aí van cara atrás e colapsan. Non hai comunicación sectorial ou transversal, que poña en contacto radiais. Os aparcamentos ao fondo, cuaduplican a conxestión, así que aposta polo aparcamento disuasorio no exterior, e transporte público axeitado con tecnoloxías da comunicación á orde do día para favorecer este uso. O transporte das rías parécelle tamén moi importante e economicamente factible. Habería que estudar cales son os mellores puntos de amarre, con puntos de bicicleta e autobuses que cheguen xusto a canda o barco, coma nos Fiordos de Noruega. Aposta por un circuíto litoral axeitado para o tema da bicicleta ou peonil e unha xestión integrada do litoral, non parcheando nunha zona ou noutra.

Prosegue Gael preguntándose de novo se vai haber usos portuarios e vai haber que mover mercadería. En canto á mobilidade viaria, ten que haber alternativas moito antes para evitar que entren tantos vehículos para o centro. É certo que hai posibilidade de xestionar zona final a través da entrada pola Pasaxe e continuar a través do porto. “Non creo que vaia ser solución metropolitana se non se toman medidas antes transversais de distribución do tráfico”, apunta.

En canto ao ferrocarril e a a intermodal en San Cristovo, aposta por pensar nas posibilidades de intercambiador máis restrinxido. “O sistema do ferrocarril, mentres non cambiamos modelo poboacional tan espallado, é difícil. É unha posibilidade a moi longo prazo”. Sobre o tema peonil e de bicicleta, fala da conexión a través da Ría. Non apostaría polo modelo do Paseo marítimo. Defende un intercambiador de bus metropolitano en San Diego; boa conexión peonil e de transporte urbano. E en canto ás mercadorías, se hai usos portuarios ten sentido tamén.

Isabel engade que o tranvía lle parece moi boa idea, e que podería ser unha solución para conectar todo o Campus.

> [Que modelo ten máis sentido para San Diego, un polo de innovación ou un barrio?](#)

Isabel comeza falando dunha opción híbrida, onde a innovación estea presente en todas as facetas, coma un “barrio sustentable” onde os edificios constitúan xa un exemplo de arquitectura sustentable. Os axentes conversan sobre a opción híbrida; ningún cre que haxa que apostar por unha solución ou a outra.

Antonio apunta que ve posibles as dúas opcións. Fala de iniciativas innovadoras onde a xente empregue os espazos tamén a nivel habitacional. "Sería unha oportunidade moi interesante se foramos quen de presentar á UE a creación dunha serie de ámbitos de innovación e experimentación de iniciativas das que fala todo o mundo pero que non se acaban de pór en marcha. Hai cidades que xa están apostando por estes camiños, cidades paradigmáticas".

Iago alude en termos xerais aos usos, mostrándose interesado pola cuestión do "inacabado". "Un dos temas fundamentais é convencer política e socialmente de que non precisamos render finalista do porto, se non un proceso que poida ter en conta os usos produtivos actuais, e que a transformación sexa natural. Un render a estas alturas non ten sentido ningún porque non sabemos a evolución". Fala da potencia urbanística do infraestrutural. "O feito de que o dique de abrigo teña unha unión estritamente enxeñeril pero que se poida percorrer ten moito significado social". Aposta por aproveitar ese tipo de potencias, e alude ao aeroporto de Berlín, que cando desaparece como tal, se abre á cidadanía, e agora é un lugar onde se fan concertos e a xente vai xogar con papaventes e con temas de vehículos autoconstruídos. Darlle sentido desde o social ao que vén dun mundo infraestrutural. Pregúntase que vai ser dun edificio con tanto potencial como a Medusa cando se traslade o carbón.

Prosegue co tema da memoria: "non tanto nun nivel ornamental e de patrimonio, coa que poidamos facer postais para turistas, se non na dimensión da memoria produtiva". Critica o barco pesqueiro ou hórreo en Alfonso Molina como probas dun pasado que machacamos. Engade unha nova dimensión, a da memoria en termos de expolio: "todos os ministerios están intentando expoliar terreos (cárcere, ofimático, solana,...) e quitar tallada inmobiliaria". Cre que é un momento de saldar esa memoria máis políticas.

E volve insistir no tema da diversidade, non homoxenizando, tampouco en temas de accesibilidade. Fala das Xubias, como lugar que quedou encaixonado, e de saír do modelo de accesibilidade universal.

Sobre a pregunta de polo ou barrio, non está en desacordo en facer cidade no porto. No Convenio do 2004 materializábase a lóxica inmobiliaria, o que para el non implica rexeitar a cuestión de que se produza vivenda contemporánea, urbanidade costeira coma sempre se fixo. Alude ao que acontece en Benidorm, Malpica,... "O contacto co mar que aínda sendo urbanas, manteñen urbanidade moi viva e non privatizadora, cunha forte vivencia do bordo costeiro". A praia do Orzán é para el un modelo desconectado do bordo por mor da estrada. "É moi criticada a praia de Malpica, pero os baixos dan á praia, non ten nada que ver co caso de aquí".

Para **Gael**, os modelos monofuncionais están superados e cabe a diversidade: "terá que haber usos portuarios, cidade, e vivenda. Se non a tes, tes un barrio que ás 11 da noite está pechado e non hai nada". Fala tamén dos espazos industriais, sinalando que non hai ningún axeitado desde o punto de vista das novas tecnoloxías, e que esta sería unha boa oportunidade para a economía azul, coa intensidade e calidade axeitada. Alude a un recente congreso de urbanismo do litoral, onde se presentaron modelos de planeamento evolutivo moi diferente dos que estabamos afeitos. "Ten que haber un barrio, con importante carga de innovación na cal entren os usos asociados ao porto, novas tecnoloxías, etc. Os terreos teñen que ser produtivos".

Prosegue o debate **Iago** preguntando que significa "polo de innovación". "Torres de cristal que van producir apps para Google? É un milagre que aquí se produzan cousas físicas e materiais, relacionadas tanto co tema pesqueiro como coas mercadorías". Fronte aos edificios transparentes de Busquets, opina que a Grela evoluciona dun xeito fantástico, onde os usos terciarios se van introducindo. "Toda Galicia está ateigada aínda doutro milagre: o de xuntar o produtivo e o reprodutivo no mesmo espazo. Aproveitemos iso aquí".

Para **Juan**, son compatibles polo, barrio e porto. Para el, o amarre agora é partir das empresas e negocios que teñen facturación, nas áreas do deseño textil, pesca, transporte,...Engade que a Lonxa da

Coruña está dentro das 5 primeiras do mundo en canto a peixe fresca, algo moi especial. "Por aí teñen que ir os primeiros contidos, e logo xa se verá. Vai ser unha evolución. Coñezo casos coma os antigos peiraos de Londres, o porto de Dublín, portos moi diferentes. A liña de costa é moi grande, haberá que ir creando edificios e espazos. O importante é dar sinal de saída e que logo vaia evolucionando".

> [A maiores, coméntase o tema da memoria en relación ao territorio.](#)

Para **Isabel**, o importante é non facer tabula rasa. Para **Iago**, ter en conta a historia, non coma noutras intervencións internacionais en bordos costeiros. Que o novo se vaia infiltrando nos ocos que se vaian xerando. "Aí é onde está a clave, na memoria dos usos formais e informais". Aposta por destinar recursos a analizar e cartografiar os usos informais se manteñan por si mesmos; a xente vai pescar ao porto, no dique, no bordo. En canto ao tema da Lonxa, fala de Tokio, e o atractivo das súas lonxas, onde a xente vai comer o mellor peixe. Aposta por tirar a rexa (simbólica e de acceso) e que a cidadanía se vaia apropiando. **Isabel** secúndao, e opina que é unha gran barreira cara o mar.

Antonio máis que de memoria, falaría de identidade. " É un proceso que se perde moi rápido, e que é moi difícil de construír. O porto era de todos. Ao poñer a barreira, deixa de selo para toda unha xeración por primeira vez na historia da cidade".

Rematan falando da necesidade de poñerse de acordo as autoridades, e na confianza en que iso vai acontecer.

3GDD ECONOMÍA E USOS

3.1 Información básica

Formato: Grupo de discusión

Data: 7/03/18

Conducen: Olga R., Alejandro P., María R.

Asisten: Torcuato Teixeira (Lonxa da Coruña), Santiago Parra (IEO), Fernanda Miguélez (Escola de Náutica), Henrique Peña (Escola de Camiños), Javier Sanz (Observatorio do Litoral), Federico López (GALP), Marta Martínez-Corbalán (técnica municipal).

Duración: 90'

Eixo: Motor económico e usos

Ámbito: Investigación

3.2 Obxectivo

Este grupo está centrado nos terreos como motor económico da cidade, especialmente vencellado ao crecemento azul. O obxectivo é indagar sobre as potencialidades dos terreos e as súas posibilidade no marco da economía azul e verde.

3.3 Preguntas e temas abordados

- > Que debilidades e fortalezas presentan os terreos do porto, e nomeadamente en San Diego, no marco da economía azul e verde?

Comeza Javier, apuntando que o máis axeitado é falar de crecemento azul. Comenta que a UE marca varias liñas neste sentido, e comezan a debater sobre algunhas delas aínda sen ser obxecto desta primeira cuestión. Javier defende que ten que haber neles algo vinculado co mar, que dea continuidade ecolóxica. Cita a perspectiva vinculada co turismo marítimo e costeiro, o transporte de pasaxeiros, a pesca, a acuicultura e o marisqueo. Ve outras liñas máis complicadas coma o tráfico portuario ou as enerxías renovables marítimas.

Para **Fernanda**, unha fortaleza moi importante é ter xa feita a conexión por tren. " Iso é o primeiro que hai que ter claro. Portenciar o tipo de comunicación. Temos liñas infrautilizadas que entran na Coruña. Estes terreos teñen o mellor, hai que meterse ao tren. Logo xa se lle dará vida, a que se queira".

Continúa falando dos usos, onde potenciaría á mocidade e a xente maior, suplindo os servizos públicos mal ubicados. Fala do Bacharelato artístico, que está en Durmideiras, e é o único de toda a área metropolitana, e tamén dunha residencia relacionada coa saúde.

Alude tamén ao tema do gas: “nun futuro próximo os barcos van ir por propulsión a gas. O porto da Coruña está na liña dos portos que teñen que dar servizo para repostaxe de gas desde 2025, así que se podería dar este servizo de recargas de gas”.

Prosegue o debate. **Enrique** está dacordo con Fernanda, aínda que amosa dúbidas co gas, que pode presentar perigo para a cidadanía e é un uso contaminante. Fernanda aclara que sería só como servizo para a propulsión do barco, non para traballar con el.

Para Enrique, a maior fortaleza do espazo é a dimensión. Gustaríalle que se compatibilizara retorno económico, fortalecendo o tecido produtivo, con máis espazos de uso público, cidadán, verde. Outra fortaleza é a saída ao mar, tranquila. Están protexidos polo dique. É ao mesmo tempo unha debilidade, porque está exposta ao mar. Cando hai temporal está exposto aos ventos do noroeste, e segundo o que se faga no Centenario, tamén aos do suroeste. “Recórdame ao proceso de Barcelona, onde se fixo un aproveitamento económico especulativo, pero é certo que é unha zona que se gañou. Agora é de moito paseo, lecer, consumo. Co que se fixo co Porto de Ocio estou en desacordo, é un desastre paisaxístico e económico. Loitaría por non repetir erros, aínda que as presións van ser fortes para aproveitar espazo”. Para el, o tema pesqueiro está moi presente. “Hai que apostar por usos con compoñente marítima, que tampouco hai tantos na cidade”.

Javier engade como fortaleza a proximidade ao centro da cidade.

Federico prosegue, mirando os planos, e apunta que unha debilidade para o sector da pesca é o feito de estar separada do porto pesqueiro. Polo medio, hai empresas de transformación de peixe e actividades complementarias, que ou as reubican ou as quitan.

Contéstalle **Torcuato**, iniciando un debate sobre esa división: “o que é evidente e que se partiu dun erro monumental cando se construíu porto pesqueiro de Oza, ninguén entendeu que se separasen as dependencias dos armadores da propia zona de descarga do peixe. Á hora de reordenar, pódese valorar aglutinar?”, pregúntase. Parécelle interesante explorar que a Lonxa estivera ao lado da zona comercializadora, e que puidera ser tamén espazo doutras plataformas diferentes das que hai agora. “Cando se fixo o cambio ninguén o entendeu. Toda a zona arredor da Palloza, desde que separaron as chabolas dos armadores, perdeu bastante vida”.

Continúa indicando que hoxe en día o armador de pesca o que busca é que onde vai vender o peixe lle paguen ben. O tema das infraestruturas é secundario. Se hai unha rede importante de compradores, o prezo máis atractivo. Por iso, parécelle interesante xerar unha rede de espazos para que compradoras, distribuidoras, etc, se acheguen.

> [A maiores, a moderación pregunta pola reunificación. Se se reagrupara, onde tería sentido? Levárase a Lonxa a Oza, ou Oza ao centro?](#)

Federico apunta que a infraestrutura da Lonxa non se pode mover. Parécelle interesante que os armadores foran ao centro, porque se xeraría valor económico e de turismo. “Nesta Lonxa pode facerse un circuíto turístico cun grande potencial. As empresas transformadoras poden xerar dentro delas un espazo de museo ou actividade para el”.

Prosegue **Torcuato**, indicando que na zona da Lonxa, a partir das 9, que está todo vendido e distribuído, non hai nada de movemento. “Cando estaban alí os barcos e chabolas, tiña moita vida, dentro e fóra”.

- > Que sectores produtivos no ámbito do crecemento azul e verde terían sentido para A Coruña e o seu porto, tendo en conta o contexto do mercado e da Rexión Urbana?

Proseguen a conversa sobre posibles liñas. Para **Santiago**, ao falar de usos do porto, pártese da sustentabilidade ambiental, económica e social. Neste marco, o porto pesqueiro pode estar preto do centro porque non contamina. Afirmo que, pola súa experiencia en eólica mariña, non ve esta zona moi apta. "Non a excluíría, pero ten bastantes contras".

Para **Fernanda**, o problema das renovables é un problema de estrutura da liña. "Cando as tes, teslle que dar saída. Se xeras máis do que che cabe por esas vías non fas nada. En Galicia, hai unha cantidade importante de parques que se poden repotenciar poñendo máquinas máis modernas". Ve a enerxía como un tema de investigación, tanto no caso da eólica coma na maremotriz, que non está dando os resultandos agardados.

Prosegue **Santiago** coa que, opina, pode ser a gran aposta para estes terreos: potenciar centro tecnolóxico de investigación aplicada, onde englobar tecnoloxía pesqueira (tipos de artes de pesca, etc), investigación, tecnoloxía acuícola doutro tipo, tecnoloxía de experimentación, biotecnoloxía. "Temos sinerxías moi importantes para desenvolver algo así: a Universidade, CICA, IEO. Non sería complicado". El e Javier falan das algas, ampliando o proxecto de produción de algas aquí, como algo experimental, para buscar novas especies. Santiago non ve tanto o cultivo —é complexo depurar as augas— como a investigación aplicada. Apunta ademais que o IEO non ten espazo suficiente e están pendentes dunha reforma integral do centro. Cre que o posible centro de investigación se podería combinar cun espazo museístico.

Torcuato secúndao, afirmando que unha das reivindicacións históricas do sector pesqueiro galego é a creación dun centro de investigación mariña. "CETMAR é máis académico académico. Serve como impulsor pero ten pouca aplicación práctica. Onde nos miramos? En AZTI, unha fundación impulsada polo goberno vasco, cun papel importantísimo a nivel do estado". Fala das súas liñas de investigación de todo tipo, onde traballan economistas, matemáticos, biólogos,... é multidisciplinar, arredor de cuestións centradas co mar. Afirmo que é a Xunta quen debería impulsar, e que hai un ano a propia Beatriz Mato afirmou que "sería A Coruña o sitio idóneo para un centro destas características". "Vigo está máis centrado en altura, aquí podería terse un pouco de todo, aproveitando a disposición dun espazo próximo".

Santiago fala do caso de CEDRE, en Brest, un centro onde se dedican ao estudo de impactos ambientais, "son os mellores do mundo".

Para **Federico**, o importante é que ese centro xere economía, vinculándoo con incubadores de empresas e viveiros de empresas, que desa investigación saian spin off. "Aquí en Arteixo temos unha das empresas máis punteiras, en acuicultura, en temas de estruturas de acuicultura, das máis punteiras do Estado. Hai que abrir a todos eses tipos de empresas, tamén de transformación, que están innovando na presentación de produto. Co que se ten, xa se podería traballar en diversas liñas, atendendo ao que hai na UDC. Tamén traballar en rede, contando co Campus do Mar, e a nivel europeo, para a captación de fondos".

Fernanda opina que antes de facer nada hai que ter rede, non pensar no edificio. Pensar quen quere liderar, "quere o Concello? Entón ten que falar cos axentes implicados e crear rede que poidamos acudir axentes e buscar financiamento. Non facer edificios que logo non serven de nada. Se nalgún momento fai falta infraestrutura, xa se valorará, pero ten que ser algo que vaia a posteriori".

Para **Javier**, é importante manter o uso público, xa que A Coruña ten das maiores densidades do estado. "Máis edificios non. Se van ser residenciais, que sexan para as persoas maiores". Contéstalle **Fernanda** aludindo de novo ao centro de estudos para mocidade, e residencias de alugueiro para maiores, persoas que non poden acceder a mercar outra vivenda. "Este ten que ser un espazo de comunicación coa zona metropolitana".

- > Que empresas, startup, grupos de investigación, proxectos europeos, etc que están traballando nestas liñas poden constituír algunha alianza?

Comeza **Federico** falando das TICs: no polígono de Icaria existe un conxunto de empresas traballando neste tema. Afirmo que traballaron coa Universidade en temas relacionados con produtos turísticos, realidade ampliada, etc. Os axentes debaten sobre ese tipo de empresas se deberían ubicar aí ou non, e chegan á conclusión de que o interesante é que estean en Sabón, e que ese tipo de empresas que están perto poidan darche soporte.

Para **Fernanda**, é importante que se meta aí só o que sexa imprescindible facer aí.

Javier está dacordo: “de construír algo ten que ser produtivo e da innovación, non industria de fabricación de cousas”. Opina que sería de interese explorar as sinerxías no tema da medo, xerando un centro tecnolóxico aplicado a este sector.

Federico engade que se podería facer desde Sorrizo até Bergondo unha ruta por un sendeiro do litoral, e fala sobre un proxecto sobre a ruta dos Faros de Galicia. Fala tamén das mariñas náuticas, que na Coruña e Sada son das máis grandes do sur de Europa, con moito potencial que non se está explotando. Santiago comeza un debate sobre este tipo de usos, que poden ser xentrificadores. Federico engade que sería só como punto de paso para o sur, xa que hai unha serie de portos que van ser escalas para o Camiño de Santiago por mar. Houbo xa travesías deste tipo con 300 embarcacións, e para 2021 quérese quintuplicar a cifra.

Engade que hai moitas empresas vinculadas con servizos de lecer náutico e actividades deportivas. “Nós no GALP estamos intentando quitar proxecto produtivo de valoración de deportes náuticos como o remo tradicional, que xere economía no territorio. Se a cada regata se lle anexan actividades complementarias, pódense xerar sinerxías económicas económicas moi interesantes”.

Javier prosegue falando da biotecnoloxía: “non é que teñamos aquí contorna moi limpa, pola historia do vertedoiro de Bens, pero é un aspecto de enorme importancia”. Santiago secúndao afirmando que a xenómica ten moito futuro tamén para spin off, e cita a “All Genetics”, da UDC, que “están medrando como a escuma”. Engadiría o impulso do turismo con outros enfoques, coma o turismo en barcos pesqueiros.

Federico fala do turismo mariñeiro, e de que os profesionais da pesca queren traballar diso e non poden atender a outras persoas. **Santiago** prosegue coa idea de observación de aves en barco para xente de fóra. Noutros portos hai buques escola, museos mariñeiros,... Defende a divulgación e turismo.

Fernanda apunta tamén o tema da vixilancia costeira e a seguridade marítima.

Torcuato sinala que habería que seguir apostando pola actividade pesqueira. “É certo que a flota vai a menos, nada que ver coa que había. Pero tamén é certo que isto pode cambiar”, como está pasando no caso inglés desde que saíron da política pesqueira común. Defende non desbotar que en calquera momento se poida volver medrar; ter remanente por se hai esa posibilidade. A pesca é algo que pode dar riqueza (económica, turística, cultural, etc). Engade que “na Coruña non dispoñemos de Museo da Pesca. Hai mariñeiros cun gran arquivo fotográfico na casa que se vai perder. Non digo un gran museo, algo discreto, pero que faga homenaxe a esa actividade que hai e houbo”.

Neste sentido, **Javier** sinala a Lonxanet, con García Allut, como referente, por promover unha reserva mariña de interese pesqueiro. “É un axente coñecido mundialmente, e óptimo para traballar temas de patrimonio inmaterial”.

4GDD ACTIVIDADE PORTUARIA

4.1 Información básica

Formato: Grupo de discusión

Data: 5/04/18

Conducen: Olga R., Olalla B.

Asisten: Marta Martínez-Corbalán (técnica municipal), Daniel Llera (Sestico), Amando López (Asoc. Minoristas)

Duración: 90'

Eixo: Actividade portuaria, Motor económico e usos

Ámbito: Tecido empresarial

4.2 Obxectivo

Este é o grupo ao que son chamados directamente os axentes do ámbito portuario. O obxectivo é coñecer mellor a súa realidade, o seu posicionamento sobre as intervencións que se teñen feito, e cotexar con eles as hipóteses de traballo.

4.3 Preguntas e temas abordados

- > Como se viviron no voso sector as transformacións portuarias, e nomeadamente a separación de Oza?

Comeza Daniel apuntando que a súa empresa en Oza non chegou a participar, xa que desde o ano 98 que a pesca queda exenta das labores de estiba. Ese ano sae un Real Decreto que di que a pesca pode autoxestionar as súas descargas de pesca para superar a crise que se estaba vivindo nese momento. A súa empresa queda só para mercadoría xeral, que ten moito que ver coa reordenación do tráfico portuario. Sinala a intención de quitar mercadorías sucias e mesmo perigosas, lembrando que

o Porto Exterior está motivado polos tres accidentes marítimos, "e non como se di ás veces para maior lucro económico. Nese momento eramos ricos e alguén decidiu que se podía investir".

Amando e el debaten sobre o Porto Exterior.

Daniel prosegue indicando que son unha ETT que provee de persoal ás empresas consignatarias que realizan as descargas de mercadoría xeral do porto da Coruña, polo tanto, para eles, a problemática de ter dous centros de traballo é un simple tema de desprazamento de persoal. "O Porto Exterior de feito aféctanos moi positivamente, temos un incremento moi importante das descargas. A nós xéranos moito traballo, en contrapunto á pesca, que é un sector moi diferente ao noso".

A moderación pregunta pola comunicación co Porto Exterior, e Daniel afirma que mellorou, e que a día de hoxe fan o traxecto nuns 8 minutos.

Prosegue Amando falando de que o seu sector percibiu unha mellora coa nova Lonxa. "As instalacións que non tiñan nada que ver, o chan non era o mesmo, tiñamos que desprazarnos, estaba mollado,... A parte negativa é que desde a Lonxa nova a cantidade de barcos reduciuse nun 70%. Vivimos as descargas de vacas e cerco, porque o Gran Sol case desapareceu, quedan 4 ou 5 barcos. Iso é terrible, non estaba pensado así, case medio quilómetro. Podemos operar moi ben. Non temos a materia prima; por un motivo ou outro cada vez hai menos peixe". Indica que non sabe se inflúe o traslado dos barcos a Oza.

> **Como usades vós o espazo no día a día?**

Amando describe un día normal: entramos pola porta, accedemos á Lonxa, temos prazas de aparcamento que se reordenaron recentemente, vas mercar coas caixas, cargas o peixe, fas xeo, e logo 15 minutos para ir polo cantil pola parte de fóra co vehículo, cargar e levar para o teu posto de traballo ou ir á venda. Fas o traballo e marchas. Non saímos a facer nada na cidade".

A moderación pregunta se antes usaban máis o barrio. Amando responde que a xente toma o café na cafetería da Lonxa, sen saír á cidade.

Daniel apunta que estes espazos son centros de traballo, e mostra o seu desacordo con que poida entrar xente que non estea traballando, por motivos de seguridade e porque entorpecen. Remóntase ao 11S para explicar o tema do peche, e cre que este tema se explicou mal na cidade. "A xente pensa que é o porto quen se quixo pechar".

> **Que necesidades percibides para mellorar o voso traballo, ou máis amplamente no sector?**

Daniel responde que poucas; unicamente a conexión co porto exterior. **Amando**, que o que precisan é recuperar parte da flota que teñen diseminada por outros portos. Sinala que lles afecta moito: "non sei por que é máis atractivo Celeiro ou Burela cando aquí se concentra a maior cantidade de compradores". Daniel apunta a que teñen menos controis, e Amando, que é unha cuestión de xestión, e que alí lle ofrecen maiores vantaxes.

A moderación pregunta se perciben algunha necesidade máis do espazo ou a contorna. Responden que todo é mellorable, pero que se senten ben tratados. Daniel engade, falando da pesca: "a desgraza para eles é que vaia a mercadoría, o sitio non lles afecta. Os usos portuarios pouco lle poden achegar, máis ca facer atractivo o lugar".

> **Compártense con eles as hipóteses de reunificación da Lonxa.**

Daniel opina que non afecta que estean separados: "as descargas fanse na Lonxa; o barco o único que fai en Oza son os traballos propios (redeiros e demais). Ocupan moito espazo. Están perfectamente separados. A descarga da pesca non ten nada que ver co mantemento. Está mellor o mante-

mento fóra, é máis limpo. Visualmente é bonito, pero operativamente complica. Estamos falando de 400 metros de peirao, e cando chega un barco, outro está ocupando espazo amañando as redes... Está ben planteado así, quintando actividades como a soldadura do centro da cidade".

Para Daniel, os peiraos de Bateria non telen problema, o conflito pode estar en San Diego, que si ten parte de pesca: está Carrefour, Gadis, os servizos auxiliares,... Aí si pode ser algo máis complexo, pero a contorna da Lonxa, a parte do centro non xera ningún problema. Ademais, na Palloza non se plantea nada.

Están dacordo neste punto. **Amando** sinala que falta xente aquí coma os armadores, xa que eles teñen máis información para este punto. Volven falar do tema de que os barcos non veñan.

Daniel insiste en que é un tema de controis o que lles afecta: "se quero levar un control, e sei que 80% da pesca da provincia está na Coruña, veño a Coruña e levo un control do 80%. Se sei que o outro 20% está repartida, pois é *pecata minuta*. A Lonxa, co que baixou, segue sendo referente de pesca fresca de España".

Amando sinala que moita xente exerce actividades a pouco metros, benefíciolos estar no centro. "Sería moi desafortunado levarnos a Oza. Manteñamos algunha tradición, que parece que está de moda cargalas".

Rematan falando de se hai algunha posibilidade de complementar ou innovar na proximidade do sector pesqueiro para favorecelo. Amando insiste en que o único que os determina é a cantidade de peixe.

ANEXO 5

Actas dos espazos de participación

ANEXO 5.....	1
1	O PORTO QUE QUEREMOS 5
1.1	DECÁLOGO LITORAL5
1.2	ENVORCADO DOS RESULTADOS7
1.2.1	GRUPO DE TRABAJO NÚMERO 1 7
1.2.2	GRUPO DE TRABAJO NÚMERO 2 8
1.2.3	GRUPO DE TRABAJO NÚMERO 3 12
1.2.4	GRUPO DE TRABAJO NÚMERO 4 14
2	ALMORZO WORKSHOP 18
2.1	PUNTO DE PARTIDA.....18
2.2	TRABAJO NAS MESAS19
2.2.1	MESA 1..... 19
2.2.2	MESA 2..... 20
2.2.3	MESA 3..... 22

Para facilitar a lectura do documento principal, reproducimos neste Anexo os distintos materiais brutos xerados nas dinámicas de participación do sábado 28 pola tarde e no workshop do domingo 29. En primeiro lugar, pódese ver o Decálogo do Litoral, documento entregado a cada grupo de participación para a pregunta 3 da dinámica. En segundo lugar, un envorcado dos resultados de cada un dos catro espazos, transcribindo literalmente todas as ideas recollidas nos manteis. Por último, reprodúcense as actas dos tres grupos de traballo do workshop.

1 O PORTO QUE QUEREMOS

1.1 Decálogo Litoral

O futuro que queremos para A Coruña e os seus peiraos

Queremos un porto ...

1. CONECTADO COS OUTROS PORTOS

Un porto conectado coas redes portuarias mundiais e atlánticas, e tamén coa rexión ártabra e a área metropolitana.

2. CONECTADO COA CIDADE

Un porto conectado visualmente co conxunto da cidade e articulado a través da trama urbana, que garanta as súas necesidades de dotacións e de espazos libres, que se vincule cos barrios colindantes e os amplifique.

3. CONECTOR

Un porto que facilite o tránsito das persoas que van a pé ou en bicicleta pola cidade, que alivie os problemas do tráfico rodado, e promova a conexión metropolitana por terra e por mar.

4. CON IDENTIDADE

Un porto que saiba visibilizar e potenciar a esencia marítima e mariñeira da cidade, no que os elementos destacables do patrimonio sexan mantidos e potenciados, e os novos usos escoiten a esencia do pasado e a memoria.

5. ATRACTIVO

Un porto que presente unha fachada de cidade portuaria harmónica, integrada, de escala humana, fortalecendo o espazo público, garantindo o acceso a auga, e conservando aqueles elementos identitarios.

6. VERDE E AZUL

Un porto rexenerado en terra e mar, con sistemas innovadores para aproveitar o ciclo da auga e diminuír os refugалlos, que mellore a calidade de vida a través da integración de espazos verdes conectados coa Reserva da Biosfera.

7. MOTOR ECONÓMICO

Que impulse a economía da cidade e a rexión reforzando os usos existentes, coma o do sector pesqueiro, e diversifique os recursos mariños e marítimos mediante novos usos innovadores e limpos.

8. QUE ESCOITE Á CIDADE

Un porto que responda ás necesidades cambiantes da cidadanía e o sector, flexible, coherente coa realidade e as potencialidades de cada momento.

9. DO COMÚN

Un porto entendido coma un ben común, sobre cuxo futuro e usos todas as persoas teñen dereito a estar informadas, implicarse e definir. No que existan espazos de diálogo e escoita para garantir que o seu desenvolvemento está ao servizo da cidadanía.

10. XESTIONADO EN CONXUNTO

Un porto xestionado por un órgano conxunto que lidere o proceso de transformación coa creación, avaliación e seguimento das ferramentas de mediación e diálogo, coa participación do goberno municipal, organización empresariais, sindicatos e outros axentes sociais, que aborde os problemas e oportunidades do distrito

.

1.2 Enforcado dos resultados

1.2.1 Grupo de traballo número 1

[Facilita: Luís G.]

1. Que me levo do Foro?

- En primeiro lugar, empezar por unha pregunta: por que hai que desafectar o porto?.
- Demandar maior implicación da Universidade (UDC) a nivel investigador.
- Recuperación do dereito da cidadanía a decidir sobre os peiraos, tal e como se fai noutras cidades.
- Coñecer con máis detalle diferentes posicionamentos dos distintos axentes que interveñen.
- Gañas de seguir defendendo o noso litoral.
- Información que non tiñamos.
- Convencemento de que A Coruña ten suficientes elementos para pelexar polos nosos dereitos porque existe un dereito ao litoral.
- Non hai vontade de chegar a acordos polo PP. Falta de colaboración das distintas administracións implicadas.
- Aproveitar as ferramentas dentro das competencias municipais (PXOM, xurídicas, ...)
- Pasear o porto para pensalo.
- Explicar - coñecer a historia.
- Hai que mover o condicionante 4000 vivendas San Diego.
- Recoñecer o descoñecemento, vivimos de costas ao mar. Descoñecemento da realidade do porto (historia, ...). Espazo alleo a cidade.
- Apertura da mente cara outras posibilidades.
- Patrimonio subacuático.
- Preocupación por escoitar as voces de xente formada (e as experiencias previas).
- Que o porto siga sendo porto. Importancia da mobilidade marítima e ferrocarril. Espazo intercambiador da mobilidade, transportes, intermodalidade.
- Corredores verde - azul.
- Conexión transversal con toda a cidade.
- Os dous portos traballando en conxunto máis Ferrol.
- Non tender a hiperespecialización.
- A falacia da seguridade, muro barreira.
- Urbanismo adaptado, por fases, por bloques - conectadas. Reflexión estratéxica continuada.
- Maior escoita da Xunta e do Porto.

2. Que quero que o meu Concello teña en conta para o futuro dos terreos portuarios?

- Que o porto poida aportar xeración de emprego (motor económico) verde+azul.
- Peiraos batería + Calvo Sotelo, que formen parte da cidade. Integración. Que se facilite a comunicación co centro da cidade, San Diego, eliminando as vías.
- Que se fagan plans flexibles, largoplacistas e ecosostibiles. Máis adaptables ás realidades de cada momento.
- Facer facendo. Actividades con arraigo coa cidade. Vinculación emocional.

- Loita polo uso cidadán dos canto de peirao (batería+Calvo Sotelo). Interese xeral da cidadanía.
- Aproveitamento de infraestruturas existentes mellor que xerar novas.
- Titularidade pública interpelando á cidadanía, contando con ela en todo momento.
- Saber que quere a área portuaria.
- Maior sensibilidade dos enxeñeiros ao tratar os espazos urbanos.
- Proximidade que conectará os concellos limítrofes coa Coruña.
- Queremos un porto que non perda o carácter pesqueiro-mariñeiro (non só o deportivo).
- Queremos terreo público.
- Queremos terreos sen pagar cartos.
- Queremos que a cidadanía coruñesa teña capacidade de decisión.
- Que o ámbito portuario sexa un elemento de participación cidadá no modelo de cidade. Integración da estrutura portuaria na cidade.
- Buscar alianzas estratéxicas para reforzar a capacidade negociadora (asociación, universidade, área metropolitana, ...)
- Habería que propoñer alternativas.

3. Decálogo Litoral

Grupo 1:

- Queremos conexión con sta. cristina, mera, ... Compostela (turismo).
- Especial atención ás xentes do mar. Os que viven do porto directa ou indirectamente, e a toda a cidade tamén.
- Novos usos innovadores , propios da cultura do mar (da Coruña), musealizar o mar, disfrutar do contacto co mar.
- Non se coñece o que sucede, o que pasa no porto.
- Carácter pesqueiro-mariñeiro.
- Dotacións: uso da medusa para a cidadanía, zona cuberta para as familias. Tamén conexión cos Castros e a Gaitreira.
- Tren de proximidade. Potenciar e mellorar.

Grupo 2:

- decálogo por importancia:
 - o conexión coa cidade e outros portos.
 - o Motor económico. Verde e azul.
 - o Do común.
 - o Xestión en conxunto
 - o identidade marítima, con arraigo
 - o conector
 - o atractivo.
- Glocal: global e local.
- Desenvolvemento sustentable.
- Participación de abaixo-arriba. Down-up.
- Oportunidade de recuperar o contacto co mar.

1.2.2 Grupo de traballo número 2

[Facilita: Andrea R].

1. Que me levo do Foro Tecendo Litoral?

DESTÁCASE:

- A oportunidade para informase e coñecer máis.
- A idea de que se trata dun problema moi complexo que esixe acordos e pactos.
- O estimulante que resulta poder participar como cidadá, sen necesidade de ser especialista.
- Que falta incorporar a perspectiva feminista.
- A necesidade de coñecer mellor o que supoñen os convenios do 2004.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Complexidade, solucións non sinxelas.
- Necesidade de tempo.
- Diferentes visións.
- Suma de vontades
- Precisamos máis mulleres creando cidade
- Estudar a cultura popular que hai para dar saída (ex. Palco da música do Porto de Valencia)
- Facerse unha idea da escala e a magnitude (grande)
- Asumir que é unha cuestión complexa.
- Importancia da decisión /xestión para a cidade
- Factor tempo. Repensalo
- Fáltame espazo para a cidadanía (non os seus representantes só). Barrios. Este Foro é o principio. Envexa do de Bilbao.
- Innovación. Economía azul
- Non fai falta vivenda, hai vivendas baleiras.
- Mellorar uso portuario. Parques tecnolóxicos. Non guetos
- Claridade de ideas
- Aprender mais! Complexidade
- Porta aberta polo Concello
- Falta implicación da universidade e do alumnado no Foro. Autocrítica e complicidade dos arquitectos.
- Agradecer a participación. Coñecemento.
- Oportunidade de coñecer outras experiencias para o uso do porto. escoitar diferentes visións de profesionais.
- Eu penso que se faga dentro do porto- INDUSTRIAL-TECNOLÓXICO-I+D. A liberdade é participación
- Implicación e resistencia da cidadanía coruñesa. Dereito a decidir sobre o seu.
- (Non se entende a letra) A idea de fondo é que non sae do Foro con unha idea formada o que ten que pasar porque entende que non hai unha proposta concreta. En todo caso, unha vez devoltos os terreos entende que a decisión do que ten que acontecer é exclusivamente da cidadanía coruñesa pois os cargos administrativos mudan mais o que permanece é a cidade.
- Coñecer experiencias doutras cidades.
- Vocación de pacto, acordo e consenso
- Visibilizar a complexidade da actuación na fachada marítima.
- Viva a participación cidadá!
- A recuperación dos portos para o uso cidadá é posible e necesario.
- Ver que hai interese da cidadanía, resistencia e implicación.

- Debera ter sido paritario.
- Perspectiva feminista. Sentido hospitalario, a emoción

2. Que espero que o meu concello teña en conta para o futuro dos terreos portuarios?

DESTÁCASE:

- Que garanta a devolución dos terreos e a súa titularidade pública.
- Seguir traballando neste asunto e desde a liña participativa proposta no Foro.
- Aumentar a participación e a mobilización cidadá para botar abaixo os convenios de 2004.
- Manter a identidade portuaria e potenciar nos terreos a economía azul, sostible, social, etc.
- Aumentar a presenza dos múltiples recursos e axentes presentes na cidade: sinerxías entre persoas expertas.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Vincular Oceanográfico, universidade, escola náutica.
- Implicarse máis en actos coma este Foro (sen inscrición, que se fixo complicada). Nos barrios.
- Museo con réplicas de barcos e artes pesqueiras.
- Paseos acuáticos
- Investigación
- Acceso da cidade á auga
- Recuperar os terreos
- Proceso de debate máis amplo. Aberto á cidadanía.
- Usos compartidos e mixtos
- Potenciar a actividade portuaria. Necesario que quede a pesca. En pequena escala: autónomos, cooperativas
- Non a centros comerciais e vivenda.
- Transformación de peixe.
- Visitas guiadas ao espazo portuario para que as xeracións novas coñezan o que foi a memoria do uso público.
- Transmisión de oficios e coñecementos tradicionais.
- Recuperación do río Monelos, da antiga ponte da Gaiteria e a bocana do porto. Patrimonio.
- Abrir o debate
- Riqueza de usos
- Eliminar riscos ecolóxicos
- Aproveitar usos terreos baleiros
- Mellorar a mobilidade e os accesos á cidade.
- Residencia da terceira idade
- Que a Gaiteria recupere a ponte e o río. Sacar as pontes á vista.
- Uso social, residencia da terceira idade dinámica, cara o mar.
- Visitas guiadas ao porto
- Manter actividades portuarias.
- Aprender oficios e usos do porto
- Que teña en conta a opinión da Xunta
- Devolución para uso públicos
- Recuperar a beira do mar

3. Decálogo Litoral

DESTÁCASE:

- Con estes 10 puntos temos o porto ideal: un porto en rede, aberto ao público e á cidade.
- Xestión de consorcio, pública e democrática.
- Porto de pesca, de futuro e identidade.
- Accesible, transitable e espazo para a mellora da mobilidade.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Este é o porto ideal:
- 10. Xestionado en conxunto, consorcio.
- 9. Común. De todos e para todos, co futuro
- 8. Que escoite á cidade e á cidadanía
- 7. Motor económico. Integrar todo o relacionado co mar: universidade, formación profesional, outras fontes económicas, hostalaría
- 1º Rede portuaria-metropolitana e 4 prioritaria, por barco, rías O Burgo, Ferrol, Oleiros
- Rede terrestre ferroviaria- metropolitana, urbana
- Evacuación de emerxencia
- Transporte público metropolitano- autobús
- Tranvía litoral
- Rede portuaria mundial e atlántica
- 2º De acordo
- 3º Preferencia peonil segura. Bicicleta
- 4º Visibilizar o traballo feminino. Cultura portuaria (redeiras, carboeiras, pescantinas, traballadoras da tabacalera, etc.)
- Visibilizar e potenciar a identidade e a memoria portuaria. Varadoiros. Recuperar actividade pesqueira. Bacallaeira.
- Ver o mar, non obstruír o mar
- Consorcio: organismo público con capacidade de decisión integrando a concello, deputación, estado.
- Escoitar á cidadanía
- Devolución de terreos ao Concello
- Consorcio
- Consorcio con capacidade de mando independente dos gobernos cambiantes
- Garde a memoria histórica do porto
- Integrado no porto
- Dinámico, cambiante, adaptándose á cidade
- Verde, azul, gris
- Historia
- Potencial cultural e educativo
- Recuperar a historia
- Integrar á universidade en usos innovación I+D+I

- Porto ao servizo da mobilidade
- Porto como oportunidade para os barrios, as persoas e a área metropolitana.
- Porto para a memoria, a innovación e a cidadanía!
- Comunicación metropolitana a través do porto. Rede ferroviaria
- Transporte público: carril bus, un corredor metro lixeiro. Corredor por mar.
- Espazos libres, zona peonil segura
- Retirar oleoduto que atravesa A Coruña e a área
- A pesca. Que volva a bacallaeira

1.2.3 Grupo de traballo número 3

[Facilita: Olalla B.]

1. Que me levo deste Foro?

DESTÁCASE:

- Implicar o activismo cidadá, xuventude e universidade no proceso.
- Usos portuarios industriais e tradicionais se manteñan e potencien.
- Ter información e ver outras experiencias doutras cidades. Positivas e negativas.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Que siga funcionando o Porto e postos de traballo relativos a usos portuarios. Fomento contedores.
- Fan falta outras técnicas mellores/antropólogos/as de estudo de usos dos espazos por parte da xente/enquisas.
- Debe observarse máis as nosas maneiras de participación para que a xente se mova, menos tráfico/ maior humanidade e espazos abertos, nunha cidade que é xa moi densa.
- O Porto debe promocionarse. Os espazos liberados deben potenciar usos industriais do Porto. San Diego debe potenciarse por ser a industria máis importante da cidade.
- Urgencia de fixar as cousas mentres gobernamos é o Porto o que dá abertura á cidade, intromisión, usurpación.
- Urgencia de reivindicar o papel das persoas protagonistas: Concello, cidadanía. Urgencia por contribuír: emigración, envellecemento poboación. Mais por outro lado destácase que non hai presa, facer as cousas ben. Presa si, pero de eliminar usos como o oleoduto, graneis, etc.
- Responsabilidade de Paco Vázquez no prexuízo da cidade.
- Introducción no proceso da Universidade, docencia, alumnado. Mirar o que temos na cidade.
- Necesidade de implicar á xente nova.
- Idea de absoluta necesidade de activismo cidadán, só desde a participación, o coñecemento, implicación e protesta contra os planos de administración autonómica e estatal.
- Visión ampliada do que é un Porto local como rede/sistema de relacións con maior ámbito xeográfico.
- Optimismo. Paso adiante para marcar estratexia de futuro a cidadanía impónse a importancia de coñecer información doutras experiencias tanto máis como menos.
- Aínda estamos a tempo de parar o irremediable e facer cousas con tempo.

- Interese das experiencias e actividades produtivas como Cambados. Ter en conta as actividades tradicionais con novos enfoques.
- Encontro. Faro: outras referencias.
- Antes e despois de quen viu e quen non viu. Punto de inflexión. Non ter en conta: erro.
- Non consciencia previa da importancia dos usos pesqueiros. Aporte de referencias externas/exemplos.
- Importancia no debate a presenza do cambio climático.
- Incorporación de experiencias tradicionais aos usos de espazos liberados. Retorno de flotas emigradas.
- Incompatibilidade. Horarios laborais. Importancia do debate. Dar información e de dar voz a xente.

2. Que espero que o meu Concello teña en conta para o futuro dos terreos portuarios?

DESTÁCASE:

- San Diego: estación intermodal marítima/terrestre
- Garantir titularidade pública sempre
- Conservar actividades relacionadas co mar
- Aproveitar sol para enerxías limpas.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- O Porto só para traballo, non para vivendas.
- Permanecer en San Diego a estación intermodal, marítima e terrestre.
- O Concello cumpra co seu deber, que faga o seu papel.
- Que se aproveite o sol en espazos abertos e que sexa produtor enerxía limpa.
- Bicicletas pola súa vía. Patíns: solos adecuados. Paseo: pavimento adecuado para todo o mundo.
- Cambio climático.
- Fóra naves de Calvo Sotelo.
- Control do turismo de cruceiros
- Zonas de baño
- Industria dos conxelados.
- Sintonía do produtivo e a memoria do mar.
- Que non haxa partes estancas: residencial, industrial, que flúan as partes
- Sustentabilidade das construcións e estruturas. Inclusive que haxa unha parte e tivera posibilidade e cambios.
- Continuación do foro
- Concello teña en conta a voz da veciñanza
- Teña actividade produtiva relacionada co mar ás tecnoloxías limpas
- Que o Concello garanta a titularidade pública, para sempre.
- Museo interactivo de Coruña do Mar en todos os aspectos
- Recuperación do mar. Centro de recuperación ambiental do mar.

3. Decálogo Litoral

DESTÁCASE:

- Sintonía entre todos os grupos
- O Porto aberto á cidadanía
- Que as decisións sexan participadas

- Importancia do tránsito e da conectividade.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Comentarios a punto 1: Ademais de Área Metropolitana debería falarse da conectividade con zonas interiores de Galicia. Evita despoboación e a conectividade mellora a actividade agraria e outras actividades (non só litoral). Conectar con outros portos.
- Comentarios a punto 2: Actividades portuarias abertas ao público. Instalacións deportivas. Zona de paseo e visibilidade. Zona de Xardín. Dotacións sen vivenda, sen especulación.
- Comentarios ao punto 3: Destacar a necesidade da estación de San Diego como intermodal. Transporte colectivo polo interior do Porto. Conexións por ferry, vías marítimas.
- Comentarios ao punto 4: preservar patrimonio emocional, conservar o que funciona, vivir contaminación na lonxa. Lonxa compatible coa sustentabilidade ambiental. Museo da pesca. Recuperar tamén o que agora non é visible a nivel patrimonial. Máis conectado co presente sostible.
- Comentarios punto 5: Non hai
- Comentarios punto 6: Recuperación Río de Monelos. Concretar que tipo de verde. Recuperar espazos de patrimonio verde. Non á planta de Meroil.
- Comentarios ao punto 7: Non hai
- Comentarios ao punto 8: Un porto flexible en usos para o futuro. Infraestruturas polivalentes.
- Comentarios ao punto 9: nº 1 porto participado.
- Comentarios ao punto 10: Si, se están todos os actores involucrados representados: cidadanía, asociacións, confraría, etc.

1.2.4 Grupo de traballo número 4

[Facilita: Rosa M.]

1. Que me levo deste Foro?

DESTÁCASE:

- Por unha banda fálase de que a xente que participou no Foros está implicada e interesada, pero precísase dunha maior implicación da cidadanía á altura do que require o proxecto.
- a cidadanía fai a cidade
- Participacións vs. imposición
- Modelo aberto
- Sumar puntos de vista e peculiaridades
- O futuro precisa do consenso
- Punto de partida: o cambio climático
- Non estamos soas!
- Máis coñecementos/información do proxecto.
- Certo escepticismo.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Rebeldía, porque a cidadanía fai a cidade e temos que estar no proceso de deseño e decisión.

- Unha oportunidade de recuperación e deseño da cidade.
- Desexos.
- Ilusión,
- Saberes da nosa historia.
- Información.
- Toma de conciencia.
- Pluralidade: distintos puntos de vista.
- Necesidade de deseñar unha estratexia.
- Deseño dun proxecto autocentrada na cidade/porto.
- Intervención do proceso non do obxecto.
- Litoral como oportunidade para a innovación.
- Escasa implicación da cidadanía nos temas que nos afectan, nos asuntos comúns.
- Importancia do que as persoas expertas trasladan a respecto das consecuencias do cambio climático á hora de formular os usos.
- A recuperación emocional do espazo sobre o que estamos traballando.
- A reivindicación da pesca como motor económico da cidade.
- A necesidade de dar explicacións á cidadanía sobre os temas que nos afectan.
- A impresión /certeza de ser unha tarefa titánica.
- A necesidade de compromiso, por parte da cidadanía, para levar a cabo un proxecto en común.
- Un coñecemento máis amplo do que supón un proxecto como este.
- Escepticismos: ninguneo por parte dos responsables políticos que teñen maior responsabilidade nestes temas.
- Moitas caras coñecidas: sempre estamos as mesmas persoas, con ideas moi parecidas. Pouca diversidade de opinións.

2. Que espero que o meu Concello teña en conta?

DESTÁCASE:

- Quero un proceso reversible.
- Que se escoite á cidadanía.
- Recuperar as conexións. Equilibrar;
- Ter en conta as sensibilidades Recoñecementos dos sentimentos.
- Importante os tempos e os prazos.

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

- Temas que interesan:
 - o A sustentabilidade: igualdade/equidade, económica e medioambiental (saudable e biodiversidade).
 - o O mar: o seu pasado e o seu futuro (investigación da pesca, técnica e tecnoloxía, industria e lecer, xerar riqueza, coñecemento cultura).
 - o A identidade mariñeira
 - o Pesca.
- Recuperar a conexión, non fragmentar os terreos (manter a conexión), solucionar carencias dos barrios próximos (espazos verdes), equilibrar.
- Rede. Relación coas outras cidades (Ferrol a Área metropolitana).
- Promover o coñecemento do proxecto (igual aproveitar as bibliotecas).
- Un espazo para todas as persoas, convivencia e accesibilidade.

- Recuperar a lancha de Santa Cristina,
- ter en conta o ferrocarril ata o centro. Con actuacións próximas á xente, gustou a iniciativa de Cambados (emprendemar). Estudar as posibilidades e actividades produtivas da pesca.
- Coidado coa especulaciónⁱⁱⁱ. Atención ao ben común.
- Revisión dos convenios de 2004. revisión integral, reordeación do mar.
- Facer as cousas ben. Proceso artesanal.
- Con espazos para o deporte e ocio: skate, baloncesto.
- Recuperación de oficios vinculados co mar.
- Pensar no "mestres tanto".
- Porto como "faro da preocupación medioambiental".
- Queremos ser un modelo, que se escoite a voz da cidadanía: deixar á cidadanía, facilitar e descubrir a importancia de promover que o Porto atenda aos coidados (equipamentos para crianzas, maiores, persoas dependentes).
- Queremos un proceso sen carreiras, deixar de pensar en finalismos, debe ser reversíbel, adaptativo e progresivo..
- Buscar/promover outros mecanismos de participación (enquisas, visitas guiadas, implicación das asociacións veciñais). Chegar a máis persoas e facelo de forma máis completa (voces de expertas, axentes sociais, culturais e económicos..) e propiciar un debate a nivel de cidade.

3. Decálogo Litoral

DESTÁCASE:

- Queremos un porto non un parque temático.
- Importancia do coñecemento: tecnoloxías e universidade.
- Cunha actividade limpa, non contaminante.
- Un porto útil e sostible, para unha Coruña mellor. Sostibilidade cultural, social ambiental..
- porto amigable
- con infraestruturas par aos coidados.
- Promotor de coñecementos.
- Recuperar a memoria

TRANSCRICIÓN DOS MANTEIS:

Grupo 1

- Conectado con outros portos. Engadir a xestión integrada do litoral.
- conectada á súa área metropolitana (rexión ártabra). Integrado na cidade e conectado á área metropolitana. O termo "amplifique" que vai ao final do éxito, parece pouco axeitado posto que non estamos a falar dun novo desenvolvemento urbanístico.
- conexión marítima da área.
- Incluír o termo recuperar, visualizar e potenciar.
- atractivo non só fisicamente. Tamén amigable/ con infraestruturas para os coidados. Promotor do coñecemento.
- sostible e innovador.
- Resilente garantindo unha economía sostible (económico, social, cultural e medioambientalmente).
- Flexibilidade (que escoite á cidadanía)
- do común (xestión participada, innovación social)

- consorcio público (concello actor principal)
- un porto igualitario e xusto (accesibilidade, por exemplo). Igual pode ir no punto 5.

Grupo 2:

- Apertura: Ter en conta a seguridade (normativa europea).
- Pesca: actividade fundamental. Un porto que siga sendo porto. Todos os usos poden ter cabida pero prima o espazo público e a actividade económica.
- Conectado coa cidade: aproveitar as vías o tren (transporte públicos) e con espazos de coidados (maiores, mocidade..).
- xestión conxunta: consorcio. Non dependencia dunha soa administración.
- Promotor do coñecemento: a investigación é riqueza.
- Porto aberto: un lugar para pasar. O porto é cidade. Exemplos de Valencia e Barcelona. Tirar a muralla; primeiro paso para que a xente recupere o litoral.
- Falta debate na rúa: como superalo?
- A mariña: un erro. Perda de patrimonio.
- Verde e azul: aproveitar a enerxía maremotriz. Ter en conta o cambio climático.
- Centro de coñecemento: tecnoloxías aplicadas ao mar.
- Identidade: non caer na idealización, recuperar os relatos que teñen que ver co enriquecemento e a historia negra da emigración
- Atractivo: mellor funcional, fuxir do pintoresco.

2 ALMORZO WORKSHOP

2.1 Punto de partida

Comezamos a mañá recordando as bases programáticas extraídas dos meses de investigación e resultados das xornadas de venres e sábado no Foro, Tecendo Litoral

1. Un solo portuario 100% público, de xestión e liderazgo público cunha clara vocación de solo produtivo e de produción, cunha intensa actividade vencellada principalmente ao mar e complementada con outros usos e actividades que outorguen ao porto a condición dun espazo de referencia en canto a motor económico dentro da cidade.

2. A necesaria mirada multiescalar do porto, atendendo a:

Un porto en rede portuaria con outros portos, rede da rexión ártabra.

- A “metopolitanidade” do porto
- A maritimidade do lugar e a súa necesaria planificación
- A litoralidade do espazo público

3. O porto como enclave urbano significativo. O espazo vivido e a memoria histórica material e inmaterial do pasado, patrimonio e lugar común dos moradores da Coruña. Lugar de oportunidade de reequilibrio dos déficits da cidade en xeral e dos barrios en particular.

4. O porto como conector ambiental e articulador de mobilidade:

Conector ambiental pola privilexiada posición dentro dos territorios reserva da biosfera, sensible ao cambio climático e potencial modelo na nova época de transición enerxética.

Articulador da mobilidade por ser un lugar de alta accesibilidade, intercambiador modal da mobilidade e lugar de referencia do modelo de mobilidade saudable no contexto da cidade da Coruña.

5. A reprogramación dos convenios do 2004, dentro do contexto socioeconómico actual. A elaboración dun novo relato do porto e do bordo litoral que integre a participación, gobernanza e decisión colectiva coa concertación de axentes sociais, institucionais e profesionais técnicos. Redacción dun novo pacto do litoral.

2.2 Traballo nas mesas

En cada un dos grupos de traballo pasamos a profundar nestas puntos a partires das tres preguntas plantexadas:

- Que falta? Están todos os puntos que teñen que estar? Sobra algunha cousa?
- Como podemos alcanzar estes obxectivos?
- Cal ou cales serían os primeiros pasos?

2.2.1 Mesa 1

Nesta mesa participaron:

- Na moderación: Olga Romasanta Iglesias
- Como voz da investigación: Sebastià Jornet i Forner
- Nas actas: Gabriel Jubete i Andreu
- Equipo de goberno:
 - o Xulio Ferreiro Baamonde
 - o Iago Martínez Duran
 - o Xiao Varela Gómez
 - o Marta García Pérez
- Como voces convidadas:
 - o Ibon Areso
 - o José González Cebrián Tello
 - o Ramón Marrades

A necesidade de realizar unha radiografía da situación actual:

- Coñecer o estado das concesións portuarias
- Saber cales son as empresas que se van desprazar e cando
 - o Actividades sólida (fixas)
 - o Actividades volátiles
- Coñecer os custes relativos á amortización da débeda da Autoridade portuaria
- Valorar os terreos a desafectar en relación a los valores de mercado del municipio
- Obter Plan de Empleo (Plan de empresa??)

A construción dun espazo interadministrativo de confianza, para isto deberían facerse esforzos en:

- A procura do encontro, achegar os discursos
- Baixar a tensión nas negociacións e achegamentos
- Recuperar a confianza entre os distintos axentes implicados.
- A pesar de todo, hai que ter presente que la presenza de la administración local en los portos non é cuestión de boa vontade, se non que é constitucionalmente exigible.

A proposta ambiciosa dun modelo de porto-ciudad, co gallo de acadar este obxectivo, bosquexanse as primeiras accións e estratexias a seguir:

- A redacción consensuada dunha “Carta de Navegación” (que rexerá a estratexia de actuación e conformará un documento marco para definir os programas e accións e curto, medio e longo prazo)

- Levar a cabo estratexias de urbanismo adaptativo a medio prazo.
- Implementar accións tácticas a curto prazo.

A pertinencia de renegociación e reprogramación dos convenios, de cara a dar respostas ás necesidades do momento actual.

2.2.2 Mesa 2

Nesta mesa participaron:

- Na moderación: Rosa Muñiz
- Como voz da investigación: María Ríos Carballeira
- Nas actas: Daniel Vázquez Añel
- Equipo de goberno:
 - o Natalia Balseiro Rodríguez
 - o Daniel Grandío
 - o María García
- Como voces convidadas:
 - o Toni Vidal
 - o Marc García
 - o Xurxo Souto
 - o Javier Sanz Larruga

Comezamos ordeadamente a debater sobre cada unha das tres preguntas iniciais.

1. Que falta? Están todos os puntos que teñen que estar? Sobra algunha cousa?

Logo do debate salientouse o acordo cos cinco puntos de partida, mais profundouse na súa definición e concreción, enriquecendo así a redacción das bases programáticas.

Lectura escalar. En canto ao punto 2, apuntouse a necesidade de integrar un novo punto escalar, “*Un porto en rede portuaria con outros portos*” faría referencia ás redes mundiais, resaltando a situación estratéxica da Coruña e do litoral galego en xeral, que por mor da súa posición xeográfica é moi accesible dende o mar, con facilidade para a súa inclusión nas rutas comerciais mundiais.

A lectura multiescalar, se resumiría entón:

- Un porto en rede portuaria con outros portos.
 - o A rede mundial
 - o A rede Atlántica-cantábrica
 - o A rede da rexión ártabra.
- A escala metropolitana do porto
- A maritimidade, ou a lectura dende o mar, e a súa necesaria planificación
- A litoralidade do espazo público, ou a lectura do conxunto litoral.

Profundar no modelo económico a implantar. Explorar modelos económicos alén do inmobiliario, os cruceiros, e o petrolífero.

Sustentabilidade como eixo transversal. Salientar, no punto 4 que a integración da sustentabilidade e a dialéctica entre os diferentes ritmos deberían entenderse como unha liña transversal no conxunto das bases programáticas, alén do obxectivo de entender o porto coma un conector ambiental e sensible ao cambio climático e potencial modelo na nova época de transición enerxética.

Reforzo do novo pacto do litoral. Abordando a reprogramación dos convenios do 2004, establecéronse as seguintes suxestións, advertencias e recomendacións:

- Incluir no debate a todas as voces. Este punto achégase como algo importante, xa que existe unha vontade de diálogo non compartida por todos os actores implicados, porén sen esta concorrencia, non se pode dar ningún outro paso.
- Ter en conta que as Autoridades portuarias e Portos do Estado son por unha banda xestores das rendas da operatividade marítima e doutra xestores patrimoniais do solo (terreos portuarios).
- Poñer o foco nun cambio de paradigma legal, que leva á revisión do RD 2/2011, do 5 de setembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante.
- Engadir no marco da revisión da financiación da débeda pola construción do Porto Exterior de Punta Langosteira. Faise necesario estudar as diferentes posibilidades de saldar a débeda, para que se estima, en primeiro lugar unha revisión de como se abordou ou se abordou noutros portos, e en segundo lugar un intenso diálogo entre as partes, na procura da opción mais acaída, neste caso concreto.
- Reflexionar sobre que convenio estaría disposto a asinar o Concello da Coruña.
- Establecer unhas bases claras no destino dos terreos do DPMT, regular o acceso público ao borde marítimo. (Exemplo de Barcelona no que se privatizou o borde marítimo e creouse unha mariña deportiva.

2. Como podemos alcanzar estes obxectivos?

Introducindo o concepto de CIDADE PORTUARIA, mais aló de falar da dicotomía porto - cidade, a cidade portuaria debe entenderse coma un todo, a relación co mar, co porto debe ir mais aló da relación co litoral e estenderse no territorio, xa que dalgún xeito impregna e define ao conxunto da cidade, dende a súa identidade á súa economía e ás relacións que establece con outras cidades e consigo mesma. Partindo desta lectura da cidade portuaria, os xestores do Porto e os da Cidade deben traballar en sintonía e de xeito acompasado, preferiblemente dende un ente común.

Empoderando ás administracións locais como representantes das necesidades e demandas sociais, exprésase a dificultade de "facer cidade", en terreos do litoral, cando pertencen a dominio público portuario, e a necesidade de que haxa unha reflexión conxunta do territorio. Para alcanza este obxectivo, reclámase de novo a necesidade dun cambio lexislativo que ampare a competencia municipal.

Aflorando fórmulas de colaboración interadministrativa, explorando posibilidades de xestión coconxunta e dándolles valor.

Explorando alternativas da tenencia e xestión do solo. Analizar a posibilidade de que os terreos sigan a ser portuarios e implementar a partires dun PE, un sistema de concesións nos que se defina o tempo de arrendamento e o prezo do solo (Como exemplos, nómeanse La Marina de Valencia e Consorcio de Zona Franca)

Apostando por un porto mediano. Aflora a necesidade de concretar as expectativas de desenvolvemento portuario da Coruña no eido do porto interior. Recoñécese como unha potencialidade o "pensarse" como porto mediano, e valorar as posibilidades que isto ofrece á hora de establecer un diálogo coa cidade e co feito de alixeirar as esixencias en canto a produtividade. Ligando co concepto de porto rede, pode entenderse que a suma de diversos portos medianos acadan a entidade dun porto de referencia.

3. Cal ou cales serían os primeiros pasos?

Neste punto o grupo aposta por establecer unha pequena folla de ruta para os seguintes pasos que poderían darse, en aras de ir camiñando cara á alcanzar os obxectivos fixados na mesa:

- Cambio lexislativo
- Construción do borrador do **novo relato do litoral**. Relato que se redactará en primeira instancia dende o órgano municipal, recollendo o acontecido no proceso Tecendo Litoral, pero que debe avogar por incluír ás voces que agora están ausentes.
- Realización dun novo encontro no que participen todas as voces. Para isto, plantéxase en primeiro lugar un esforzo de diálogo, e doutra a pertinencia de que a organización dun “evento de consenso” se faga dende un ente neutral, nomeadamente o mundo coñecemento, coa universidade como promotora. De este encontro debe saír unha CARTA refrendada.* Reflexiónase sobre a pertinencia ou non de darlle continuidade ao nome Tecendo Litoral, é algo que se debe reflexionar, tendo en conta que o obxectivo, é o diálogo coas partes que agora non están, todo o proceso debe facilitalo.
- Coa Carta refrendada, propónse a realización dun concurso de ideas internacional para a reflexión da ordenación do espazo urbano, dos usos, etc... onde as bases programáticas serán as consensuadas na Carta do litoral.
- En paralelo, e co gallo de manter a dialéctica entre os diferentes ritmos de transformación, propónse concretar a axenda municipal en relación aos proxectos e accións inmediatas a acometer en terreos municipais que, dunha banda, sexan pioneiros na transformación do litoral e doutra poñan en valor a necesidade de integrar os terreos portuarios como unha parte mais da cidade.

2.2.3 Mesa 3

Nesta mesa participaron:

- Na moderación: Andrea Rico Adegá
- Como voz da investigación: Alejandro Fernández Palicio
- Nas actas: Sergio Pereira Ibáñez
- Equipo de goberno:
 - o Claudia Delso Carreira
 - o Xoán Mosquera
- Como voces convidadas:
 - o Antón Luaces
 - o Ana Isabel Filgueiras
 - o Jorge Arévalo
 - o Samuel Soriano
 - o Xose Manuel (PSOE)

Nota: Xose Manuel [PSOE] tivo que ausentarse aos 10 minutos de iniciar a mesa por problemas de axenda

Neste grupo debateuse de cada un das seguintes puntos temáticos sen enmarcar as tres preguntas de partida:

1. Respecto ao novo Pacto e obsolescencia dos convenios do 2004

Considérase que é necesario precisar o contido dese novo pacto, do cal extraerase un novo convenio, e que alomenos debe conter os seguintes elementos relacionados:

- As cuestións **xurídicas**; definir as opcións existentes no tocante á titularidade dos terreos (desafectación ou non desafectación) e as implicacións de cada unha delas respecto aos usos e a gobernanza. As cuestións **financeiras** (débeda), falouse da conveniencia de tratar de deslindar cal pode considerarse ilexítima e cal é asumible.
- A definición do proxecto sobre o porto. Resaltouse que o proxecto non se pode limitar ao ámbito dos convenios asinados no 2004, se non que se ten que abordar o conxunto do borde litoral, tanto en sentido lonxitudinal, (a liña de costa), como no seu largo (porto e cidade). O porto debe entenderse na súa íntima relación co litoral e a cidade como un todo
- A **gobernanza** do proxecto. Definir quen participa e quen o lidera, (opcións que ten que ver coa decisión da titularidade dos terreos) tendo en conta que é necesario implicar a APC e á cidadanía
- Un novo **relato**. Puxéronse sobre a mesa dous posibles relatos, un derivado das bases programáticas e os contidos anteriores que así mesmo podería ter varios niveis de profundidade. O nivel máis abstracto e xenérico buscaría uns mínimos comúns que podan asumir todos os axentes implicados, tratando de buscar consensos.

Outro relato inmediato referido non tanto ao proxecto de cidade senón á cuestión da débeda debido á inmediatez do seu vencemento, co fin de deslaxitar os convenios do 2004. Facendo visible as consecuencias para a cidade das decisións que se tomen a este respecto.

Apuntouse a necesidade informar con maior claridade para xerar maior confianza e implicación por parte da cidadanía: respecto aos convenios e á situación xurídica e económica xa que en moitas ocasións resulta demasiado técnica. Comunicar ben para non xerar falsas expectativas

2. Respecto ao solo portuario 100% público.

Por unha banda sinalouse que esta afirmación fundaméntase na idea de flexibilidade, **reversibilidade dos usos e vocación económica do solo**. A privatización destes espazos e a súa conversión nun barrio residencial volve irreversible a actuación.

Para poder soste esta afirmación hai que conseguir xerar dous debates e dous pactos: un respecto á débeda da APC e ao financiamento do porto exterior e outro respecto ao proxecto de cidade. Co fin de que a cuestión da débeda non contamine e condicione o proxecto urbano

Outro aspecto é concretar a idea de 100% público xa que caben diferentes cousas nesa afirmación. Refírese á titularidade do solo?, aos usos do solo? Á definición do proxecto urbanístico?...

3. Recuperar o vínculo da cidade co porto

Elaborar un documento que incorpore a memoria colectiva e a visión dos veciños respecto ao porto e ao seu futuro como instrumento que sirva, ademais, para implicar á cidadanía nas negociacións e redefinición do porto.

De xeito inmediato pódense levar a cabo acción simbólicas que poden axudar á reconciliación entre a cidade e o porto pero ben articuladas dentro do conxunto do proceso para que non quede en algo meramente anecdótico

O peche da xornada e as conclusións están expostas no apartado **O Foro Cidadán.**

ANEXO 6

Inscripcións e asistencia ao Foro Cidadán

ANEXO 6.....	1
1.1 BREVE ANÁLISE	4
1.1.1 OS NÚMEROS.....	4
1.1.2 SERVIZO DE CONCILIACIÓN.....	6

1.1 Breve análise

O maior volume de inscricións tiveron lugar os días da rolda de prensa e os días previos ao Foro. Aínda que en todo o período que estiveron abertas as inscricións, a dinámica foi dun constante goteo de persoas que se ían inscribindo todos os días, chegando a inscribirse até o propio día 28.

Percibiuse certa relación entre as accións concretas de dinamización (chamadas ou percorrido polo territorio) e o aumento de inscricións, sobre todo no caso de persoas representantes de entidades ou colectivos especialmente afectados.

1.1.1 Os números

Persoas inscritas por xénero:

Sesión	Número	Mulleres	Homes	Non específica
1	185	71 (38,37%)	105 (56,75%)	9 (4,8%)
2	193	70 (36,27%)	113 (58,55%)	10 (5,81%)
3	190	67 (33,66%)	112 (58,94%)	11 (5,79%)
4	172	52 (30,23%)	110 (63,95%)	10 (2,90%)

En total foron 272 persoas diferentes que se inscribiron a unha ou outra sesión. Cabe destacar que moitas autoridades políticas non se inscribiron a través deste sistema.

Persoas inscritas por idades:

A idade media das persoas inscritas está nos 50 anos, sendo a persoa máis nova de 21 anos e a máis maior de 81 anos. Esta é a distribución por idades:

Faixa etaria	Número de persoas	Porcentaxe
21-31	18	6,60%
32-41	57	21,01%
42-51	61	22,40%
52-61	63	23,16%
62-71	48	17,64%
72-81	17	6,25%
NC	8	2,94%
Total	272	100,00%

Persoas inscritas por sector de ocupación:

Ocupación	Número de persoas
Arquitectura	46
Persoas xubiladas	44
Funcionariado	31
Profesorado	21
Representantes políticas/os	17
Xornalistas	15
Persoas desempregadas	13
Representantes entidades	11
Enxeñería	8
Sindicatos/fundacións/entidades SAL	6
Bibliotecarios/as	6
Avogadas/os	6
Autónomas/os	6
Empresarias/os	6
Asesoras/es	3
Diversos traballos para empresas privadas	21
Sen especificar	12
Total	272

Persoas asistentes:

Sesión	Número
1	157
2	145
3	122
4	99

Supoñendo un total de 252 persoas diferentes. Destacamos que moitas das autoridades políticas que estiveron no Foro non se identificaron na mesa de inscricións, isto afecta aos datos de asistencia, sobre todo na primeira sesión.

Tampouco están neste reconto: relatoras/es e organizadoras/es.

Asistentes por xénero:

Mulleres	Homes	Totais
108	144	252

En canto a asistencia por ocupación e idade son datos dos que non dispoñemos porque ás persoas que se inscribiron in situ non se lles pediu eses datos. Sirva como referencia o dato das persoas que estaban inscritas.

1.1.2 Servizo de conciliación

Houbo 8 inscricións e 8 nenas e nenos que se distribuían nas seguintes idades: 2.5, 5, 7, 8, 9, 9, 10 e 11. Usando este servizo o venres pola tarde e o sábado pola mañá.

ANEXO 7

Memoria materiais gráfica Tecendo Litoral

Introdución

O Porto interior da Coruña é un espazo urbano privilexiado cuxa existencia e conservación dotan á Coruña da súa singularidade específica e riqueza como cidade mariñeira e atlántica.

A transformación que a fachada marítima da Coruña abordará nos vindeiros anos, a consecuencia da posta en funcionamento do Porto Exterior de Punta Langosteira e do progresivo traslado de parte das actuais instalacións comerciais portuarias -máis de 430.000 m²-, é unha grande oportunidade para a necesaria renovación do espazo portuario urbano e constitúe unha ocasión histórica para construír unha Coruña azul por parte da veciñanza, integrando a relación da cidade co mar/porto.

Deste xeito, a renovación do espazo litoral da Coruña supón unha oportunidade única para adaptar os modelos de anteriores plans urbanísticos, froito dun contexto socioeconómico obsoleto, cara a un modelo de cidade baseado na calidade ambiental, a conservación do patrimonio e a paisaxe e o equilibrio dos usos produtivos e terciarios sustentables e resilientes.

A reordenación e deseño deste novo espazo litoral debe ser froito da participación de todos os axentes implicados, xa sexan públicos ou privados, e da cidadanía en xeral, ademais dunha análise pormenorizada da realidade existente a día de hoxe e das súas posibilidades dende un punto de vista produtivo, ecolóxico e social.

Os futuros usos dos terreos portuarios deben estar definidos por unha estratexia de oportunidade de carácter global coas diversas administracións implicadas: no proceso de reordenación do bordo litoral (Xunta de Galicia, Autoridade Portuaria da Coruña, Ministerio de Fomento, Portos do Estado, Deputación da Coruña, Concello da Coruña...), expertos especialistas en transformacións portuarias e cidadanía, a través de colectivos sociais e calquera persoa e entidade afectada e interesada, a través dunha participación aberta, transparente e activa.

Dossier de Prensa

Dossier informativo entregado aos medios.

Rolda de prensa celebrada o día 22-01-2018.

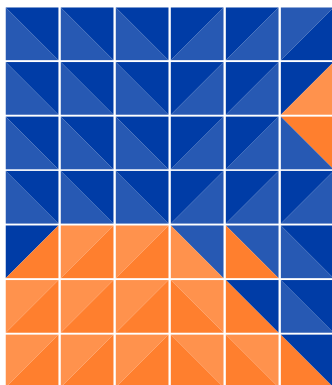
Versión:
Dixital / Papel

Peza para rolda de prensa

Cartaz xenérico para atril.

Rolda de prensa 22-01-2018

Cartón pluma, A1.



**TECENDO
LITORAL**

Investigación e diálogo
sobre o futuro da Coruña
e os seus peiraos

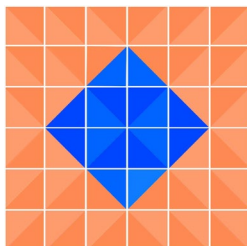


Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña



CORUÑA
>PROXIMA

Foro Cidadán TECENDO LITORAL



A Coruña
mira ao mar.

A cidade que
queremos ser
depende de nós.

Banners para medios dixitais

Gifs animados para a difusión do Foro en prensa online.

Adaptacións:
6 pezas

<https://drive.google.com/open?id=1URTVs8OamvmT99GZq0v0SNz-NCsxRAgNM>

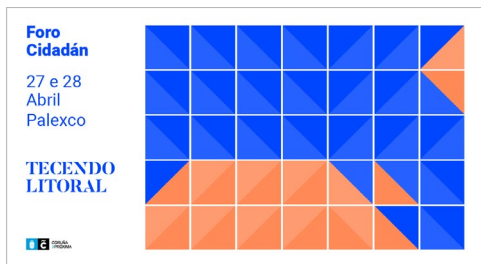
Gifs RRSS

Gifs anunciando e motivando á participación no foro.

4 pezas.

Difusión en RRSS.

https://drive.google.com/open?id=1P69Mu7nz_SiP-xyX2zp4NkB-MOXAnRktV



Banner para a web do concello

Adaptacións:

1280x700px

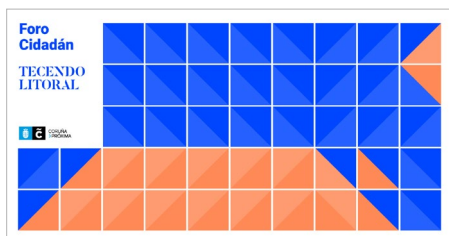
763x357px

1920x357px



Banner web concello.

186x186px



Facebook Newsfeed



Cabeceira para facebook



Cabeceira para twitter



Publicación

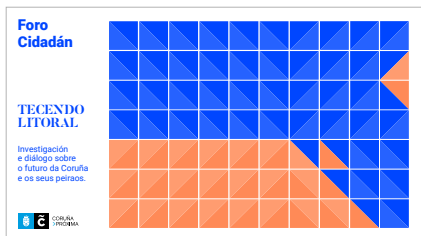
Peza de 24 páxinas. Dividido en dúas partes:

- Información e programación do foro
- Investigación e información sobre o proceso

Adaptacións:
Dixital / Papel

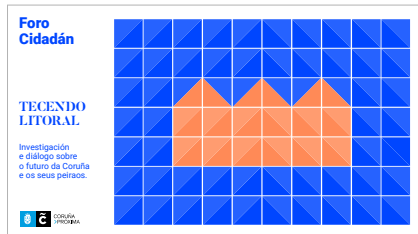
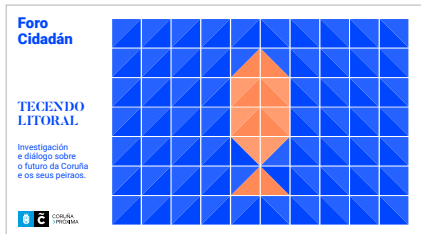
Tiraxe imprenta:
2000 copias

https://drive.google.com/open?id=1GN6_ANDsw_S-LsAx4Dh7M2c-bztKH5Vh



Fondos de pantalla

Fondos proxectados na pantalla do escenario.





Vídeo1 / Presentación

Vídeo informativo sobre o proceso.

Difusión na web e RRSS

<https://youtu.be/6bQZsdXdUpq>



Vídeo 2 / Investigación

Vídeo sobre o proceso de investigación.

Difusión en RRSS

<https://www.facebook.com/Concello-Coruna/videos/1765112986880024/>



Vídeo 3 / Foro

Vídeo informativo, motivando á participación no foro.

Difusión en RRSS

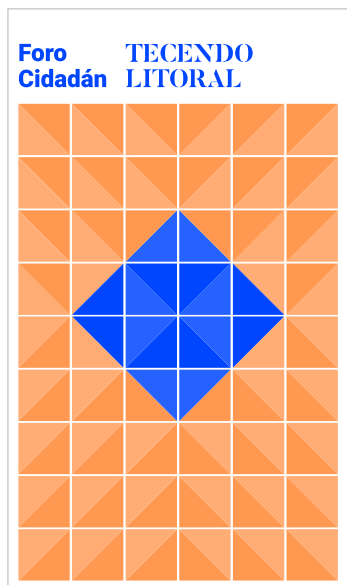
<https://www.facebook.com/Concello-Coruna/videos/1778450385546284/>



Sinalética foro

Vinilo Exterior

Vinilo colocado na entrada do Palexco —porta de cristal.



Vinilo atril relatoras

Vinilo colocado no frontal do atril do escenario.

Programa

TECENDO LITORAL

Día 1, venres 27/04

9:30 Acolida e sesión de inscricións

O FUTURO DO LITORAL A DEBATE.

10:00 **Apartado institucional**

10:30 **Presentación do Foro Cidadán. A Coruña e porto, contexto insular, momento actual.**

CONSELLO BAUTISTA, xornalista.

11:00 **A investigación compartida e proceso e as primeiras conclusións.**

ISLICO ESTEBEL, Académico de Ciencias.

SEBASTIÁN JORNET e MARÍA RÍOS, equipo de investigación do Tecendo Litoral.

12:00 **Pausa café**

UNHA CIDADE CON MEMORIA: TECENDO FUTURO DESDE O PASADO.

11:30 **A Coruña e mar, identidade e vento de. Experiencia aberta con**

ANA GABER, PUIGERRAUS, arquitecta e his toriadora.

RODRIGO SANCHEZ, xornalista.

12:30 **Mapas colectivos das memorias do porto.**

14:00 **Pausa xantar**

A TRANSFORMACIÓN DOS PEIRAMOS COMO OPORTUNIDADE. BASES PARA A REFLEXIÓN.

14:30 **Unha oportunidade para o territorio**

MOLINER VÍAZ VARELA, concelleiro de Planeación Urbana e Cidade e Vivienda, Concello da Coruña.

Integración ambiental: unha cidade social e ambiental.

JONNA DUMITRI, psicóloga ambiental, Un versidade de Ginebra.

Como e cando transformar os territorios portuarios: reflexión desde o urbanismo adaptativo.

JORGE AREVALO, arquitecto do Paisaxe Transversal, Bilbao.

Reordenando a mobilidade metropolitana.

CARLOS NARDO, analista de Caminhos, Caminhos e Puntos, Universidade de Coimbra.

15:30 **Pausa café**

16:00 **Unha oportunidade para a economía e mar como motor económico da Coruña.**

Miguel Ángel CARRILLO, economista e membro de GESPEP, USC.

Unos que permanecen: un sector portuario con futuro para a Coruña.

TORCUATO TEIXEIRA, vicepresidente da Coruña de Coruña.

Novos usos, explorando referentes en investigación aplicada ao emprendemento.

CENTRO TECNOLÓGICO AZTI (País Vasco)

EMPRENDEMAR (Galicia)

16:30 **Pecha da semana**

Día 2, sábado 28/04

SOBRE A EVOLUCIÓN E TRANSFORMACIÓN DOS PORTOS. EXPERIENCIAS A DEBATE, PROCESOS COMO REFERENTES.

10:00 **Introdución: unha mirada política para a sesión do seminario litoral de Coruña. Presentación das catro experiencias a debate.**

CARLOS LLOP, co-director da investigación Tecendo Litoral, e JORGE GONZÁLEZ DE BRIAN TELLO, Escola Técnica Superior de Arquitectura, USC.

Observar e diagnosticar a evolución dos portos desde unha perspectiva económica. O porto de Val como laboratorio.

TÓN VIDAL, La Mar (empresarios) (Mallorca).

O porto na unha evolución do porto produtivo e transformación urbana como peza de cambio. O caso de Bilbao.

IBON AREGO, arquitecto, e en situación de Bilbao.

Un porto urbano non litoral metropolitanizado. O caso de Barcelona. Cambio de rumbo e estrutura social para unha renovación da peza portuaria urbana.

JOSEP BOHIGAS, Axa de Desenvolvemento Urbano-Barcelona Regional.

Portos en rede. A Biodiversidade como condición portuaria. O caso do litoral Perichet e o Saint Nazaire.

STÉPHANE BOIS, Pola de Desenvolvemento Nantes Saint Nazaire e SAMUEL GOSWAMI, Axa de urbanismo de Saint Nazaire.

12:00 **Pausa café**

UNHA REVISIÓN ÁS POSIBILIDADES DE XESTIÓN DOS TERREOS.

12:30 **Terminoloxía e sesión dos terreos portuarios.**

As cidades portuarias no marco do ordena mento do litoral.

JAVIER SANZ LARRIGA, Observatorio de Litoral.

Camelando cara a sesión conxunta. O caso de Valencia.

RAMÓN MARRADEL, director executivo do Consorcio Valencia 2007.

14:00 **Pausa xantar**

A VOZ CIUDADÁ: QUE QUEREMOS PARA OS TERREOS PORTUARIOS.

10:00 **Espazo de traballo conxunto**

10:30 **Pecha en común**

10:30 **Pecha do Foro e celebración**

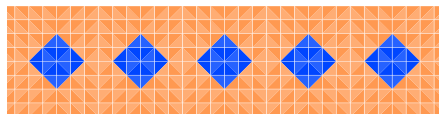
Foro Ciudadán



Sinalética foro

Programa grande

Peza de grandes dimensións co programa completo. Colocado na entrada, ao carón do mostrador de inscricións.

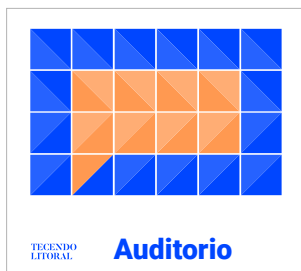


Vinilo mostrador

Acreditacións

Relatora

TECENDO LITORAL



Sinalética foro

Indicacións do espazo

8 vinilos 45x40cm e 6 A4 sobre soporte rixido sinalan o lugar e os diferentes espazos do foro.

Consuelo Bautista

Cartelas relatoras

Cartelas identificativas colocadas na mesa de relatoras.



Materiais dinámicas

A4 repartido entre as persoas participantes. Pequeno cuestionario + mapa.

+ apoios para dinámicas.

Panel / *Un porto con memoria(s)*

Peza para dinámica *Un porto con memoria(s)*, sobre o cal as participantes marcaban as súas lembranzas sobre o porto.

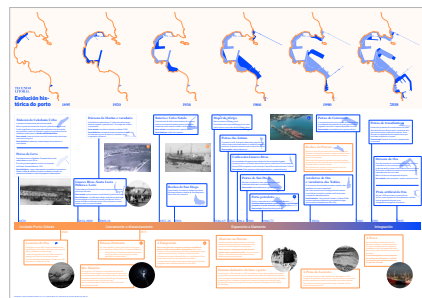
Cartón pluma, A0.



Panel / *Evolución Histórica do porto*

Liña de tempo coa evolución do porto e o contexto histórico.

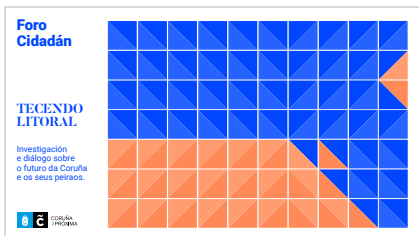
Cartón pluma. A1.





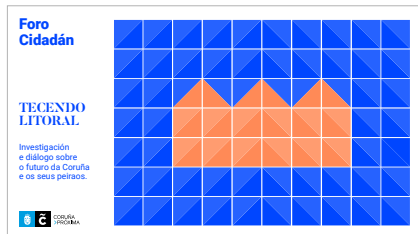
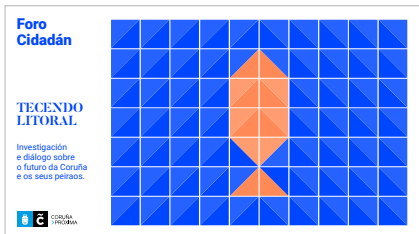
Panel / A fachada marítima

Cartón pluma. A1.



Fondos de pantalla

Fondos proxectados na pantalla do escenario.





Encenografía

Luz e elementos mariñeiros.

Imaxes:

[facebook.com/ConcelloCoruna](https://www.facebook.com/ConcelloCoruna)

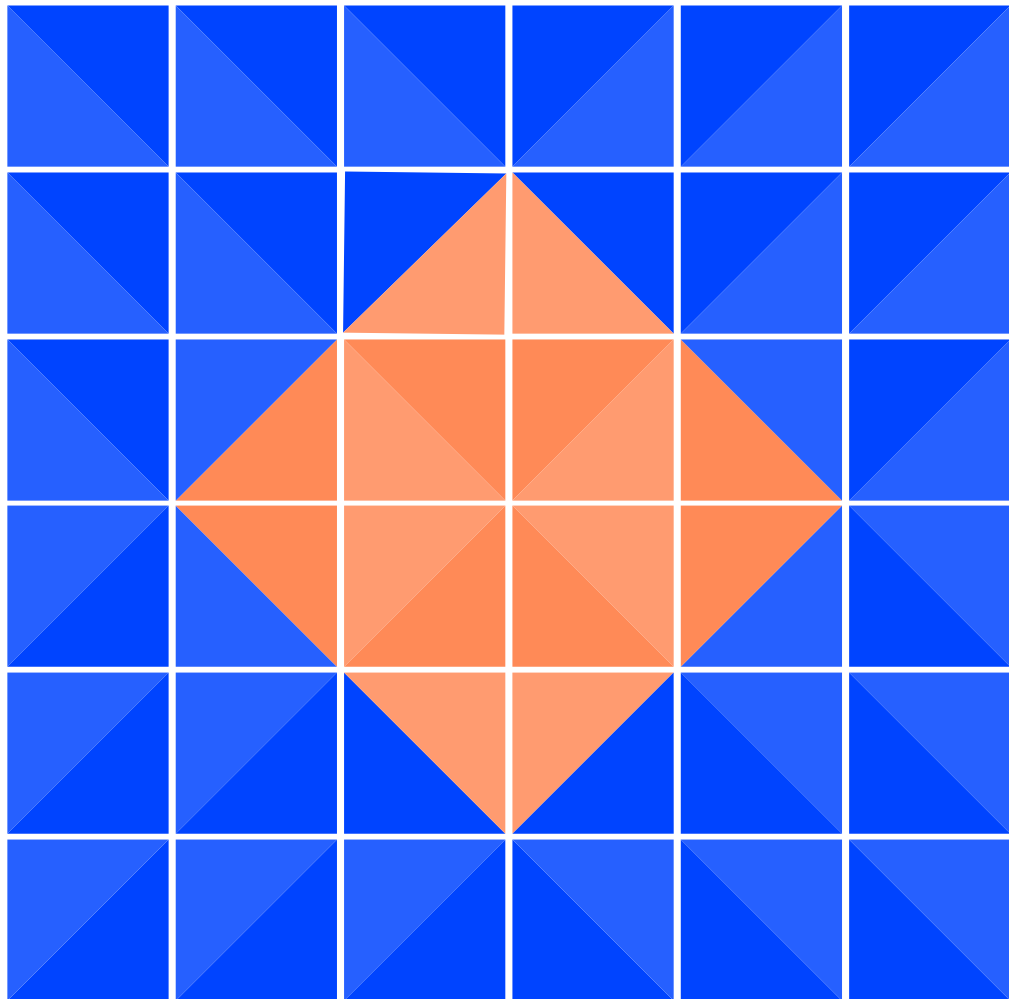


Encenografía + pezas



ANEXO 8

Anexo publicación Foro Tecendo Litoral



CORUÑA
> PROXIMA



TECENDO LITORAL

Investigación e diálogo
sobre o futuro da Coruña
e os seus peiraos.

Investiga- ción



A desexada recuperación dos terreos portuarios para a cidade é un desafío e unha oportunidade histórica. As decisións que tomemos hoxe marcarán as próximas décadas, a cidade que queremos ser, e definirán, para sempre, a nosa relación co mar. Agora depende de nós. De todos e todas nós.

**Xulio Ferreiro
Alcalde da Coruña**

QUE É TECENDO LITORAL E QUE VOU ATOPAR NESTA GUÍA

Tecendo Litoral é un proceso impulsado polo Concello da Coruña a través das Concellarías de Participación e Innovación Democrática e Rexeneración Urbana e Dereito á Vivenda no que se analizan os usos que teñen sentido para o conxunto do bordo litoral da Coruña e, máis en concreto, para os terreos portuarios que se liberarán nos próximos anos nas áreas de Batería e Calvo Sotelo e San Diego.

Os obxectivos do proceso son:

Analizar e comprender a realidade do bordo litoral de A Coruña, tanto na súa transformación histórica como na actualidade.

Avanzar as liñas estratéxicas de integración urbanística, ambiental e de mobilidade dos terreos dos peiraos interiores da cidade.

Procurar estratexias produtivas sostibles para os terreos portuarios que quedarán liberados e resaltar posibles sinerxías entre axentes implicados

Implicar á cidadanía da Coruña nun debate clave para o futuro da cidade a través da activación social e a participación.

Para iso, apóiase en dous elementos principais:

Unha investigación, sustentada nas voces das e dos axentes expertos en cada un dos eixos de estudo

Un Foro Cidadán, onde compartir, cotexar e debater as primeiras conclusións desa investigación.

Nesta guía vas atopar información sobre a transformación portuaria e as claves que se están investigando dende Tecendo Litoral para articular o seu futuro.

A CORUÑA E O PORTO: UNHA LIÑA DO TEMPO

A transformación dos terreos portuarios leva centrando a axenda política das últimas décadas na cidade. Os convenios urbanísticos de 2004, nos que se sentan as bases para a reordenación de parte dos peiraos interiores e a construción dun porto exterior en Punta Langosteira, marcan un antes e un despois na cidade e supoñen unha hipoteca da que hoxe a cidade quere liberarse.

Estes foron algúns dos fitos posteriores que permiten entender o contexto dos últimos anos e o momento actual*:

* Podes atopar máis información en: coruna.gal/tecendo-litoral.

Febreiro 2004

Asínase o primeiro dos convenios para a transformación urbanística dos peiraos co obxecto de financiar unha parte da construción do Porto Exterior.

Decembro 2009

Este convenio incorpórase ao Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM).

Agosto 2012

O goberno municipal da Coruña leva a Pleno a aprobación provisional do PXOM con modificacións coma o cambio de cualificación dos terreos da Solana, que pasan de ser solo público a selo privado.

Maiο 2016

O Consello de Administración da Autoridade Portuaria recibe a proposta do presidente do ente portuario para a venda das parcelas que ocupan o hotel Finisterrre e mais a Solana mediante poxa.



Xaneiro 2017

O Alcalde reúne-se co presidente de Puertos del Estado e o Presidente do Porto da Coruña. Acordan a paralización da poxa dos terreos da Solana e o Finisterre e iníciase un proceso de diálogo para acadar a fórmula de cooperación entre administracións que garanta a titularidade e xestión pública de toda a fachada atlántica da cidade.



Maio 2017

Máis de 4.000 persoas secundan nas rúas da Coruña a manifestación en defensa do Porto convocada pola Comisión Aberta en Defensa do Común contra a especulación e polo uso público dos terreos.

Outubro 2017

O Alcalde da Coruña propónlle ao presidente de Puertos del Estado a sinatura dun protocolo de colaboración para que todas as administracións aborden conxuntamente a constitución dun consorcio público para impulsar a transformación do borde litoral.



Xaneiro 2018

O Concello da Coruña presenta Tecendo Litoral. Investigación e diálogo sobre o futuro da Coruña e os seus peiraos.

Abril 2018

Foro Cidadán Tecendo Litoral.

Nos próximos anos, A Coruña pode recuperar para a cidadanía máis de 430.000 m² do Porto Interior (unhas 43 veces a praza de María Pita).

O bordo litoral debe entenderse no seu conxunto, sen pensar illadamente nos peiraos a desafectar.

A descarga de graneis (líquidos e sólidos) máis nocivos, como o carbón e o petróleo, trasladaranse a Punta Langosteira.

O resto das actividades deberán resituarse dentro dos terreos do Porto Interior que manteñen o uso portuario.

Terreos liberados.





TECENDO LITORAL: A INVESTIGACIÓN

En outubro do 2017 o equipo encargado do prego «Proceso de investigación, análise e proposta de usos para o bordo litoral da Coruña» comeza a traballar na encarga municipal. Este equipo, encabezado polos arquitectos Sebastião Jornet e Carlos Llop, está composto por quince persoas, profesionais galegas de disciplinas como a arquitectura e ordenación urbana, a historia, a comunicación integral ou a mediación.

A hipótese de partida da investigación é que a liberación dos terreos portuarios constitúe unha oportunidade para A Coruña a nivel territorial, económico, ecolóxico, social e identitario. Unha oportunidade para conectar a cidade coa área metropolitana e co mar, devolvendo a esencia mareira á Coruña. Para iso, a investigación estuda as seguintes preguntas:

—Que hai no porto interior da Coruña e no conxunto do bordo litoral?



—Como acometeron outras cidades do mundo as súas transformacións portuarias e que pode ser inspirador para A Coruña?

—Que podería haber nos peiraos, atendendo ás oportunidades dos terreos e as potencialidades do crecemento azul?

Para lles dar resposta, analizan a documentación de referencia e establecen espazos de diálogo cos axentes implicados. Esta fase de investigación remata en abril do 2018, e as súas conclusións compártense no Foro Cidadán Tecendo Litoral, para cotexalas e enriquecelas coa voz cidadá. Destes dous fitos sae un Informe Executivo cunha folia de ruta para continuar a articulación e negociación dos peiraos.

FALANDO DO LITORAL

A investigación apóiase no traballo de campo, a través do cal recoller a voz dos axentes implicados coa transformación portuaria, persoas que levan anos investigando a cidade en diferentes campos de coñecemento ou traballando en sectores relacionados. Pon en marcha ademais metodoloxías participativas coas que compartir a información e abri-la ao debate entre a cidadanía en xeral.

Os espazos deseñados para falar e compartir sobre a realidade dos peiraos e o litoral son:

Máis de corenta entrevistas cualitativas a axentes expertos da cidade e fóra dela, arredor dos eixos de estudo.

Catro grupos de discusión con persoas do ámbito da investigación e o tecido empresarial portuario e local.

Un encontro con entidades relacionadas co mar ou con relevancia no eido veciñal, social ou deportivo.

O Foro Cidadán Tecendo Litoral, onde ademais de compartir as conclusións desta primeira fase

do traballo dun xeito claro e accesible para toda a cidadanía, abranse espazos de traballo dinamizados con metodoloxías participativas para que a veciñanza poida achegar a súa mirada e implicarse co futuro dos peiraos.

O obxectivo destas conversas con axentes, nos seus diversos formatos, é sempre obter información sobre as preguntas da investigación e recoller o posicionamento das persoas involucradas. Estas son as categorías coas que se traballou:

Voz desde as institucións

Persoal técnico municipal - Persoal investigador - Institucións vinculadas co mar ou o medio

Voz do tecido empresarial

Persoal traballador no porto da Coruña - Entidades representantes do tecido empresarial

Voz do tecido social

Colectivos activistas - Entidades do tecido cultural - Entidades deportivas - Cidadanía

ONDE MIRARNOS

Unha parte da investigación de Tecendo Litoral ten como obxectivo analizar as transformacións portuarias que acometeron outras cidades do mundo, rescatando exemplos ou prácticas que poidan ser inspiradoras para o reto que A Coruña ten por diante. Os criterios de análise que se seguiron para a selección dos Portos foron:

A escolla do sistema de xestión e financiamento elixido.

A incorporación ou non de usos produtivos.

A especialización sobre a memoria, a identidade, a innovación, etc.

Se a cidade ten un paralelismo coa Coruña e cal é.

En que grao existiu unha implicación da cidadanía.

O papel da vivenda social e a súa integración nos casos de estudo.

O valor do tratamento ambiental na actuación.

A situación socioeconómica na que se realizou a transformación.

Tras unha primeira achega a máis de sesenta casos de estudo, a investigación centrouse nas seguintes cidades:

Donostia/Pasaia (sen executar), pola aposta de integración do porto cos barrios colindantes, o mantemento do ferrocarril e a convivencia de usos urbanos con portuarios (brandos).

Seul, como exemplo de recuperación ambiental e renaturalización da contorna vinculada a un cambio de modelo de mobilidade.

Brest, por centrarse na diversidade de usos do espazo, na economía azul e na investigación e desenvolvemento vinculada ao mar, xunto cun turismo sustentable (museo e centro náutico).

False Creek, polo seu programa de vivenda social e o seu destacado e amplo proceso participativo.

Granville, pola súa aposta cultural: mantemento e reutilización do patrimonio portuario industrial, e potenciación das actividades económicas ligadas á innovación cultural.

No Foro Cidadán Tecendo Litoral contárase con representantes de Valencia, Saint Nazaire, Bilbao, Barcelona e Mallorca.

AS PRINCIPAIS LIÑAS DE ESTUDO

As escalas que traballa a investigación son a portuaria, a urbana, e a metropolitana. A óptica metropolitana e de rexión ártabra é imprescindible para entender a cidade e o seu litoral.

Os eixos de estudo aos que se atende para responder que hai e que podería haber no litoral da Coruña son:

1. Memoria e identidade
2. Territorio: urbanismo e mobilidade
3. Sustentabilidade
4. Motor Económico

A continuación adiántanse algúns dos interrogantes e hipóteses nos que a investigación está traballando.

Os usos futuros deben partir dunha escoita dos pasados e presentes.



Memoria e identidade

Que transformacións urbanísticas se efectuaron no bordo litoral nas últimas décadas? Que impacto tiveron na sociedade e na paisaxe urbana e portuaria? Que elementos do patrimonio material e inmaterial dos peiraos e o bordo litoral da Coruña son determinantes para a identidade da cidade? Que usos existiron e existen, e como poden iluminar as apostas futuras?

A modo de encadre do conxunto da investigación, este eixo busca aproximar a relación histórica da cidade da Coruña co mar a través da evolución da súa infraestrutura portuaria e das vivencias

e memorias asociadas ao espazo litoral. O obxectivo é obter claves urbanísticas, históricas e sociais que contribúan a que a futura transformación mantéña os sinais de identidade desa paisaxe e potencie o vínculo do mar coa cidade e as persoas que a habitan.

Reconectar A Coruña co mar é unha oportunidade para potenciar o vínculo co Atlántico, promover a identidade comunitaria, e favorecer a cohesión social.

Territorio

Que oportunidade constitúen os terreos portuarios para a cidade das próximas décadas e a súa mobilidade urbana e metropolitana? Que necesidades ten A Coruña que se poidan atender nestes terreos? Como acometer a transformación dos peiraos dun xeito escalado, paulatino, e que escoite os ritmos e potencialidades da cidade?

A nivel **urbanístico**, as claves que se están a estudar son a interacción cos barrios colindantes e a articulación das zonas verdes, espazos libres e equipamentos necesarios para a mellora do tecido social. Os novos usos deben atender ás necesidades da cidadanía. Para isto, é importante ter en conta que o cese das actividades que se trasladarán farase dun



xeito paulatino, como tamén o vai ser a recuperación deses espazos para os novos usos cívicos e produtivos. As propostas deben integrar usos temporais do espazo, favorecendo que esas novas dinámicas sexan activadoras dos barrios e dos novos xeitos de economía.

No Foro Cidadán Tecendo Litoral fálase do «urbanismo adaptati- vo», unha aposta por facer cidades a escala humana que se está explorando noutros lugares do Estado e do mundo.

No ámbito da **movilidade** ábreanse importantes oportunidades de cara a mudar o paradigma na rexión ártabra, partindo do estudo da recuperación do transporte marítimo no interior da ría ou dunha rede de tren/metro lixeiro de proximidade. Artellar o transporte público metropolitano coa rede de buses, mellorar a mobilidade peonil e ciclista, así como a do vehículo privado, reducindo o seu uso e ofrecendo novas conexións, son outros dos eixos que se están estudando nesta área.

Unha hipótese é que os terreos portuarios acollan un intercambiador de mobilidade, complementario á nova intermodal de San Cristovo.

As transformacións terán que favorecer a convivencia da mobilidade portuaria coa da cidade.

Sustentabilidade

Como facer da Coruña unha cidade máis verde e máis azul, aproveitando a oportunidade que supón a transformación portuaria? Cal é o contexto ambiental da rexión urbana da Coruña e que potencialidades presenta? Que necesidades de recuperación presentan os terreos portuarios?

A Coruña está rodeada polas terras das Mariñas e do Mandeo, Reserva da Biosfera. Conectar e integrar ese cinto co corazón da cidade a través dunha infraestrutura verde, atendendo á diversidade do litoral, é unha oportunidade para rexenerar os terreos portuarios e fornecer á Coruña dunha mellor calidade de vida. A recuperación da lámina de auga, a situación da Ría do Burgo, ou as impli-



cacións do cambio climático nos terreos costeiros son outros dos condicionantes explorados neste eixo da investigación.

No Foro Cidadán abórdase o concepto de «infraestrutura verde», un xeito de conectar áreas naturais existentes, manter os ecosistemas e mellorar a calidade ecolóxica.

Motor Económico

Como facer dos peiraos un motor económico e de desenvolvemento sostible para a cidade? Por que usos mariños e marítimos ten sentido apostar no marco do crecemento azul, atendendo aos condicionantes dos terreos portuarios e as potencialidades da Coruña e a súa área metropolitana? Como sentar as bases para unha proposta de usos acollendo o dinamismo da economía?

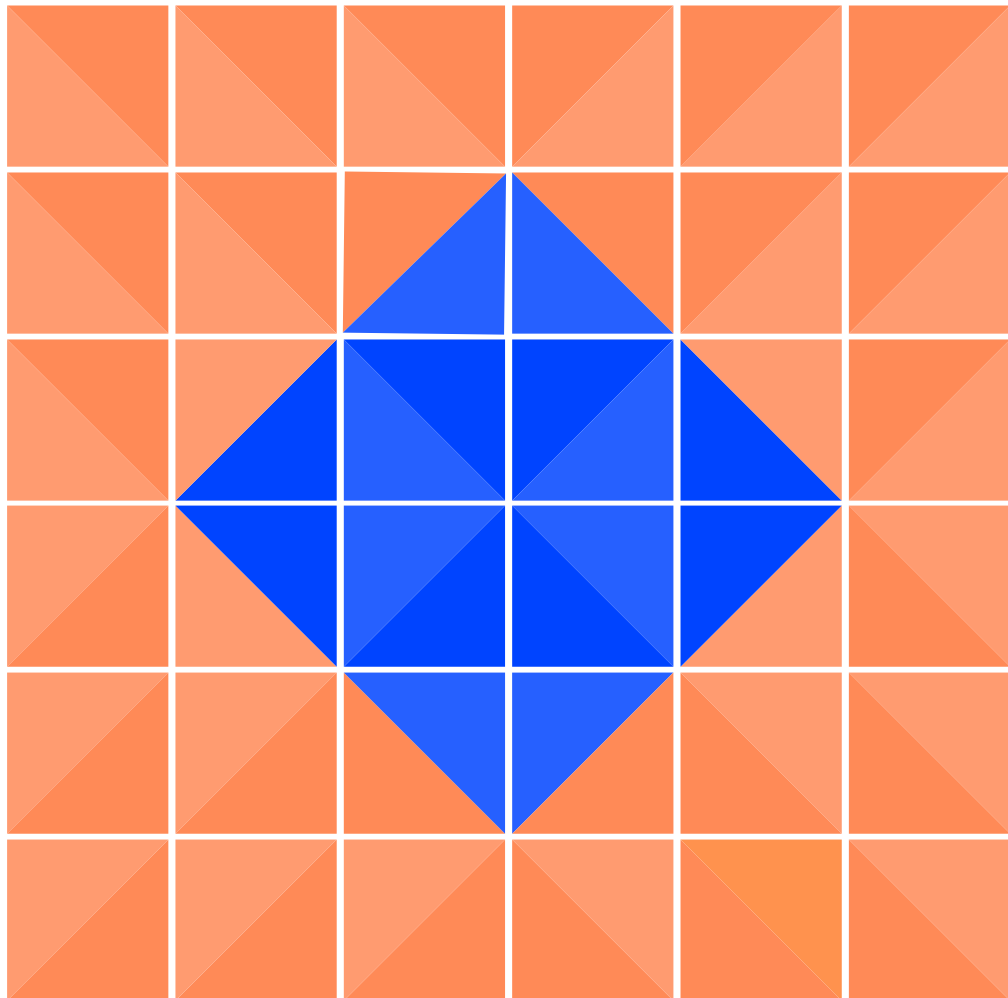
Este eixo parte da diagnose dos usos existentes nos peiraos e no bordo litoral da Coruña, analizando por unha parte o tecido económico que vai permanecer e as súas necesidades, como o asociado á pesca e a Lonxa. Por outra parte, apunta posibilidades de xeración de riqueza dentro do marco do crecemento azul que marca a Estratexia Europea 2020, detectando aquelas liñas máis relevantes para o caso coruñés como a innovación e investigación aplicada, o turismo,

o transporte e reparto de mercadorías, ou o téxtil sustentable. Os novos usos produtivos que acollan os peiraos terán en conta a singularidade e centralidade dos terreos.



A titularidade e xestión dos terreos portuarios é determinante para a configuración dos terreos e dos seus usos. Malia todo, este proceso constitúe unha oportunidade para a consolidación dunha rede produtiva e de innovación, que logo encha de contido o espazo.

O 100% dos axentes entrevistados coinciden en que o futuro da Coruña ten que ser mariño e marítimo.



CORUÑA
> PRÓXIMA



TECENDO LITORAL

Investigación e diálogo
sobre o futuro da Coruña
e os seus peiraos.

Foro Cidadán

27 e 28 Abril
Palexco

Data

27 e 28 de abril

Lugar

Auditorio Arao, Palexco.
—Peirao de Trasatlánticos, A Coruña.

Prazas limitadas

Inscripcións

coruna.gal/tecendo-litoral

Accesible

O espazo é accesible para persoas con diversidade funcional, contará co servizo de lingua de signos.

Espazo de conciliación

Previa demanda no formulario de inscrición.

O Foro Tecendo Litoral é de balde.

Máis información:

coruna.gal/tecendo-litoral



@ConcelloCoruna
#tecendolitoral

QUE É O FORO CIDADÁN TECENDO LITORAL?

**O Foro Tecendo Litoral
é un momento de encontro
e conversa da cidade,
onde coñecer mellor o noso
litoral e as oportunidades
que presentan para A Coruña
os terreos do porto interior**

**Celébrase o venres 27
e sábado 28 de abril
en Palexco.**

Os seus obxectivos son:

Compartir o proceso da investigación e as principais conclusións, dun xeito claro e transparente para toda a cidadanía.

Afondar no coñecemento da realidade do bordo litoral, facendo fincapé naqueles temas que poden ser de especial relevancia para a transformación dos terreos portuarios.

Amosar como outras cidades emprenderon os seus procesos de transformación portuaria e ver referentes inspiradores para o futuro da Coruña,

Debater sobre as cuestións clave deste proceso e enriquecer a proposta coa mirada cidadá.

Por isto, o Foro combina conferencias e mesas redondas de especialistas con dinámicas de indagación colectiva nas que todas as persoas poden participar activamente.

Día 1, venres 27/04

9:30 Acollida e xestión de inscricións

O FUTURO DO LITORAL A DEBATE.

10:00 Apertura institucional

10:30 Presentación do Foro Cidadán.
A Coruña e o porto, contexto recente,
momento actual.

CONSUELO BAUTISTA, xornalista.

11:00 A investigación: compartindo
o proceso e as primeiras conclusións.

XULIO FERREIRO, alcalde da Coruña.

SEBASTIÀ JORNET e MARÍA RÍOS, do equi-
po de investigación de Tecendo Litoral.

12:00 Pausa café

UNHA CIDADE CON MEMORIA: TECENDO FUTURO DESDE O PASADO.

12:30 A Coruña e o mar: identidade
e vontade. Entrevista aberta con:

ANA ISABEL FILGUEIRAS, arqueóloga
e historiadora.

XURXO SOUTO, músico e divulgador.

Presenta e modera ANTÓN LUACES,
xornalista.

13:30 Mapeo colectivo das memorias
do porto.

14:00 Pausa xantar

A TRANSFORMACIÓN DOS PEI- RAOS COMO OPORTUNIDADE. BASES PARA A REFLEXIÓN.

16:00 Unha oportunidade para o territorio

Presenta e modera XIAO VARELA, concellei-
ro de Rexeneración Urbana e Dereito
á Vivenda, Concello da Coruña.

*Integración ambiental: unha mirada social
e ambiental.*

ADINA DUMITRU, psicóloga ambiental,
Universidade da Coruña.

*Como e cando transformar os terreos
portuarios: reflexións desde o urbanismo
adaptativo.*

JORGE ARÉVALO, arquitecto de Paisaxe
Transversal, Bilbao.

Repensando a mobilidade metropolitana.

CARLOS NÁRDIZ, enxeñeiro de Camiños,
Canais e Portos, Universidade da Coruña.

17:30 Pausa café

18:00 Unha oportunidade para a econo-
mía: o mar como motor económico
da Coruña.

Presentado e moderado por XOÁN CARMO-
NA, economista e membro de GESPIC, USC

*Usos que permanecen: un sector pesqueiro
con futuro para A Coruña.*

TORCUATO TEIXEIRA, vicepresidente
da Lonxa da Coruña.

*Novos usos: explorando referentes en inves-
tigación aplicada e emprendemento.*

Centro Tecnolóxico AZTI (País Vasco)
Emprendermar (Galicia)

19:30 Peché da xornada

Día 2, sábado 28/04

***SOBRE A EVOLUCIÓN E TRANS-
FORMACIÓNS DOS PORTOS.
EXPERIENCIAS A DEBATE,
PROCESOS COMO REFERENTES.***

10:00 Introdución: unha mirada poliédrica para a xestión do territorio litoral da Coruña. Presentación das catro experiencias a debate.

CARLOS LLOP, co-director da investigación Tecendo Litoral, e JOSÉ GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO, Escola Técnica Superior de Arquitectura, UDC.

Observar e diagnosticar a evolución dun porto desde unha perspectiva ecosocial. O porto de Maó como laboratorio.

TONI VIDAL, La Mar d'arquitectes (Mallorca)

O porto ría. Unha evolución do porto produtivo e transformacións urbanas como panca de cambio. O caso de Bilbao.

IBON ARESO, ex-alcalde de Bilbao.

Un porto urbano nun litoral metropolitano. O caso de Barcelona. Cambios de rumbo e estratexia social para unha renovación do pacto porto cidade.

JOSEP BOHIGAS, Axencia Desenvolvemento Urbano Barcelona Rexional.

Portos en rede. A litoralidade como condición portuaria. O caso do litoral Pornichet <> Saint Nazaire.

STÉPHANE BOIS, Polo de Desenvolvemento Nantes Saint Nazaire, e SAMUEL SORIANO, Axencia de urbanismo de Saint Nazaire.

12:00 Pausa café

UNHA REVISIÓN ÁS POSIBILIDADES DE XESTIÓN DOS TERREOS

12:30 Titularidade e xestión dos terreos portuarios.

As cidades portuarias no marco da ordenación do litoral.

JAVIER SANZ LARRUGA, Observatorio do Litoral.

Camiñando cara a xestión conxunta. O caso de Valencia.

RAMÓN MARRADES, director estratéxico do Consorcio Valencia 2007.

14:00 Pausa xantar

***A VOZ CIDADÁ: QUE QUEREMOS
PARA OS TERREOS PORTUARIOS***

16:00 Espazo de traballo conxunto

18:00 Posta en común

18:30 Peché do Foro e celebración





O FUTURO DO LITORAL A DEBATE.

Venres 27/04, 10.00h-12.00h

Neste primeiro bloque preséntase o Foro, a través da apertura institucional e da intervención de Consuelo Bautista, quen guía o evento, e fai unha contextualización do momento actual na relación da cidade co porto. Representantes do goberno municipal e do equipo da investigación presentan a continuación o proceso de Tecendo Litoral e as principais conclusións desta fase.

UNHA CIDADE CON MEMORIA: TECENDO FUTURO DENDE O PA- SADO.

Venres 27/04, 12:30 - 14:00

Pescudar na memoria dunha cidade que naceu e medrou en conexión directa co océano é o primeiro paso para artellar un futuro que aproveita, coída e innova cos seus recursos. Por que a transformación

dos peiraos é unha oportunidade para a identidade e a cohesión social, que elementos do patrimonio material e inmaterial teñen que ter sidos en conta, e moitas outras cuestións serán abordadas na entrevista aberta a Xurxo Souto e Ana Isabel Filgueiras. Posteriormente, nunha dinámica colectiva recolleranse as memorias do porto.

SOBRE A EVOLUCIÓN E TRANSFORMACIÓNS DOS PORTOS. EXPE- RIENCIAS A DEBATE, PROCESOS COMO RE- FERENTES.

Sábado 28/04, 10.00h-12.30h

A Coruña non é a primeira cidade que acomete transformacións nos seus peiraos; a análise de experiencias doutros lugares pode ser inspiradora para enfrontar o reto que supón e a oportunidade que presenta. Bilbao, Maó, Saint Nazaire e Barcelona expóñennos nesta mesa redonda a información máis relevante dos seus procesos. Con posterior coloquio entre elas e co público.





A VOZ CIDADÁ: QUE QUEREMOS PARA OS TERREOS PORTUARIOS?

Sábado 28/04, 16.00h-18.30h

Que criterios teñen que definir o futuro dos peiraos? Que necesidades ten a cidade e que oportunidades presenta a transformación do porto? Que alianzas e sinerxías se poden establecer co que xa está pasando na Coruña? Ábrese un espazo de conversa cidadá en pequenos grupos para enriquecer, debater e avalar as conclusións presentadas ao longo do Foro. Todas as miradas suman, todos os fíos son necesarios para tecer litoral. Os resultados da conversa serán postos en común e traballados para incorporar no informe final do proceso.

UNHA REVISIÓN ÁS POSIBILIDADES DE XESTIÓN DOS TERREOS.

Sábado 28/04, 12.30h-14.00h

Falar do futuro dos peiraos é falar tamén das posibilidades de xestión e titularidade dos terreos. A través desta mesa redonda coñeceremos mellor o marco xurídico que os rexe, a situación actual, e un exemplo de xestión conxunta que se está a traballar en Valencia. Con posterior debate co público.



As persoas que imparten as distintas conferencias ou mesas redondas combinan perfís que van desde o xornalismo, a historia, a economía, o urbanismo, ou a lexislación, co obxectivo de devolver unha mirada rica e poliédrica sobre o litoral da Coruña e o futuro dos seus peiraos. Mesturan o coñecemento da cidade e a súa área metropolitana, co doutras experiencias ou lugares do mundo que poden ser un referente para o momento actual.



CONSUELO BAUTISTA

Xornalista, Radio Coruña.

Xefa de Informativos de Radio Coruña Cadena SER desde 1993 até a actualidade. Durante estes anos consolidou Radio Coruña como a emisora máis escoitada de Galicia. Foi correspondente da Axencia EFE na Coruña. Actualmente, codirixe o curso de Posgrao sobre Radio e Información e a Cátedra de Radio Coruña Cadena SER na UDC. Recibiu o Premio Ondas no 2003 pola cobertura do Prestige.

ANA ISABEL FILGUEIRAS

Arqueóloga e historiadora, UV.

Exerce como arqueóloga da Oficina de Rehabilitación do Casco Histórico de Noia desde o ano 2001, emprendendo tarefas de coordinación e dirección de proxectos que inciden na recuperación e reintegración cultural do Patrimonio. Traballa desde a perspectiva da cooperación interdisciplinar, apostando pola divulgación dos saberes tradicionais e a mitoloxía. É autora, entre outras, das publicacións «O Val de Elviña, A Identidade Cultural na Memoria» e «Saberes e Valores do Territorio. O discurso da



Água. Reintegración Urbana do Patrimonio Cultural da Ribeira do Río Traba, Noia». Actualmente vén de rematar un estudo sobre os muíños de vento da Coruña.



XURXO SOUTO

Escritor e músico, A Coruña.

Licenciado en filoloxía clásica, foi a través do programa radiofónico A Tropa da Tralla (Radio Coruña), que dirixiu entre os anos 1995/2005, onde descubriu e divulgou moitos aspectos da cultura popular da cidade até o momento pouco tratados nos medios.

Estes contidos son argumento dos seus libros *Contos da Coruña* e *Contos do Mar de Irlanda*, nos que presta atención especial a cuestións vinculadas coa memoria e o mar como a talasonimia.



ANTÓN LUACES

Xornalista

Xornalista de profesión, foi director territorial da Radiocadena Española e Radio Nacional de España en Galicia, así como xefe de informativos. Colaborador en varios xornais e revistas de Galicia, e director e presentador dos programas nacionais *Costa Norte*, *Campo y mar*, *Mar dentro* e *Españoles en la mar*, este último de emisión mundial. Colaborador de *La Opinión* na sección de mar, actualmente é presidente do Foro Cívico.

ADINA DUMITRU

Psicóloga ambiental, UDC.

Licenciada en Psicoloxía e Master en Ciencias Políticas pola Washington State University, na súa traxectoria combina a análise social e ambiental coa dos comportamentos humanos. É investigadora do Centro de Estudos e Investigacións Psicolóxicas da Universidade de Timisoara (Rumanía) e do Grupo de Investigación Persoa – Ambiente da UDC, e participa en diversos proxectos europeos que analizan os modos de vida sustentables e o impacto social das infraestruturas verdes.



JORGE ARÉVALO

Membro de Paisaje Transversal,
País Vasco.

Arquitecto urbanista, e socio fundador de Paisaje Transversal, experto en innovación urbana, reactivación económica, e desenvolvemento territorial. Leva a cabo as tarefas de coordinación de Innovación e desenvolvemento. Dirixiu, entre outros, o Plan HUCA, unha proposta de meanwhile urbanism para a reordenación do recinto arredor do antigo Hospital Universitario Central de Asturias (Oviedo).



CARLOS NÁRDIZ

Enxeñeiro, UDC

Enxeñeiro de Camiños, Canais e Portos, e profesor de Urbanismo e Ordenación do Teritorio na UDC, onde foi Decano do Colexio de Enxeñeiros de Camiños. Coordinou o Plan Estratégico da Provincia da Coruña entre 2007 e 2013, entre outras

liñas de estudo conta con investigacións sobre o ferrocarril e o porto, publicadas en obras como «El Puerto y la ciudad de A Coruña». É membro da Comisión de Patrimonio do Consello de Cultural Galega e do Instituto Cornide de Estudos Coruñeses.



XOÁN CARMONA

Economista e membro do GESPIC, USC

Doutorado en Economía, da que é director de Departamento na USC actualmente. As súas investigación centráronse na historia marítima e industrial, a historia empresarial e do sector conserveiro, e o patrimonio industrial. Participou en proxectos relacionados coa conservación do patrimonio industrial e marítimo, e forma parte do Consello de Redacción da Revista de Historia Industrial e do TICCIH-España.

AZTI

Centro Tecnolóxico con tres sedes no País Vasco. Conta con máis de 10.000 m2 con laboratorios especializados, planta piloto, equipos e tecnoloxías de última xeración, e embarcación oceanográfica. Desenvolven produtos, servizos e iniciativas empresariais sostibles que dinamizan o tecido industrial e recupe-

ran e preservan os recursos naturais. Transformar a ciencia en desenvolvemento sostible e saudable para a sociedade presente e futura é a súa marca de identidade, constituíndo un referente en investigación aplicada no sector do mar.

EMPRENDEMAR

O proxecto conxunto Emprendemar, promovido polo Concello de Cambados xunto coa Confraría de Pescadores, é un dos referentes autonómicos en diversificación de usos mariños e marítimos. Traballan para impulsar o crecemento e desenvolvemento económico e social do territorio, apoiando a diversificación das actividades da pesca, e fomentando o emprendemento, sobre todo entre a mocidade e as mulleres. Recibiron o premio á mellor iniciativa en Creación de Emprego nos I Premios de Economía Azul.



TORCUATO TEIXEIRA VALORIA

Vicepresidente da Lonxa da Coruña

Licenciado en Dereito por USC, Especialista en Economía Pesqueira pola USC, e avogado en exercicio especializado en pesca, foi patrón maior da Confraría

de Pescadores de Coruña durante cinco anos. Actualmente desenvolve o seu traballo como Secretario Xeral da OPP 31 PESCAGALICIA, Secretario da Fundación FREMSS e Vicepresidente da entidade concesionaria da Lonxa da Coruña.



JOSÉ GONZÁLEZ-CEBRIÁN TELLO

ETS de Arquitectura, UDC

Profesor na Escola de Arquitectura da Coruña, da que foi Director, combinou esta faceta coa do planeamento urbano dende as institucións. Foi arquitecto municipal da Coruña, e dirixiu o primeiro Plan Xeral despois da Transición. Desenvolveu o posto de Director Xeral de Urbanismo da Xunta de Galicia. Publicou obras relacionadas co porto como «Del Puerto refugio al refugio de la Ciudad» ou «65 años de planeamiento municipal en A Coruña. Del Plan 1948 al Plan Busquets».



SAMUEL SORIANO

Axencia de urbanismo de Saint Nazaire

Despois de varias experiencias en organismos públicos locais (Estrasburgo, Burdeos, París) e na Delegación Nacional de Ordenación Territorial do Estado Francés, ponse á cabeza da Axencia de Urbanismo de Saint-Nazaire no 2015. Dende entón, desenvolve un dispositivo de desenvolvemento urbano innovador para impulsar proxectos no bordo litoral da área metropolitana Nantes Saint Nazaire.



TONI VIDAL

Arquitecto, Illas Baleares

Arquitecto pola ETSAP, actualmente desenvolve a súa tese doutoral sobre a arquitectura e a paisaxe da infraestrutura natural do porto de Maó (Baleares). Traballa entre Cataluña e Baleares no seu estudo propio, na plataforma La Mar d'ar-

quitectes. Foi director das VI Jornades d'Arquitectura i Urbanisme de La Mola, Reocupar el port, no 2016, e é colaborador permanente do Diario Menorca na sección Arquitectura i Port, entre outras labores editoriais.



IBON ARESO

Arquitecto e ex Alcalde do Concello de Bilbao

De profesión arquitecto urbanista, foi director da Oficina Municipal que elaborou o novo Plan Xeral de Ordenación Urbana de Bilbao que deu lugar á transformación da cidade. No 1991 foi nomeado Primeiro Tenente de Alcalde e responsable da Área de Urbanismo, e no 2014 designado como Alcalde da cidade. Representou o Concello na Comisión interinstitucional creada para a implantación do museo Guggenheim, foi Conselleiro de Bilbao Ría 2000, e é actualmente membro da Comisión executiva da Asociación para a Revitalización do Bilbao Metropolitano.



STÉPHANE BOIS

Polo metropolitano Nantes Saint Nazaire

Despois da súa experiencia en Milán, e logo como urbanista en Lyon e no seo dunha axencia de urbanismo pública en Montbéliard, Stéphane Bois chega ao Polo metropolitano Nantes Saint-Nazaire no 2004. Dende entón, dirixe o proceso de construción da grande área metropolitana. Coordina co apoio da axencia de urbanismo un dispositivo de desenvolvemento urbano innovador que ten como obxectivo impulsar proxectos no bordo litoral da área metropolitana Nantes Saint-Nazaire.



JOSEP BOHIGAS

Axencia de Desenvolvemento Urbano
Barcelona Rexional

Arquitecto de profesión, combina a actividade docente na ETSAB co deseño de proxectos. Codirixiu o estudo de arquitect-

tura BOPBAA gañando varios concursos como a ampliación do Museo Thyssen de Madrid e recibindo numerosos premios pola súa traxectoria. Dirixiu varios programas de activismo cultural que investigaron e achegaron novas solucións ao problema da vivenda. Actualmente é director xeral da Axencia de Desenvolvemento Urbano Barcelona Rexional.



JAVIER SANZ LARRUGA

Observatorio do Litoral

Catedrático de Dereito Administrativo da UDC, titular do Módulo Jean Monnet de Dereito Ambiental da Unión Europea, e membro do Observatorio Español de Políticas Públicas Ambientais. É director do Observatorio do Litoral, especializado no estudo de cuestión xurídicas do litoral. Autor de obras premiadas como «O rexime competencial sobre os recursos mariños. Referencia ao caso galego», así coma dun blog de divulgación ambiental.



RAMÓN MARRADES

Director estratéxico da Marina de Valencia.

Economista urbano, director de estratexia da Marina de Valencia, a axencia de remodelación costeira de Valencia. Fundador de diversas plataformas e proxectos de reflexión interdisciplinar arredor da cidade como L'Ambaixada ou Urbego, entre outros. Tamén forma parte da iniciativa profesional Valencia Vibrant e ten experiencia internacional en consultoría sobre temas como desenvolvemento económico, participación ou gobernanza.





ANEXO 9

Clipping de prensa

ANEXO...	1
1.1 NOTAS DE PRENSA	4
1.2 APARICIÓNS EN PRENSA ESCRITA	5
1.3 APARICIÓNS EN MEDIOS DIXITAIS	5

1.1 Notas de prensa

22-01-18

A Coruña celebrará en abril o Foro Cidadán Tecendo Litoral para abordar de forma participada os futuros usos dos peiraos, "a maior oportunidade e a cuestión urbanística máis relevante das próximas décadas"

<https://www.coruna.gal/tecendo-litoral/es/detalle/a-coruna-celebrara-en-abril-el-foro-cidadan-tecendo-litoral-para-abordar-de-forma-participada-los/suceso/1453641549636>

10-04-18

O Concello abre o período de inscrición para participar no Foro Cidadán Tecendo Litoral, "un espazo de reflexión e debate participado sobre os futuros usos dos peiraos da cidade"

<http://www.coruna.gal/porta/gl/concello/noticias/detalle-novas/o-concello-abre-o-periodo-de-inscripcion-para-participar-no-foro-cidadan-tecendo-litoral-un-espazo/suceso/1453649722262>

17-04-18

O alcalde salienta, na presentación do programa do Foro Tecendo Litoral, a importancia "de que cidadanía e administracións se impliquen, de forma conxunta, na construción do novo horizonte litoral da cidade"

<http://www.coruna.gal/porta/gl/concello/noticias/detalle-novas/o-alcalde-salienta-na-presentacion-do-programa-do-foro-tecendo-litoral-a-importancia-de-que/suceso/1453650418983>

20-04-18

O alcalde lamenta a "deslealde institucional" amosada por Xunta e goberno central sobre o futuro do bordo litoral, e recorda "que tanto o Concello como a cidadanía farán todo o necesario para defender o seu patrimonio"

<https://www.coruna.gal/tecendo-litoral/es/detalle/o-alcalde-lamenta-a-deslealde-institucional-amosada-por-xunta-e-goberno-central-sobre-o-futuro-do/suceso/1453651105630>

21-04-18

O goberno da Coruña rexeita o pacto entre Xunta e Fomento que blinda os convenios urbanísticos de 2004 sobre os terreos portuarios, e que foi deseñado de costas á cidade, ás institucións e a súa xente

<https://www.coruna.gal/tecendo-litoral/es/detalle/o-goberno-da-coruna-rexeita-o-pacto-entre-xunta-e-fomento-que-blinda-os-convenios-urbanisticos-de/suceso/1453651138929>

28-04-18

O Foro 'Tecendo Litoral' remata este sábado coa participación de preto de 300 veciños e veciñas e a presenza de actores institucionais, sociais e económicos "que reivindicán poder decidir sobre o futuro da súa cidade"

<http://www.coruna.gal/porta/gl/concello/noticias/detalle-novas/o-foro-tecendo-litoral-remata-este-sabado-coa-participacion-de-preto-de-300-vecinos-e-vecinas-e-a/suceso/1453651874312?argIdioma=gl>

1.2 Aparicións en prensa escrita

<https://drive.google.com/drive/folders/1883s9nhwckMkjRI2FDIVF0bBEu6yW3tI?usp=sharing>

1.3 Aparicións en medios dixitais

22-01-18 - Galicia Press

El futuro de los muelles coruñeses se someterá a debate público el próximo abril

<https://www.galiciapress.es/texto-diario/mostrar/991512/futuro-muelles-coruneses-sometera-debate-publico-proximo-abril>

22-01-18 - Es Radio

A Coruña no se resigna a ejercer su derecho de decidir sobre su borde litoral

<https://esradio.libertaddigital.com/galicia/2018-01-22/a-coruna-no-se-resigna-a-ejercer-su-derecho-de-decidir-sobre-su-borde-litoral-1276612541/>

22-01-18 - Galicia 24 horas

A Coruña anuncia o Foro cidadán "Tecendo litoral"

<http://galicia24horas.es/2018/01/22/a-coruna-anuncia-o-foro-cidadan-tecendo-litoral/>

23-01-18 - La Opinión

Los usos 'tejidos' del borde litoral

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/01/23/usos-tejidos-borde-litoral/1256127.html>

18-04-18 El Ideal Gallego

La Marea definirá la consulta popular sobre los muelles a través de un foro

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/marea-definira-consulta-popular-muelles-traves-foro/20180417232710370832.html>

18-04-18 - Coruña Online

Xunta y Fomento abren la puerta a la privatización del 80% de los terrenos portuarios de A Coruña

https://www.eldiario.es/galicia/Xunta-Fomento-privatizacion-portuarios-Coruna_0_762224609.html

18-04-18 - Coruña Hoy

Presentación do programa do Foro "Tecendo Litoral"

<https://www.corunahoy.es/tags/tecendo-litoral>

18-04-18 - Coruña Online

O alcalde salienta, na presentación do programa do Foro Tecendo Litoral, a importancia "de que cidadanía e administracións se impliquen, de forma conxunta, na construción do novo horizonte litoral da cidade"

<http://corunaonline.com/blog/o-alcalde-salienta-na-presentacion-do-programa-do-foro-tecendo-litoral-a-importancia-de-que-cidadania-e-administracions-se-impliquen-de-forma-conxunta-na-construcion-do-novo-horizonte-lit/>

20-04-18 El Ideal Gallego

O Concello definirá o futuro do bordo costeiro da Coruña a través do foro "Tecendo Litoral"

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/concello-definira-futuro-do-bordo-costeiro-da-coruna-traves-do-foro-tecendo-litoral/20180419214522371023.html>

25-04-18 - La Voz de Galicia

La Xunta enviará al delegado territorial en A Coruña al foro 'Tecendo Litoral'

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/04/25/xunta-enviara-delegado-territorial-coruna/1285314.html>

26-04-18 El Ideal Gallego

Ferreiro avisa de que estudia la posible expropiación de los terrenos de La Solana

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/ferreiro-avisa-estudia-posible-expropiacion-terrenos-solana/20180426001838371550.html>

27-04-18 - Nós TV

A Coruña profundiza no futuro da súa fachada marítima a través do Foro "Tecendo litoral"

<http://nostelevision.gal/a-coruna-profundiza-no-futuro-da-sua-fachada-maritima-a-traves-do-foro-tecendo-litoral/>

27-04-18 - ABC

A Coruña debate el futuro de su fachada marítima en el foro Tecendo Litoral

<http://agencias.abc.es/agencias/noticia.asp?noticia=2803691>

27-04-18 - La Opinión

El foro sobre el borde litoral apuesta por la "construcción colectiva" del puerto

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/04/27/foro-borde-litoral-apuesta-construccion/1286007.html>

27-04-18 - Radio Coruña Ser

A Coruña reflexiona sobre su litoral

http://cadenaser.com/emisora/2018/04/27/radio_coruna/1524839046_815672.html

27-04-18 - La Voz de Galicia

El foro Tecendo Litoral se pone en marcha para analizar las posibilidades de los muelles interiores

<https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2018/04/27/foro-tecendo-litoral-pone-marcha-analizar-posibilidades-muelles-interiores/00031524818745127943512.htm>

28-04-18 - La Voz de Galicia

Tecendo Litoral reclama consensos ante una oportunidad histórica

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/2018/04/28/tecendo-litoral-reclama-consensos-ante-oportunidad-historica/0003_201804H28C3991.htm

28-04-18 - Europa Press

El foro sobre los usos de la fachada marítima de A Coruña reúne a 300 personas y el PP lo tacha de "reunión de amigos"

<http://www.europapress.es/galicia/noticia-foro-usos-fachada-maritima-coruna-reune-300-personas-pp-tacha-reunion-amigos-20180428192903.html>

28-04-18 - La Vanguardia

El foro sobre los usos de la fachada marítima de A Coruña reúne a 300 personas y el PP lo tacha de "reunión de amigos"

<http://www.lavanguardia.com/local/galicia/20180428/443100091774/el-foro-sobre-los-usos-de-la-fachada-maritima-de-a-coruna-reune-a-300-personas-y-el-pp-lo-tacha-de-reunion-de-amigos.html>

28-04-18 - La Opinión

El foro sobre la fachada marítima reivindica la "construcción colectiva" del puerto de A Coruña

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/04/28/foro-fachada-maritima-reivindica-construccion/1286108.html>

28-04-18 - El Correo Gallego

Un foro para idear usos en terrenos portuarios

<http://www.elcorreogallego.es/galicia/ecg/un-foro-idear-usos-terrenos-portuarios/idEdicion-2018-04-28/idNoticia-1112483/>

28-04-18 - 20 minutos

El foro sobre los usos de la fachada marítima de A Coruña reúne a 300 personas y el PP lo tacha de "reunión de amigos"

<https://www.20minutos.es/noticia/3327108/0/foro-sobre-usos-fachada-maritima-coruna-reune-300-personas-pp-lo-tacha-reunion-amigos/#xtor=AD-15&xts=467263>

28-04-18 - El Ideal Gallego

Ferreiro, sobre el protocolo de los muelles: "A Coruña non é a servilleta de ninguén"

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/ferreiro-protocolo-muelles-coruna-non-servilleta-ninguen/20180427235453371740.html>

29-04-18 - La Opinión A Coruña

Segunda jornada de Tecendo Litoral, foro sobre el futuro de la fachada marítima

<http://www.laopinioncoruna.es/multimedia/fotos/a-coruna-metro/2018-04-28-124292-segunda-jornada-tecendo-litoral-foro-sobre-futuro-fachada-maritima.html>

29-04-18 - La Opinión A Coruña

Primera charla en castellano de un ponente de 'Tecendo litoral'

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/04/29/primera-charla-castellano-ponente-tecendo/1286395.html>

29-04-18 - La Opinión A Coruña

Las bases de un puerto de todos

<http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2018/04/29/bases-puerto/1286419.html>

29-04-18 - El Ideal Gallego

El concejal de Regeneración Urbana: "Non se debe vender nin un metro cadrado do Porto"

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/concejal-regeneracion-urbana-non-debe-vender-nin-metro-cadrado-do-porto/20180428230649371818.html>

30-04-18 - El Ideal Gallego

El sector pesquero reclama espacio para desarrollarse en los muelles

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/sector-pesquero-reclama-espacio-desarrollarse-muelles/20180429231332371859.html>

01-05-18 - El Ideal Gallego

El PP convoca para el viernes la Comisión de Transparencia para tratar la compra de los pisos por la Marea

<https://www.elidealgallego.com/articulo/coruna/pp-convoca-viernes-comision-transparencia-tratar-compra-pisos-marea/20180501002612371944.html>

02-05-18 - La Voz de Galicia

Carlos Nárdiz: «Veo un intento del consistorio de modificar su posición»

https://www.lavozdeg Galicia.es/noticia/coruna/coruna/2018/05/02/veo-intento-consistorio-modificar-posicion/0003_201805H2C3993.htm

ANEXO 10

Intervencións no Foro Cidadán

1.1	A CORUÑA E O PORTO, CONTEXTO RECENTE, MOMENTO ACTUAL. CONSUELO BAUTISTA	5
1.2	CÓMO Y CUANDO TRANSFORMAR LOS TERRENOS PORTUARIOS. REFLEXIONES DESDE EL URBANISMO ADAPTATIVO. JORGE ARÉVALO	9
1.3	REPENSANDO A MOBILIDADE URBANA E METROPOLITANA. CARLOS NÁRDIZ	11
1.4	BILBAO ANTE EL CAMBIO DE SIGLO. LA METAMORFOSIS DE LA METRÓPOLI INDUSTRIAL Y LA TRANSFORMACIÓN DE LOS BORDES RIBEREÑOS DE SU RÍA. IBON ARESO	13
1.5	LAS CIUDADES PORTUARIAS EN EL MARCO DE LA ORDENACIÓN DEL LITORAL. FRANCISCO JAVIER SANZ LARRUGA.....	15
1.6	LA MARINA DE VALÈNCIA: LA APROPIACIÓN CIUDADANA Y LA ACTIVACIÓN PRODUCTIVA DEL FRENTE MARÍTIMO DE LA CIUDAD. RAMÓN MARRADES	17

Neste Anexo recóllense intervencións dos relatores e relatoras do Foro Cidadán. Reprodúcense os textos facilitados por cada un, nalgúns casos reproducións literais que leron na súa relatoría, e noutros un resumo do exposto. Consérvase a lingua na que os textos foron redactados.

Venres 27, 10:30h

1.1 A Coruña e o porto, contexto recente, momento actual. Consuelo Bautista

Señor Alcalde, autoridades, señoras e señores. Estou aquí para facer un breve relatorio que ten que ver coa historia desta cidade. Unha epopeia colectiva que vai dando forma a un territorio e a unha maneira de vivir. Unha cidade que está ao lado do mar. Que foi vila de mariñeiros, que logo instalouse dentro das súas murallas para defenderse dos piratas y despois superounas conforme ía gañando en poboación e perspectivas de desenrolo.

Cuns habitantes que foron quen de crear as galerías da Mariña para aproveitar a luz e o calor e que amarraban os seus barcos na planta baixa para saír a faenar. Coas Casas de Paredes que xa antes marcaron a súa impronta e os xardíns do Recheo que gañaron terreo ao mar e permitiron aumentar o espazo para o lecer. A Coruña únese ao mar en todo o seu borde peninsular grazas ao Paseo Marítimo que cos seus acertos e os seus erros foi unha gran idea. Resolveu, con moita menor fortuna, a liña que marcan os Cantóns Village e ten por resolver o futuro do Hotel Finisterre e a Solana, propiedade do porto con garantía de solo público futuro segundo os últimos protocolos firmados, e o do Hotel Atlántico, unha concesión administrativa con pingües beneficios que está a piques de rematar. Un trío que forma parte dos negocios mais rendibles no espazo que vincula aos cidadáns ao mar. E que no caso do Hotel e o complexo deportivo ocupan o que era a Praia do Parrote onde se construíron estas instalación en pleno franquismo.

Xunto a todo isto chega a hora de outra aventura que se vai a prolongar nos próximos anos onde a cidade pode ter a oportunidade de reinventarse e crecer para as próximas décadas, ou de repetir situacións de especulación e falta de perspectivas no medio prazo como xa ten ocorrido noutras ocasións.

Esta nova historia empeza cun porto. Un porto exterior no que se comeza a pensar seriamente nos anos oitenta do século pasado, como se pensou noutras cidades europeas y da península. Porque na Coruña temos a terminal de Repsol en malla urbana, está estreitamente vinculada con accidentes marítimos como o Urquiola e o Mar Egeo, os oleodutos percorren a cidade e incluso hai un barrio con ese nome, e as protestas dos veciños de zonas como Os Castros polos efectos das descargas de carbón e graneis eran e, e case que son, continuas. O porto, motor da cidade, dicían os expertos, corría o perigo ademais de quedar afogado no seu emprazamento actual, e tiña poucas posibilidades para medrar.

Na Coruña abriuse o debate sobre a posibilidade de ubicar un porto exterior nas Xacentes, no banco onde encallou o Urquiola, unha cuestión que foi descartada polo seu elevado custo e falta de espazo, xa que obrigaba a construír unha illa artificial. Outra opción foi Punta Langosteira, pero o proxecto se enfrontaba ao mar mais bravo do mundo e a contra do vento. Houbo un proxecto privado incluso que recuperaba a idea dun porto en Ares como a saída máis natural e algunha destas posibilidades quedaron en diversos caixóns á espera de resucitar.

O proxecto de Langosteira resucitou en pleno Prestige, no Consello de Ministros no que o Alcalde Francisco Vázquez recibiu a Aznar no Pazo de María Pita e presentouse nun principio como porto refuxio. Foi incluído no Plan Galicia e a súa aprobación acompañouse de varias comisións, unha técnica, para estudar un deseño posible, e outra urbanística para buscar financiación para a súa construción.

ción en parte coa venta dos peiraos interiores que se recalificarían, esta última comisión presidida polo Alcalde Francisco Vázquez.

Xunta, Concellos de A Coruña e Arteixo e Estado firmaron un convenio en febreiro de 2004 que puña as bases para a futura fachada marítima con 400 mil metros cadrados de litoral repartidos en dúas zonas. Zona 1 Batería e Calvo Sotelo, zona 2 San Diego, tamén co concurso de ADIF, alí está a estación de mercadorías, todo destinado a desaparecer para albergar vivendas, hoteis, centros comerciais e espazo público en reducidas dimensións sobre o conxunto si se fan as contas sobre espazo e edificabilidade, ou coa opción de torres, que nunca se chegou a concretar.

En medio de todo vivimos a traxedia absoluta do 11 M, cambiou o goberno estatal e Zapatero chegou ao poder. Designou como Ministra a Magdalena Álvarez que firmou un novo convenio, sen a Xunta representada por Feijóo no convenio anterior. Ela puxo como condición inescusable unha cuestión que xa estaba no acordo de febreiro de 2004. Non se comezaría coas operacións nos peiraos ata que houbera actividade no porto exterior.

Comezou unha epopeia técnica reto para os enxeñeiros que é facer un porto onde bate o noso mar e ,segundo os estudos de Fomento, a construción dun porto viable ía a necesitar de diques enormes e de alomenos un contradique de grandes dimensións. O Porto tiña que valer nun principio 425 millóns, 600 millóns de euros segundo o convenio de 2004 subscrito entre Fomento, Concellos de A Coruña e Arteixo e Xunta, contou con subvención europea de 257, un crédito ponte da Unión Europea e outro crédito para un contradique de Portos do estado. En total imos sobre os 800 millóns longos. 13 anos despois seguen as obras e están pendentes de construción os accesos .

O porto exterior de Ferrol, colocado fronte por fronte, custou millóns e construíse en anos. Aínda está pendente de xestionar a coordinación dos dous portos baixo un mando único. A Unión Europea pediu xa que houbera unha única autoridade portuaria en Galicia e que a coordinación fora de norte a sur no deseño das chamadas autopistas do mar que teñen como eixo o porto exterior coruñés.

Sigamos coa nosa historia. A cidade da Coruña comprometése a pagar en parte o seu porto exterior en función deses convenios e hai que darlle contido. A vida avanza e prodúcense cambios políticos en Galicia e na cidade. Chega o bipartito a Xunta, Paco Vázquez aterra sorprendentemente, ou non tanto, como Embaixador no Vaticano e Javier Losada se convirte en Alcalde. Xa no 2006 co apoio da Xunta e a Conselleira María José Caride e do porto contactan con Joan Busquets, Catedrático pola Universitat Politècnica de Catalunya e a Universidade de Harvard, para poñer as bases dun plan xeral que incluíra o cumprimento dos convenios. A colaboración continuará co bipartito PSOE-BNG en sintonía co goberno da Xunta que noméao presidente do porto. Co cambio de goberno en Galicia e a chegada do PP comezarán os desencontros institucionais.

Busquets segue co seu proxecto na cidade, declarou por certo en varias ocasións que a edificabilidade era excesiva e había que negociala, e fai un proxecto baseado no que chamou "A cidade do mar". Conversión dos terreos dos peiraos nunha gran fachada marítima con mais de 4.000 vivendas, parques, hoteis, comercios, aparcamentos subterráneos, pasarelas e un lago. 400.000 m2 dos actuais peiraos de Batería, Calvo Sotelo, San Diego, Centenario e a zona das Xubias, cando se trasládase a actividade ao Porto Exterior, en 2011 dicían. Primeiro Calvo Sotelo e Batería con amplos parques e bulevares e edificios institucionais. A segunda fase San Diego e Centenario: cun gran lago de 120.000 m2 para actividades lúdicas. En San Diego vivendas, una zona tecnolóxica-campus e un túnel subterráneo. Ata As Xubias Paseo Marítimo, carril bici e Unha segunda intermodal en San Diego, onde el tería feito o que xa estaba aprobado para San Cristóbal e un tranvía unindo as dúas.

Chega a crise bancaria e inmobiliaria, ano 2008, caída de Lehman Brothers, é a data que se colle como referencia. O PP volve a Xunta en 2009, chega Carlos Negreira ao goberno da cidade en 2011, en 2012 aproba un novo Plan Xeral que, aseguraba, modificaba són nun 10 por cento o do bipartito co Plan Busquets, o desenrolo do proxecto se estanca. O plan vai ao caixón ... e segue aí.

E mentres fírmase o acordo con Repsol para o traslado, só en parte, a Punta Langosteira. Será só dos tráxicos de petróleo cru. O elaborado seguirá saíndo da Refinería e os oleodutos seguirán na cidade nunha primeira fase. Hai que construír outro oleoduto mais, por Arteixo, para conectar a Refinería co porto exterior. A entrada en funcionamento da terminal petroleira de Repsol no porto exterior, prevista inicialmente para abril de 2018, non se producirá, segundo o porto, antes de finais deste ano ou principios de 2019. Non hai fecha sobre o traslado completo da actividade.

Estamos no momento en que comezan a vencer os prazos para os créditos e a autoridade portuaria ten que pagar e quere comezar a facer efectivos os acordos. Coa convulsa lexislatura que vivimos. Varios episodios en cascada que falan de enfrontamento do concello e a autoridade portuaria, como lle pasou ao bipartito co túnel do Parrote. Nesta lexislatura contamos a recepción das obras da Mariña, as filtracións no túnel realizado pola empresa Copasa que costou 17 millóns de euros municipais, a oferta municipal para comprar a Solana e a poxa que pretendía convocar o porto coa oferta da Inmobiliaria Río Mero sobre a mesa e o debate sobre a vixencia dos convenios de 2004.

En medio a comisión aberta do común que pide a reversión dos terreos a cidade tanto na Solana como no borde litoral coa convocatoria dunha manifestación reclamando esta solución en paralelo co feito noutras cidades por parte do goberno do estado.

Nos últimos movementos destes días Xunta. Ministerio de Fomento, Portos do Estado e Autoridade Portuaria da Coruña chegaron a un acordo, ao marxe do Concello, firmaron o protocolo que rexerá o futuro da fachada marítima da cidade. Un acordo polo cal a Xunta de Galicia adquirirá o 51% dos terreos de Batería e Calvo Sotelo, e Fomento o 49% en réxime de condominio. Fomento pagará o acceso ferroviario ao porto exterior cifrado en 140 millóns de euros.

O presidente Feijóo convidou ao Concello da Coruña e a Deputación a adquirir parte do 49% do ministerio como fórmula de participación. Esas institucións dixeron xa que non avalarán un plan cun deseño elaborado sen o seu concurso. Marea, PSOE e BNG criticaron que se deixara ao marxe ao Concello que ten as competencias en ordenación urbanística. Falan dun acordo subscrito as costas da cidade..

No protocolo subscrito mantéñense os criterios do convenio de 2004 que desde Cámara de Comercio ata o PSOE, que os formulou, consideran que é necesario modificar. Fálase da necesidade de que o porto consiga 30 millóns de euros no horizonte de 2020 para comezar a devolver os créditos subscritos para a construción de Langosteira. 20 millóns estarán sobre a mesa segundo os cálculos coa compra da Xunta y necesítanse outros 10 para garantir o equilibrio financeiro da autoridade portuaria. Ou de Concello e Deputación ou coa adquisición por parte da Xunta de dereitos sobre os terreos de San Diego, *la joya de la corona* da operación. Dereitos que se poderían executar a partir de 2027, cando finalice a concesión actual.

Todo isto ten que ser aprobado polo Consello de administración da autoridade portuaria e o Consello da Xunta. No Consello do porto están os empresarios, a Cámara de comercio, UGT, exportadores, responsable da Lonxa e representantes de Xunta e goberno central. Veremos que pasa.

O goberno da Marea Atlántica defende pola súa parte creación dun consorcio entre administracións, Concello, Xunta, Deputación e Fomento, para buscar solucións que permitan de forma consensuada a reversión dos terreos, a modificación dos convenios, aportar recursos e determinar usos futuros da fachada marítima de A Coruña. Ten o apoio nesta idea do PSOE e o BNG. Os socialistas reclaman mais esforzo para o achegamento a Xunta de Galicia.

Hai varias cuestións pendentes. Debe a cidade pagar as obras do porto exterior cos seus terreos ou deben acometerse a cargo dos presupostos xerais do estado. Hai exemplos abundantes da forma en que vía presupostos solvéntanse situacións tanto ou mais comprometidas.

No convenio de 2004 existe unha cláusula que obriga ao Concello a indemnizar á autoridade portuaria si bloquea o proxecto. Ata que punto podería exercerse?

Que facemos nos terreos recualificados. Espazos públicos, servizos, uso lucrativo con establecementos hostaleiros. E a necesidade de resolver o problema de mobilidade? Poden desperdiciarse a estación e as vías de San Diego?

Ten que haber vivendas? E se non hai vivendas onde quedan os puntos de luz, a vida a partir das nove da noite?

Sinalan as entidades organizadoras que queren debater sobre todo isto entre hoxe e mañá e ver exemplos de outras cidades. Cales eran os seus puntos de partida e cales foron as súas solucións.

En todos os casos, seguro, tivo que haber un momento en que houbo que poñerse de acordo en torno a un proxecto común con trato entre iguais e respecto mutuo. Esperemos que iso tamén se consiga na Coruña para non desaproveitar unha gran oportunidade.

1.2 Cómo y cuando transformar los terrenos portuarios. Reflexiones desde el urbanismo adaptativo. Jorge Arévalo

La ciudad ya no es como la habíamos imaginado y tampoco la manera en la que operar en ella. Los instrumentos tradicionales de planificación urbana se muestran inoperantes ante este nuevo escenario pos-burbuja inmobiliaria. Es por ello que resulta necesaria la introducción de nuevos mecanismos que respondan a los tiempos en los que la ciudad se transforma, bajo la inmediatez de las TIC y de las pautas sociales contemporáneas, con el objetivo último de incrementar la calidad de vida de sus habitantes y abordar su sostenibilidad.

Se plantean algunas ideas claves para el desarrollo de estos nuevos enfoques que tratan de dar respuesta a los retos de las ciudades. En primer lugar, la apuesta por la regeneración y renovación urbana frente a los modelos de desarrollo y expansión en el territorio; en segundo, la priorización de las lógicas procesuales frente al objeto, un cambio de enfoque necesario desde la práctica profesional, urbanística y arquitectónica.

Otro de los desafíos es la falta de una visión estratégica de ciudad, que permita a aquellas intervenciones de una escala más reducida transgredir la esfera de lo táctico para instalarse en una estrategia global de la ciudad. David Harvey declaraba en una entrevista que “no hay nada malo en tener un huerto comunitario, pero debemos preocuparnos de los comunes a gran escala”.

A partir de estas ideas, el urbanismo adaptativo se propone como una herramienta que permite aprovechar los recursos disponibles y gestionar la incertidumbre propia de la intervención urbana.

Para ello, es necesario analizar los resultados que se obtengan desde una perspectiva cuantitativa y cualitativa para conocer la capacidad transformadora de las propuestas; y para ser capaces de asumir el error como parte del proceso. También como medio para traducir a otros lenguajes los resultados intangibles de esta clase de prácticas y sus efectos positivos.

En este marco de trabajo, la colaboración con los diferentes agentes de la ciudad a lo largo de todo el proceso, desde las fases de diagnóstico y construcción de las propuestas hasta la gestión posterior, será fundamental. Esta cooperación y diálogo se refleja a través de tres ejes: la interdepartamentalidad y transdisciplinariedad, como dos de los ejes que garantizan una perspectiva integral y un proceso creativo que permita abordar la complejidad de la ciudad y el territorio desde los diferentes ámbitos disciplinares; y la colaboración de los agentes que operan sobre el territorio, tomando como elemento central a la ciudadanía y al tejido productivo y cultural hasta incorporar también a los denominados no-humanos, a través de procesos participativos que permitan aunar las visiones técnicas con las de carácter cualitativo y perceptivo.

Por último, todas estas cuestiones se exponen a través de un ejemplo desarrollado desde la oficina de innovación urbana Paisaje Transversal, el Plan HUCA (Oviedo). Un proceso para la reordenación del recinto en torno al antiguo Hospital Universitario Central de Asturias, en los barrios de El Cristo y Buenavista. La propuesta desarrolla y ejecuta el proceso participado para la definición de las pautas de diseño que regirán la nueva ordenación y propone una estrategia de uso temporal que permita dinamizar y reactivar este ámbito de 23,5 hectáreas actualmente en desuso mientras se llevan a cabo los pasos necesarios para su transformación.

1.3 Repensando a mobilidade urbana e metropolitana.

Carlos Nárdiz

Las actuaciones previstas para el frente litoral, hoy ocupado por las instalaciones portuarias, son una oportunidad para repensar y replantear los temas de movilidad urbana y metropolitana. La experiencia de este tipo de proyectos en otras ciudades muestra que están asociados a cambios de movilidad en el transporte privado, introduciendo limitaciones a este tráfico en los espacios centrales, y en el transporte público, en donde la potenciación de este transporte, debe ser un elemento impulsor de la centralidad de los espacios ganados al puerto.

A Coruña tiene un emplazamiento singular, que está detrás del origen y el crecimiento de la ciudad, con el borde del agua dirigiendo su crecimiento hasta los primeros décadas del siglo XX. La avenida de Alvedro, construida a comienzos de los años 50, se especializó a final de los años 60, como acceso hasta el centro la ciudad, a través de una operación de cirugía urbana, con la construcción de los viaductos de San Pedro de Mezonzo y Linares Rivas, y la demolición de viviendas en los barrios de Santa Lucía y Cuatro Caminos, que hacen que hoy el tráfico penetre hasta el centro a través de la avenida de Linares Rivas, que condiciona movilidad en el centro urbano al no existir elementos de transición.

El Plan Director de "A Nova Cidade Marítima no Porto", elaborado por Joan Busquets, para desarrollar el convenio del 2004, identificó este problema, aportando soluciones, que pueden ser retomadas en el proyecto de la nueva fachada marítima, relación a los cambios de movilidad de transporte privado.

Respecto al transporte público, el Plan Director proponía que desapareciese la estación de mercancías actual, situada en el muelle San diego, existiendo otras alternativas, para la transformación de esta estación ,en relación futuros usos portuarios del muelle Centenario, o en relación al transporte de cercanías con la incertidumbre de los cambios funcionales y de trazado del ferrocarril de Coruña a Ferrol, que van a afectar al borde la ría del Burgo ,en el tramo de As Xubias, y la funcionalidad futura de la estación de San Cristóbal

La transformación futura de la fachada marítima es, por tanto, no solamente una oportunidad para A Coruña para dotar de centralidad a los nuevos terrenos que se van a desafectar, sino para replantear también el transporte urbano y metropolitano del que se beneficien los habitantes de la ciudad y su área metropolitana.

1.4 Bilbao ante el cambio de siglo. La metamorfosis de la metrópoli industrial y la transformación de los bordes ribereños de su Ría. Ibon Areso

La actividad mercantil y portuaria ha constituido históricamente la base principal del origen y desarrollo de Bilbao. A partir del siglo XIX, la Ría convertida en área de producción industrializada, fue el motor de la riqueza económica que disfrutó la Villa, riqueza que impulsó su crecimiento y que la singularizó como una ciudad portuaria y fabril, con la presencia en su propio centro de tinglados e instalaciones de marcado carácter industrial.

Este florecimiento tuvo su freno a mediados los años 70. Las transformaciones económicas y sociales de aquellos años alteraron la estructura de la economía mundial, perjudicando, en especial, a los antiguos sectores motores de la industria: siderurgia, construcción naval, textil...

Todo este proceso conllevó el agotamiento del modelo de metrópoli industrial en el que estaba basado el Bilbao metropolitano y produjo unos efectos que se manifestaron en la decadencia del sistema industrial de base urbana, altos índices de desempleo, degradación del medio ambiente y del tejido urbano, emigración y aparición de problemas de marginación social.

Ante una situación de declive similar al de otras antiguas áreas industriales de Europa y del mundo occidental, Bilbao a partir de la realidad existente, tuvo que apostar por un nuevo modelo de futuro. Esto significaba que el tejido industrial debía de hacerse competitivo y diversificado, cambiando personas por tecnología y apostando por nuevas formas de actividad económica, básicamente en el sector terciario, que proporcionasen los puestos de trabajo que necesariamente se tenían que perder en la industria.

Para enfrentarnos a esta situación, desarrollamos una planificación urbanística y estratégica cuyos principales pilares podrían resumirse en los cuatro siguientes:

- I. La accesibilidad exterior y la movilidad interna de la metrópoli.
- II. La regeneración medioambiental y urbana.
- III. La inversión en recursos humanos y la transformación tecnológica.
- IV. La centralidad cultural.

La relación ciudad-puerto y la decisión de ampliar El Abra Exterior, han sido imprescindibles para posibilitar nuestro proceso de cambio, ya que salvo en lo referente al epígrafe III relativo a la formación, las otras tres líneas de actuación tienen grandes vínculos con las operaciones proyectadas en las antiguas áreas portuarias o de tratamiento de riberas, por lo que el traslado de las instalaciones portuarias constituyó la pieza básica y determinante del proceso de transformación de Bilbao, sin el cual no hubiera sido posible.

Pero es en el tema de la recuperación del entorno medioambiental y urbano donde la liberación de las márgenes ribereñas y de los espacios ocupados por el puerto interior alcanzaron todo su protagonismo ya que su recualificación permitió, además de asentar museos, equipamientos, parques y paseos, ofrecer un suelo muy cualificado para el uso residencial y de actividades económicas cuya ubicación en los frentes de agua, -marítimos o fluviales-, es un proceso de amplio desarrollo internacional.

El nuevo planeamiento de Bilbao tenía uno de sus hitos más significativos en la transformación y recuperación de la Ría. La convivencia, -posible en un principio-, de las actividades productivas y residenciales debido al talante artesanal de aquellas, desaparece con la revolución industrial que conlleva unas formas productivas y portuarias incompatibles con el medio urbano y que terminaron constituyendo una barrera entre la ciudad y su frente de agua.

Así podemos decir que en gran medida, Bilbao estuvo construida de espaldas a la Ría, pero que la misma liberada de sus actividades productivas y por tanto con sus márgenes portuarios disponibles a corto y medio plazo, se mostró como un elemento de enorme potencialidad, ya que discurrían a lo largo de gran parte del consolidado urbano, por lo que teníamos que constituirlos en el espacio más cualificado y vertebrador de la metrópoli, articulando espacios lúdicos, residenciales y de actividades terciarias, representando el eje principal de la nueva ciudad, así como su elemento más emblemático.

1.5 Las ciudades portuarias en el marco de la ordenación del litoral. Francisco Javier Sanz Larruga

1. El objeto de la exposición versó sobre las ciudades portuarias y su inserción en la política pública de ordenación del litoral. Todo ello desde una perspectiva eminentemente jurídico-pública.

2. La exposición oral se estructuró en tres partes:

- 1ª.- sobre algunos presupuestos conceptuales sobre las zonas costeras y el litoral, su ordenación y la gestión integrada a la que se tiende en los últimos decenios en la Unión Europea.
- 2ª.- sobre algunos aspectos jurídicos de la ordenación de las ciudades portuarias y la interrelación entre los grupos normativos que inciden sobre las mismas: de ordenación del territorio, urbanísticas, ambientales, etc.
- 3ª.- sobre algunas conclusiones que tienen por objetivo reorientar de forma sostenible la ordenación de las zonas portuarias de cara a su rehabilitación urbana.

3. Las infraestructuras portuarias se deben de gestionar y ordenar en el contexto de las actividades sociales y económicas que inciden sobre la costa, y, más particularmente desde la nueva orientación de la "gestión integrada del litoral", promovida desde la propia Unión Europea.

4. Las actividades portuarias como actividades típicamente económicas deben de aprovechar las sinergias que ofrece la nueva "economía azul", potenciando, en su caso, actividades productivas emergentes (turismo, acuicultura, energías marinas, etc.).

5. Sobre las zonas costeras inciden variados instrumentos de planificación que hay que desarrollar de manera coordinada y coherente (planificación hidrológica, planificación urbanística, planificación espacial marina, planificación ambiental del medio marino, etc.), y esto, tanto a escala nacional, autonómica e incluso local.

6. En la relación del puerto y la ciudad se ha pasado de una separación e ignorancia mutua hasta una necesidad de colaboración. De hecho la normativa portuaria en España ha asumido –aunque con límites- que los puertos no pueden estar excluidos del término municipal, reconociendo a éstos sus competencias urbanísticas. También. se ha avanzado en la inserción de las políticas ambientales en la ordenación y gestión de los puertos.

7. En las últimas décadas en muchos puertos del mundo desarrollado se ha producido un fenómeno de rehabilitación de los "frentes o bordes costeros" ("waterfront") que han implicado, en muchos casos, la recuperación de zonas portuarias más cercanas a las ciudades para usos urbanísticos (residenciales, comerciales y lúdicos).

8. Para lograr un éxito en la política de ordenación de las ciudades portuarias es muy importante lograr un acuerdo o consenso entre todas las partes implicadas (administraciones territoriales, administración portuaria, empresas privadas, ciudadanos, etc.). Y, además que el proceso tenga un plan claro de implementación así como su impulso por una autoridad con liderazgo fuerte.

9. En todo caso, en cualquier proceso de rehabilitación de las ciudades portuarias se hace preciso abrir los cauces democráticos de acceso a la información y participación.

10. Ante los desafíos sociales, económicos y ambientales, las estrategias y las políticas de las ciudades portuarias van a influir en su capacidad de resiliencia antes los efectos del cambio climático y en la innovación del futuro.

1.6 La Marina de València: la apropiación ciudadana y la activación productiva del frente marítimo de la ciudad. Ramón Marrades

Punto de partida

El Consorcio València 2007, entidad pública que gestiona los espacios de La Marina de València, ha liderado un proceso para repensar y reutilizar sus infraestructuras como lugares de innovación y espacios públicos inclusivos.

Entre el 2008 y el 2012 La Marina fue sede de los eventos de la America's Cup y la Fórmula 1, enmarcados en unas políticas urbanas de corte neoliberal (Romero, Melo y Brandis, 2015), de ahí la inversión sin planificación de 444 millones de euros que se convertirían en deuda. A partir del 2012 el frente marítimo de la ciudad quedó infra-utilizado.

En 2015, con el cambio de gobierno en la ciudad a través de un pacto progresista la Dársena tenía un aspecto muy similar al de 2012. Un espacio de 1 millón de metros cuadrados desconectado emocional y físicamente de la ciudad, que contenía edificios e infraestructuras en desuso que podían ser repensadas.

Visión

El proyecto fue planteado como un proceso de aprovechamiento de la ciudad construida basada en el uso, el diseño y la gestión (Estal, Marrades y Segovia, 2014). Junto a centenares de conversaciones con agentes clave que anteriormente no habían tenido la oportunidad de participar generamos una visión compartida sobre el futuro del espacio:

- 1) La activación productiva de un frente marítimo infrautilizado hacia actividades productivas innovadoras y creativas, aprovechando la infraestructura existente.
- 2) La apropiación ciudadana de la Dársena Histórica de València. La Marina de València tiene que reconectarse con los Poblados Marítimos y la ciudad para convertirse en un espacio público lleno de vida, inclusivo, verde, accesible y abierto a la participación.
- 3) La sostenibilidad económica y la gestión eficiente de un agente activo de desarrollo territorial. La Marina de València tiene que actualizar el modelo de gestión, hacerlo eficiente y conseguir la sostenibilidad económica del proyecto para no depender de las aportaciones de los entes consorciados.

Pequeñas victorias

En cuanto al espacio público era imprescindible mantener los pocos usos intensivos existentes y por lo que respecta a la participación y la comunicación se reconstruyó la identidad del lugar a través del cambio de la marca, de Marina Real Juan Carlos I a La Marina de València. Se realizó también un proceso participativo para dar nombre a los espacios públicos de La Marina que hasta ese momento se identificaban de manera genérica. A su vez, se están recuperando los usos náuticos populares y las profesiones relacionadas con el mar. La concesión de la Base 2 de la Copa América a Innsomnia, un proyecto de aceleración de empresas financieras y digitalización de empresas tradicionales patrocinado por Bankia, empezó a darle dimensión al polo de innovación completando a Marina de Empresas. Hicimos también un esfuerzo significativo en atraer eventos relacionados con la creatividad, la cultura y la innovación (La Marina de València, 2017).

Resultados

Un año después de presentar el documento estratégico en 2017 La Marina ha llegado a ser auto-suficiente. De perder 1,2 millones de euros en 2015 pasó a generar un beneficio operativo de 92.925€ en 2017. El incremento de los ingresos en 2017 fue de un 28% respecto al año anterior, esto se debe a la consolidación de la marina deportiva (con un crecimiento de ingresos del 32%), al atractivo del recinto tanto para la actividad empresarial (+19%) y promocional (a través de un crecimiento del 417% por eventos) y al incremento de los ingresos por gestión del aparcamiento (+44%). Los gastos, si bien se han llegado a controlar, han aumentado un 15% por haber realizado un esfuerzo en el análisis global del recinto.

Encuestas y observaciones muestran la reactivación que ha vivido el espacio gracias a estos avances simbólicos. En un año han crecido un 44% los usuarios de La Marina. Un 63% de los visitantes acuden a La Marina para pasear y disfrutar del paisaje. El 76% se encuentran muy satisfechos con el espacio.

Conclusiones

La Marina de València representa la reconciliación emocional y física de la Dàrsena Histórica de València con la ciudad a través del espacio público. Después de dos años las conclusiones no pueden ser más que preliminares pero son ilusionantes: La mejora en los resultados económicos y en el número y satisfacción de los usuarios se basan en la existencia de una estrategia clara ante la que la inversión privada se siente cómoda; en la generación de un marco de permisividad dentro de la estrategia para incorporar proyectos, procesos e ideas promovidos por terceros; en la comunicación de los resultados de manera sistematizada especialmente a través de redes sociales; en el desarrollo de procesos participativos; y en una gestión adecuada de los recursos públicos.

Bibliografía

- Estal, D., Marrades, R. i Segovia, C. (2014). La Ciutat Construïda, del Pla Urbanístic al Procés Ciutadà. Fundació Nexè.
- La Marina de València (2017). Documento estratégico. Recuperado de <http://www.lamarinadevalencia.com>
- Romero, J., Melo, C. y Brandis, D. (2015). The neoliberal model of the city in Southern Europe. A comparative approach to Valencia and Madrid. In J. Knieling and F. Othengrafen (ed.): Cities in Crisis. Reflections on the socio-spatial impacts of the economic crisis and the strategies and approaches applied by Southern European cities. Routledge.

ANEXO 11

*Presentacións das intervencións no Foro **Te-
cendo Litoral***

ANEXO 11

P 01_ CONSUELO BAUTISTA

P 02_ OLGA ROMASANTA, SEBASTIÀ JORNET

P 03_ ADINA DIMITRU

P 04_ CARLOS NÁRDIZ

P 05_ JORGE ARÉVALO

P 06_ TORCUATO TEIXEIRA

P 07_ EMPRENDEMAR

P 08_ TONI VIDAL

P 09_ SAMUEL SORIANO

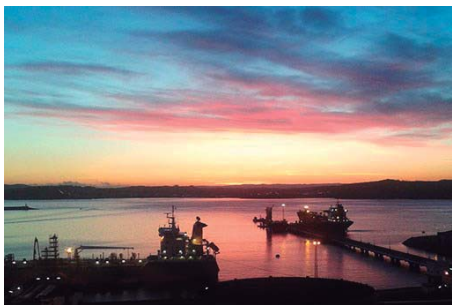
P 10_ IBON ARESO

P 11_ JOSEP BOHIGAS

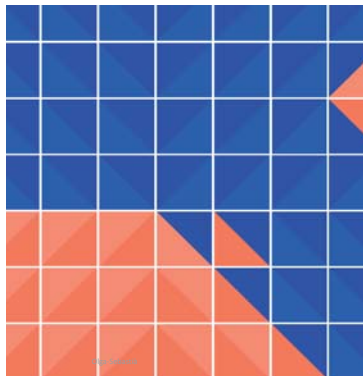
P 12_ RAMÓN MARRADES

P 13_ JAVIER SANZ

P 01_ Consuelo Bautista



P 02_ Olga Romasanta, Sebastià Jornet



Grupo de discusión



Grupo de discusión

Presentando a investigación

Digna Sebastião



Xuntanza informativa

- De uso portuario, a ben cidadá
- A Coruña, marítima e mariñeira
- Vinculación cos barrios limítrofes
- Menor intervención posible nos terreos
- Oportunidade ambiental
- Oportunidade para a mobilidade
- Oportunidade para a actividade económica

Algunhas certezas

Digna Sebastião

1. Que hai?
2. Onde mirarnos?
3. Que podería haber?



Que?

Digna Sebastião



Grupo de discusión

Onde mirarnos

Digna Sebastião

Voz da
investigación
e as
institucións

Voz do tecido
empresarial e
a
comunidade
portuaria

Voz do tecido
social

Como?

Digna Sebastião

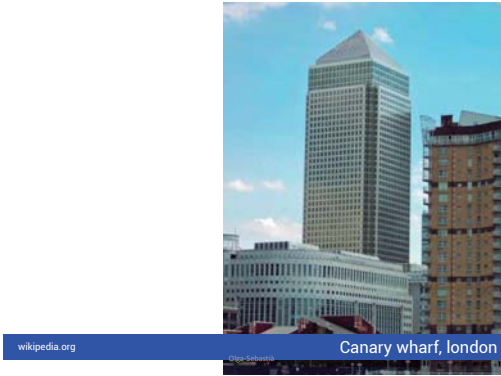
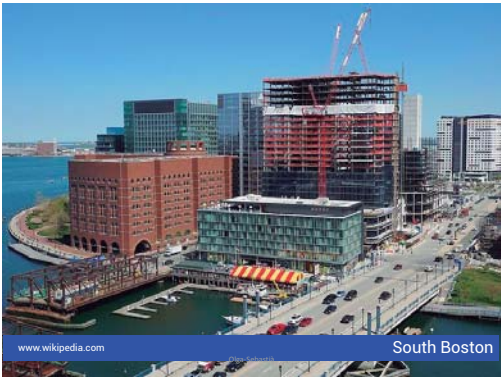


Xuntanza informativa



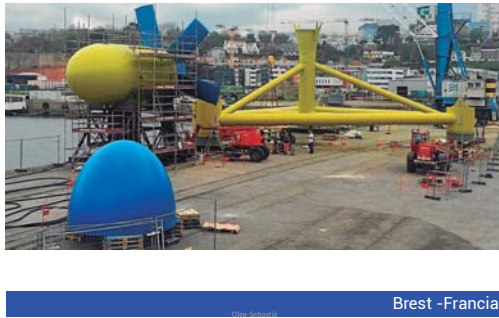
baltimore.org

Inner Harbour-Baltimore





Granville Island- Vancouver



Brest -Francia



Cheong Gye Cheon- Seül



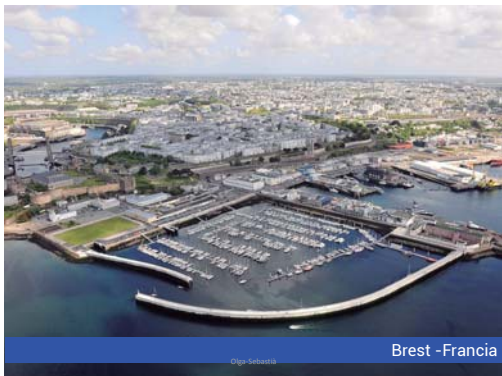
Granville Island- Vancouver



Brest -Francia



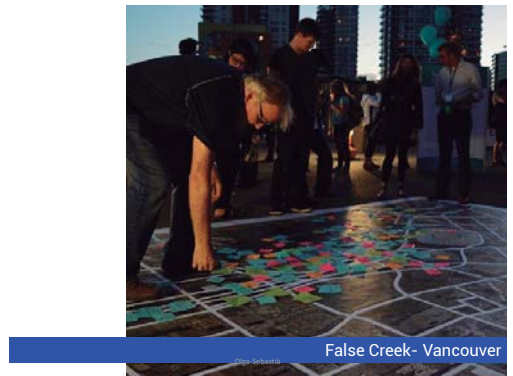
False Creek- Vancouver



Brest -Francia



Cheong Gye Cheon- Seül



False Creek- Vancouver



Brest -Francia



Cheong Gye Cheon- Seül



False Creek- Vancouver



Pasaia (proxecto)



Oigo-Sebastia



1. Porto en rede marítima

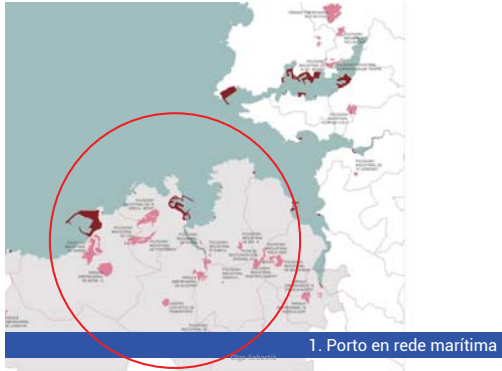


Beta architecture

Pasaia (proxecto)



Oigo-Sebastia



1. Porto en rede marítima



Beta architecture

Pasaia (proxecto)



1. Porto en rede marítima



2. Porto motor económico

O litoral a debate



1. Porto en rede marítima



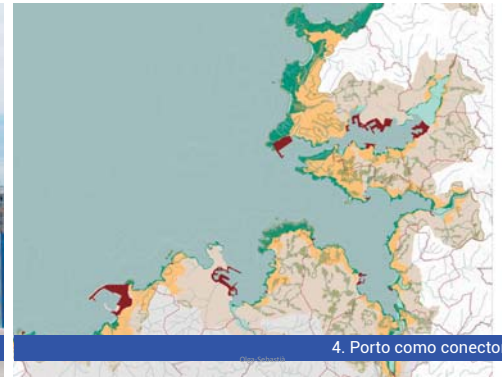
2. Porto motor económico



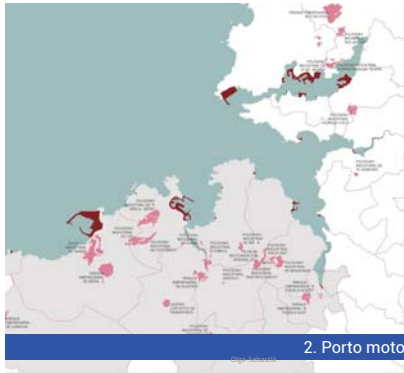
2. Porto motor económico



3. Porto en rede interior



4. Porto como conector



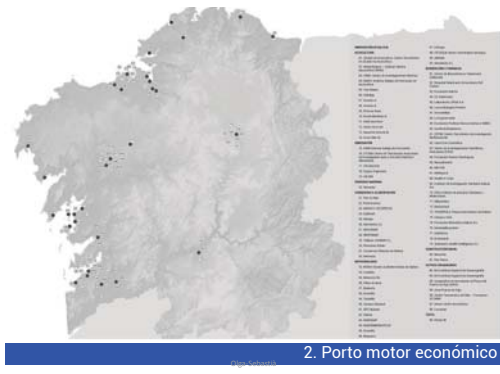
2. Porto motor económico



3. Porto en rede interior



4. Porto como conector



2. Porto motor económico



3. Porto en rede interior



4. Porto como conector



3. Porto en rede interior



4. Porto como conector



4. Porto como conector



4. Porto como conector



4. Porto como conector



5. Porto como fronte litoral



4. Porto como conector



4. Porto como conector



5. Porto como fronte litoral



4. Porto como conector



5. Porto como fronte litoral



5. Porto como fronte litoral



4. Porto como conector



5. Porto como fronte litoral



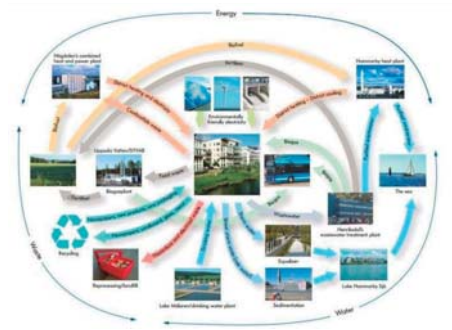
6. Porto patrimonio, identidade e paisaxe urbana



6. Porto patrimonio, identidade e paisaxe urbana



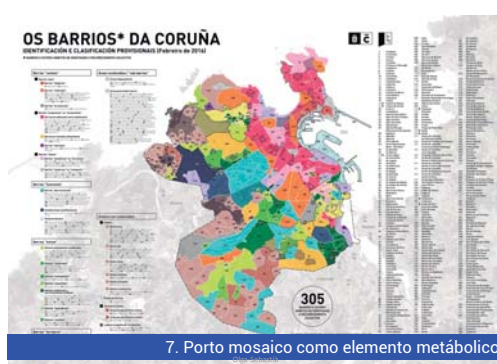
7. Porto mosaico como elemento metabólico



7. Porto mosaico como elemento metabólico



6. Porto patrimonio, identidade e paisaxe urbana



7. Porto mosaico como elemento metabólico



8. Porto colectivo de construción conxunta



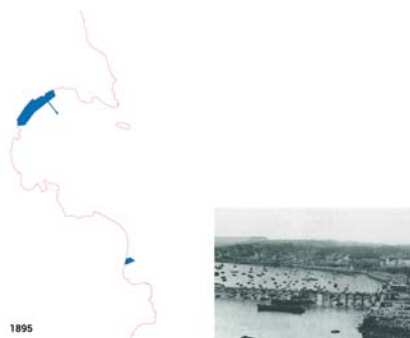
6. Porto patrimonio, identidade e paisaxe urbana



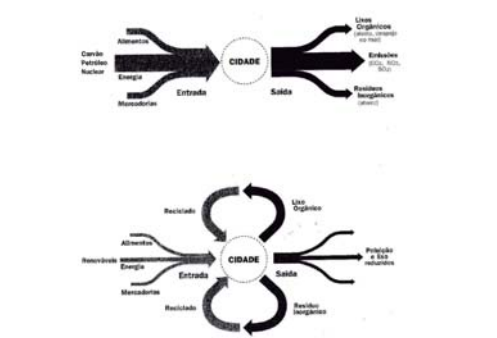
7. Porto mosaico como elemento metabólico



8. Porto colectivo de construción conxunta



6. Porto patrimonio, identidade e paisaxe urbana



7. Porto mosaico como elemento metabólico



8. Porto colectivo de construción conxunta



8. Porto colectivo de construción conxuta

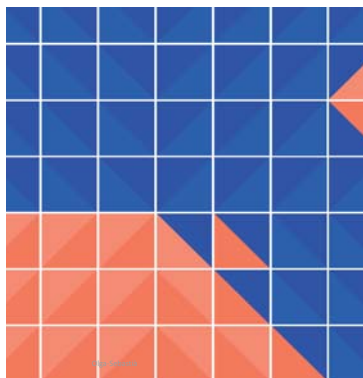


Grupo de discusión

**Foro
Cidadán**

**TECENDO
LITORAL**

Investigación
e diálogo sobre
o futuro da Coruña
e os seus peiraos.



P 03_ Adina Dimitru



Conclusiones

- Análisis de necesidades y riesgos
- Perspectiva sistémica
- Desarrollo participativo de escenarios de futuro
- Conocimiento experto sobre las intervenciones que aporten múltiples beneficios
- Impulso de la innovación con impacto social y ambiental positivo
- Transición hacia modelos económicos ambientalmente sostenibles.



European Dialogue on Nature-based Solutions

Transforming cities, enhancing wellbeing: innovating with nature-based solutions



16-18 de mayo 2018
Fundación Barrié de la Maza, A
Coruña

www.connectingnature.eu



MUCHAS GRACIAS
POR SU ATENCION



Más información:

<http://www.people-environment-udc.org/es/>

www.connectingnature.eu

www.glamurs.eu

www.transitsocialinnovation.eu

@dumitru_adina

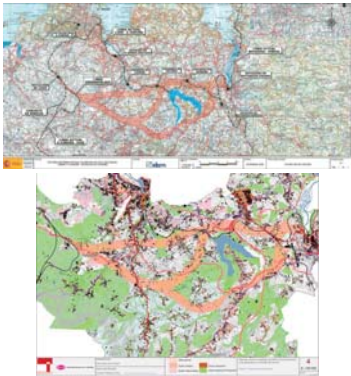
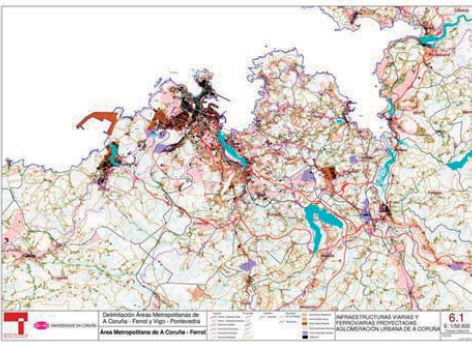
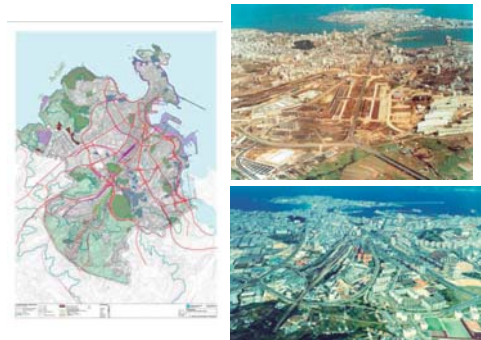
@PeopleUdc

P 04_ Carlos Nárdiz

Foro Tecendo Litoral. Concello da Coruña

Repensando a mobilidade urbana e metropolitana

A Coruña Palexco 27 abril 2018
Carlos Nardiz Ortiz



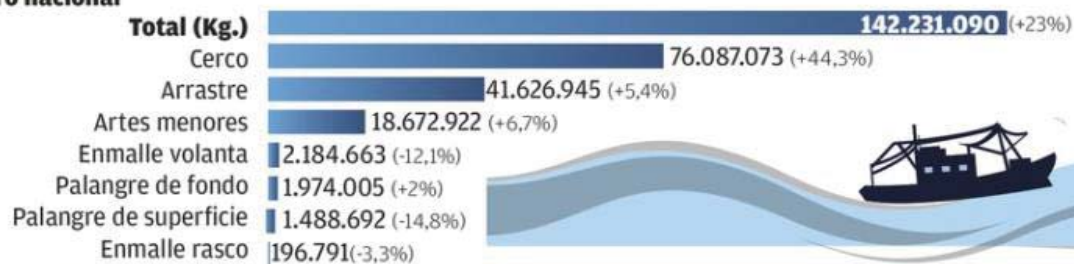
P 05_ Jorge Arévalo

P 06_ Torcuato Teixeira

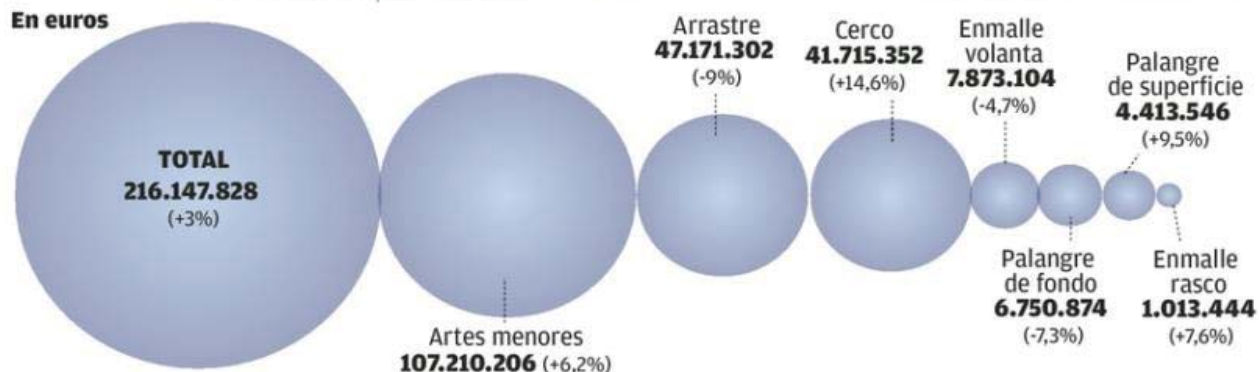
Las cifras de la flota del litoral gallega en 2017

Fuente: Consellería do Mar. Entre paréntesis, la variación respecto a 2016

Caladero nacional

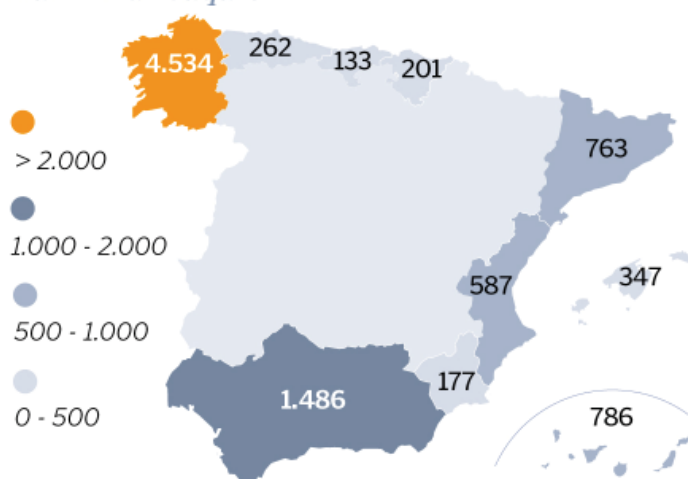


En euros

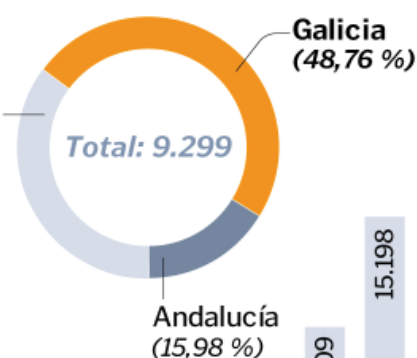


La flota pesquera en el 2016

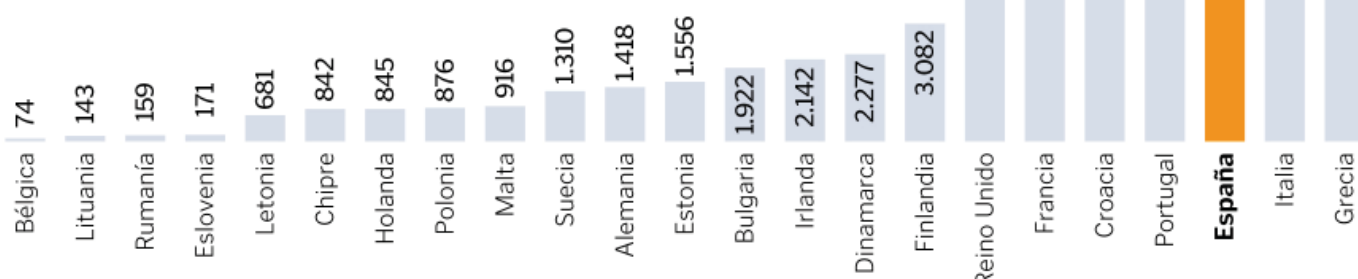
Número de buques



Porcentajes



Flota gallega



Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Pesca

LA VOZ

P 07_Emprendemar



EMPRENDEMAR

- Proxecto subvencionado polo Fondo Europeo Marítimo e de Pesca a través dos Grupos de Acción Local do sector Pesqueiro.
- Proxecto conxunto presentado polo Concello de Cambados xunto coa Confraría de Pescadores, tratase dun proxecto plurianual (2016-2017).




CONFRARÍA DE PESCADORES

Cambados é un pobo mariñeiro e o mar é un pilar básico da súa economía.

A fonda relación dos cambadeses co mar estivo e está presente en todos os aspectos da nosa vida.

A importancia do noso sector pesqueiro queda reflectida no número de embarcacións, no número de postos de traballo e no volume de vendas da nosa zona.




CONFRARÍA DE PESCADORES

- Os mariñeiros de Cambados caracterizáronse de sempre pola súa pericia e bo facer á hora de aproveitar os recursos naturais da ría, e supóñese dotar das artes e da flota máis axeitadas para este fin.
- Pódese dicir que o noso pobo acolle a case totalidade das artes empregadas na pesca de baixura en Galicia e dos seus subsectores como cerco, emalle, nasas, bou de vara, bou, boliche, rastro da vieira e marisqueo a pé e a flote; e fomos pioneiros, no seu momento, na acuicultura co cultivo de ostra en parques, e do mexillón.

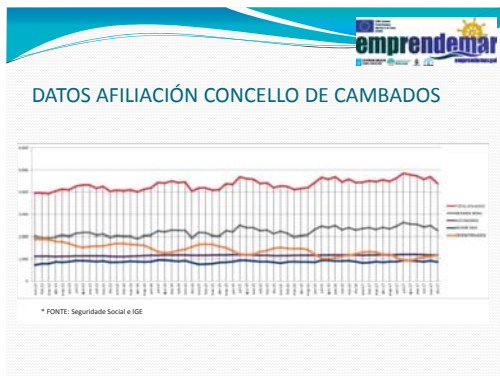




EMPRENDEMAR

- A estratexia do proxecto vai encamiñada a promover o crecemento e desenvolvemento económico e social do territorio, apoiando a diversificación das actividades da pesca e fomentando, prioritariamente no colectivo de xoves e mulleres, o emprendemento e a capacitación.





CONFRARÍA DE PESCADORES

- O mar dá emprego en Cambados, de forma directa, a máis de 1.000 mulleres e homes; á vez que é o xerador de actividades tanto industriais como comerciais que conforman o tecido económico primordial para o desenvolvemento socio-económico do conxunto da poboación, talleres de reparacións, redeiras, depuradoras de marisco, cetáreas, conserveiras, empresas turística-culturais...
- Actividades, todas elas, con vinculación directa ao sector pesqueiro-marisqueiro. O mar é un xerador de riqueza de primeiro orde, é unha das empresas máis importantes do noso pobo.





EMPRENDEMAR

As actuacións contempladas no proxecto aspiran por tanto a favorecer a cohesión social e á mellora da calidade de vida do territorio a través do apoio da diversificación e á creación de emprego, mellorando deste xeito as posibilidades de atopar novas fontes de ingresos e de dotar de valor engadido as actividades e produtos locais.





CONCELLO DE CAMBADOS

- Situado na ría de Arousa, a máis extensa das rías galegas, e no val do Sahón, atópase o municipio de Cambados: un histórico enclave esculpido en granito, considerado un dos destinos turísticos máis admirados e interesantes de Galicia.
- Un atractivo patrimonio que complementa a súa oferta turística coa ruta do viño Rías Baixas, as rutas de senderismo e actividades como o turismo náutico e mariñeiro, as festas populares e as numerosas ofertas gastronómicas e culturais.





CONCELLO DE CAMBADOS

Cambados e o Mar

O sector do mar é un dos piares esenciais da economía cambadesa con preto de 400 embarcacións e máis de mil persoas dedicadas ás faenas da pesca e do marisqueo. A Confraría de Pescadores San Antonio é unha das máis antigas de Galicia e de España, pois a data da súa constitución sitúase arredor do ano 1914.

Conta con preto de 850 socios nos diversos sectores: marisqueo a pé e a flote, artes menores, cerco, redeiras e parques de cultivo.



Guía de recursos para a diversificación de actividades pesqueiras e acuícolas locais

- Elaboración de unha "Guía de recursos para a diversificación de actividades pesqueiras e acuícolas locais: ferramentas prácticas para o desenvolvemento do turismo mariñeiro e outras actividades complementarias".



Punto de Asesoramento Especializado

- Emprendemento en actividades marítimo pesqueiras e Programa de mentoring para proxectos baseados na economía marítimo pesqueira do territorio.



O PROXECTO



Guía de recursos para a diversificación de actividades pesqueiras e acuícolas locais

- Para obter tal guía, o proxecto levou a cabo unha análise do tecido empresarial e recursos dispoñibles cos que se permita o desenvolvemento daquelas actividades complementarias ou alternativas, segundo as áreas establecidas polo Plan Estratéxico de Diversificación Pesqueira e Acuícola: turismo, transformación e comercialización, medio ambiente e ámbito social.



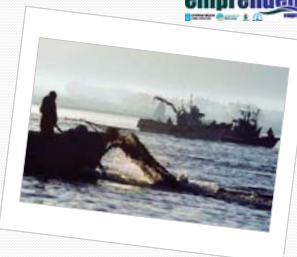
Punto de Asesoramento Especializado

Atendendo sempre ao ámbito da economía marítimo pesqueira, o punto deu resposta a calquera consulta non só relacionada con aspectos tales como elaboración de plans de empresa, recursos públicos dispoñibles para por en marcha o negocio, formas xurídicas e trámites administrativos necesarios para a constitución, sino tamén e sobre todo, dende o Punto deuse a coñecer aspectos clave para o crecemento económico local segundo a estratexia do FEMP: o potencial da diversificación do sector; as posibilidades de liñas innovadoras que están a xurdir en torno a valorización dos subprodutos e residuos da pesca; a acuicultura; sustentabilidade e a introdución progresiva das TIC.



PROXECTO EMPRENDEMAR

- Guía de recursos para a diversificación de actividades pesqueiras e acuícolas locais
- Guía Práctica de Modelos de Plans de Negocio
- Estudo sobre oportunidades e retos en innovación no sector marítimo pesqueiro



Guía Práctica de Modelos de Plans de Negocio

- Tratarase dun manual de consulta, orientado a emprendedores que desexen explorar a opción do autoemprego nalgúna das actividades vinculadas ao sector, servindo como ferramenta práctica sobre os pasos a dar para por en marcha a actividade.
- Os contidos que presentamos nesta guía, pretenden achegar a idea do autoemprego a todas aquelas persoas interesadas en acceder ao mercado laboral, e que vexan nesta fórmula, unha oportunidade de futuro.

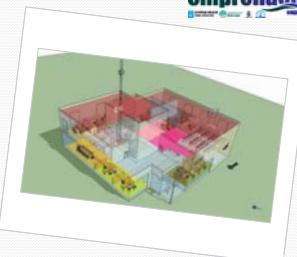


Punto de Asesoramento Especializado



PROXECTO EMPRENDEMAR

- Punto de Asesoramento Especializado.
- 5 Accións Formativas
- Programa de 4 Talleres Divididos a Mulleres



Estudo sobre oportunidades e retos en innovación no sector marítimo pesqueiro

- O estudo desenvolveuse atendendo ás prioridades establecidas pola RIS3 (Estratexia de especialización intelixente de Galicia) no referente a o reto 1 "Novo modelo de xestión de recursos naturais e culturais baseado na innovación", contemplando así cando menos, as seguintes liñas de análise: valorización dos subprodutos e residuos xerada na actividade; desenvolvemento da acuicultura local; modernización do sector cara á mellora sustentable; modernización da actividades a través das TIC.



5 Accións Formativas

- En ámbitos vinculados á xestión empresarial ou acceso á sociedade dixital. Organizadas e divididas prioritariamente a mulleres e a poboación menor de 30 anos nas temáticas sueridas polo Plan de Igualdade de Xénero no Sector Pesqueiro e Acuícola (2015-2020) e nos eidos amosados na EDUP Ria de Arousa nos seus obxectivos específicos 1.2 e 2.2.
- 1 curso sobre xestión empresarial
- 2 cursos sobre acceso á sociedade dixital e uso das TIC para o desenvolvemento do proxecto empresarial.
- 2 cursos de desenvolvemento de competencias en proxectos de turismo mariñeiro.



Programa de 4 Talleres Dirixidos a Mulleres

• Orientados ao emprendemento no sector marítimo pesqueiro e actividades diversificadas e dirixidos a mulleres nas temáticas suxeridas polo Plan de Igualdade de Xénero no Sector Pesqueiro e Acuícola (2015-2020). As temáticas versaron sobre adopción de competencias na xestión empresarial, novas tecnoloxías, talleres de creatividade, etc.

• Os contidos dos talleres tratarán de impulsar a igualdade de oportunidades no acceso, permanencia e promoción no sector, pondo en valor a relevancia da diversificación profesional da muller como mecanismo para a súa empregabilidade.



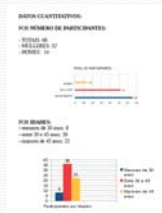
INFORME DE INSERCIÓN NOS 6 MESES DA FINALIZACIÓN DO PROGRAMA

• Os Servizos de Orientación Laboral do Concello de Cambados fixo un seguimento dos participantes:

A procedencia das persoas participantes maioritariamente son de CAMBADOS (46), pero tamén hai alumnos doutros concellos: Vilanova de Arousa (4), Vilagarcía de Arousa (10), Sarreaume (3), O Grove (2), Ribadumia (1).

• Situación dos participantes ao inicio das Actividades Formativas:

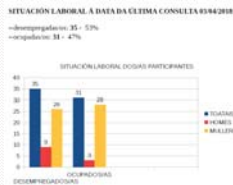
- 5 traballadores/as en situación de ocupados/as por conta aliea ou propia
- 61 en situación de desemprego



INFORME DE INSERCIÓN NOS 6 MESES DA FINALIZACIÓN DO PROGRAMA

• Varias das persoas de Cambados e outros concellos limítrofes contactaron directamente a iniciativa propia coa orientadora laboral do Concello de Cambados e estase a traballar con elas/as no seguimento da súa inserción con citas de orientación presenciais e/ou itinerarios personalizados solicitados para a titulacións dende o servizo de orientación.

• Danse casos de consultas telefónicas ou por email para informacións específicas sobre procesos selectivos en varias Administración Públicas, ofertas abertas e consulta sobre empresas con vacantes ofertadas, opcións para autoemprego, nova lexislación, reducións cotas seguridade social, cursos baremables para marisqueo a pé e saídas laborais noutros sectores: servizos, agraria, industria, etc.



Emprendemar - I Premio Economía Azul

• Os I Premios Economía Azul foron creados pola Consellería do Mar para recolecer aos proxectos destacados que foron subvencionados no ano 2016 ao abeiro dos grupos de acción local do sector pesqueiro para o desenvolvemento sustentable das zonas de pesca no marco do Fondo Europeo Marítimo e de Pesca 2014-2020.

• Os candidatos foron seleccionados entre os propostos polos Grupos de Acción Local do sector pesqueiro de Galicia (GALP).



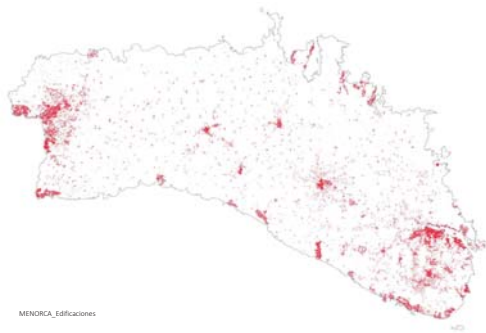
P 08_Toni Vidal

EL PUERTO DE MAÓ COMO LABORATORIO UNA PERSPECTIVA ECOSOCIAL



Foro Teómando Llibre
A. Casals
28 de Abril de 2018

toni vidal
La Mar d'arquitectes
habitar - grup de recerca URC
ETAB - BARCELONA



Maó. Sur-oeste. Infraestructures.



Visita a Menorca de Grace Kelly y Raniero de Mónaco. 1956
"Entrada de SM el Rey Don Alfonso XI". FONT I VIDAL, 1877



Superficie del Port: 4,16 km²
Longitud costa: 26,47 km
Llargada del port: 6,32 km



GEOESTRATEGIA



Plan de la Ville et du Port Mahon et du Fort St. Philippe. Jean Bessard, 1706



2015

Ubicación de la primera industria sobre el plan de Mahón de 2015

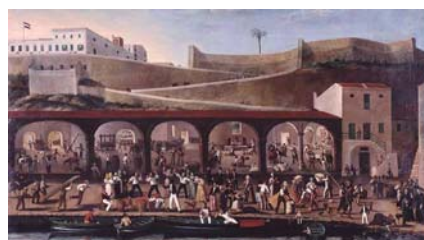
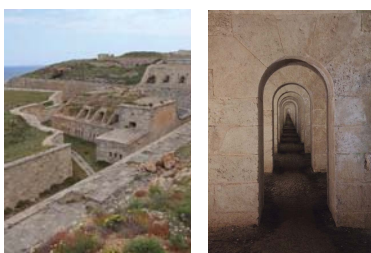


A new map or Chart of The Mediterranean Sea. 1738

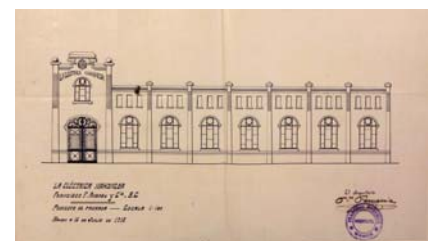
EQUILIBRIO



La Industrial Mahonesa



Mall de la Consigna. Anónimo. Museu de Memòria



Nova fàbrica de la Eléctrica Mahonesa. Francesc Ferrerías, Arq. 1929



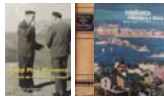
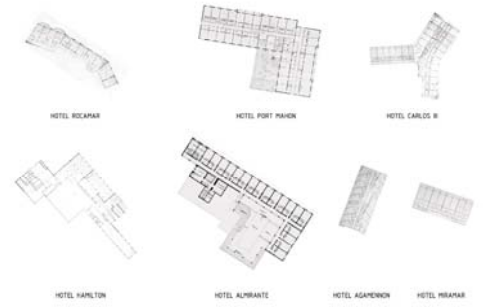
Pescadors a Cala Forti, Es Castell. Toni Vidal Miquel, fotograf



Descàrrega de bot a Só. Arco Stúria



1956
171,18 ha urb
1,71 km2 urb



Josep Pla: Guia de Mallorca, Menorca e Ibiza



Hotel Hamilton. Arco Stúria. Toni Vidal Miquel, fotograf



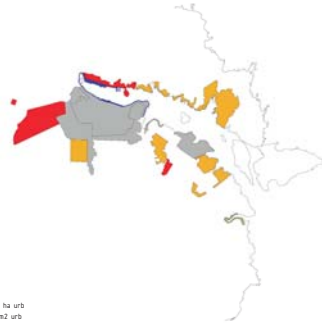
1963
429,60 ha urb
4,29 km2 urb



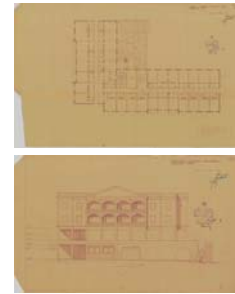
Hotel Rocamar. 1960

TECNOLOGIA
El Pla de l'Hotel i la seva evolució

CONDENSACIÓ URBANITZACIÓ



1996
491,62 ha urb
4,91 km2 urb



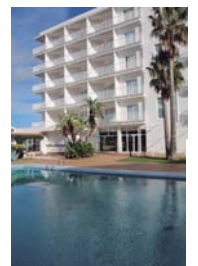
Hotel Port Mahon. Josep Clavel, 1955



Mall. 1956



2016
568,29 ha urb
5,68 km2 urb



Hotel Carlos III y Hotel Agamenon, 1962 y 1964. Miquel Seguí, arq



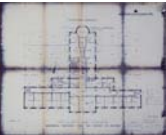
Nova vista de la Central Térmica de la GESA



Habitatges per a treballadors de GESA, José Ferragut, 1966



URB. Cala Llonga, Pedro L. Mercadé, 1960-1965

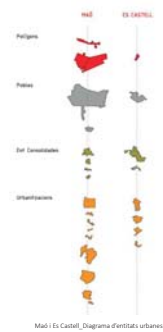


Antic Hospital Verge del Toro
Martín J. Marcide, Institut Nacional de Previsió, 1955



TECENIDO LITORAL
El Puerto de Mahón perspectiva aereocast.

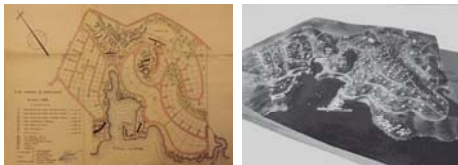
ESPECULACIÓN



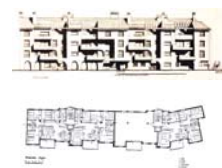
Mahón i Es Castell, Diagrama d'entitats urbanes



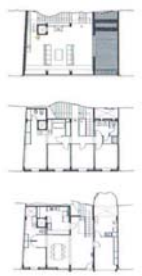
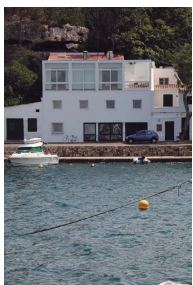
Set Habitatges a Es Castell, Lluís Cantallonga, 1967



URB. Cala Llonga, Pedro L. Mercadé, 1960-1965



Habitatges, Francesc Barba Corsini, 1977



TECENIDO LITORAL
El Puerto de Mahón perspectiva aereocast.

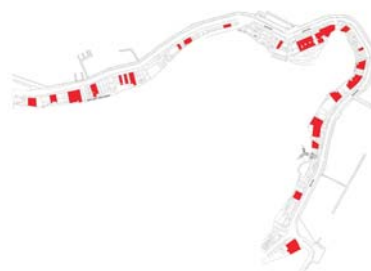
APERTURA CIUDADANA



LIBERALIZACIÓN



Propuesta de puerto de Moll de Llevant, 1986
Luisa, Tena, arq.



Moll de Llevant. Restauració en planta baixa

DESUSO



Propuesta de cambio portuario, Progr. Bordes Urbanos
Martínez, Rodríguez, Martínez, arq.



Moll de Llevant. Correr y edificios en planta baixa



205 568,29 ha urb
5,68 km2 urb



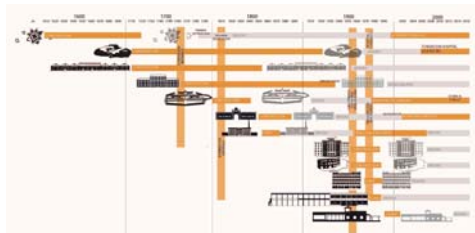
RECINTOS CRÍTICOS 158,35 ha URBATAT 253,93 ha URBANITZACIÓ 172,14 ha INDÚSTRIA 137,65 ha PORTUARI 10,17 ha



Quarter de Marineria de la Base Naval



MBArch 2015-2016, Proyecto Residú / Reciclaje, MBArch 2015-2016 ETSA8-UPC
 María J. Padrón, Gigi Donoso, M.Axelladora Cuxatón, Guillermo Romero, Carlos Castillo, Karín Merchán



MBArch 2015-2016, Proyecto Residú / Reciclaje, MBArch 2015-2016 ETSA8-UPC
 María J. Padrón, Gigi Donoso, M.Axelladora Cuxatón, Guillermo Romero, Carlos Castillo, Karín Merchán



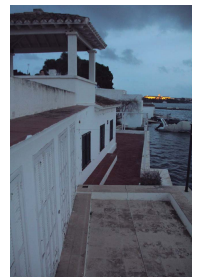
La Industrial Mahonesa - CAMPSA / CLH - Solar

Port Maó. Landscape of opportunities



TECNOLOGÍA
 El Puerto de Maó Una perspectiva ambiental

CRISIS



DEUP 2015_A98





PRIMER SEMESTRE
El tráfico de mercancías desciende un 10 por ciento

El puerto de Maó está dejando de ser un puerto de mercancías, pero eso no es algo perjudicial. Desde una perspectiva para plantear el futuro del puerto, la nueva realidad, para que sea una oportunidad más competitiva. En este sentido, José Gual, director general de Maó, afirma que la entrada y salida de mercancías en el primer semestre del año se ha reducido un 10 por ciento. El volumen de mercancías que ingresó al puerto de Maó en el primer semestre del año se ha reducido un 10 por ciento. El volumen de mercancías que ingresó al puerto de Maó en el primer semestre del año se ha reducido un 10 por ciento.

Trafico de la zona
El port, aquest lloc fora de control...

El tráfico de mercancías en el puerto de Maó está fuera de control. El tráfico de mercancías en el puerto de Maó está fuera de control. El tráfico de mercancías en el puerto de Maó está fuera de control.



TELENOVO LITVONIA
El Puerto de Maó Una perspectiva en sociedad

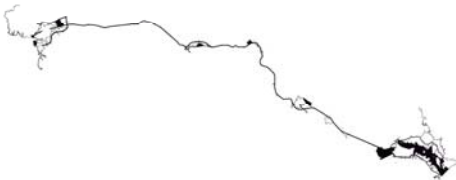
SIMPLIFICACIÓN BANALIZACIÓN



AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE CÁDIZ



DEUP 2015_APB

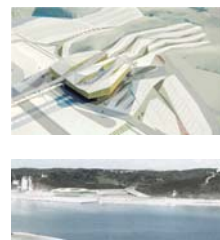


El port de Maó-Ciutatella_Sistema dual



Hotel i Restaurant Ricamar, Pedro L. Mercader, 1961

Viviendas y almacenes de Cala Figuera-El Fondaca apropiados y demolidos



Nova Estació Marítima al Cós Nou. Concurso, Projecte Guanyador. Morales - Ortega arqu



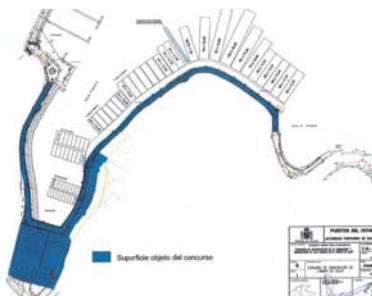
Estació Marítima. IBERICA, 1974

El puerto de Maó gana calado y ya permite el atraque del Saga Sapphire



LOCAL

La apuesta de cuatro navieras elevará un 33% la llegada de cruceros a Maó





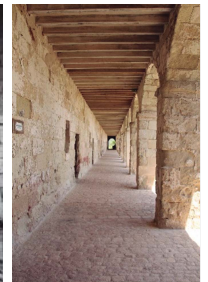
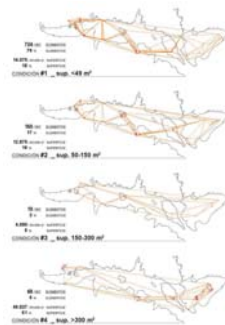
Cruiser a Venècia



Naua en doble T Arsenal britànic de Mai. Base Naval

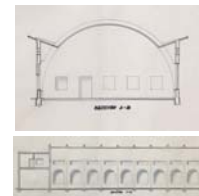
TECNOLOGIA
El Puerto de Mai. Una perspectiva económica

OPORTUNIDAD



TECNOLOGIA
El Puerto de Mai. Una perspectiva económica

REDES



Pavellón deportivo del Claustre de Marineria de la Base Naval



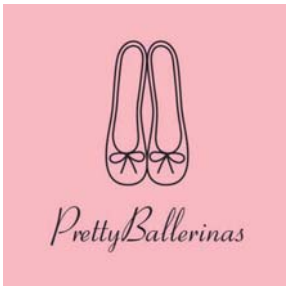
REUTILIZACIÓN PASIVA

REUTILIZACIÓN ACTIVA

REPARACIÓN DINÁMICA



Estación de la S9 Sud de Metro , Barcelona, Girado De seta Bonet arqs



PrettyBallerinas, Ursula Mascaro

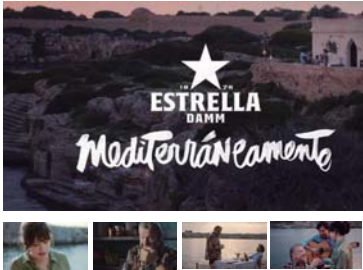


Menorca Milenials, Ricard Garriga i Marcos Martín, Sesión en el Llatzeret



TECNOLOGIA LITIGIOSA
El Puerto de Real Una perspectiva espacial

CO-GESTIÓN



Campaña Estrella Damm Mediterráneamento, 2016, la Mola

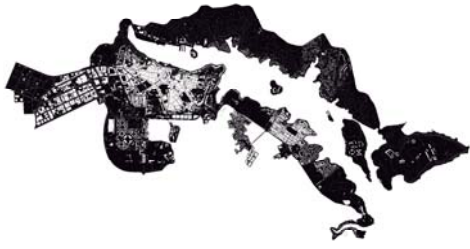


10/5 Miles port Maó. Corra esportiva



Escar, Cón Nov



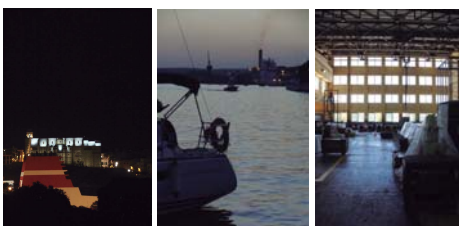


"Muelle del Cú Noú", MARIA TORROÑELL DE MAR



toni vidal
La Mar d'arquitectes
los figueras i toni vidal
@tonividajordi

habitar - grup de recerca UPC
www.habitar.upc.edu



P 09_ Samuel Soriano

St-Nazaire, la litoralidad como condición urbana

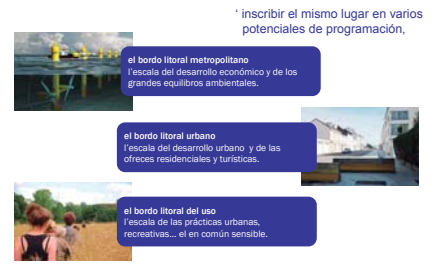
dos bordos litorales discretos



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

las tres escalas del proyecto



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

situación y datos esenciales



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

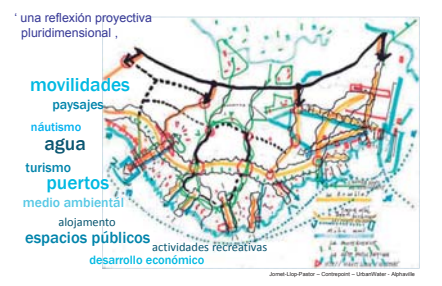
un litoral urbano olvidado



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

motivos y temas de acción



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

una situación urbana singular

activación del bordo litoral

el puerto aumentado

el encuentro d'espacios litorales XXL



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

objetivos y proceso



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

el puerto como plaza urbana



adadrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

la red de los puertos



eddrrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

contacto :

Samuel Soriano
director ejecutivo de l'agence d'urbanismo
de la region de Saint-Nazaire

www.addrn.fr

+33.(0)2.40.00.36.82 - soriano@addrn.fr

¿ una plaza náutica metropolitana ?



eddrrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

para concluir...

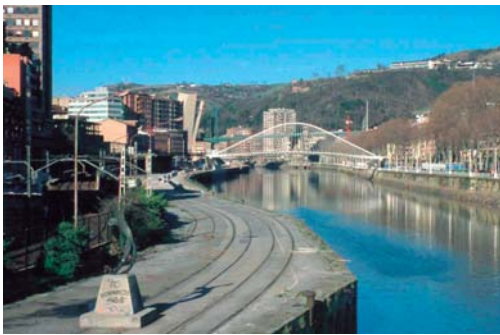
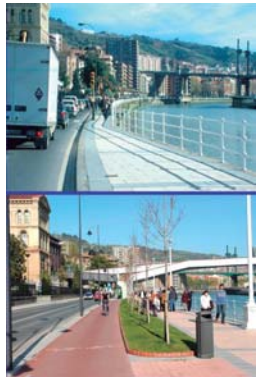
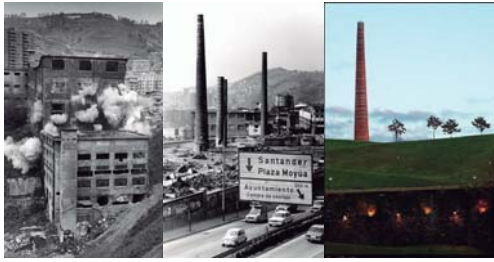
algunas propuestas...

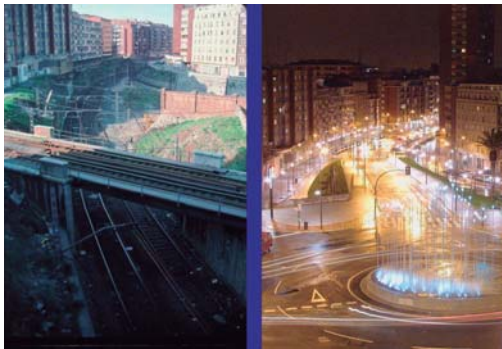
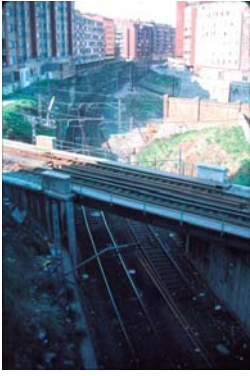
- el bordo litoral es tan diverso que el territorio
- la figura del puerto permite muchos proyectos
- el bordo litoral invite a escribir una historia que habla a todos
- un proceso abierto puede formar nuevos posibles haciendo del bordo litoral un espacio de novación
- hacer proyecto sobre el bordo litoral convoca la pregunta del bien común

eddrrn • A Coruña – Fóro del bordo litoral

28.04.2018

P 10_ Ibon Areso











P 11_ Josep Bohigas



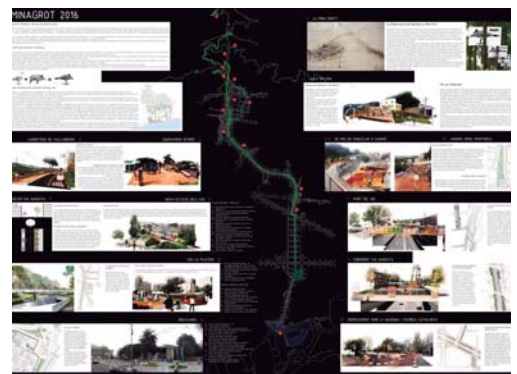
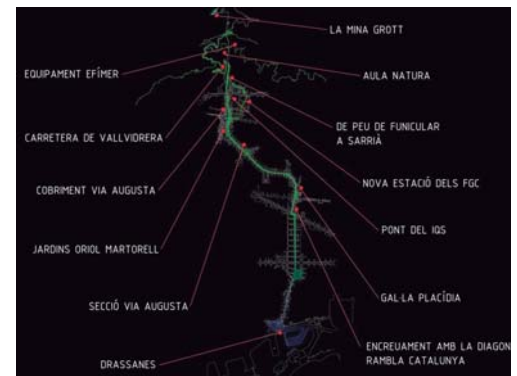
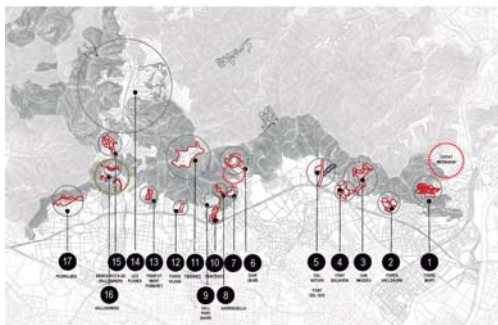
COLLSEROLA – BARRIS DE MUNTANYA



PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE BR



COLLSEROLA – BARRIS DE MUNTANYA



¿Como es el litoral de Barcelona?

Parc de Montjuïc

Parc Fluvial del Besòs

Parc Litoral

Besòs

Parc de Montjuïc	366 Ha
Parc Fluvial del Besòs	32 Ha
Parc Litoral	123 - 133 Ha

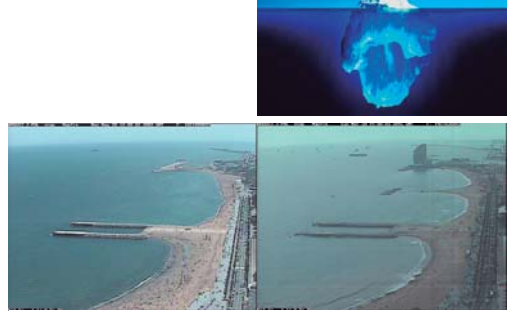
Parc de Montjuïc

Parc Fluvial del Besòs

Parc Litoral

Besòs

Parc de Montjuïc	366 Ha
Parc Fluvial del Besòs	32 Ha
Parc Litoral	123 - 133 Ha

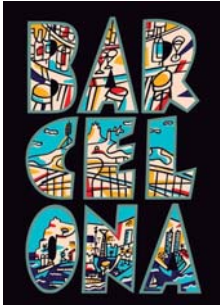


ESTRATEGIA DELTA

This aerial photograph shows the Port of Los Angeles with various colored overlays. A green line runs along the waterfront, possibly indicating a boundary or a specific zone. Other colored areas include yellow, orange, and blue, which might represent different types of land use or infrastructure. The city of Los Angeles is visible in the background.



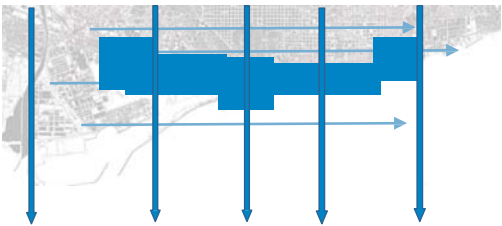
ICÓNICO



CAMBIO DE PARADIGMA



CON ESPACIOS DE OPORTUNIDAD



CON DESEQUILIBRIOS



DOS IDEAS FUERZA



RECONQUISTA DEL FRENTE LITORAL COMO ÁMBITO PÚBLICO DE CALIDAD, ABIERTO, MARÍTIMO Y DISFRUTADO POR TODA LA CIUDADANÍA

DEFINIR UN MODELO DEL LITORAL Y **PACTARLO** CON LOS ACTORES CLAVES DE CADA ÁMBITO



LAS DIMENSIONES DE LA MARITIMIDAD



"Un nuevo concepto, la maritimidad de Barcelona, ha logrado que una heterodoxa representación de la sociedad civil de la ciudad una fuerzas contra la reforma del Port Vell"

"(Font: "Vecinos y académicos proponen un Port Vell marítimo como alternativa a los yates", La Vanguardia 15/02/2013)

< DENUNCIAR LES AMENACES que suposen els projectes de la reforma del Port Vell i Nova Bocana contra la cultura marítima

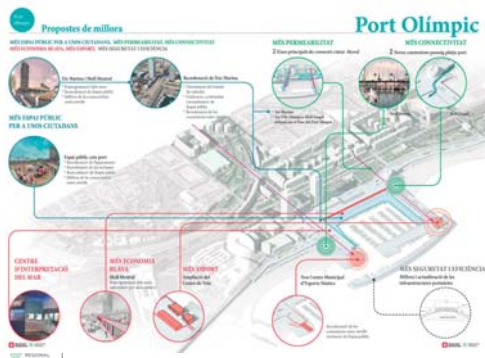
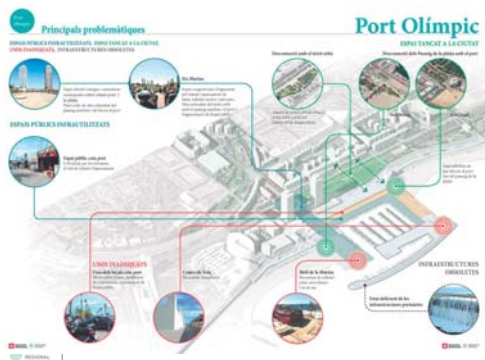
< Reivindicar el caràcter marítim de Barcelona RESUCITAR LA BARCELONA MARINERA

< Reivindicar un veritable Port ciutadà on gaudir de la cultura marítima: UN PORT VELL PÚBLIC I CIUTADÀ

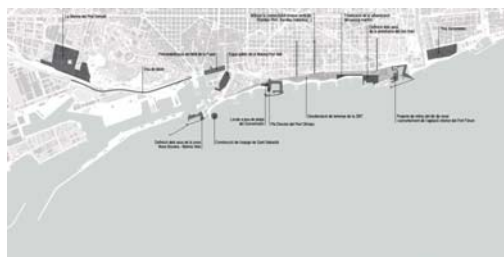
< REFLEXIONAR SOBRE EL FUTUR DEL LITORAL METROPOLITÀ

< ANALITZAR LA RELACIÓ DE LA CIUTAT AMB EL MAR (fer una diagnosi de la "maritimitat")

< Proponer un PLA PER A LA MARITIMITAT



EL AMBITO DEL PLA LITORAL



P 12_ Ramón Marrades



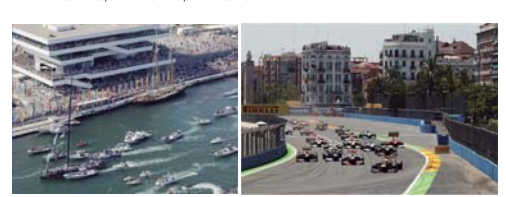
Foro Ciudadán Tecendo Litoral. A Coruña. 27 e 28 Abril 2018

Planes y proyectos



@ramonmarrades

Grandes eventos para alimentar la máquina del crecimiento



@ramonmarrades

La Marina de València: proceso de activación productiva y apropiación ciudadana

@ramonmarrades

Alighi



@ramonmarrades

Desconexión

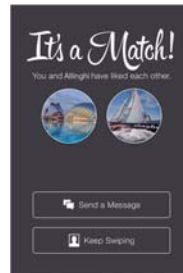


@ramonmarrades

València de la espalda al mar



@ramonmarrades



@ramonmarrades

La segunda desindustrialización



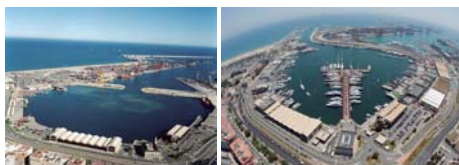
@ramonmarrades

València de cara a la mar



@ramonmarrades

Una transformación a gran escala



@ramonmarrades

Futuro posibles



@ramonmarrades

Un gran desafío



@ramonmarradas

Tejemos alianzas y reutilizamos edificios para usos públicos
Civic Factory



@ramonmarradas

Nuevos-viejos nombres



@ramonmarradas

Un gran desafío



@ramonmarradas

Actividades cívicas y culturales



@ramonmarradas

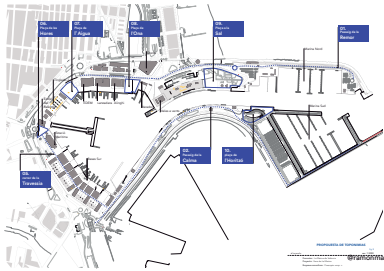


Innovación y espacio público

Eliminamos barreras emocionales



@ramonmarradas



@ramonmarradas

Lighter/quick/cheaper
Reforzamos los usos públicos existentes y eliminamos barreras arquitectónicas



@ramonmarradas

Un cambio de cara



@ramonmarradas

Nuevos-viejos nombres



@ramonmarradas

Innovación y experimentación



Siguientes pasos para clarificar el marco.

- Una definición clara de la interacción puerto-ciudad como dimensión relevante, relacionada con el urbanismo y la ordenación del territorio.
- Una definición objetiva y más concreta del concepto de interés general
- La necesidad de gestionarlo por medio de consorcios que ejerzan como agencias de desarrollo e incentiven no sólo la cooperación en clave federal y metropolitana entre administraciones, sino también la participación ciudadana
- La presentación para ello de una proposición de ley, lo más consensuada posible, en el Congreso de los Diputados, que modifique el Decreto Legislativo 2/2011, por el cual se aprueba la Ley de Puertos del Estado

Innovación inclusiva



Ramon Marrades (@ramonmarrades)
La Marina de Valencia
@lamarinadevlc
www.lamarinadevalencia.com

Algunos resultados

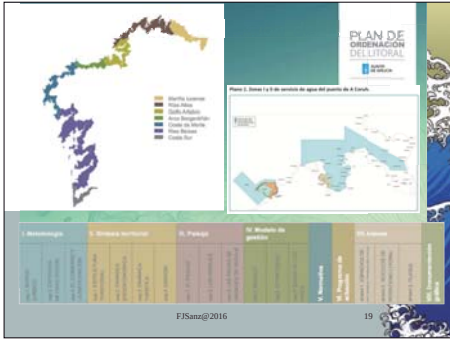
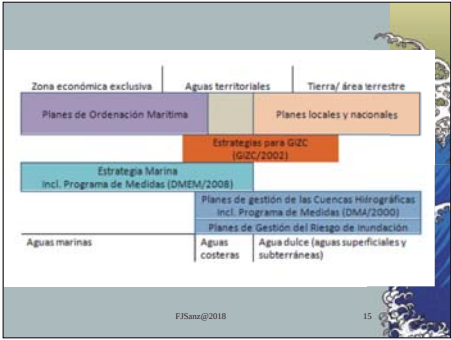
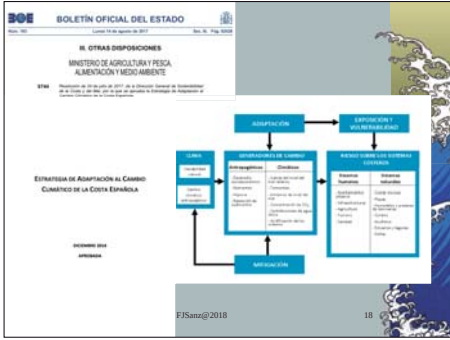
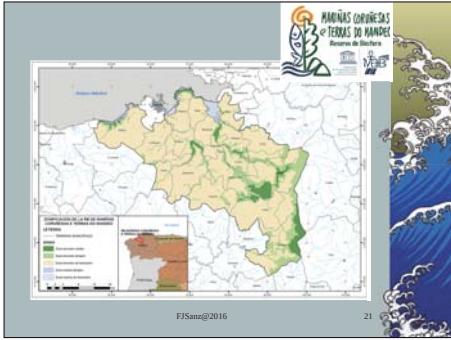
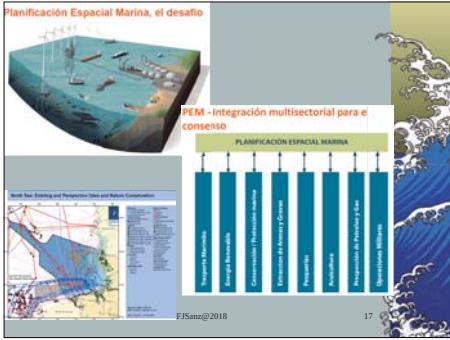
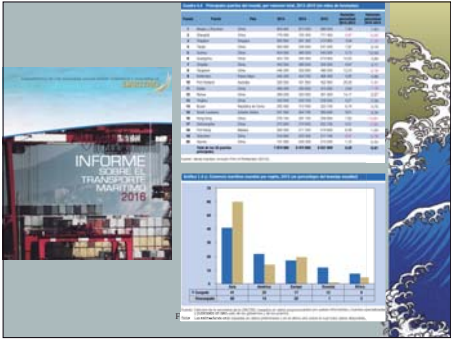
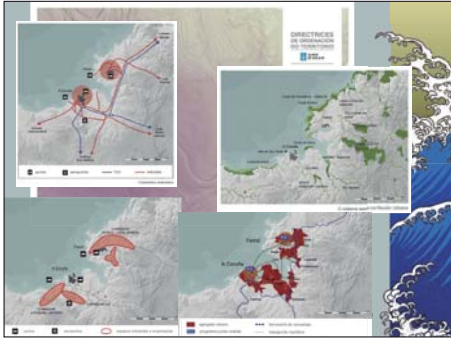
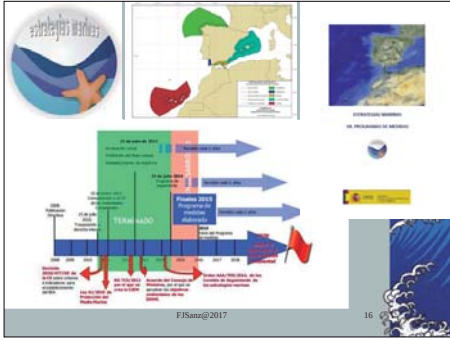
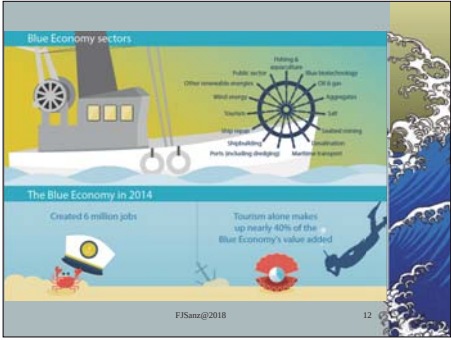
- Usuarios (+44%)
- Ingresos (+28%)
- Náutica (+32%)
- Emprendimiento (+19%)
- Eventos (+407%)
- Cumplimiento de la estrategia (30%)

Recursos económicos	2016	2016	2017
Ingresos	4.033.881	5.296.946	4.894.702
Marina deportiva	2.022.686	2.876.476	2.096.406
Comercio náutico	1.488.704	1.732.189	2.176.326
Parking edificio Vela e Yachting	90.840	288.430	402.888
Otros ingresos	32.249	200.051	2.089
Gastos	94.267	63.701	432.842
Gastos	6.402.037	6.772.858	6.402.777
Mantenimiento instalaciones	353.289	492.488	4.432.233
Seguros	474.413	541.249	1.042.717
Alquiler	484.446	401.612	434.707
Procedimientos judiciales	91.346	240.479	491.066
Compras	276.760	273.442	246.367
Otros gastos corrientes	176.267	153.468	235.149
Comunicación	9.861	12.235	61.246
Seguros	162.017	117.611	74.425
Resto subvenc. neg. social	1.000.000	1.176.511	1.716.126
Total actividad ordinaria	1.000.000	1.176.511	1.716.126
Resultado	-1.278.206	-401.304	61.665

Conclusiones

- Reconciación emocional y física con la ciudad
- Punta de lanza de la transformación del modelo productivo hacia una economía arraigada en el territorio
- Ofrecemos el espacio con más valor de la ciudad a aquellos que generarán las transformaciones más importantes en el futuro y no a usos especulativos
- Proceso de uso y rehabilitación. Un proceso a escala humana que ha demostrado ser más rentable
- Visión compartida con y ante la sociedad y la empresa
- Marco de permisividad para incorporar proyectos, procesos e ideas
- Desarrollo de procesos participativos
- Gestión adecuada de los recursos públicos
- Ente de gestión autónomo, cercano y autofinanciado

P 13_ Javier Sanz



RELACIÓN PUERTO-CIUDAD

- **DÉCADA DE LOS 60-70: IGNORANCIA MUTUA Y SEPARACIÓN**
- **DÉCADAS DE LOS 80-90: SITUACIONES DE CONFRONTACIÓN Y CONFLICTO**
- **DÉCADAS DE LOS 90 Y 2000: SITUACIONES DE COLABORACIÓN**

FJSanz@2018

24

ECOSISTEMA NORMATIVO PORTUARIO (II)

- **REGULACIÓN LEGAL: de la Ley 27/1992 al vigente TR (RD legislativo 2/2011)**
- Intento de coordinación de las competencias de las autoridades portuarias y las urbanísticas en la "ordenación portuaria"
- Cierta desajuste del sistema a favor de la gestión portuaria en detrimento de la capacidad de influencia urbanística municipal
- Condicionamientos urbanísticos y ambientales de la configuración y delimitación de la "zona de servicio" de los puertos de interés general
- La ordenación territorial y urbanística de los espacios portuarios: "planes especiales"
- Los puertos y la protección del medio ambiente:
 - Obras de dragado y de vertido
 - Residuos procedentes de buques y vertidos a aguas
 - Efectos ambientales del desarrollo portuario...

FJSanz@2018

26



The worldwide network of port cities



16ª CONFERENCIA MUNDIAL DE CIUDADES Y PUERTOS



FJSanz@2018

32

REGENERACIÓN y "WATERFRONTS" (I)

- **Fenómeno GLOBAL de las ciudades portuarias, costeras o con frentes marítimos o ribereños**
- London Docklands (1978)
- Comité on Urban Waterfront (USA, 1980)
- HOYLE, B. S. (1998)
- **"Prestige (o flagship) projects" (80-90/2000)**
- **Factores claves del ÉXITO:**
 - Una perspectiva compartida
 - Un liderazgo claro y fuerte
 - Un plan de implementación claro
 - Un grupo de colaboradores motivados por cumplir objetivos
 - Una correcta organización de los recursos necesarios
 - Apoyo central a los colaboradores...

FJSanz@2018

25

ECOSISTEMA NORMATIVO PORTUARIO (III)

- **INTERACCIÓN "puerto-ciudad": TR.2011**
 - Art. 3: concepto de "puerto comercial"
 - Ap. 64: "usos vinculados a la interacción puerto-ciudad"
 - Art. 59: Delimitación de espacios y usos portuarios
 - Ap. 1º: espacios vinculados a la interacción puerto-ciudad
 - Art. 72: usos y actividades permitidas en el dominio público portuario
 - Ap. 14: espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, comercios feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no perjudiquen al desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario, y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico"

FJSanz@2018

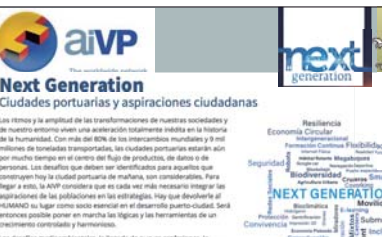
29



The worldwide network of port cities



16ª CONFERENCIA MUNDIAL DE CIUDADES Y PUERTOS



FJSanz@2018

33

REGENERACIÓN y "WATERFRONTS" (II)

- **"Espacios y ciudades azules" ("bluespaces") o ciudades con vistas al mar...**
- en las que sus proyectos emblemáticos sean auténticos catalizadores de la inversión privada y del irrenunciable liderazgo público, que logren el maridaje y el punto de equilibrio entre ambos para hacer del proyecto una oportunidad aglutinadora que haga ciudad sin fragmentarla; que de forma equilibrada, dimensionada, sostenible o inteligentemente sostenida en el tiempo y en el espacio, abran la ciudad al agua haciéndola permeable y resistente a los nuevos retos que un mundo globalizado, pero localmente arraigado, está generando" (M. LORA-TANIAYO VALVE)

FJSanz@2018

26



ESPO



EcoPorts



FJSanz@2018

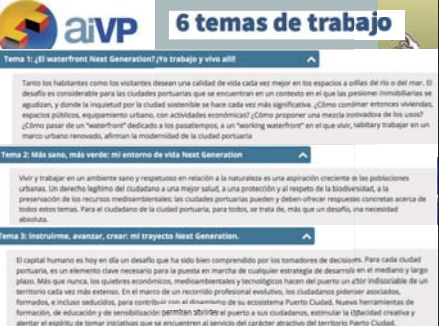
27



The worldwide network of port cities



6 temas de trabajo



FJSanz@2018

34

ECOSISTEMA NORMATIVO PORTUARIO (I)

- **CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA DE 1978:**
 - Reparto competencial entre el Estado y las CC.LL
 - ESTADO: "puertos de interés general"
 - CC.LL: resto...
- Titularidad estatal de los bienes de dominio público marítimo-terrestre portuario
- Concurrencia de competencias:
 - medio ambiente
 - ordenación del territorio y urbanismo
 - ordenación del litoral
- **Superación de la concepción normativa, ejecutiva, jurisprudencial y doctrinal que consideró a los puertos como ámbitos excluidos del término municipal**
- **STC 77/1984, 149/1991, 40/1993...**

FJSanz@2018

27



The worldwide network of port cities



Hacer la ciudad con el puerto: guía de buenas prácticas



FJSanz@2018

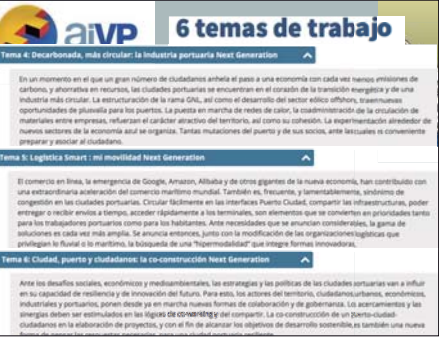
28



The worldwide network of port cities



6 temas de trabajo



FJSanz@2018

35

TERCERA PARTE

ALGUNOS CLAROS EN UNA PERFECTA TORMENTA DE IDEAS



PROPUESTAS

- Vocación marítima/marinera/marina
- Visión estratégica (a largo plazo)
- Enfoque integral del ecosistema del puerto ciudad / puerto metrópoli
- Planeamiento flexible y adaptable
- Mirada interdisciplinar
- Equilibrio y complementariedad de intereses públicos y privados
- Trabajo cooperativo y lealtad institucional
- Participación e implicación de la sociedad civil...

FJSanz@2018

37



"Las dos ciudades no son iguales... Las dos viven la una para la otra, sus ojos se entrecruzan, pero **no hay amor entre ellas**" (ITALO CALVINO en *la città invisibili*, 1972)

10 LECCIONES para revitalizar el "waterfront":
8*) La reconversión del WF **hecha con cariño**
9*) ¿Qué quiere usted, qué quiero yo y **cómo podemos llegar a un acuerdo?**
(PETER HENDEE BROWN, *La ciudad portuaria del siglo XXI*, 2011)

