

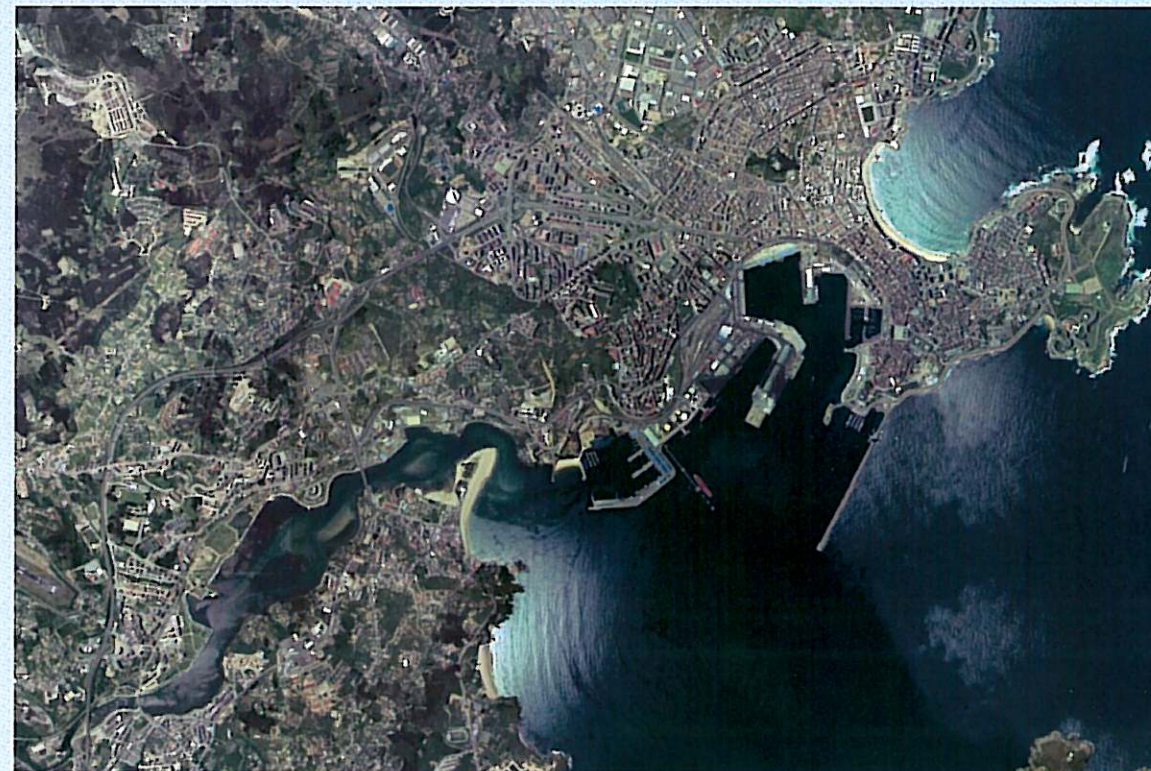
631/160/2006



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

Documento de trabajo

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RÍA DEL BURGO



060310
Prof. Joan Busquets, arqto
BAU - B.Arquitectura y Urbanismo, S.L.

LAS FASES EN EL DESARROLLO

3

Diligencia: Se extiende para hacer constar que la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el 9 de junio de 2006, adoptó el acuerdo de tomar conocimiento del presente Plan Director de reordenación de los espacios portuarios de A Coruña y frente marítimo de la Ría del Burgo.
A Coruña, 20 de abril de 2007
El secretario, p.d.

Fdº: Jesús Arsenio Díaz García

C. DESARROLLO DE LA PROPUESTA

Índice del documento A. Estudio Urbanístico

Índice del documento B. Diagnóstico y Escenarios propositivos

C.0. Introducción

C.1. Verificación de escenarios. Zona 2

C.1.1 .a Alternativa A2. Reflejo de las tramas urbanas (1)

C.1.1 .b Alternativa A2. Reflejo de las tramas urbanas (1, 3)

C.1.2 .a Alternativa B. Bandas litorales. Campus (1)

C.1.2 .b Alternativa B. Bandas litorales. Campus (1,3)

C.2. Reurbanización Ciudad-Puerto. Estado actual y propuesta

C.2.1 Usos del agua. Referencias

C.2.2 Sección A: Av. de la Marina

C.2.3 Sección B: Muelle de Batería - Jardines de Méndez Núñez

C.2.4 Sección C: Muelle de Linares - Rivas

C.2.5 Sección D: Muelle de la palloza

C.2.6 Sección E: Puerto petrolero

C.2.7 Sección F: Puerto petrolero - muelle del Centenario

C.3. Las fases en el desarrollo

C.3.1 .a Fases

C.3.1 .b Secuencia de las fases

C.3.2 Cuadro sintético de las fases

C.4. Estimación del coste de las obras:

C.4.1 Obras de urbanización

C.4.2 Nuevas infraestructuras de transporte

C.4.3 Elementos a rehabilitar

C.4.4 Cuadros:

I- Sugerencias para el desarrollo

II- Estimación del coste de las obras de urbanización

III- Superficies medias de suelo por usos

Anexo

Documento de síntesis: Reencontrar el puerto

Propuesta de "tríptico" para la presentación

Esquema de contenido de la exposición

A. ESTUDIO URBANÍSTICO

MEMORIA

0 Presentación

A1 Morfología de la ciudad

- 1 El contexto territorial
- 2 Formación histórica de la ciudad
- 3 Ocupación del territorio
- 4 Características de los tres enclaves del proyecto

A2 Bordes de agua y paisaje

- 1 Valores paisajísticos
- 2 Relaciones ambientales de las áreas de transformación

A3. Estructura del espacio viario

A4 Funciones centrales y direccionales

A5 El Puerto en la ciudad

- 1 Evolución de la formación del Puerto
 - 2 El estado actual del puerto
- SERVICIOS
- 3 Relaciones geométricas del puerto. "Se non è vero è ben trovato".

A6 Referentes reguladores en el área de trabajo

- 1 Documentos urbanísticos que inciden en el desarrollo y la transformación del puerto
- 2 Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de A Coruña (PEOZSP)
- 3 Condiciones del Convenio para la ordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira
- 4 Ordenación de As Jubias de Abajo

A7 Convenio y su valoración volumétrica

A8 Referencias de otros "waterfronts"

- 1 La ciudad en relación al frente litoral
- 2 Algunos casos en estudio
 - 2.1.- El Sector de Levante en la bahía de Palma
 - 2.2.- Trieste. Reestructuración del muelle de la Lanterna.
 - 2.3 Rotterdam. Kop van Zuid y Nesseland
 - 2.4.- La recuperación del frente Litoral en Barcelona.
 - 2.5.- La barrera de las infraestructuras en Marsella.
 - 2.6.- El potencial de A Coruña.
 - 2.7.- La apuesta por la transformación infraestructural en Boston.
 - 2.8.- El centro de Las Palmas sobre el río y junto al mar.
- 3 consideraciones de oportunidad para la transformación
- 4 las intervenciones de segunda generación en los frentes portuarios

BIBLIOGRAFÍA



B. DIAGNÓSTICOS Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

MEMORIA Y PLANOS

Índice del documento A. Estudio Urbanístico

0 Presentación. Diagnosis global

- a Ámbitos
- b Plano territorial

Objetivos generales

- c Estructuras urbanísticas

B1 Morfología y funciones de la ciudad

- 1 El espacio de las murallas
- 2 Las propuestas en relación con la trama urbana
- 3 Edificios protegidos
- 4 Actividades en la plataforma terrestre

B2 Bordos de agua y Valores paisajísticos

- 1 a) Geometrías de la plataforma continental (2)
- b) La lámina de agua
- 2 El frente litoral
- 3 Fachadas
 - a.1) Vistas panorámicas
 - a.2) Ejes de permeabilidad
 - b.1) Vistas aéreas del frente de Ría de El Burgo (3)
 - b.2) Vista general meridional
 - b.3) Vista aérea del Muelle de San Diego
 - b.4) Vista aérea del Muelle de Batería
 - b.5) Vista general desde levante

B3 El Puerto en la ciudad

- 1 Ejes de ciudad en relación al puerto
- 2 Geometría del puerto. Relación con su evolución (2)
- 3 Tipología del borde litoral
- 4 Recintos portuarios.
- 5 Interpretación de la batimetría
- 6 Usos de la lámina de agua
 - a) Actual
 - b) Propuesta

B4. Estructura del espacio público

- 1 Corredores verdes
 - a) Corredores
 - b) Imágenes
 - b.1) Ciudad histórica
 - b.2) Istmo
 - b.3) Los Castros
 - c) Cuencas fluviales
- 2 Estructura viaria
 - a) Actual
 - b) PGOM
 - c) Propuesta
 - d) Evolución histórica de las vías principales
- 3 Esquema de accesibilidad general
- 4 Alternativas generales en el entorno del puerto
 - a) Variante A
 - b) Variante B
 - c) Variante C
 - d) Frente de ría de El Burgo
- 5 Áreas de influencia directa de las transformaciones
- 6 Aproximación por temas
 - a) Área de Pza Maria Pita
 - b) Muelle de Batería / Linares Rivas
 - c) Muelle de San Diego
 - d) Área de Estaciones
 - e) As Jubias (2)
 - f) Interconexión entre muelles
- 7 Movilidad alternativa: bicis
- 8 Estudio de posible trazado para un tranvía
- 9 Aparcamiento
- 10 Espacio libre urbano
- 11 Estudios para centro intermodal en las estaciones (2)
- 12 Ferrocarril actual



B5 Ordenación. Zona 1: Muelle de Batería

- 1 Reconocimiento del sector
 - a) Valores de la edificación
 - b) Espacios libres
 - c) Edificios situados en la zona de respeto
- 2 Alternativas de propuesta
 - a) Encaje en la ciudad (A, B, C)
 - b) Zonificación
 - c) Flujos viarios
 - d) Aparcamiento
 - e) Alzados y secciones (A, B, C)
- 3 Evaluación paramétrica de las alternativas
 - a) Forma y dimensión de las piezas
 - b) Tipologías edificatorias (3)
- 4 Referencias de elementos y morfologías urbanas
Edificios de planta cuadrada para uso terciario y/o equipamientos

B6 Ordenación. Zona 2: Muelle de San Diego

- 1) Encaje general de las alternativas
- 2) Comparación de la estructura de las alternativas (2)
- 3) Variantes de ordenación (ABC/123)
 - a) Estructura
 - b) Modelo
 - c) Superficies.
- 4) Propuestas morfológicas
 - a) Reflejo de la trama urbana (2)
 - b) Bandas litorales
 - c) Modificación de la lámina de agua

B7 Ordenación. Zona 3: As Jubias. Ría del Burgo

- 1) Ordenación general (2)
- 2) Ordenación por sectores (2)
- 3) Evaluación de las edificabilidades. Fichas comparativas con el PGOM
 - POL – I10.01. Jubias de Arriba
 - AR – I10.01. Astillero de Jubias
 - POL – I11.02 Las Jubias de Abajo I
 - POL – I11.03 Las Jubias de Abajo II
 - POL – I11.04 Las Jubias de Abajo III

POL – I12.02 Las Jubias de Abajo IV
POL – I12.01/03 Avda del Pasaje
APR – I13.01 Las Jubias Puente Pasaje
POL – I14.02 Carretera O Burgo

- 4) Interpretación espacial del alzado de la ría
 - a) Vegetación
 - b) Edificios
 - c) Conjunto
- 5) Planta general
 - a) Vegetación
 - b) Edificios
 - c) Conjunto
- 6) Esquemas de ordenación.
Recorrido frente lineal / Corredores perpendiculares
- 7) Alzados generales.

B8 PLANO DE SÍNTESIS

B9 MAQUETAS

BIBLIOGRAFÍA





Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RÍA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

Plano toponímico

Prof. Joan Busquets. Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

051001
A3: 1/10000 A1: 1/5000





C.0. Introducción

El documento "C. Desarrollo de la propuesta" es la continuación de los trabajos entregados en fases anteriores, correspondientes al documento "A. Estudio urbanístico" y "B. Diagnóstico y escenarios propositivos", cuyos índices se adjuntan al principio de este volumen.

En este documento se verifican algunos de los escenarios morfológicos propuestos en la zona 2 de transformación, para asegurar la validez de los modelos y se dan indicaciones sobre las intensidades de los usos; se realizan algunas sugerencias para la reurbanización del boulevard perimetral y los nuevos usos del agua; se establecen unos criterios para las posibles fases de desarrollo y se hace una valoración estimativa del coste de las obras de urbanización.

Finalmente, como conclusión de los trabajos anteriores y síntesis de las ideas y de los planos más relevantes del estudio se ha elaborado un documento de aproximadamente 160 páginas en formato de libro, "Reencontrar el puerto", que podría servir para la presentación pública de las propuestas para la reordenación de los espacios portuarios de A Coruña y frente marítimo de la ría del Burgo. El documento provisional para la publicación, la propuesta de "tríptico" y el montaje de la exposición para la presentación se adjuntan en el anexo.

C.1. Verificación de escenarios

En el documento anterior, para verificar que el programa previsto por el Convenio y las exigencias legislativas dotacionales correspondientes en función de los usos se podían encajar en los modelos planteados, se calcularon en cada caso la superficies resultantes de una zonificación muy básica, obteniendo los coeficientes netos resultantes que nos permitían conocer el grado de concentración de la edificación y, por tanto, una aproximación a las alturas de edificación resultantes (con un 50% de ocupación, las alturas serían el doble del valor de la edificabilidad neta). Para conocer el caso extremo de mayor complejidad, se utilizaron en los ensayos el coeficiente de la máxima edificabilidad que permitiría la legislación vigente (1,5 m²t/m²s).

Los resultados eran densos en todos los casos, tanto por la edificabilidad utilizada como por los sistemas funcionales y normativos que se requerían. Una reducción que tendiera al coeficiente 1,0 establecido como referente mínimo en el Convenio marco redundaría en un mayor esponjamiento de la ordenación y, en consecuencia, facilitaría alcanzar una mayor calidad ambiental en el proyecto final.

Con el objetivo de realizar una verificación más ajustada y sugerir un valor máximo de referencia se han desarrollado dos de las propuestas morfológicas anteriores:

- Alternativa 2A2 "Reflejo de la trama urbana. Campus", que toma como referencia más inmediata las tramas urbanas existentes, y
- Alternativa 2B "Bandas funcionales", donde las bandas de edificación más próximas al agua se especializan para contener usos terciarios y dotacionales.

En esta fase del estudio, ambas alternativas encajan bien con las tipologías morfológicas propuestas para el muelle del Centenario - isla o lago-, siendo por tanto "intercambiables", de manera que la elección de una u otra no condicionaría su futuro desarrollo.

En todas las alternativas se verifican dos hipótesis: una que corresponde al techo mínimo definido en el convenio y otra en la que se contempla un techo mayor, de valor 1,3 veces el mínimo anterior. Este techo es el que se propone como valor de referencia máximo para la zona 2, en caso de incorporar más suelo lateral como el muelle del Centenario.

En ambas propuestas se propone destinar una superficie de suelo significativa para usos terciarios compatibles con la residencia, que favorezcan la mezcla de actividades y la ubicación de usos generadores de centralidad de manera que dinamicen el sector y extiendan el sector central de la ciudad a las plataformas portuarias.

En la hipótesis de techo mínimo, éste se alcanza para una altura media, en las zonas residenciales de PB + 5 y permite dejar libres de edificación la mayor parte de los patios de manzana. Las zonas terciarias se desarrollan en volúmenes compactos de altura similar a la vivienda (alternativa campus) o torres hasta PB + 15 (alternativa bandas)

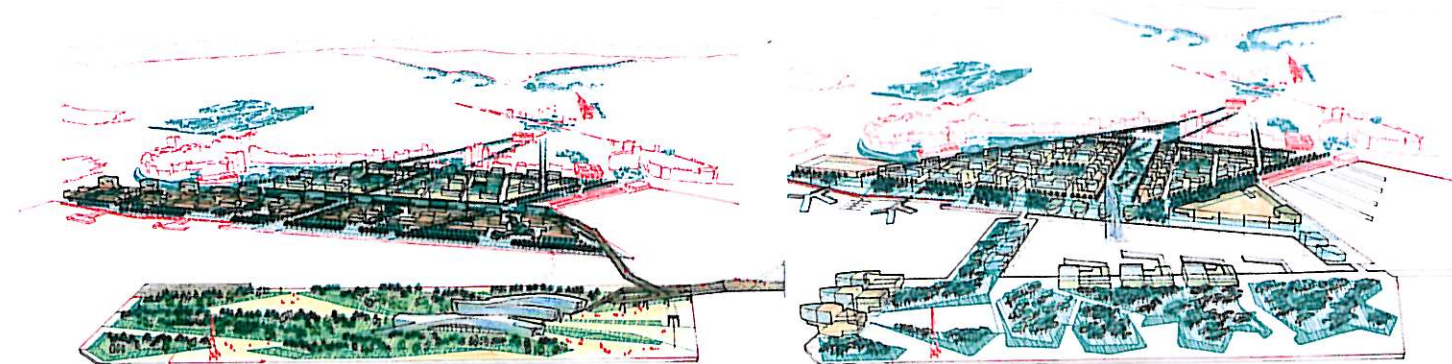
En la hipótesis de techo 1,3, la altura media de las zonas residenciales se eleva hasta PB+7 y se ocupan totalmente las plantas bajas con edificación. En la alternativa Campus se sitúan además torres residenciales de PB + 19 en el perímetro exterior, con frente al agua y al espacio central. En la alternativa Bandas se singularizan algunas de las torres terciarias con alturas hasta PB + 24.

Como se puede observar para valores iguales o superiores a 1,3 es necesario recurrir a tipologías en altura para alcanzar el techo previsto.

En el cuadro siguiente se comparan las superficies de cesión para espacios libres y equipamientos de las 4 hipótesis con las exigidas por el planeamiento vigente (18 m² de suelo/100 m² de techo residencial y 10 m² de suelo/100 m² de techo residencial respectivamente). Todos los cálculos se refieren estrictamente al ámbito correspondiente a la superficie desafectada del uso portuario, de acuerdo con el convenio.

	Residencial	Techo		Suelo	
		Terciario*		Espacios libres	Equipamientos
Alternativa 2A2 (1 x techo mínimo)	292.096,46	54.507,30	54.507,30	84.973,00	42.605,00
Plan general				62.388,68	34.660,38
Alternativa 2A2 (1,3 x techo mínimo)	383.568,93	67.063,05	67.063,05	84.973,00	51.551,00
Plan general				81.113,76	45.063,20
Alternativa 2B (1,1 x techo mínimo)	216.028,60	91.342,45	91.342,45	126.565,00	38.484,00
Plan general				55.326,79	30.737,11
Alternativa 2B (1,3 x techo mínimo)	290.183,60	56.809,00	56.809,00	137.671,00	52.637,00
Plan general				62.458,67	34.699,26

* En todas las propuestas se ha considerado un 50% de techo terciario para usos hotelero o residencial privado dotacional

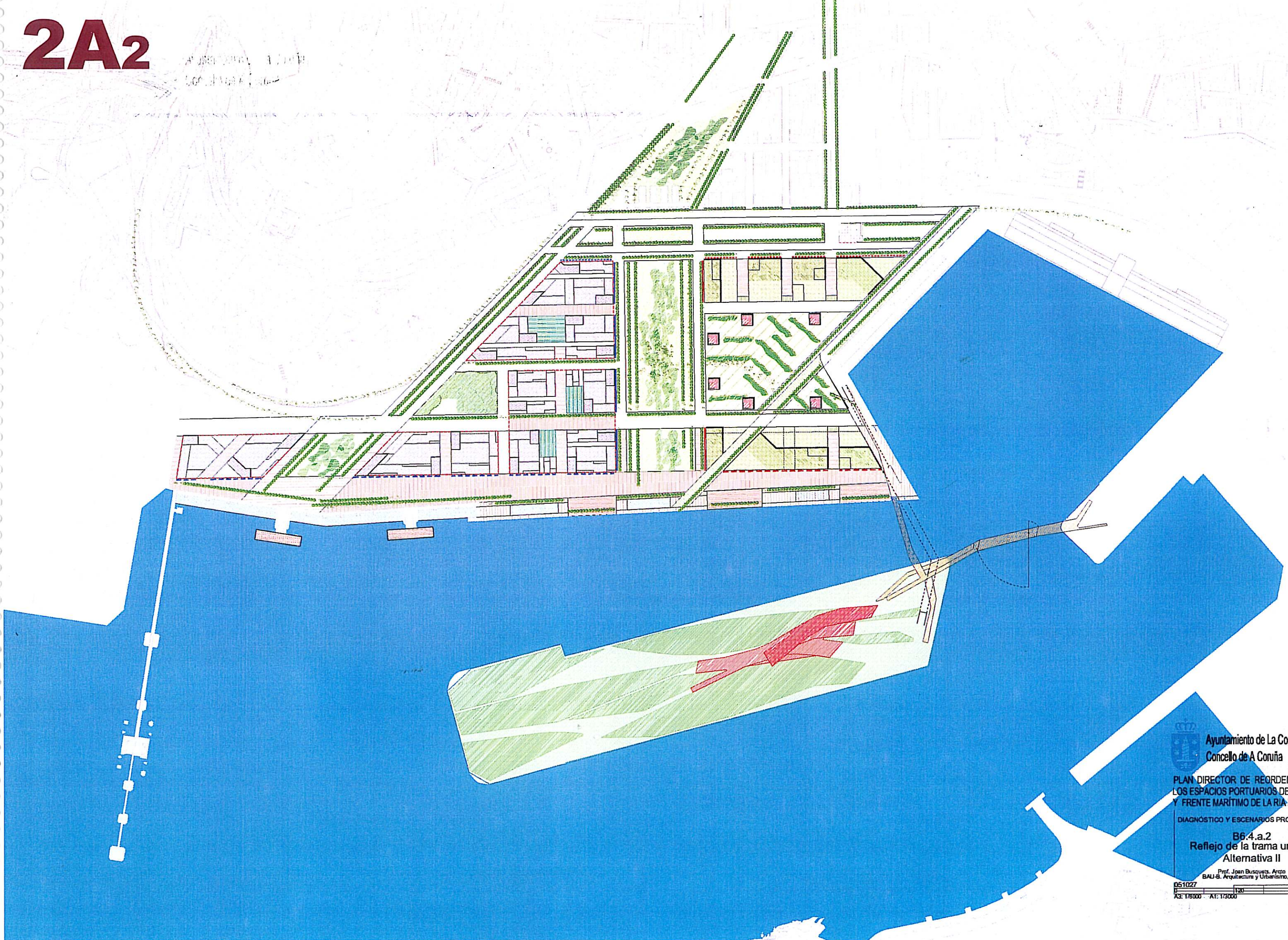


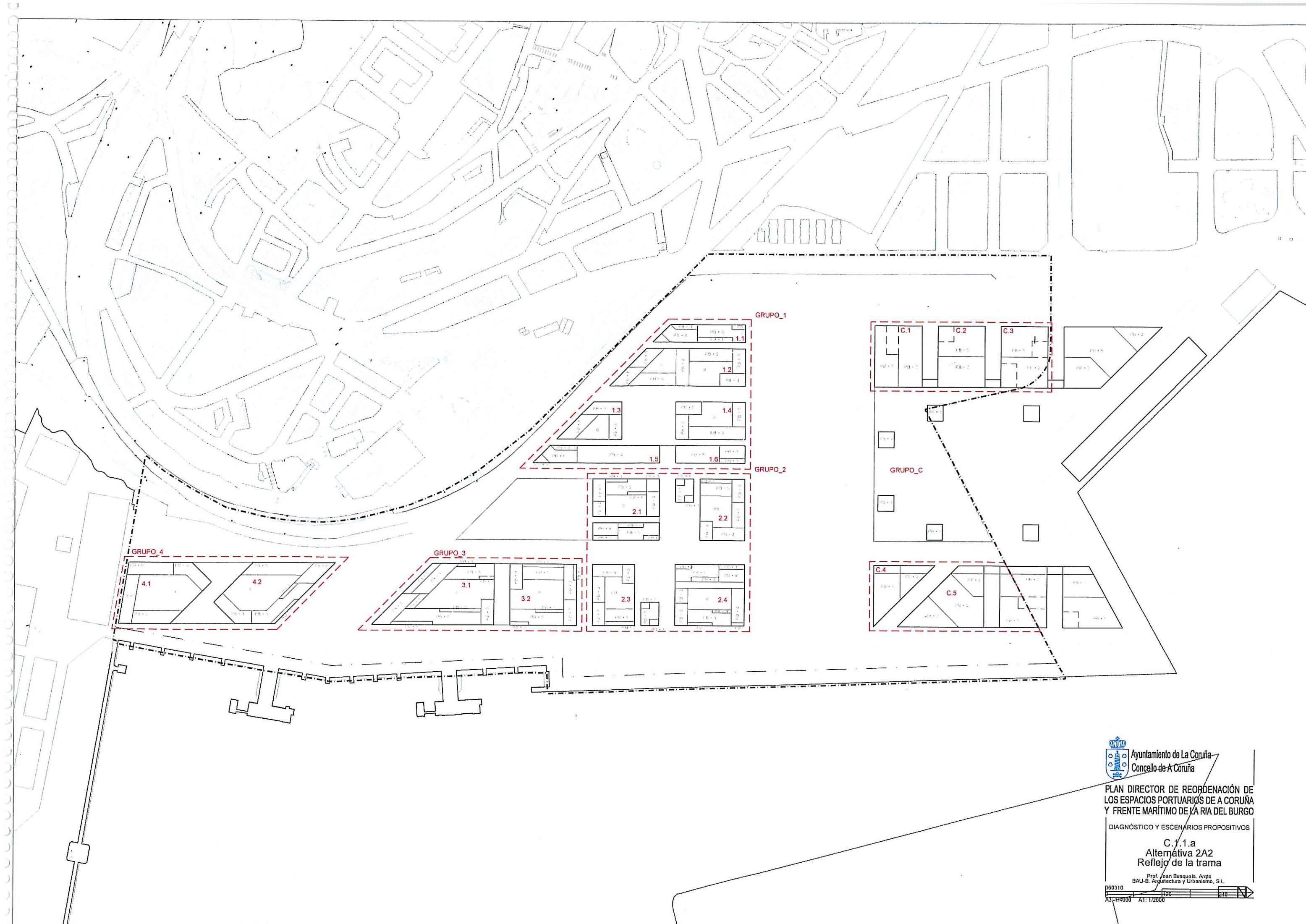
Alternativa 2B + isla

Alternativa 2A2 + lago

2A2

ANEXO 1.1.1.1.1
LOCALIZACIÓN DEL PLAN





PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

C.1.1.a
Alternativa 2A2
Reflejo de la trama

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

P60310
A3: 1/4000 A1: 1/2000

VERIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

CONVENIO ZONA 2

SUPERFÍCIE TOTAL DEL ÁMBITO =	394.752,00
SUPERFÍCIE DESAFECTADA =	376.192,00
TECHO MÍNIMO=	396.268,00
TECHO MÁXIMO=	594.402,00



ALTERNATIVA 2A2: REFLEJO DE LA TRAMA. CAMPUS (1)

TECHO PROPUESTA (1 techo mín.)=	401.111,06
---------------------------------	------------

Grupo_1		Suelo	Techo
	1,1	2.289,25	13.922,65
	1,2	6.894,64	27.866,82
	1,3	2.752,79	11.414,88
	1,4	4.067,41	15.072,40
	1,5	4.067,41	15.072,40
	1,6	3.276,03	18.193,42
	1,7	1.905,09	10.944,85
		22.963,37	112.487,42

Grupo_3		Suelo	Techo
	3,1	8.882,76	37.085,70
	3,2	6.470,00	24.747,20
		15.352,76	61.832,90

Campus	Quioscos	1.600,00	3.200,00
	c1	4.560,00	20.520,00
	c2	4.560,00	20.520,00
	c3	4.560,00	20.520,00
	c4	2.948,00	14.361,00
	c5	6.883,50	33.093,60
		25.111,50	112.214,60

Grupo_2		Suelo	Techo
	2,1	5.796,99	27.988,41
	2,2	4.977,07	22.206,34
	2,3	4.773,20	21.187,70
	2,4	5.096,50	22.469,50
		20.643,76	93.851,95

Grupo_4		Suelo	Techo
	4,1	6.861,00	22.761,00
	4,2	7.260,90	29.151,60
		14.121,90	51.912,60

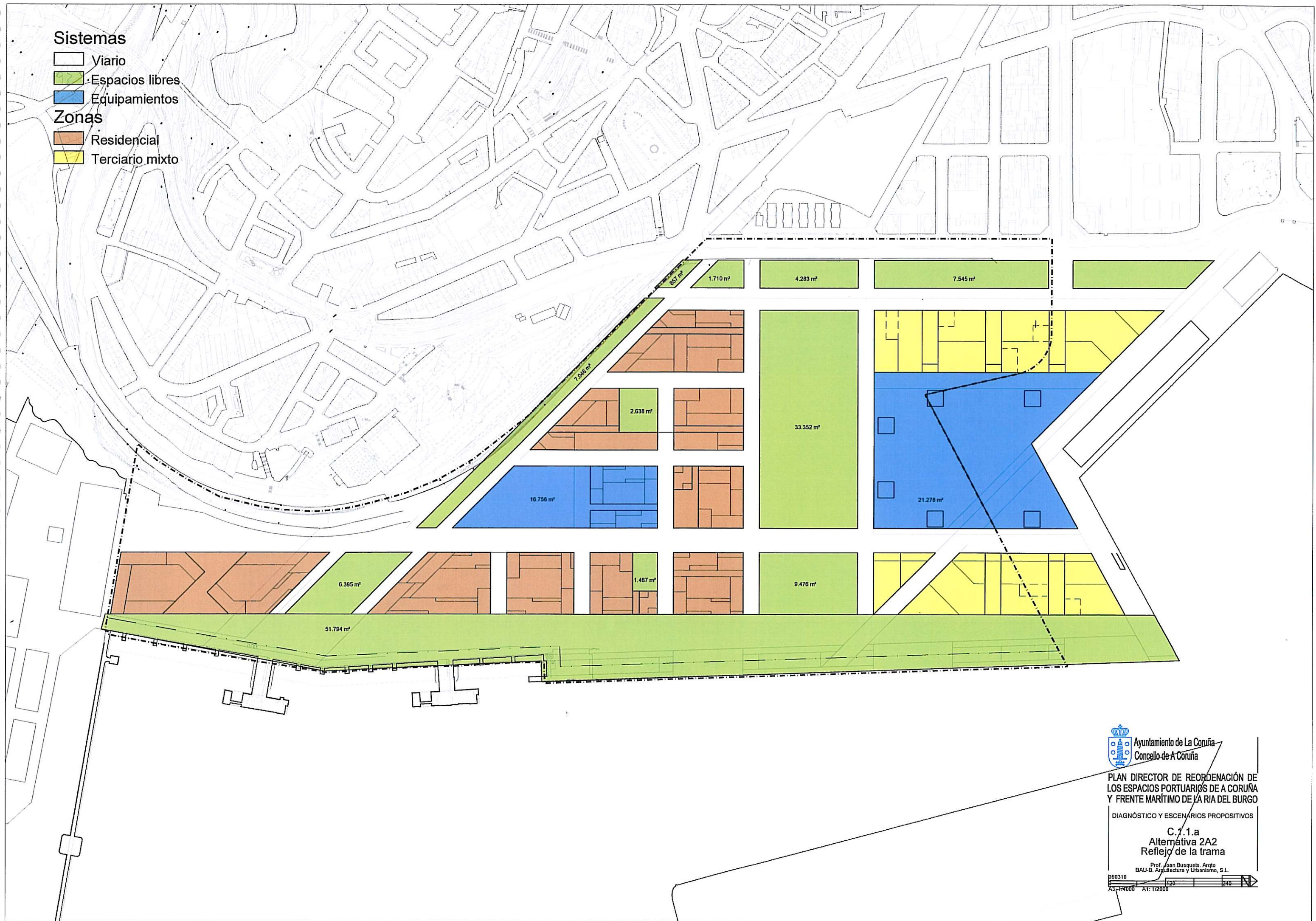
 piezas que se ceden para uso de equipamiento público, cuyo techo no computa a efectos de edificabilidad.

Sistemas

- Viario
- Espacios libres
- Equipamientos

Zonas

- Residencial
- Terciario mixto



PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

C.1.1.a
Alternativa 2A2
Reflejo de la trama

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

D60310
A3: 174000 A1: 172000



VERIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

CONVENIO ZONA 2

SUPERFÍCIE TOTAL DEL ÁMBITO =	394.752,00
SUPERFÍCIE DESAFECTADA =	376.192,00
TECHO MÍNIMO=	396.268,00
TECHO MÁXIMO (1,5 techo mín.) =	594.402,00



ALTERNATIVA 2A2: REFLEJO DE LA TRAMA. CAMPUS (1,3)

TECHO PROPUESTA (1,3 techo mín.)=	517.419,60
-----------------------------------	------------

		Suelo	Techo
Grupo_1	1,1	2.313,02	18.429,90
	1,2	6.894,64	39.095,26
	1,3	2.752,79	15.856,59
	1,4	4.067,41	27.100,81
	1,5	0,00	0,00
	1,6	3.276,03	23.986,02
	1,7	1.905,09	14.419,96
		18.895,96	138.888,54

		Suelo	Techo
Grupo_3	3,1	8.884,76	56.592,06
	3,2	6.470,00	35.027,00
		15.354,76	91.619,06

		Suelo	Techo
Campus	Quioscos	800,00	1.600,00
	c1	4.560,00	25.080,00
	c2	4.560,00	25.080,00
	c3	4.560,00	25.080,00
	c4	2.948,00	17.309,00
	c5	6.883,50	39.977,10
	c6	4.560,00	25.080,00
	c7	4.560,00	25.080,00
		28.871,50	159.206,10

		Suelo	Techo
Grupo_2	2,1	7,00	35.761,88
	2,2	6.047,00	43.444,00
	2,3	0,00	0,00
	2,4	4.758,50	29.209,00
	2,5	5.907,55	44.646,45
		22.509,04	153.061,33

		Suelo	Techo
Grupo_4	4,1	7,00	33.286,00
	4,2	7.260,90	48.018,50
		14.121,90	81.304,50

piezas que se ceden para uso de equipamiento público, cuyo techo no computa a efectos de edificabilidad.

Sistemas

- Viario
- Espacios libres
- Equipamientos

Zonas

- Residencial
- Terciario mixto



PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

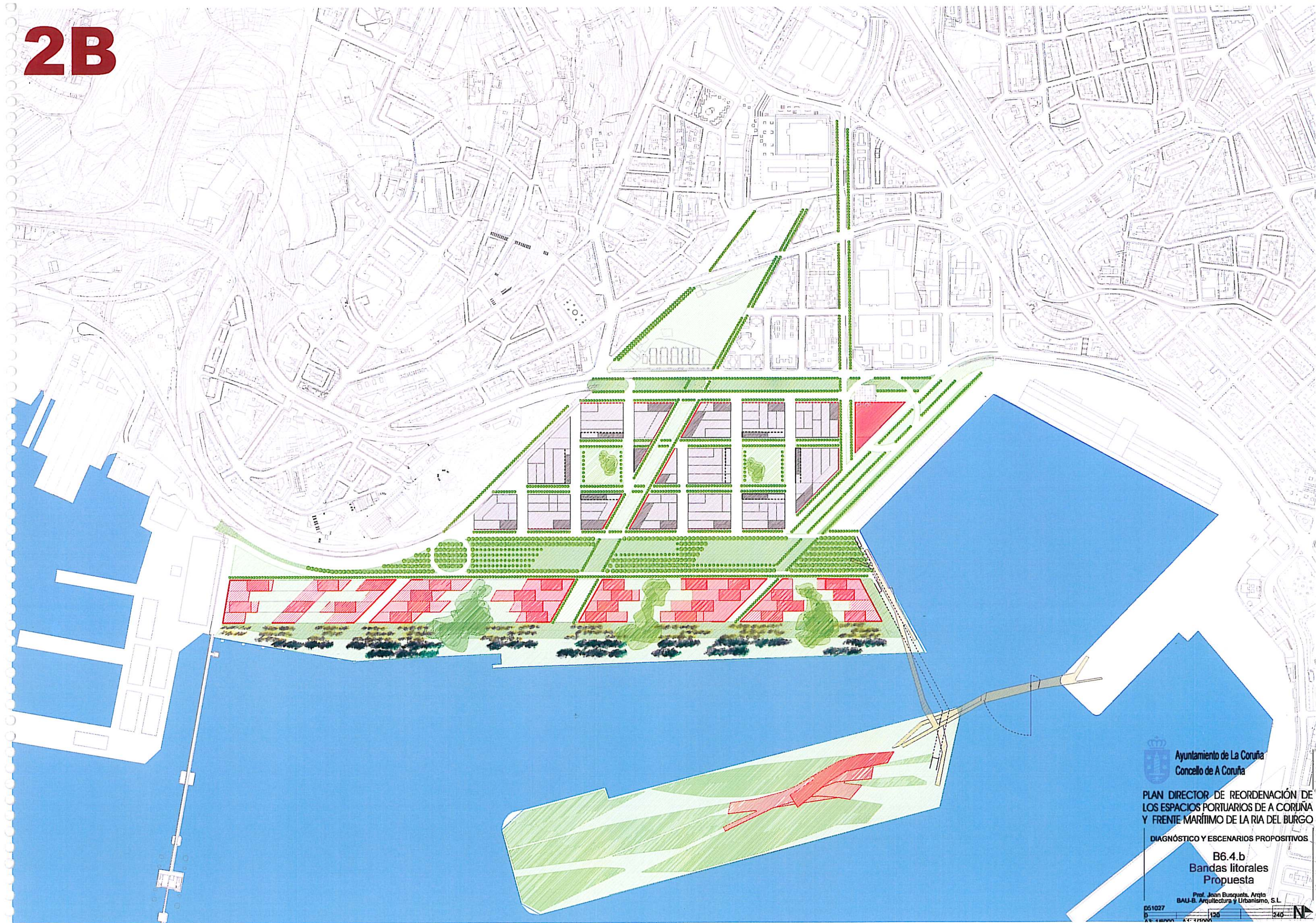
DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

C.1.2.a
Alternativa 2A2
Reflejo de la trama

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

060310
A3: 1/4000 A1: 1/2000

2B



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

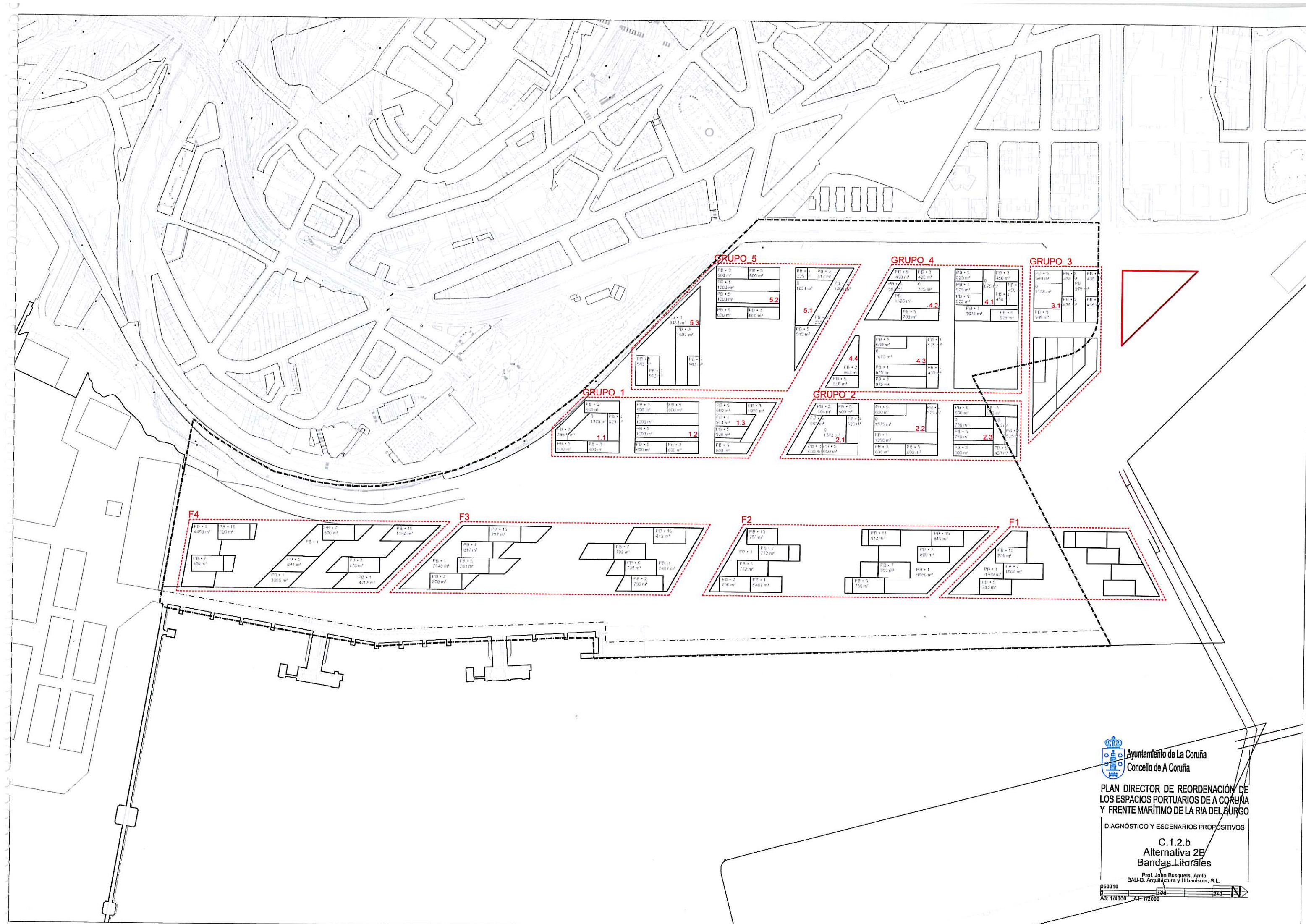
B6.4.b
Bandas litorales
Propuesta

Prof. Joan Busquets, Arqta
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

051027

0 120 240



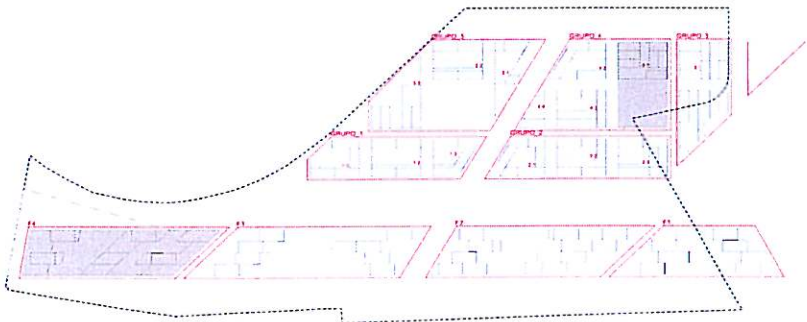


[illegible]

VERIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

CONVENIO ZONA 2

SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO =	394.752,00
SUPERFICIE DESAFECTADA =	376.192,00
TECHO MÍNIMO=	396.268,00
TECHO MÁXIMO (1,5 techo mín.) =	594.402,00



ALTERNATIVA 2B: BANDAS LITORALES (1)

TECHO PROPUESTA (1 techo mín.)= 398.713,50

		Suelo	Techo
Grupo_1	1	4.542,00	15.209,60
	2	5.197,00	19.200,00
	3	3.794,00	14.800,00
		13.533,00	49.209,60

		Suelo	Techo
Grupo_3	1	5.200,00	18.538,00
	2	0,00	0,00
		5.200,00	18.538,00

		Suelo	Techo
Grupo_5	1	4.772,00	16.690,00
	2	5.200,00	21.600,00
	3	6.773,00	22.604,00
		16.745,00	60.894,00

		Suelo	Techo
Grupo_2	1	4.575,00	17.528,00
	2	5.200,00	14.100,00
	3	5.200,00	18.225,00
		14.975,00	49.853,00

		Suelo	Techo
Grupo_4	1	5.200,00	22.350,00
	2	4.824,00	13.936,00
	3	5.200,00	16.350,00
	4	1.461,00	7.248,00
		16.685,00	59.884,00

		Suelo	Techo
F.1		801,00	11.214,00
		1.000,00	6.000,00
		783,00	3.132,00
		4.769,25	9.538,50
		6.364,00	29.884,50

		Suelo	Techo
F.2		815,00	11.410,00
		800,00	4.800,00
		813,00	8.130,00
		802,00	4.812,00
		786,00	3.144,00
		786,00	11.004,00
		772,00	4.632,00
		772,00	3.088,00
		756,00	756,00
		15.147,00	30.294,00
		23.217,00	82.070,00

		Suelo	Techo
F.3		812,00	11.368,00
		792,00	4.752,00
		798,00	3.192,00
		793,00	793,00
		797,00	11.158,00
		817,00	4.902,00
		783,00	3.132,00
		800,00	800,00
		15.316,70	30.633,40
		25.606,00	70.730,40

		Suelo	Techo
F.4		1.140,00	15.960,00
		778,00	4.668,00
		800,00	4.800,00
		844,00	5.064,00
		800,00	11.200,00
		800,00	3.200,00
		4.463,00	8.926,00
		3.955,00	7.910,00
		4.213,00	8.426,00
		12.631,00	
		22.390,00	70.154,00

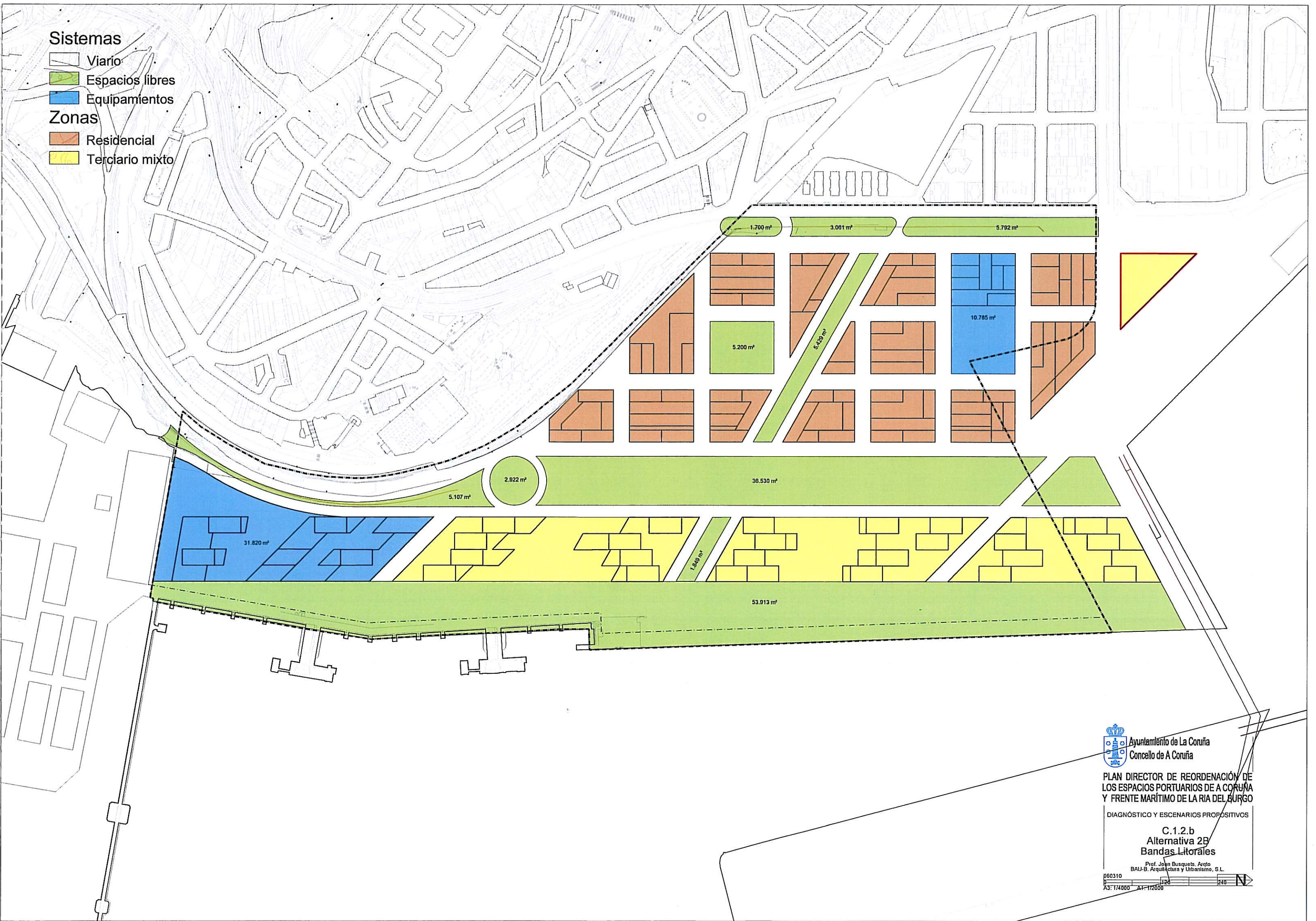
piezas que se ceden para uso de equipamiento público, cuyo techo no computa a efectos de edificabilidad.

Sistemas

- Viario
- Espacios libres
- Equipamientos

Zonas

- Residencial
- Terciario mixto



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

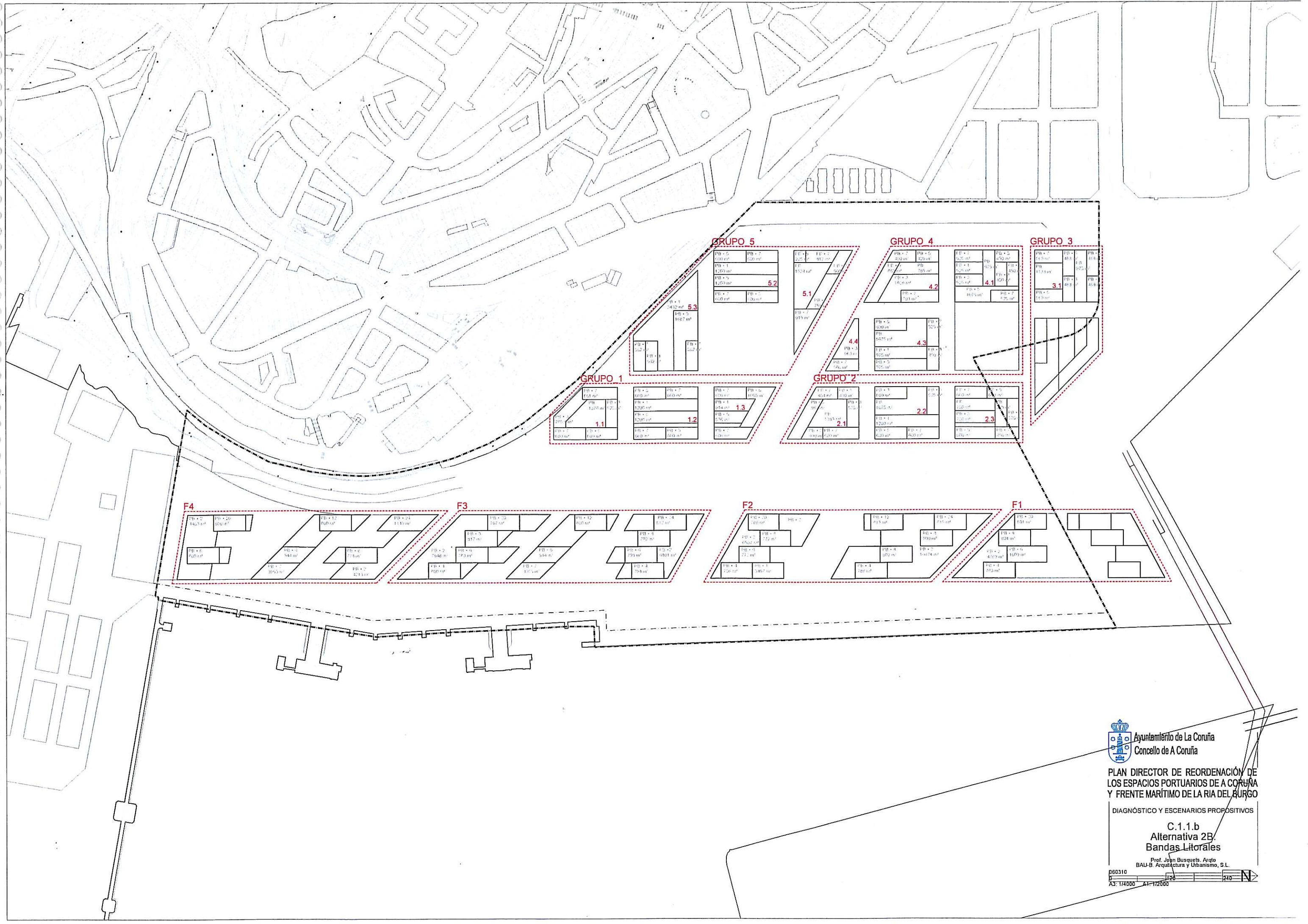
PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

C.1.2.b
Alternativa 2B
Bandas Litorales

Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

060310
A3: 1/4000 A1-1/2000



Manzanas	Superficie	Alturas	Techo
F.1 6 964,00			
	801	18	14418
	1000	4	4000
	783	2	1566
	801	6	4806
	5181	3	15483
			40273
F.2 23 217,00	815	22	17930
	800	6	4800
	813	10	8130
	802	6	4812
	786	2	1572
	786	18	14148
	772	6	4632
	772	4	3088
	756	2	1512
			0
	16981	3	50943
			111587
F.3 25 606,00	812	22	17864
	792	6	4752
	798	4	3192
	793	1	793
	800	10	8000
	844	4	3376
	797	18	14346
	817	6	4902
	783	4	3132
	800	2	1600
			0
	17904	3	53712
			115669
F.4 22 360,00	1140	22	25080
	778	6	4668
	800	10	8000
	844	4	3376
	800	18	14400
	800	6	4800
	4463	2	8926
	3955	2	7910
	4213	3	12639
	12631		89799
			227236

Grupo 1	Superficie	Alturas	Techo
1.1 4542	661	8	5288
	785,9	4	3143,6
	600	8	4800
	600	6	3600
	525	4	2100
	1376	1	1376
			0
			20309,6
1.2 5197	600	6	3600
	600	8	4800
	1200	1	1200
	1200	6	7200
	600	6	3600
	600	8	4800
			0
			25200
1.3 3794	600	8	4800
	914	1	914
	536	6	3216
	600	7	4200
	1096	8	8768
			0
			21898
			67407,6

Grupo 2	Superficie	Alturas	Techo
2.1 4575	862	6	5172
	464	8	3712
	400	6	2400
	1383	1	1383
	525	4	2100
	800	4	2400
	600	8	4800
			21967
2.2 5200	600	4	2400
	1675	1	1675
	525	6	3150
	1200	2	2400
	600	6	3600
	600	8	4800
			0
			18025
2.3 5200	600	8	4800
	600	6	3600
	750	1	750
	750	4	3000
	600	6	3600
	450	2	900
	525	4	2100
	525	8	4200
			22950
			62842

Grupo 3	Superficie	Alturas	Techo
3.1 5200	569	8	4552
	1138	1	1138
	569	6	3414
	488	6	2928
	488	6	2928
	975	2	1950
	488	4	1952
	488	4	1952
			0
			20814

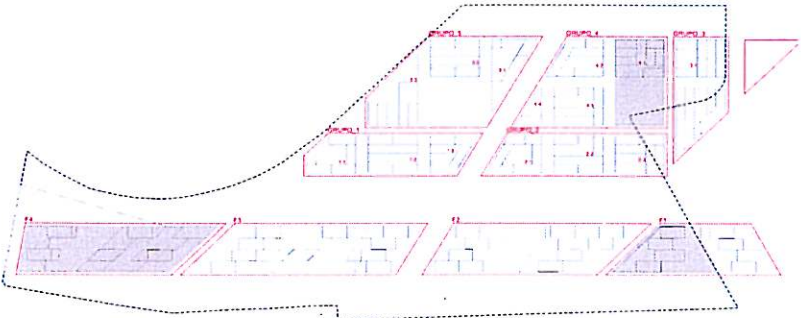
Grupo 4	Superficie	Alturas	Techo
4.1 5200	525	8	4200
	525	2	1050
	525	4	2100
	675	1	675
	450	6	2700
	450	6	2700
	450	4	1800
	1075	6	6450
	525	8	4200
			25875
4.2 4824	490	8	3920
	428	6	2568
	785	1	785
	1626	4	6504
	703	8	5624
	862	6	5172
			0
			0
			0
			24561
4.3 5200	600	6	3600
	1675	1	1675
	975	2	1950
	975	6	5850
	525	8	4200
	450	4	1800
			19075
4.4 1481	566	8	4528
	963	4	3852
			8380
			52016

Grupo 5	Superficie	Alturas	Techo
5.1 4772	915	8	7320
	500	24	12000
	1824	1	1824
	817	8	6536
	225	6	1350
	758	6	4548
			33578
5.2 5200	600	8	4800
	600	6	3600
	1200	2	2400
	1200	6	7200
	600	8	4800
	600	4	2400
5.3 6773	3432	2	6864
	1687	6	10122
	562	8	4496
	562	4	2248
	562	8	4496
			28226
			87004

VERIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS

CONVENIO ZONA 2

SUPERFÍCIE TOTAL DEL ÁMBITO =	394.752,00
SUPERFÍCIE DESAFECTADA =	376.192,00
TECHO MÍNIMO=	396.268,00
TECHO MÁXIMO (1,5 techo mín.) =	594.402,00



ALTERNATIVA 2B: BANDAS LITORALES (1,3)

TECHO PROPUESTA (1,3 techo mín.)=	517.419,60
-----------------------------------	------------

		Suelo	Techo
Grupo_1	1,1	4.542,00	20.309,60
	1,2	5.197,00	25.200,00
	1,3	3.794,00	21.898,00
		13.533,00	67.407,60

		Suelo	Techo
Grupo_2	2,1	4.575,00	21.967,00
	2,2	5.200,00	18.025,00
	2,3	5.200,00	22.950,00
		14.975,00	62.942,00

		Suelo	Techo
Grupo_3	3,1	5.200,00	20.814,00
		5.200,00	20.814,00

		Suelo	Techo
Grupo_4	4,1	5.200,00	25.875,00
	4,2	4.824,00	24.561,00
	4,3	5.200,00	19.075,00
	4,4	1.461,00	8.380,00
		16.685,00	77.891,00

		Suelo	Techo
Grupo_5	5,1	4.772,00	33.578,00
	5,2	5.200,00	25.200,00
	5,3	6.773,00	28.226,00
		16.745,00	87.004,00

		Suelo	Techo
F.1		801,00	11.214,00
		1.000,00	6.000,00
		783,00	3.132,00
		4.769,25	9.538,50
		6.364,00	29.884,50

		Suelo	Techo
F.2	✓	815,00	11.410,00
		800,00	4.800,00
		813,00	8.130,00
		802,00	4.812,00
		786,00	3.144,00
		786,00	11.004,00
		772,00	4.632,00
		772,00	3.088,00
		756,00	756,00
		15.147,00	30.294,00
		23.217,00	82.070,00

		Suelo	Techo
F.3		812,00	11.368,00
		792,00	4.752,00
		798,00	3.192,00
		793,00	793,00
		797,00	11.158,00
		817,00	4.902,00
		783,00	3.132,00
		800,00	800,00
		15.316,70	30.633,40
		25.606,00	70.730,40

		Suelo	Techo
F.4		1.140,00	15.960,00
		778,00	4.668,00
		800,00	4.800,00
		844,00	5.064,00
		800,00	11.200,00
		800,00	3.200,00
		4.463,00	8.926,00
		3.955,00	7.910,00
		4.213,00	8.426,00
		12.631,00	
		22.390,00	70.154,00

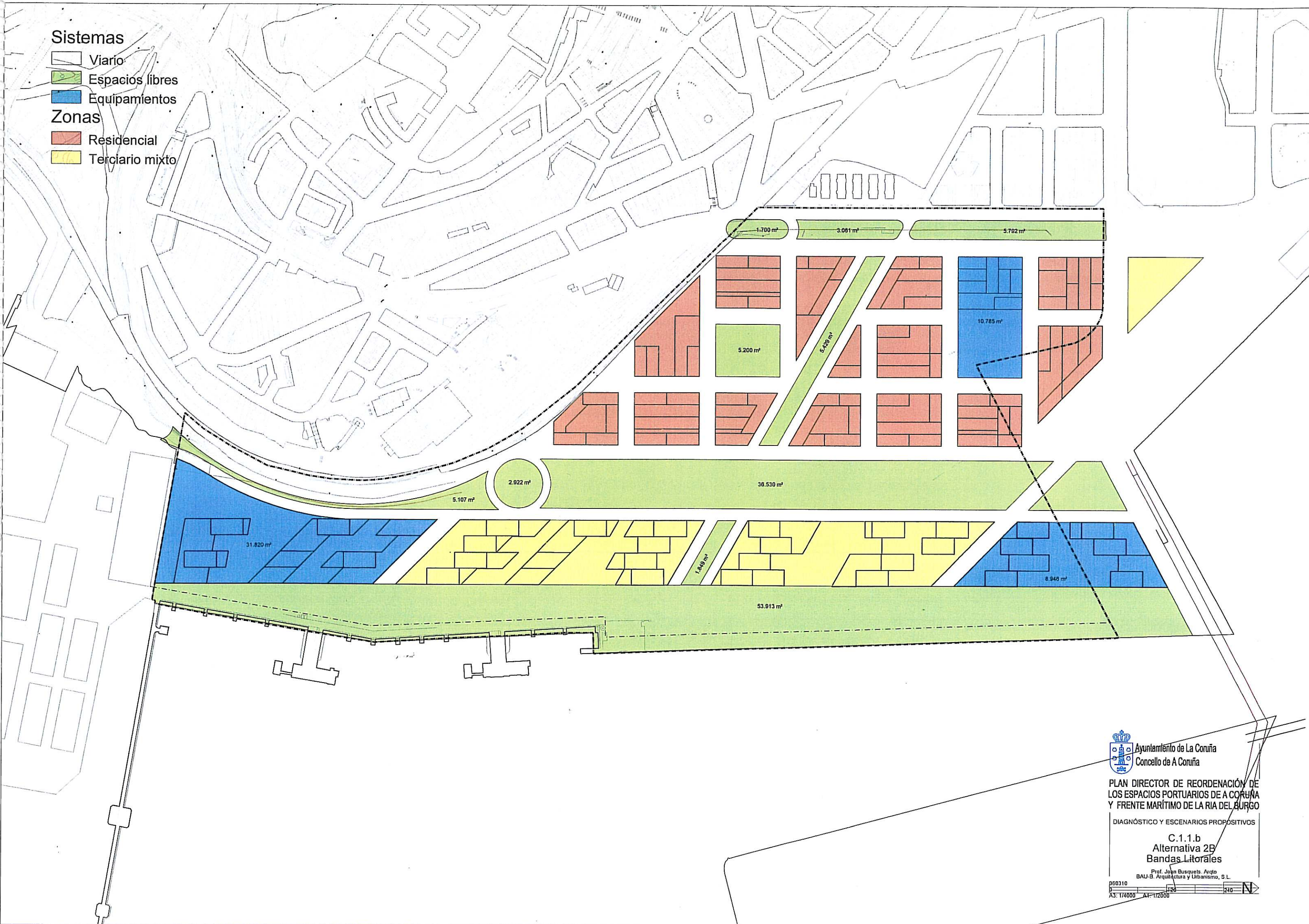
piezas que se ceden para uso de equipamiento público, cuyo techo no computa a efectos de edificabilidad.

Sistemas

- Viario
- Espacios libres
- Equipamientos

Zonas

- Residencial
- Terciario mixto



C.2. Reurbanización Ciudad-Puerto

Con el traslado de las actividades portuarias desaparecen los recintos cerrados de seguridad y la ciudad recupera para uso y disfrute urbano su espacio más característico, la bahía del puerto, origen de A Coruña.

La posibilidad de ocupar las plataformas de los muelles y recuperar de nuevo el contacto con el agua en un amplio frente supone una gran oportunidad histórica que no debe ser desaprovechada, que implica la redefinición del sistema de relaciones entre la ciudad y la lámina de agua, así como la renovación de la imagen de la fachada portuaria.

Esta redefinición del espacio común entre la ciudad y el puerto se basa sobre todo en formalizar correctamente la sección del frente litoral, mediante la elección adecuada de los elementos de diseño urbano y la creación de nuevos usos del agua, pero también cerca del agua, que sustituyan a los industriales y resulten atractivos para la población.

Seguidamente se propone una relación, que no pretende ser exhaustiva, de elementos a tener en cuenta en la definición del espacio de encuentro ciudad-puerto:

Elementos de urbanización:

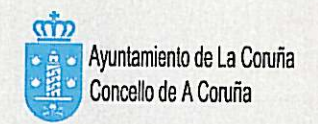
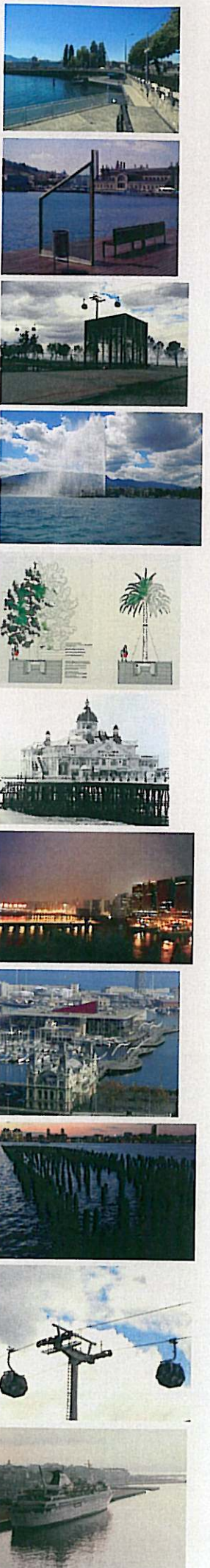
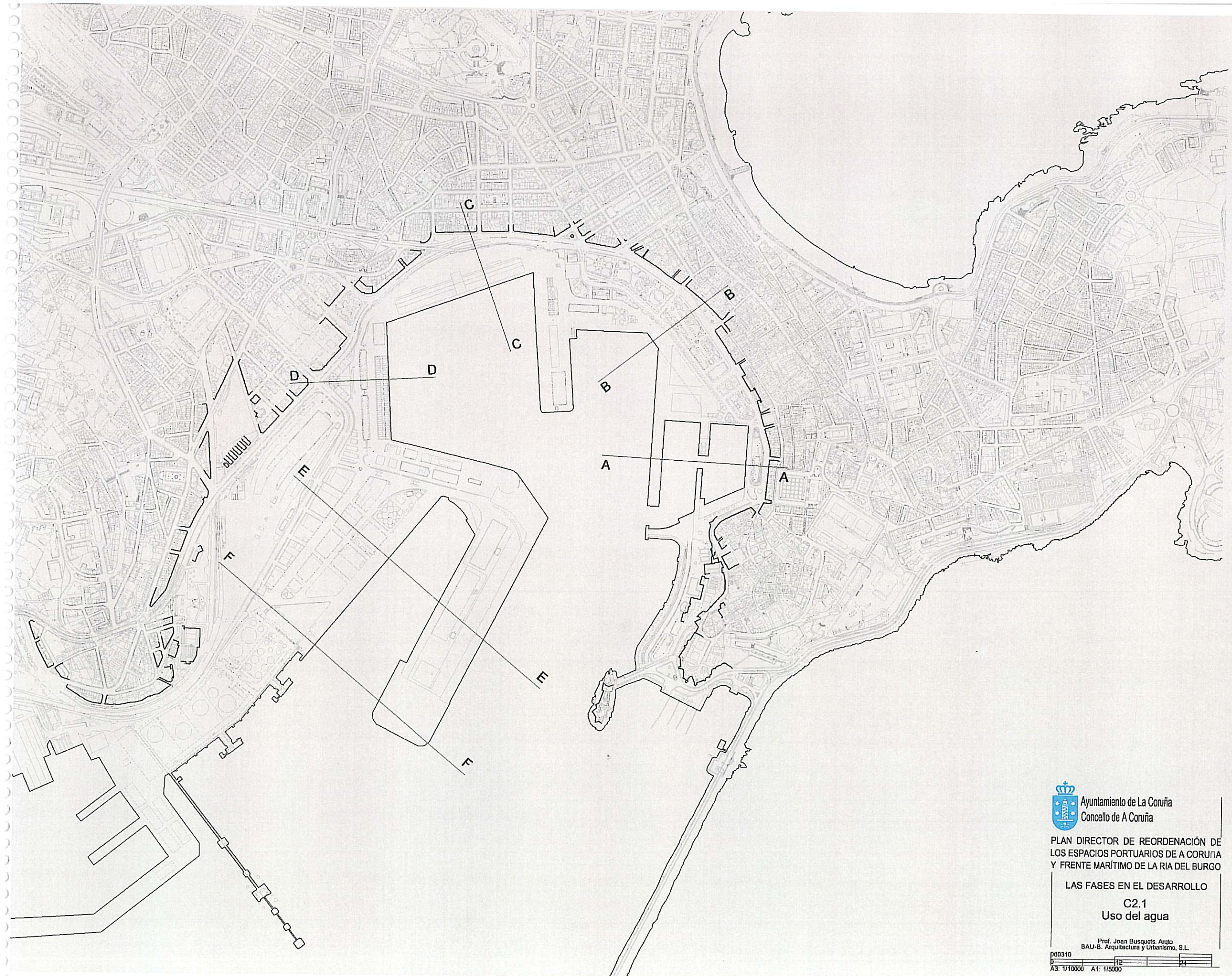
- **de acceso al agua y a sus usos.** Escaleras, rampas o gradas de bajada, y plataformas flotantes o pasarelas que permitan un contacto "tangible" con el agua, a nivel, y/o la penetren, de manera similar a algunos de los muelles existentes rodeados de agua por 3 de sus lados, que ofrecen panorámicas singulares de la ciudad desde el agua.
- **de mobiliario urbano,** resistentes al clima marítimo, capaces de definir y enmarcar nuevas perspectivas o incorporar la sutil variedad de reflejos del agua.
- **de protección solar,** como pérgolas o umbráculos.
- **de agua,** tales como fuentes y estanques en las plataformas o elementos verticales del tipo geiser, que anuncien y extiendan la presencia del agua hacia el interior, más allá del borde de los muelles.
- **elementos vegetales,** adaptados a las características del sitio, que incluyen la construcción de nuevos parques o ampliación de los existentes y la plantación de vegetación sobre suelos salinos o con rellenos inadecuados.
- **de modificación del perfil de los muelles,** para adecuar sus bordes a los nuevos usos urbanos, esencialmente, sustitución de bordes de escollera por muelles pesados de muro vertical o plataformas ligeras, flotantes o clavadas en el fondo.
- **de luz,** generadores de secuencias de espacios y de lecturas diferentes de la fachada urbana, en su imagen diurna o nocturna.
- **mejoras de las conexiones para peatones entre muelles,** con puentes móviles que dejen pasar los barcos y pasarelas que posibiliten recorridos alternativos.

Conservación de elementos industriales:

- **rehabilitación de estructuras portuarias existentes** como memoria del uso industrial o elementos de "land art" marítimo, entre los que se encuentran algunos edificios, grúas, pantalanos o plataformas
- **recuperación de elementos portuarios,** buscando usos y actividades adecuadas a la construcción, que permitan su puesta en valor mediante la introducción de usos cívicos.

Usos del agua:

- **de transporte de personas,** diario, tipo ferry o de larga distancia, tipo trasatlántico.
- **de recreo,** relacionados con medios de transporte panorámicos, de tipo acuático, como las "golondrinas" o aéreos como el teleférico.
- **deportivos,** asociados a la práctica o aprendizaje de deportes de agua como la natación, el submarinismo, la vela, el piragüismo...en recintos apropiados para estos usos



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RÍA DEL BURGO

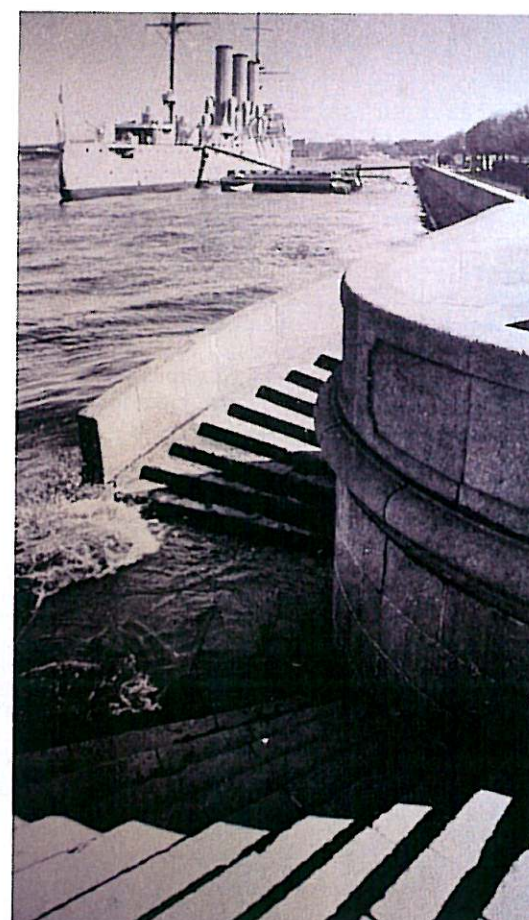
LAS FASES EN EL DESARROLLO

C2.1
Uso del agua

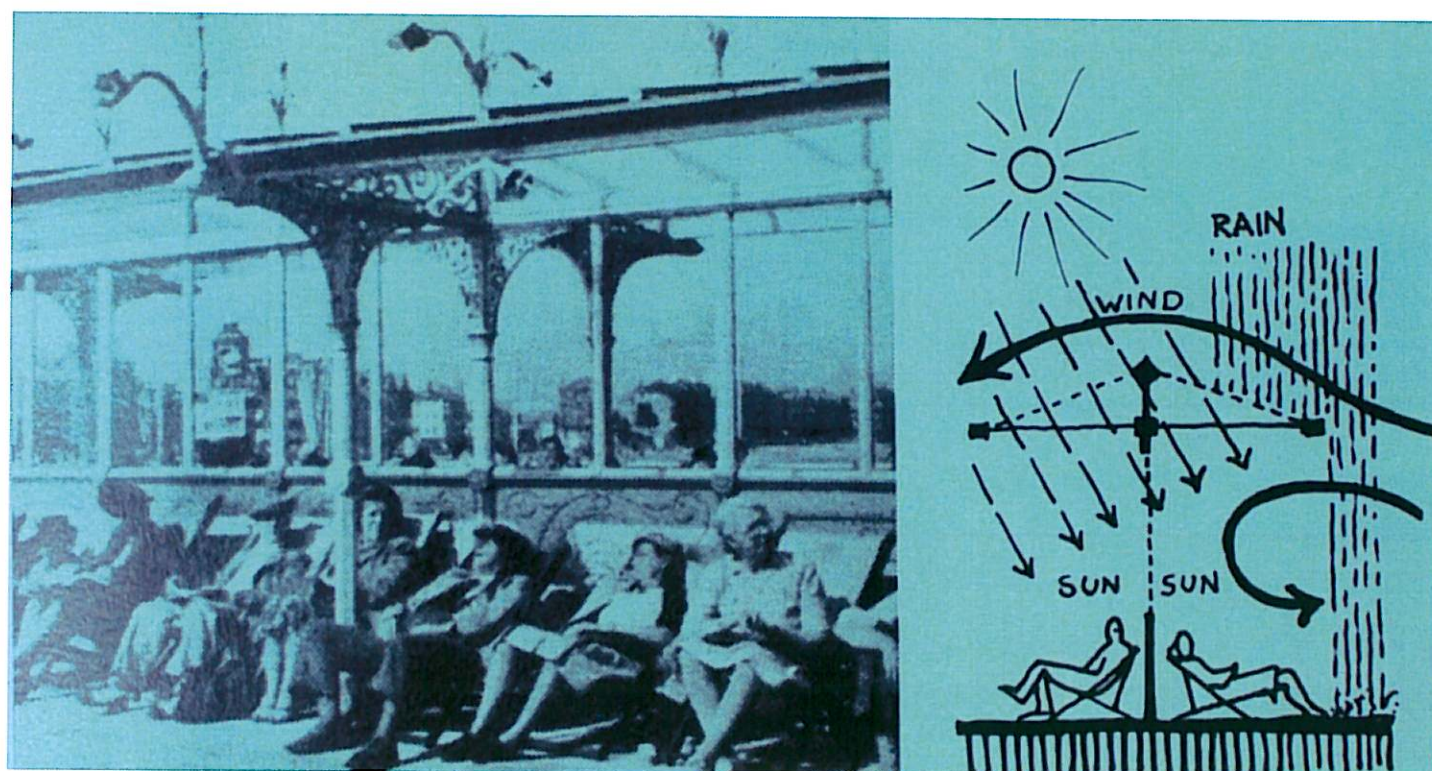
Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

060310

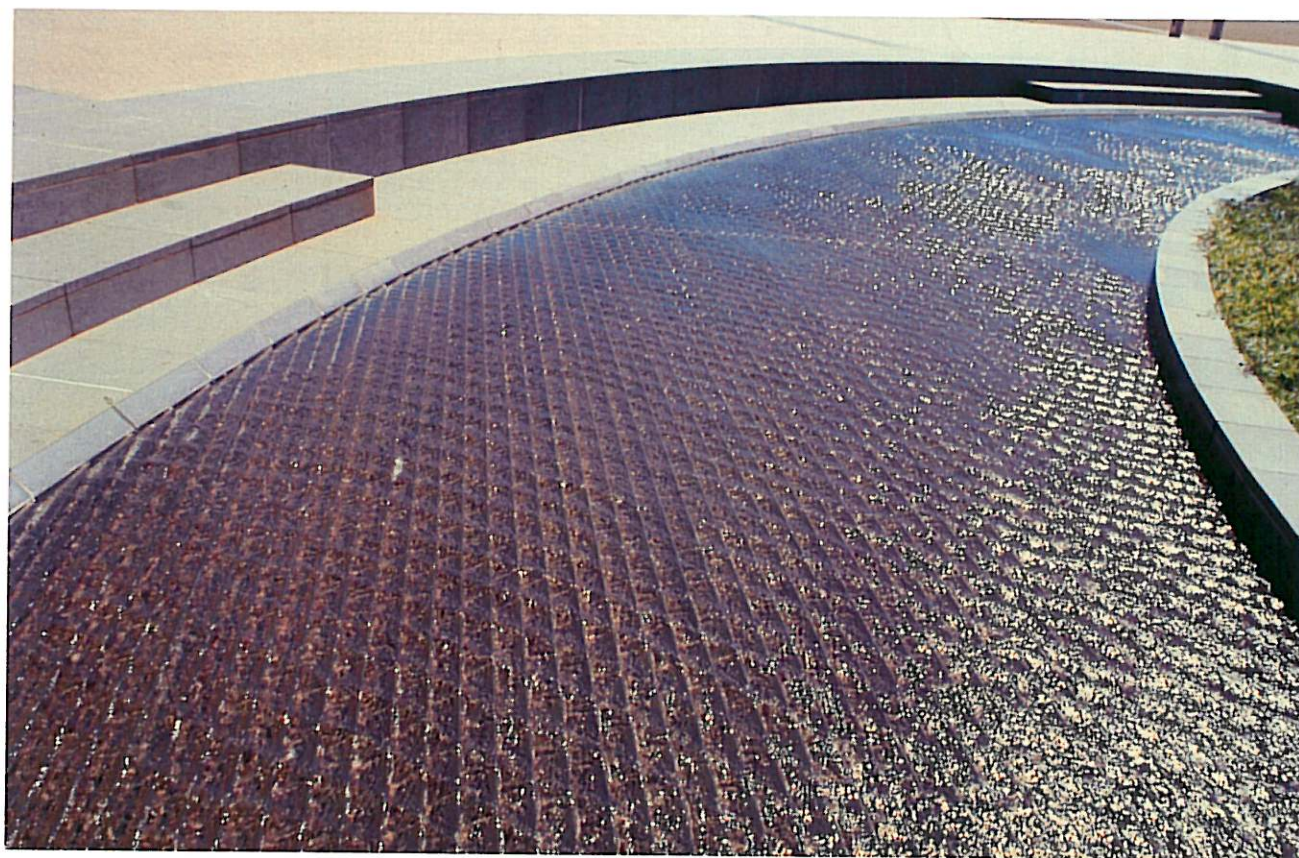
0	12	24
A3: 1/10000	A1: 1/5000	



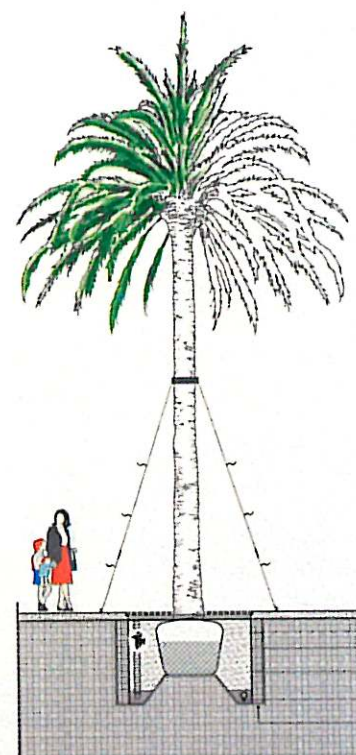
Acceso al agua y a sus usos



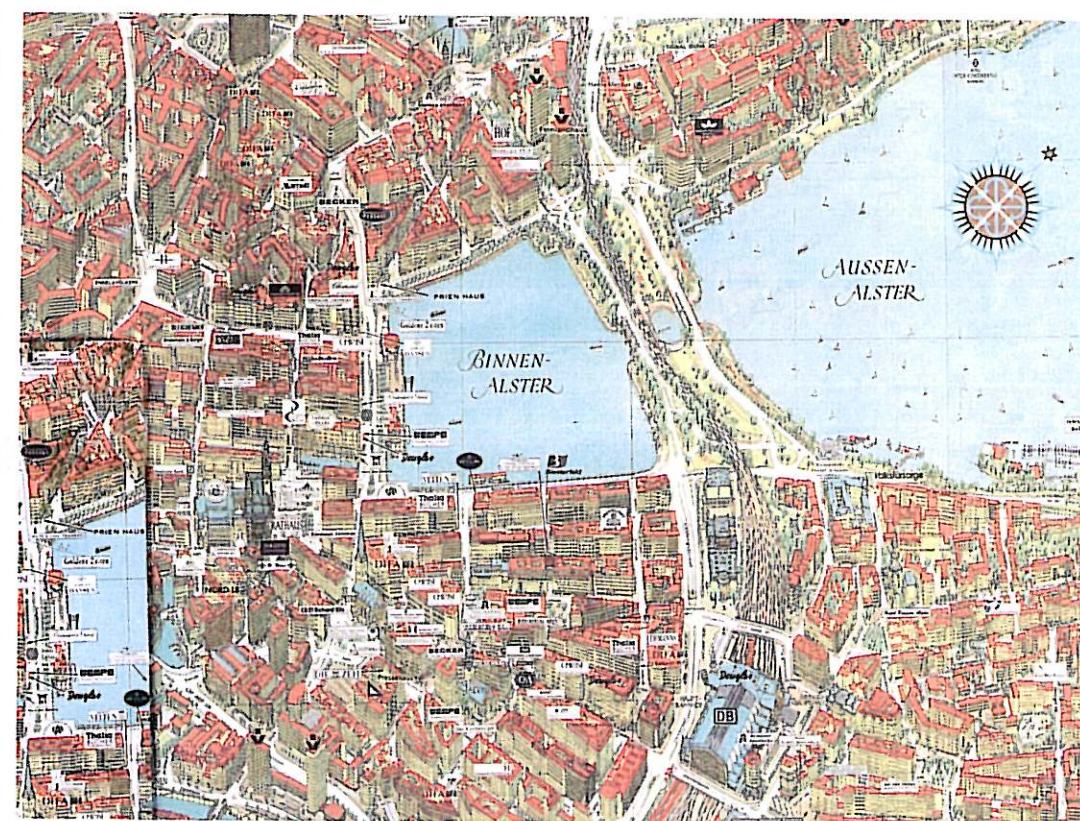
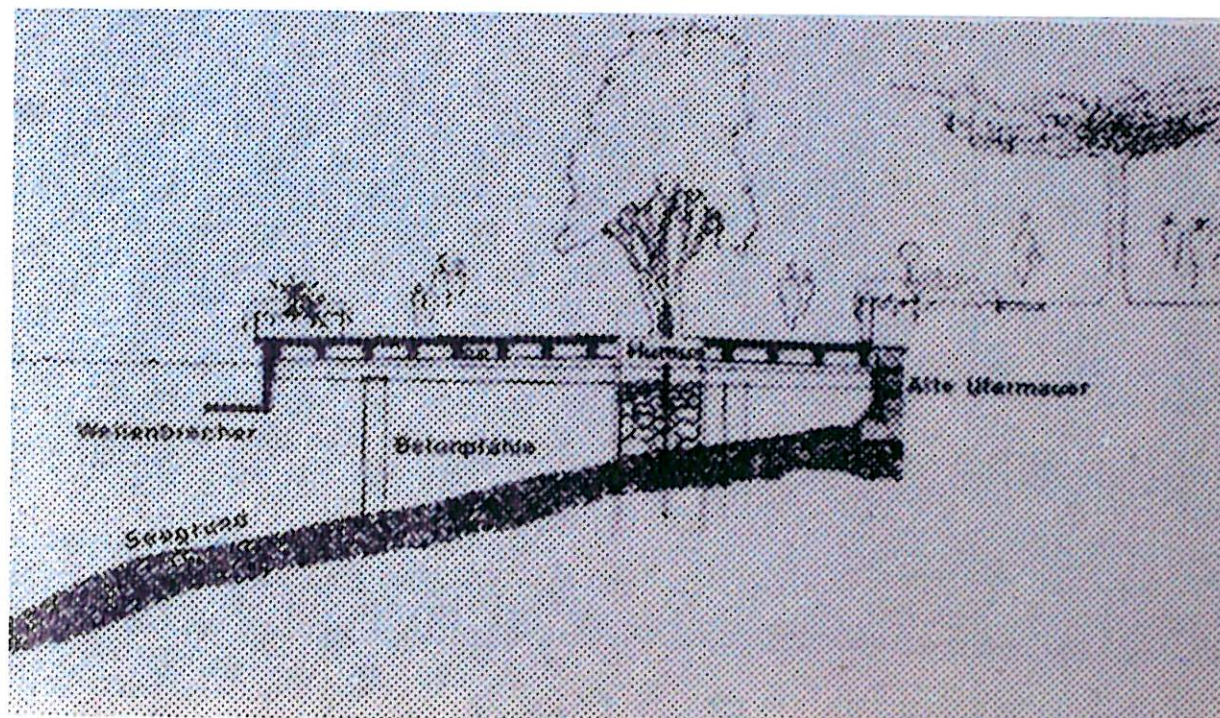
Protección solar



Elementos de agua y de extensión de la presencia de la lámina de agua



Vegetación



Modificación del perímetro de los muelles



Luz



Mejora de las conexiones para peatones entre muelles



Recuperación de elementos industriales

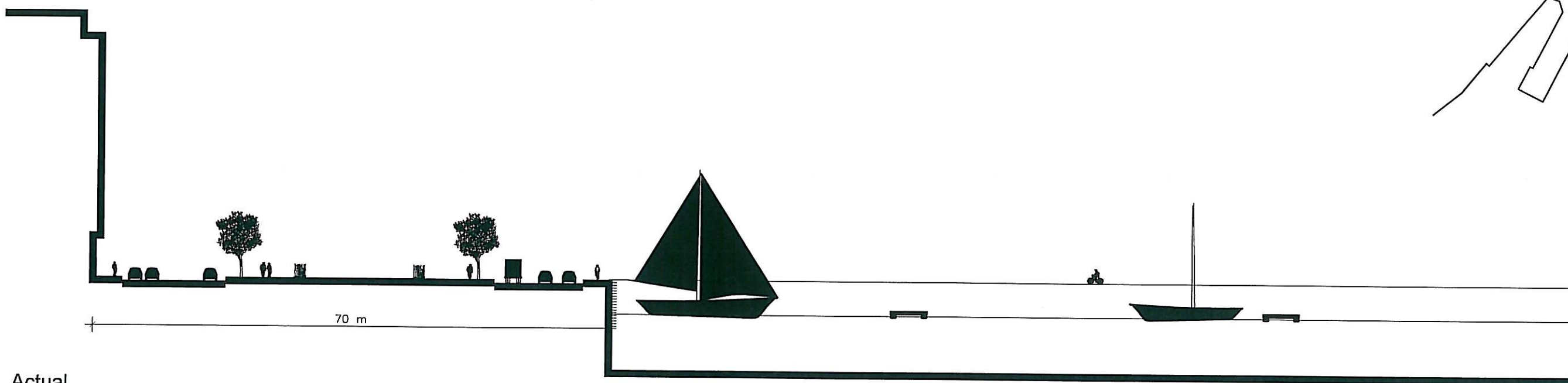
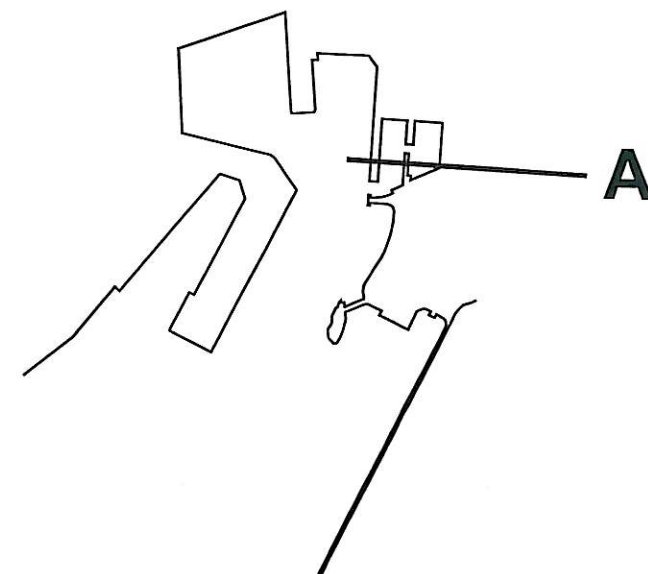


Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

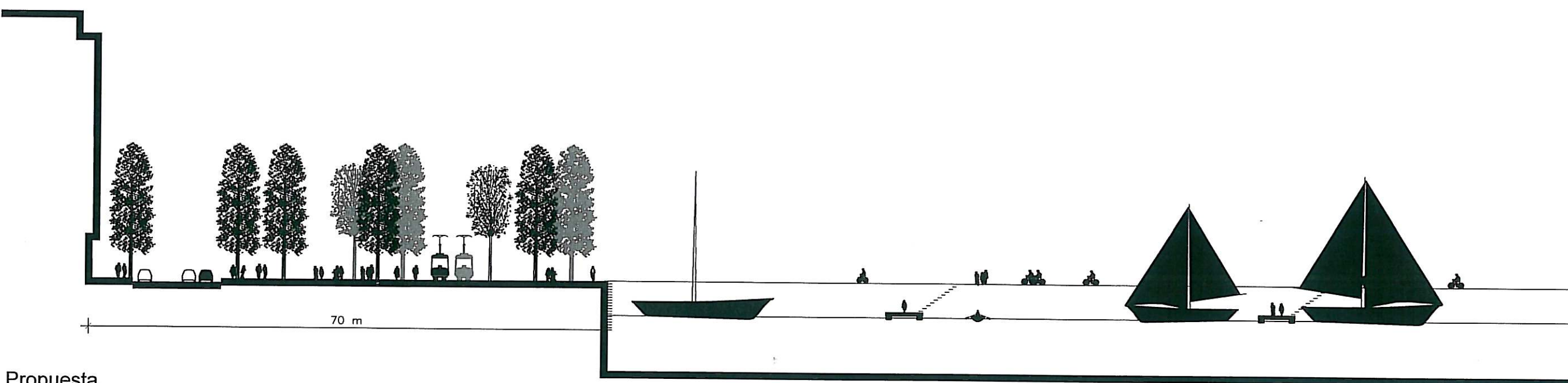


Usos del agua

A



Actual



Propuesta

Residencia
+
Actividades

Paseo

Tranvia

Carril bici

Embarcaciones
de recreo



PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

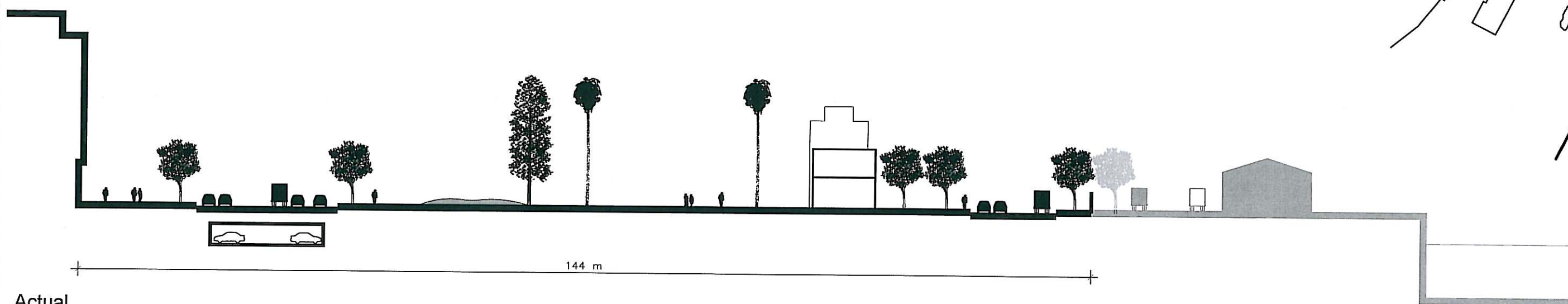
LAS FASES EN EL DESARROLLO

C2.2
Sección A: Av. de la Marina

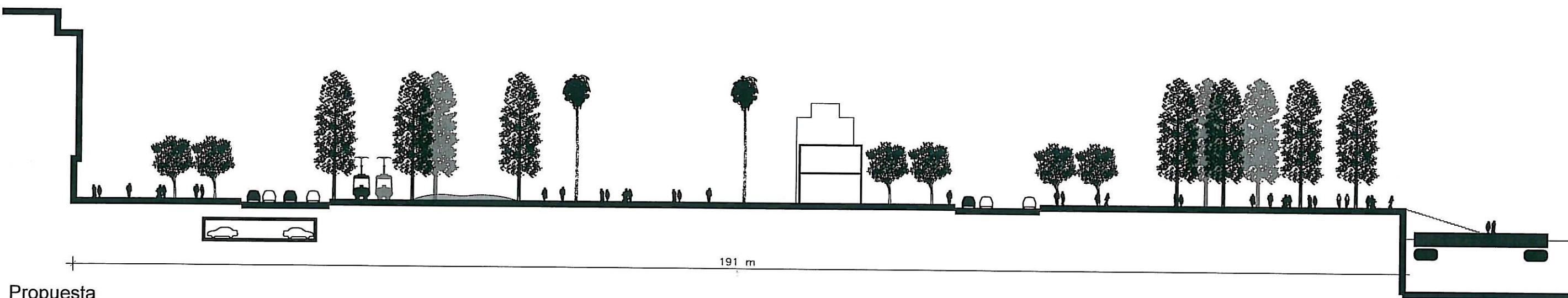
Prof. Joan Busquets Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.
D80310
A3: 1/5000 A1: 1/2000 A2: 1/1000

B

B



Actual



Propuesta

Residencia
+
Actividades

Tranvia

Parque

Paseo

Equipamientos

Boulevard

Carril bici

Plataformas
flotantes



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

LAS FASES EN EL DESARROLLO

C2.3

Sección B: Muelle de Batería-
Jardines de Méndez Núñez

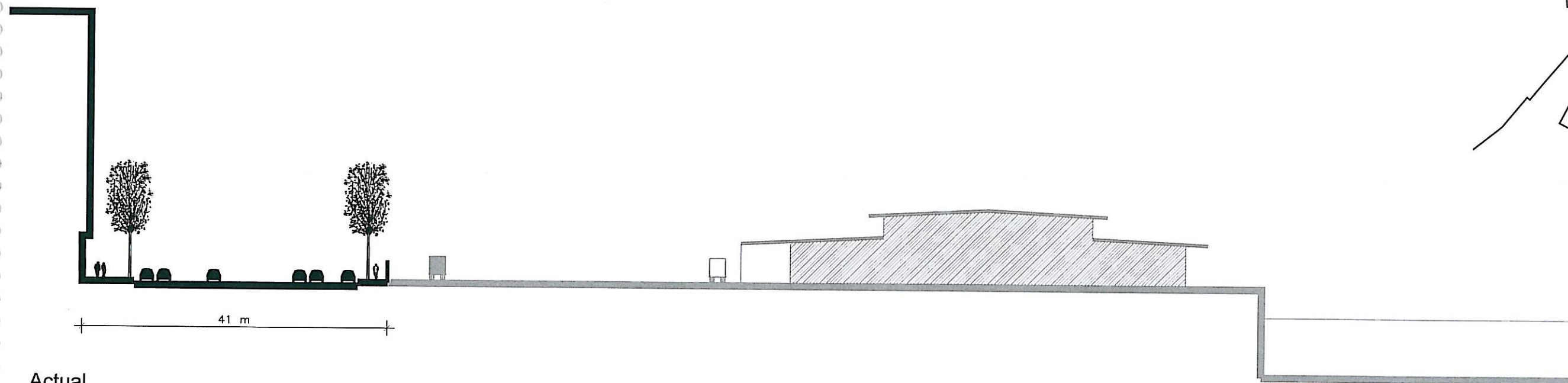
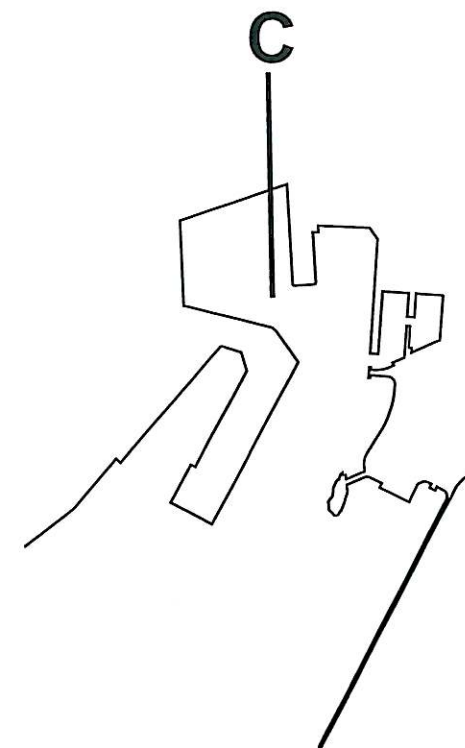
Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

D60310

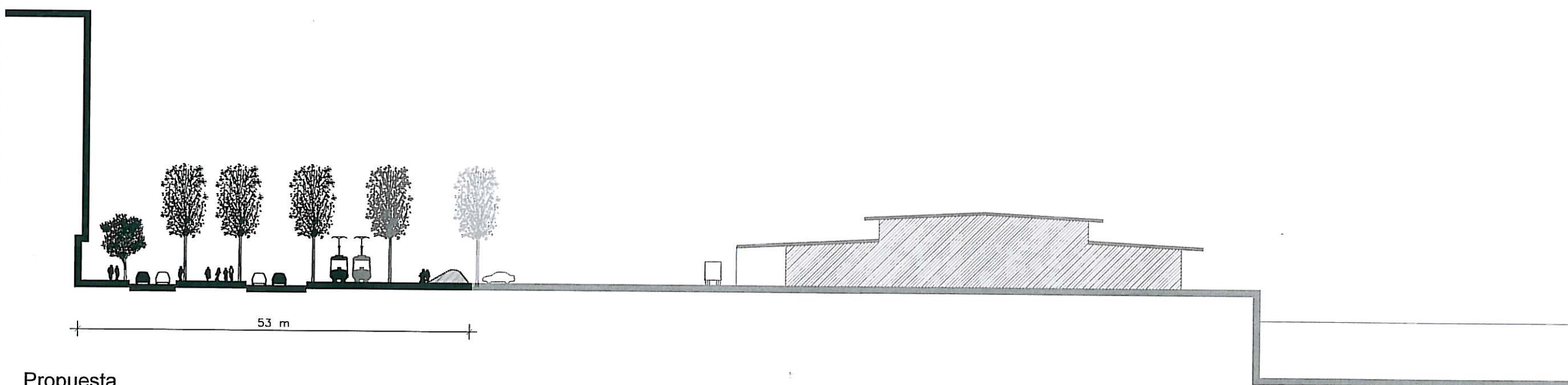
0 20 40

1:1000 1:1000

C



Actual



Propuesta

Residencia
+
Actividades

Carril bici

Boulevard
(Tranvia)



PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

LAS FASES EN EL DESARROLLO

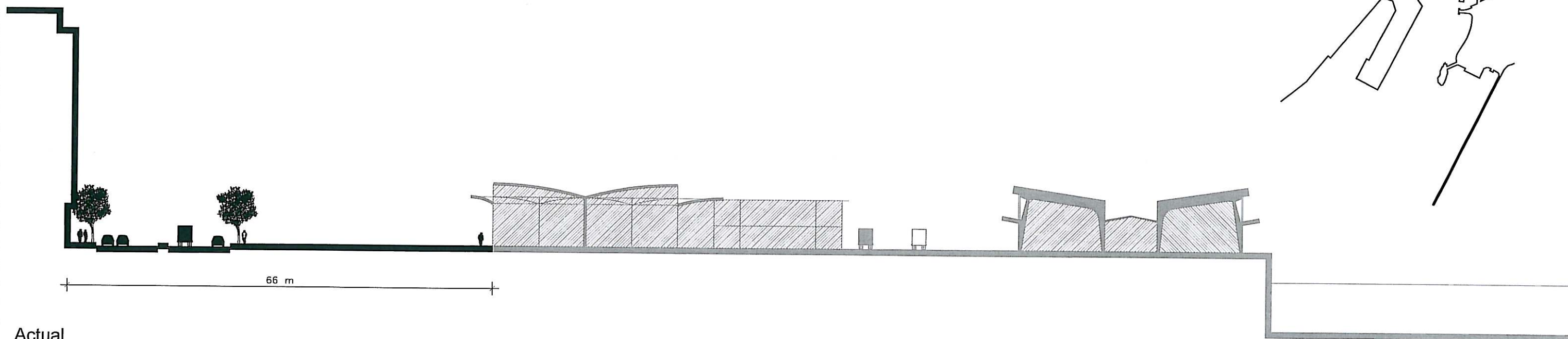
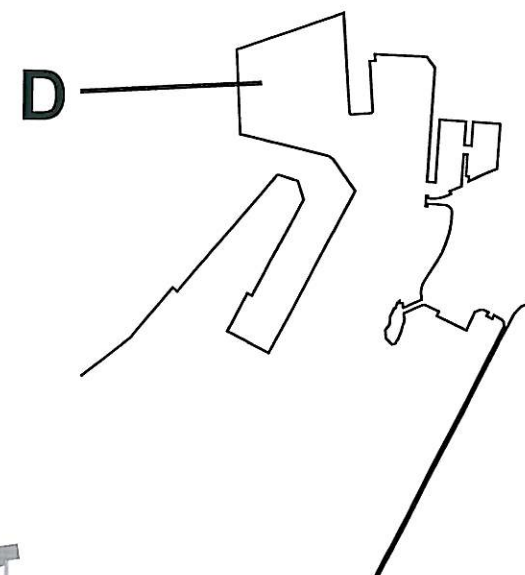
C2.4

Sección C: Muelle de Linares
Rivas

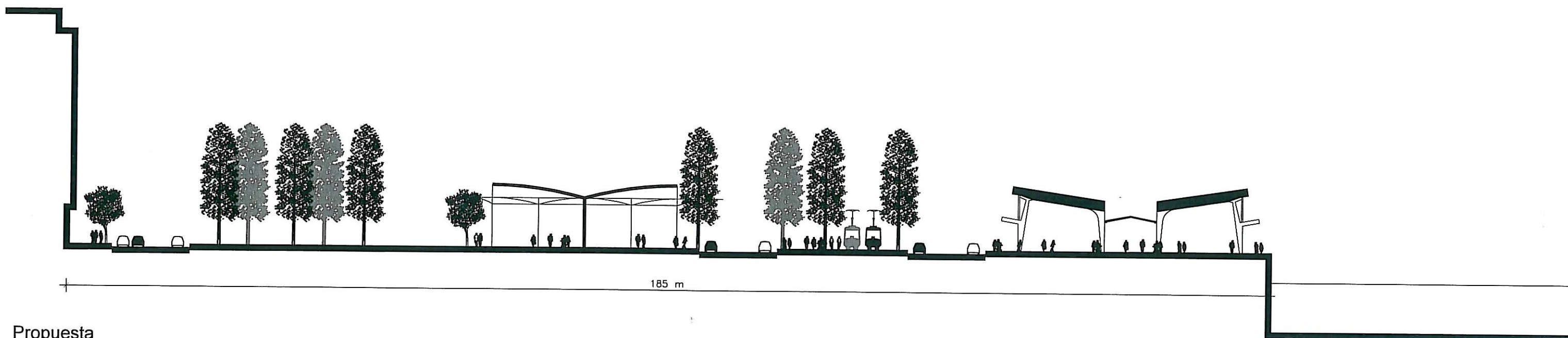
Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

060310
A3: 1/600 A1: 1/300

D



Actual



Propuesta

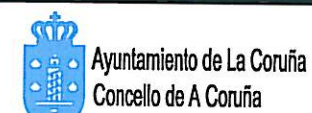
Residencia
+
Actividades

Parque

Equipamientos

Paseo Carril bici Tranvia

Equipamientos



PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

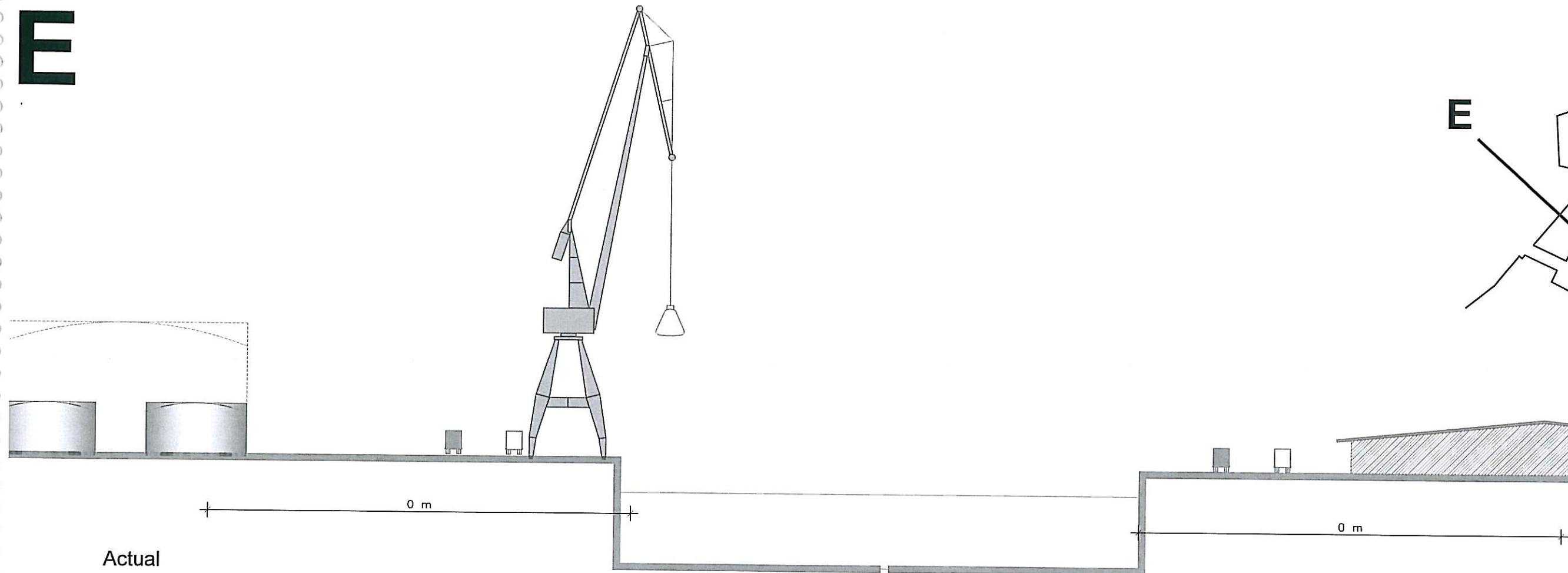
LAS FASES EN EL DESARROLLO

C2.5
Sección D: Muelle de la palloza

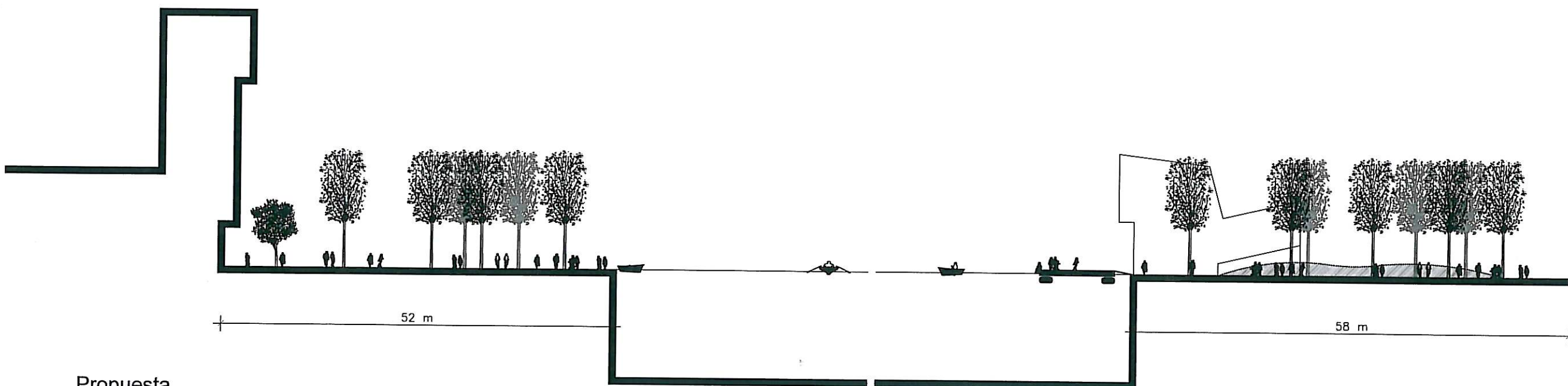
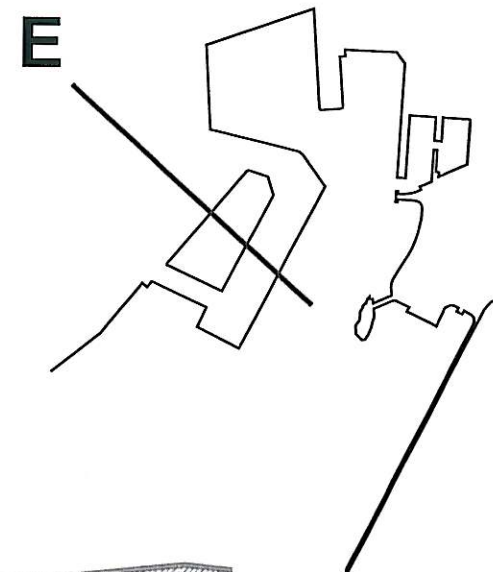
Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

0310
A3: 1/800 A1: 1/300 20 40

E



Actual



Propuesta

Residencia
+
Actividades

Paseo Carril bici

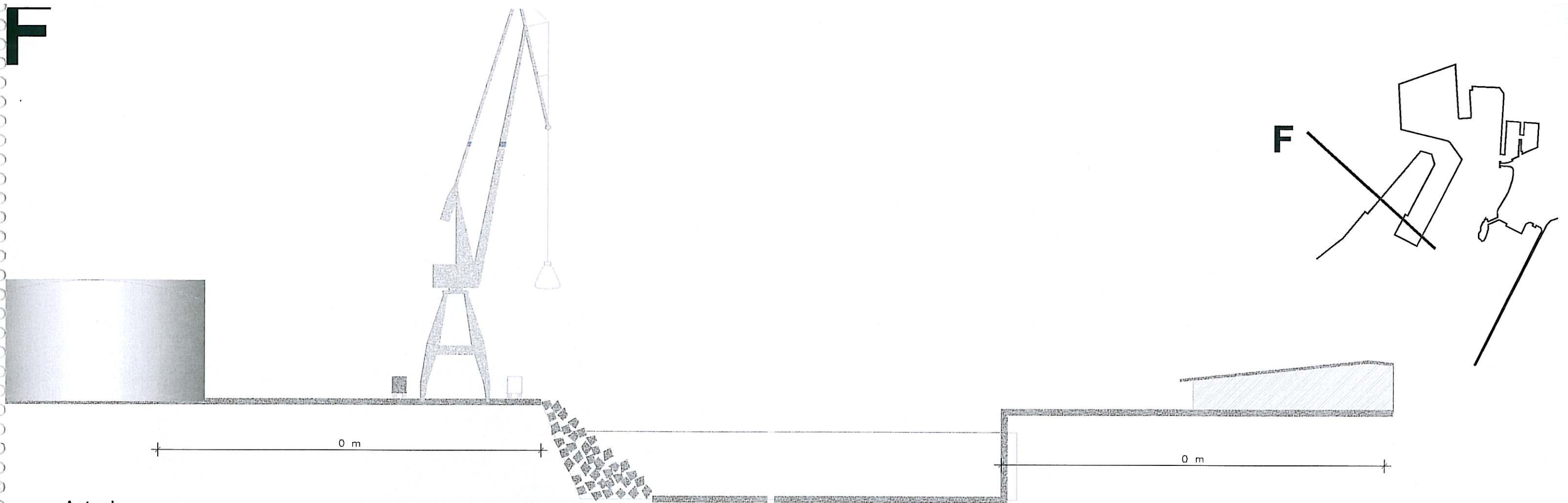
Plataformas
flotantes

Equipamientos

Parque

F

F



Actual



Propuesta

Residencia
+
Actividades

Paseo

Carril bici

Plataformas

Plataformas
flotantes

Equipamientos

Parque



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN E
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURG

LAS FASES EN EL DESARROLLO

C2.7
Sección F: Puerto petrolero-
muelle del Centenario

Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

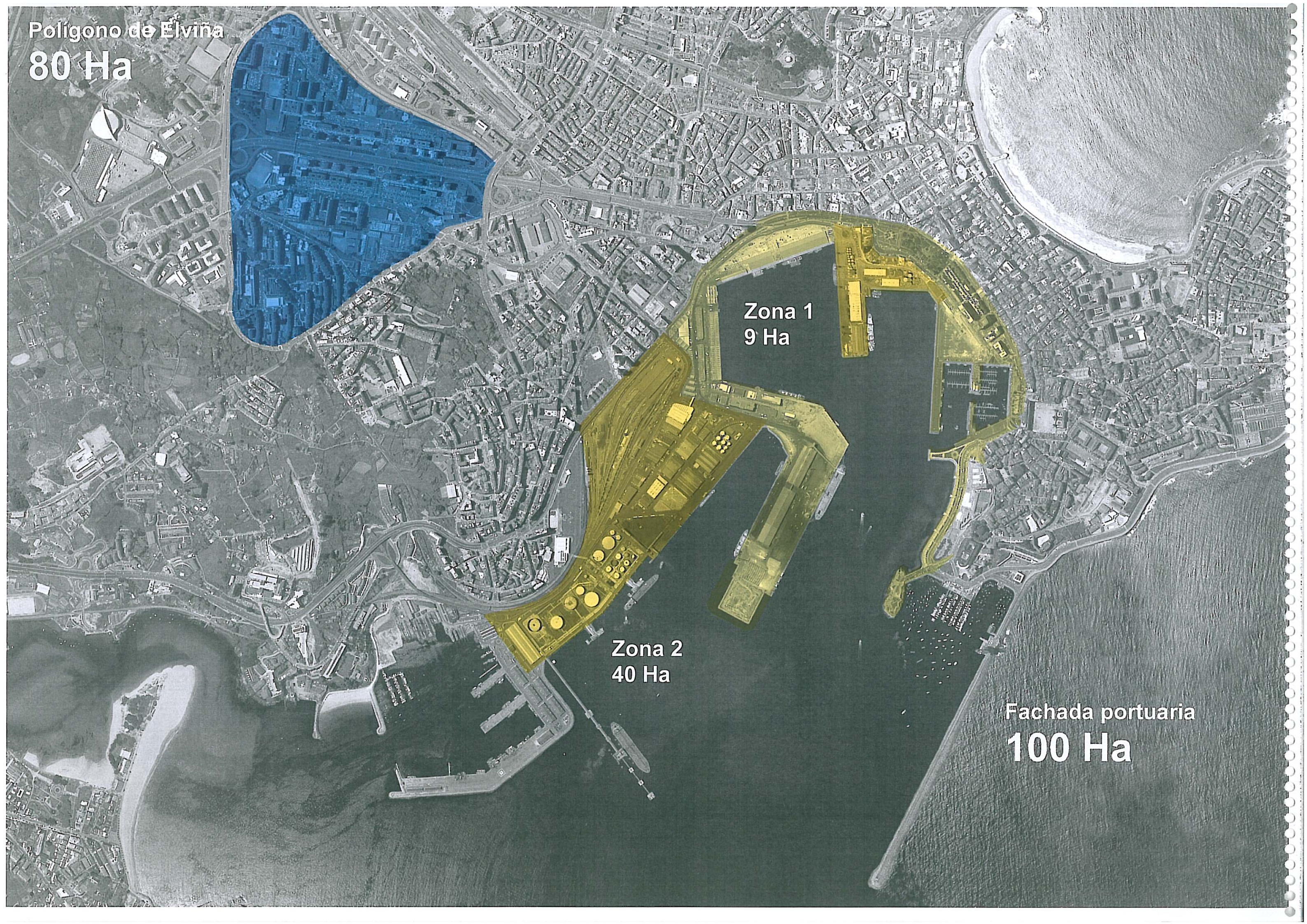
P60310

Polígono de Elvina
80 Ha

Zona 1
9 Ha

Zona 2
40 Ha

Fachada portuaria
100 Ha



C.3. Las fases en el desarrollo

C.3.1 Fases

Dada la gran superficie de los suelos implicados, así como los diferentes condicionantes relacionados con ellos, se plantea desarrollar las propuestas en varias fases. El criterio utilizado para la concreción de estas fases no es estrictamente temporal, por lo que no implica necesariamente un desarrollo cronológico de las mismas, sino que pretende asegurar la coherencia de un proceso a lo largo del tiempo en función de las necesidades y de las oportunidades que se generen.

Se proponen 3 fases, A, B y C:

En la **fase A** se aborda la "reformulación" de la fachada portuaria en términos de imagen urbana, pero también de reestructuración del sistema de relaciones y accesos a las plataformas del puerto y del agua.

Esta fase supone la reurbanización del paseo perimetral y de las plazas tangentes al mismo con elementos que reconozcan y enfatizen los espacios existentes, algunos de ellos muy significativos para la memoria de la ciudad, y a su vez los integren en una estructura espacial mayor, el boulevard continuo junto al agua, que conecte el paseo marítimo existente con la zona 2 de desarrollo.

También se incluyen en esta fase la sustitución de la conexión actual con el fuerte de San Antón, por un elemento de menor impacto visual -en planta y en sección- que recuerde el origen del fuerte como elemento de defensa aislado situado sobre un promontorio rocoso en el acceso de la rada. Por otra parte se sugiere la construcción de un nuevo "finger" de acceso a los trasatlánticos, tratado como un elemento publicitario generador de nuevos valores iconográficos. El "finger" debería situarse en la prolongación del muelle de Trasatlánticos, en el cierre de la nueva dársena, fuera del eje visual que conecta el teatro Colón con el agua. De esta manera se podría minimizar la superficie de recinto cerrado y destinar más área de muelles para el uso cívico.

Esta fase permite abordar de manera inmediata e independiente, la transformación de la fachada urbana portuaria. Los suelos incluidos en ella pertenecen ya al dominio público, bien a partir de fragmentos significativos que anticipen la transformación o bien de una sola actuación.

La **fase B** contiene los suelos de la actual estación ferroviaria de mercancías y los situados dentro del recinto portuario de acuerdo con el convenio, así como otros suelos del puerto sobre los que será necesario actuar para asegurar el acceso a la zona 2 de desarrollo y dar continuidad al paseo marítimo junto al agua. Esta fase, se corresponde sustancialmente con las zonas de transformación.

Finalmente, la **fase C**, implica a los suelos situados en el muelle del Centenario y parte de los del muelle del Este, que en coherencia con el imparable proceso de sustitución de las actividades industriales relacionadas con la manipulación y almacenaje de graneles iniciado en los otros muelles, debería suponer el traslado de dichas actividades a otros lugares que generen menos fricciones con los usos urbanos.

Se prevé que este traslado se produzca a medio o largo plazo, una vez que el nuevo puerto exterior entre en funcionamiento, pues el muelle del Centenario, situado en un extremo del muelle de San Diego y "centrado" en la lámina de agua, reúne la doble condición de ser el muelle con mayor calado - necesario para los cargueros actuales- y estar relativamente alejado de las viviendas.

En los dos modelos morfológicos propuestos, tanto en el de "isla" - en el que se suprime la conexión en superficie con el muelle de San Diego- como en el modelo "lago" - en el que se refuerzan las conexiones con el mismo - las actuaciones que se realicen deberán garantizar el acceso de vehículos y peatones al muelle del Centenario.

En esta fase se propone también la construcción de una pasarela móvil para peatones, entre el muelle anterior y el muelle de Batería - Calvo Sotelo, para favorecer la creación de recorridos cívicos alternativos y acercar el muelle del Centenario al centro urbano.

C.3.2 Secuencia de las fases

Como ya se ha dicho, el orden de las fases no sigue necesariamente un criterio temporal, sino que obedece más bien a las necesidades o a las oportunidades que pudieran generarse, pudiendo desarrollarse por tanto diferentes fases o subfases al mismo tiempo o en momentos sucesivos.

C.3.3 Cuadro sintético de las fases

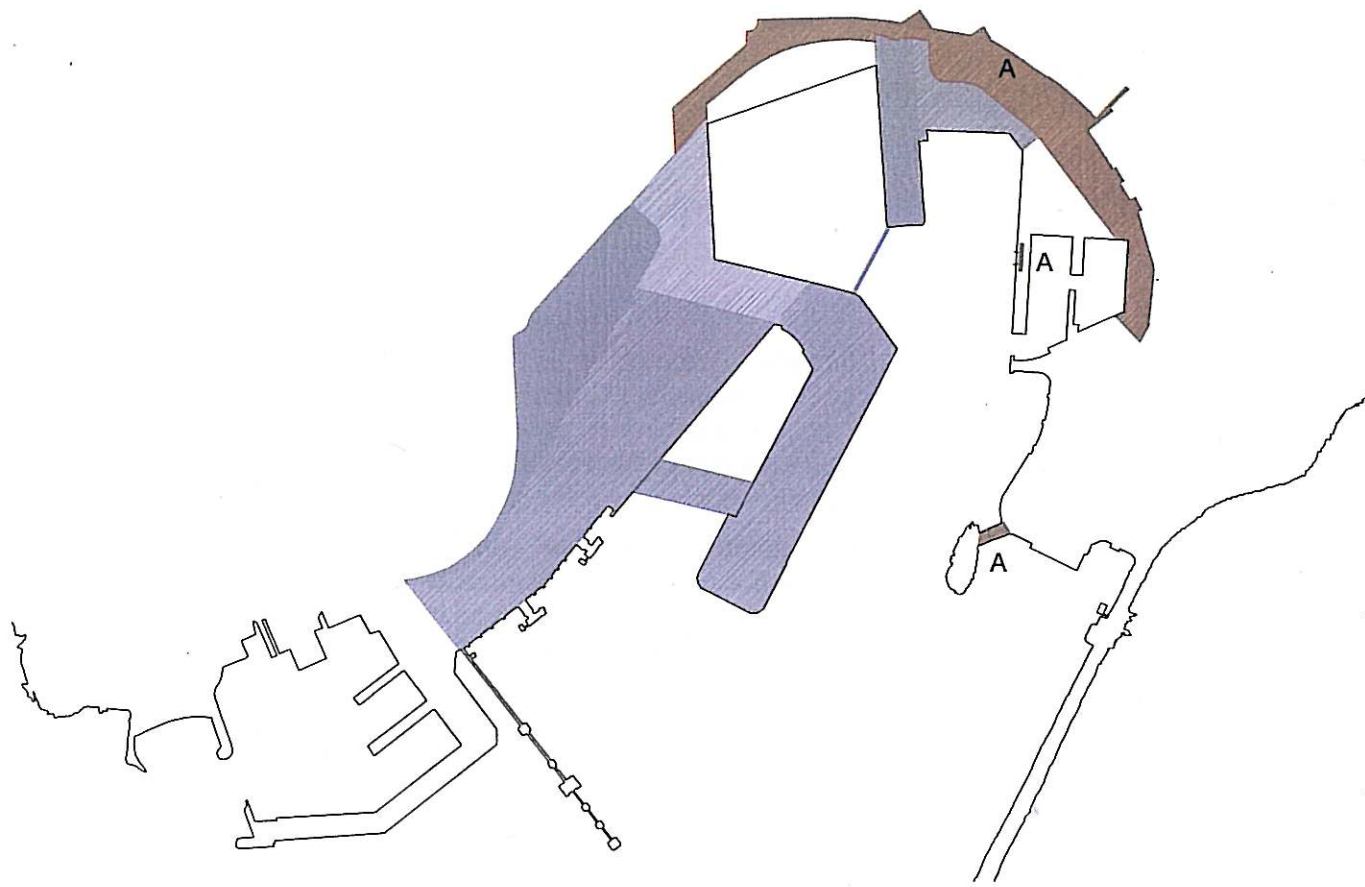
En el siguiente cuadro se resumen de forma agregada las superficies de las fases de desarrollo estudiadas:

A	Boulevard perimetral	boulevard	16,28 Ha	
		san antón	0,23 Ha	
				16,51 Ha
B	Zona 1	a	4,98 Ha	
		b	3,88 Ha	
				8,86 Ha
	Zona 2	a	12,53 Ha	
		b	27,42 Ha	
		c	9,52 Ha	
			49,47 Ha	
				58,33 Ha
C	Muelle del centenario		20,13 Ha	
				20,13 Ha

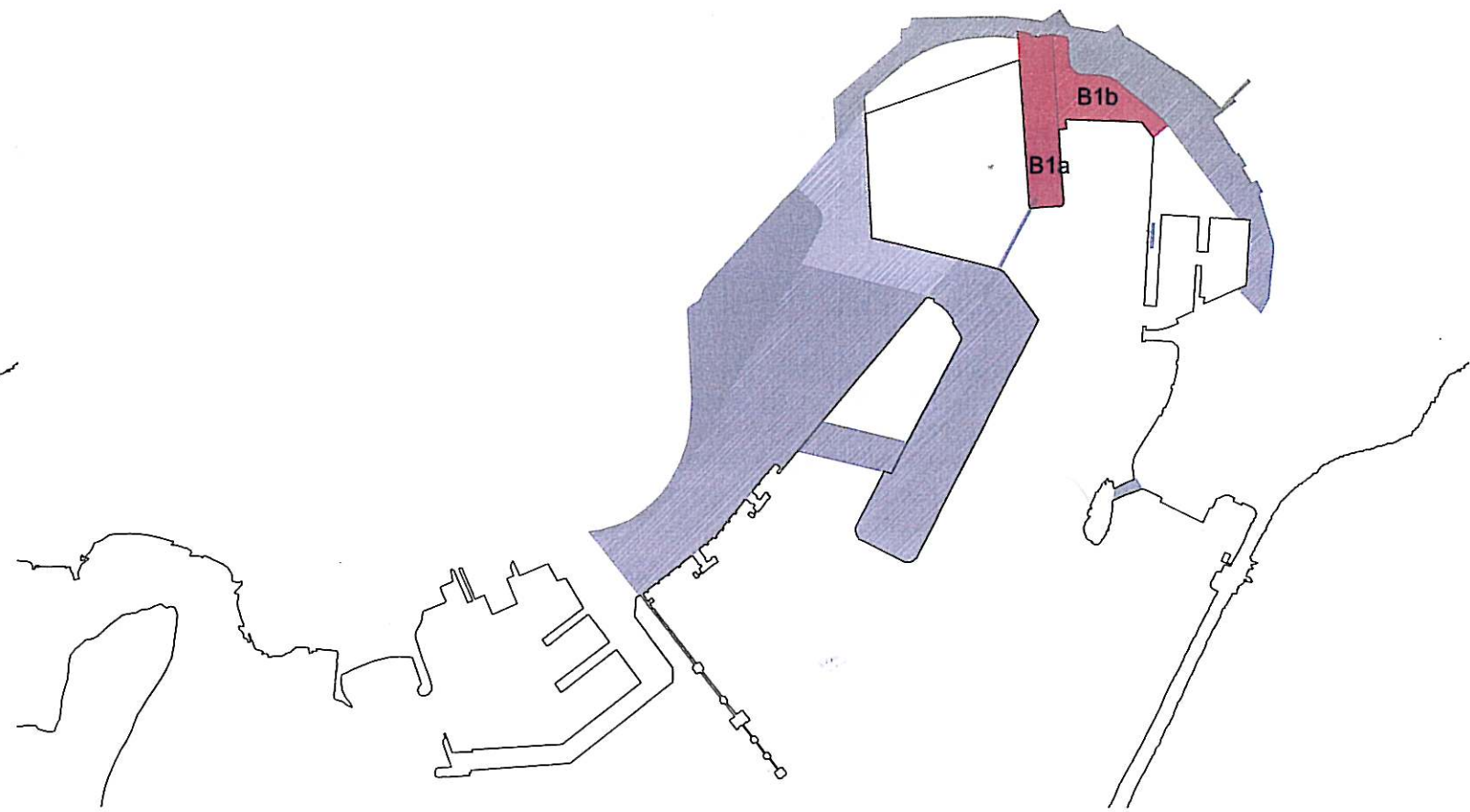
SUPERFICIE TOTAL

94,97 Ha

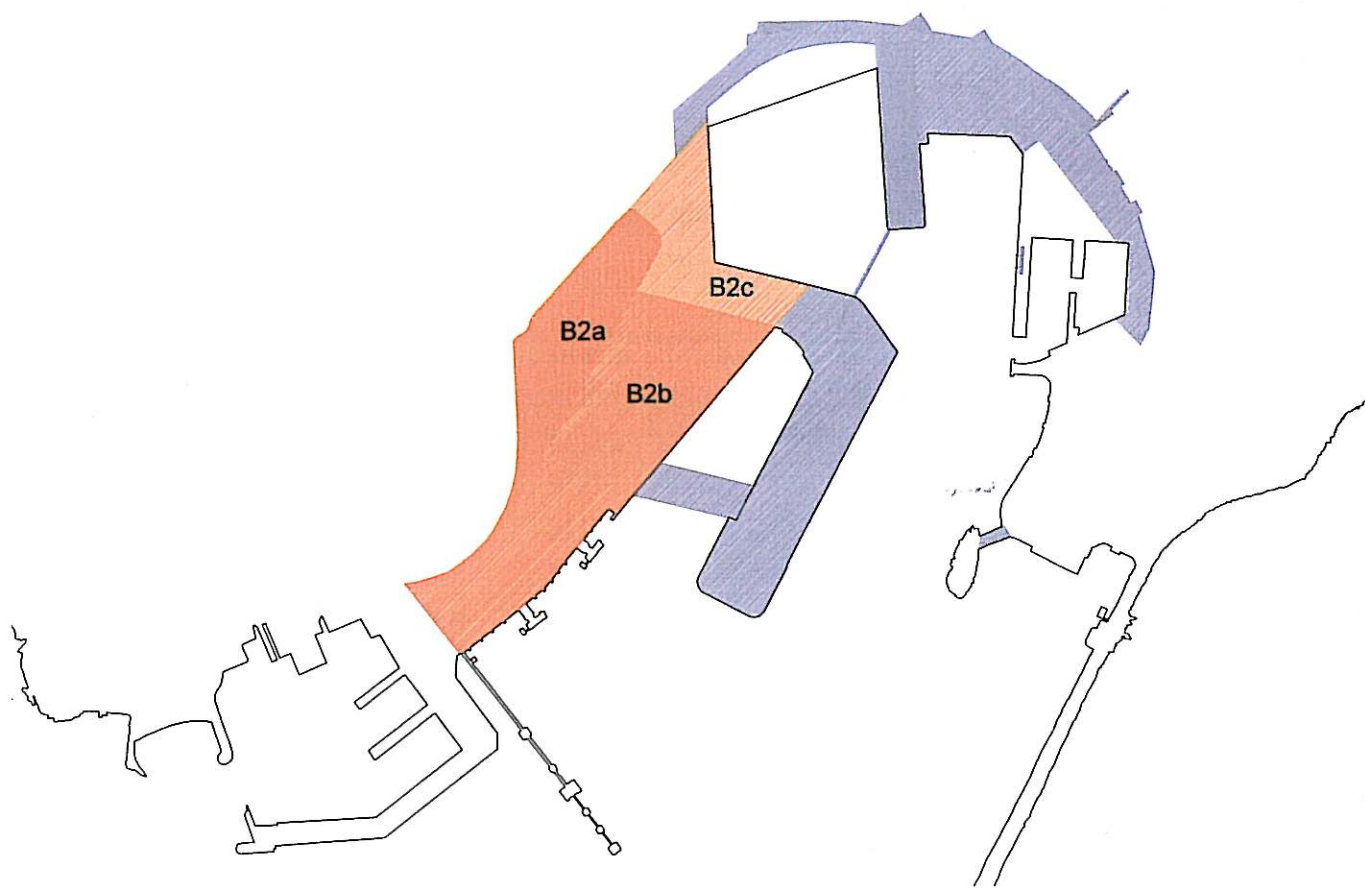
FASE A: Superficie total 16,51 Ha
Urbanización del boulevard, plazas perimetrales, acceso al castillode San Antón y "finger" de trasatlánticos



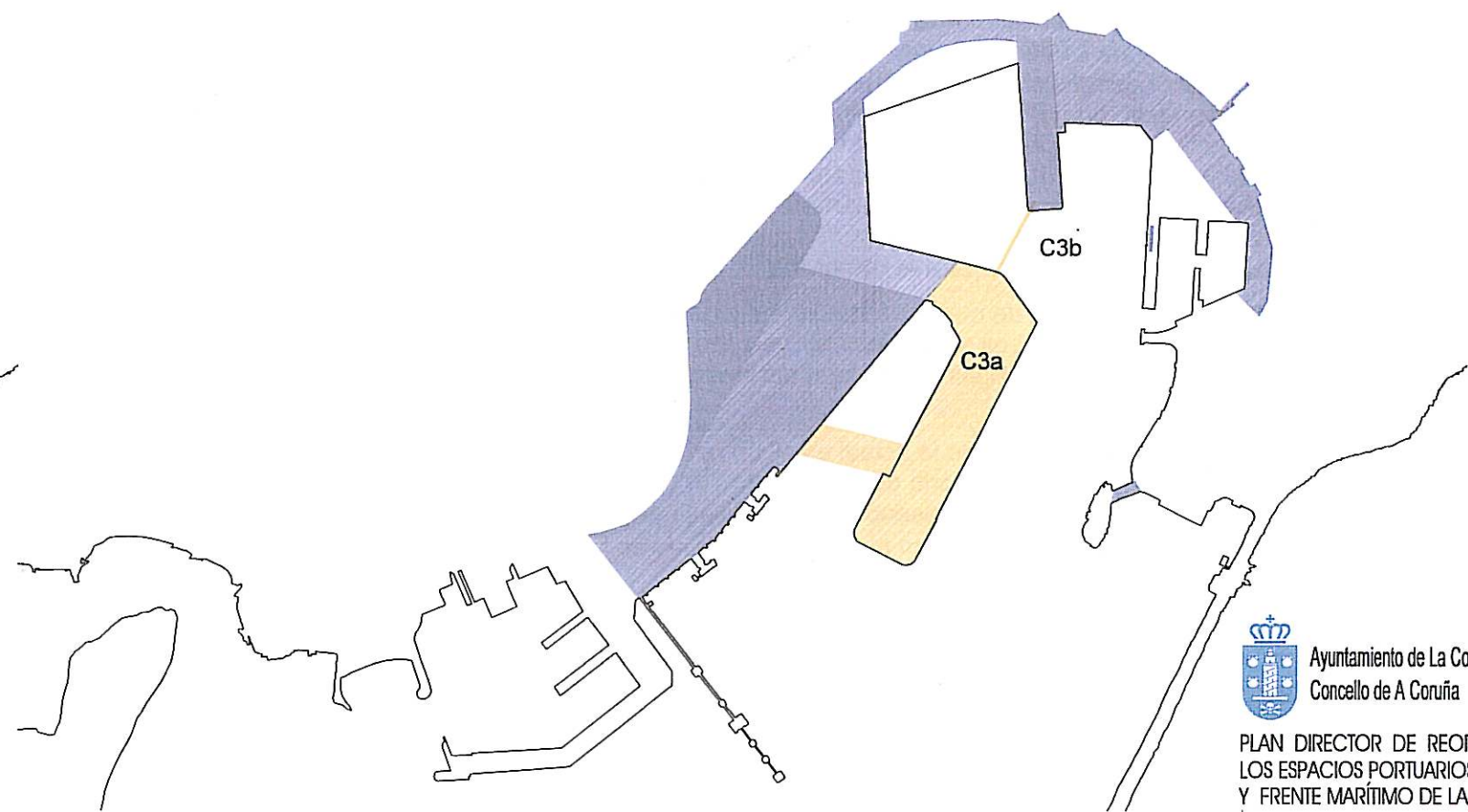
FASE B1: Superficie total 8,86 Ha
Zona 1



FASE B2: Superficie total 49,47 Ha
Zona 2



FASE C: Superficie total 20,13 Ha
Muelle del Centenario y conexión con el muelle de Batería



-  **FASE A:**
Reurbanización del boulevard, plazas perimetrales, acceso al castillode San Antón y "finger" de trasatlánticos
-  **FASE B:**
Zona 1
-  **FASE B:**
Zona 2
-  **FASE C:**
Muelle del Centenario y conexión con el muelle de Batería
-  --- Ámbitos del convenio



C.4. Estimación del coste de las obras de urbanización:

Las obras descritas a continuación se grafían en los planos de esta serie C y se enumeran en el cuadro de sugerencias para el desarrollo.

C.4.1 Obras de urbanización

En este apartado se describen y valoran las obras de urbanización necesarias para la transformación de las plataformas del puerto y la correcta inserción urbana de las propuestas.

La liberación de las plataformas del dominio portuario y la asignación de grandes superficies de suelo para el uso público permitirá la creación de un boulevard de gran longitud que conectará con el paseo marítimo existente, generando un recorrido cívico junto al mar de más de 12 km de desarrollo total, entre los tramos actuales y los añadidos.

La mayor parte de este boulevard discurrirá sobre suelos libres de edificación, actualmente urbanizados y dotados de todos los servicios, desde la plaza de María Pita hasta el muelle de la Palloza. Por tanto, las actuaciones previstas en esta zona se definen como obras de reurbanización, con el objetivo de clarificar las circulaciones de vehículos y mejorar la imagen urbana de algunos espacios muy significativos para la ciudad. La reurbanización supondrá el aumento de la superficie de suelo destinada a los peatones y las bicicletas.

También se define como reurbanización la prolongación del boulevard hasta el parque de San Diego, límite de la Zona 2 de actuación, una vez que éste se aleja del borde del agua y las calles transversales de acceso a esta zona.

Las obras necesarias para la urbanización de las plataformas portuarias, tanto las incluidas dentro de los ámbitos del convenio como las que están fuera pero en las que se propone actuar -muelle de la Palloza, del Este y del Centenario-, suponen el derribo de los edificios y de las instalaciones y redes de servicio actuales y la nueva urbanización de todas ellas.

Atendiendo a que en cada una de las zonas del convenio se han propuesto varias alternativas, los valores de superficies de suelo considerados en esta tabla son la media de los valores resultantes de dichas alternativas.

En función del modelo morfológico escogido para el desarrollo de las propuestas de la Zona 2 y muelle del Centenario, pueden ser necesarias operaciones de modificación del perfil de los muelles actuales, para adecuar sus bordes a los nuevos usos, o del perímetro, tanto para eliminar conexiones en superficie con otros muelles - lo que supondría el derribo parcial de muelles existentes y la construcción de túneles submarinos de conexión -como para aumentarlas - en cuyo caso habría que construir nuevas explanadas sobre el agua. En este último caso habría que considerar también los problemas que se conocen, relativos a los movimientos y asientos del extremo final del muelle del Este, que implicaría la consolidación del muelle y probablemente del fondo marino.

Estas operaciones se consideran estructurales y deberían valorarse aparte.

C.4.2 Nuevas infraestructuras de transporte

Aquí se resumen las intervenciones que tienen que ver con los medios de transporte alternativos a la circulación de vehículos, ya explicadas en los documentos anteriores. Estas intervenciones, que no son imprescindibles para el desarrollo de las propuestas, suponen una mejora sustancial de las posibilidades de acceso al centro urbano y a las nuevas áreas de desarrollo.

Entre las propuestas para las nuevas infraestructuras de transporte se encuentran las siguientes:

- nueva estación intermodal, que mejore la relación y el intercambio entre los diferentes sistemas de transporte, tanto público como privado.
- nueva línea de tranvía que conectaría la estación de tren de pasajeros y la de autobuses con las Zonas 1 y 2 de transformación y el centro histórico.
- la posible reconversión de la línea de tren de mercancías actual, junto al agua, entre el muelle de San Diego y el frente de la Ría del Burgo, en una nueva línea de tranvía. Esta línea que podría enlazar con la anterior tendría como puntos de paso principales el puente del Pasaje, as Jubias, Zona 2- muelle de San diego, Estaciones, Zona 1- muelle de Batería, centro urbano y plaza de María Pita.
- la construcción de un edificio singular, para el acceso de pasajeros a los trasatlánticos. Este edificio, levantando sobre la plataforma, debería concentrar las funciones de acceso a los barcos y control de billetes, minimizando la superficie de muelle cerrada al público.

C.4.3 Elementos a rehabilitar

En el plano C4.3 y en la relación de sugerencias se detalla el conjunto de elementos de con valor patrimonial a conservar. Dichos elementos se corresponden con:

- los accesos históricos al recinto portuario, constituidos por las casetas y verjas de cierre existentes
- edificios de carácter industrial, generalmente de una planta de altura, para almacenaje o pesado de graneles – Silos del Cantábrico, Báscula- o relacionados con el almacenaje o compra-venta de pescado – lonja del Gran Sol.
- edificios de carácter administrativo y de seguridad – Aduana, Comandancia militar, Delegación del Gobierno- o de carácter técnico –Mareógrafo-, necesarios para el funcionamiento del puerto.
- Estructuras de servicio de los barcos y máquinas –pantalanes y grúas.

El conjunto de elementos listados arriba se considera mínimo, por lo que podrían incluirse otros elementos si así se considera por su valor.

Se propone que la mayor parte de ellos se destine al uso dotacional público o constituyan elementos de “mobiliario” urbano integrados en los nuevos espacios, con usos compatibles con los valores que se quiere preservar, por lo que se debería prever una partida presupuestaria para su adecuación a los nuevos usos y rehabilitación. En función de la alternativa de desarrollo escogida, también podría ser necesario “trasladar” alguno de ellos –puertas de acceso, verjas y grúas- por lo que también debería tenerse en cuenta este concepto.

C.4.4 Cuadros:

I- Sugerencias para el desarrollo

II- Estimación del coste de las obras de urbanización

III- Superficies medias de suelo por usos

En los siguientes cuadros se resumen las obras propuestas para la transformación.

En el cuadro “I- Sugerencias para el desarrollo de las propuestas” se relacionan las posibles obras a realizar agrupadas por conceptos. La mayor parte de ellas se refieren a las zonas del convenio y a las zonas adyacentes implicadas en la transformación, que son por tanto necesarias, mientras que otras que tienen un alcance mayor puesto que intervienen en diferentes puntos fuera de los ámbitos, provienen de una lectura global de la ciudad y deben considerarse como sugerencias.

En el cuadro “II- Estimación de las obras de urbanización” se detallan y estiman las obras correspondientes a la reurbanización y nueva urbanización del viario y espacios libres necesarias para la transformación, agrupadas por zonas, con el objetivo de obtener unas referencias que permitan valorar la conveniencia y oportunidad de las operaciones.

En el cuadro “III- Superficies medias de suelo por usos” se recogen dichos valores.



I- SUGERENCIAS PARA EL DESARROLLO DE LAS PROPUESTAS

Identificación		Descripción	Situación	
Reurbanización				
Rv	1	Boulevard perimetral	Linares Rivas	30.100,00 m2
	2	Boulevard perimetral	Pescadería	43.900,00 m2
	3	Boulevard perimetral	Av. de la Marina	26.510,00 m2
	4	Boulevard perimetral y conexión zona 2	Av. del Ejército	35.775,00 m2
	5	Calles interiores de conexión zona 2	c. de la Cuesta de la palloza, C. de Concepción Arenal, Av. de Ramón y Cajal,	30.825,00 m2
Rp	1	Plaza	Linares-Rivas	2.975,00 m2
	2	Plaza	Ourense	2.085,00 m2
	3	Plaza	Canton Grande	6.495,00 m2
	4	Plaza	Puerta real	335,00 m2
Nueva urbanización				
V	1B	Viario y bordes de agua	Zona 1	19.446,46 m2
	2V	Viario	Zona 2	49.344,00 m2
	2B	Bordes de agua	Zona 2	49.344,00 m2
	3	Boulevard	Muelles de la Palloza y del Este	95.320,00 m2
ZV	1M	Plazas y paseos	Zona 1	22.098,25 m2
	1V	Parques y jardines	Zona 1	17.678,60 m2
	2M	Plazas y paseos	Zona 2	71.055,36 m2
	2V	Parques y jardines	Zona 2	47.370,24 m2

Infraestructuras de muelles			
M	1	Adecuación de borde	Zona 2 570 m
	2	Adecuación de borde	Muelle del Centenario 595,00 m
	3	Nueva explanada	Muelle del Centenario 29.728,00 m2
	4	Consolidación de muelle existente	Muelles del Centenario y del Este 22.737,00 m2
	5	Pasarela de conexión	Muelles del Centenario y de calvo Sotelo 320,00 m
	6	Desmontaje y nueva pasarela de acceso	Castillo de San Antón 85,00 m
Transporte			
T	1	Estación intermodal	Estaciones
	2	Terminal de acceso a trasatlánticos	Muelle de Trasatlánticos 600 m2
	3	Línea de tranvía	Estaciones- Zona 2 - Boulevard perimetral 8.985,00 m
	4	Adaptación de línea de ferrocarril existente a línea de tranvía o ferrocarril metropolitano	Ría del Burgo- Zona 2 6.550,00 m
Elementos a rehabilitar			
E	1	Pantalán del puerto petrolero	Zona 2
	2	Lonja del Gran Sol	Muelle de la Palloza
	3	Puerta de acceso y báscula de camiones	Muelle de la Palloza
	4	Puertas del suroeste	Muelles de la Palloza y de Linares Rivas
	5	Silos del cantábrico	Zona 1
	6	Aduana	Zona 1
	7	Comandancia Militar de Marina	Zona 1
	8	Delegación del Gobierno	Zona 1
	9	Verjas y puertas del Suroeste	Zona 1
	10	Mareógrafo	Zona 1
	11	Grúas	Zona 1 y 2
	12	Verjas, cierres y edificios-puerta del acceso Norte	Muelle de Trasatlánticos

II- ESTIMACIÓN DEL COSTE DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN

		Boulevard	Zona 1	Zona 2	Muelle de Linares Rivas- muelle del Centenario
(R) Reurbanización de viario					
100,00 €/m2	Vías parque y calles interiores	Rv1 30.100,00 m2 3.010.000,00 €			
		Rv2 43.900,00 m2 4.390.000,00 €			
		Rv3 26.510,00 m2 2.651.000,00 €			
					Rv4 35.775,00 m2 3.577.500,00 €
					Rv5 30.825,00 m2 3.082.500,00 €
120,00 €/m2	Plazas	Rp1 Linares-Rivas 2.975,00 m2 357.000,00 €			
		Rp2 Ourense 2.085,00 m2 250.200,00 €			
		Rp3 Cantones 6.495,00 m2 779.400,00 €			
		Rp4 Puerta real 335,00 m2 40.200,00 €			
(V) Viario					
150,00 €/m2	Vías parque			V2V 49.344,00 m2 7.401.600,00 €	V3 95.320,00 m2 14.298.000,00 €
180,00 €/m2	Bordes de agua		V1B 19.446,46 m2 3.500.362,80 €	V2B 49.344,00 m2 8.881.920,00 €	
(ZV) Espacios libres					
180,00 €/m2	Minerales (plazas y paseos)		ZV1M 22.098,25 m2 3.977.685,00 €	ZV2M 71.055,36 m2 12.789.964,80 €	
60,00 €/m2	Vegetales (parques y jardines)		ZV1V 17.678,60 m2 1.060.716,00 €	ZV2V 47.370,24 m2 2.842.214,40 €	
		11.477.800,00 €	8.538.763,80 €	31.915.699,20 €	20.958.000,00 €

III-SUPERFICIES MEDIAS DE SUELO POR USOS

ZONA 1

Superficie total del ámbito	88.393,50 m2	A	B	C	MEDIA
Superficies de suelo público (%)	67,56	69,39	54,68	60-65%	
Viario	6,71	12,11	7,47		
Espacios libres	59,00	55,43	45,37		
Equipamientos	1,85	1,85	1,85		
Superficies de suelo privado (%)	32,44	30,61	45,32	40-35%	
Zonas	32,44	30,61	45,32		

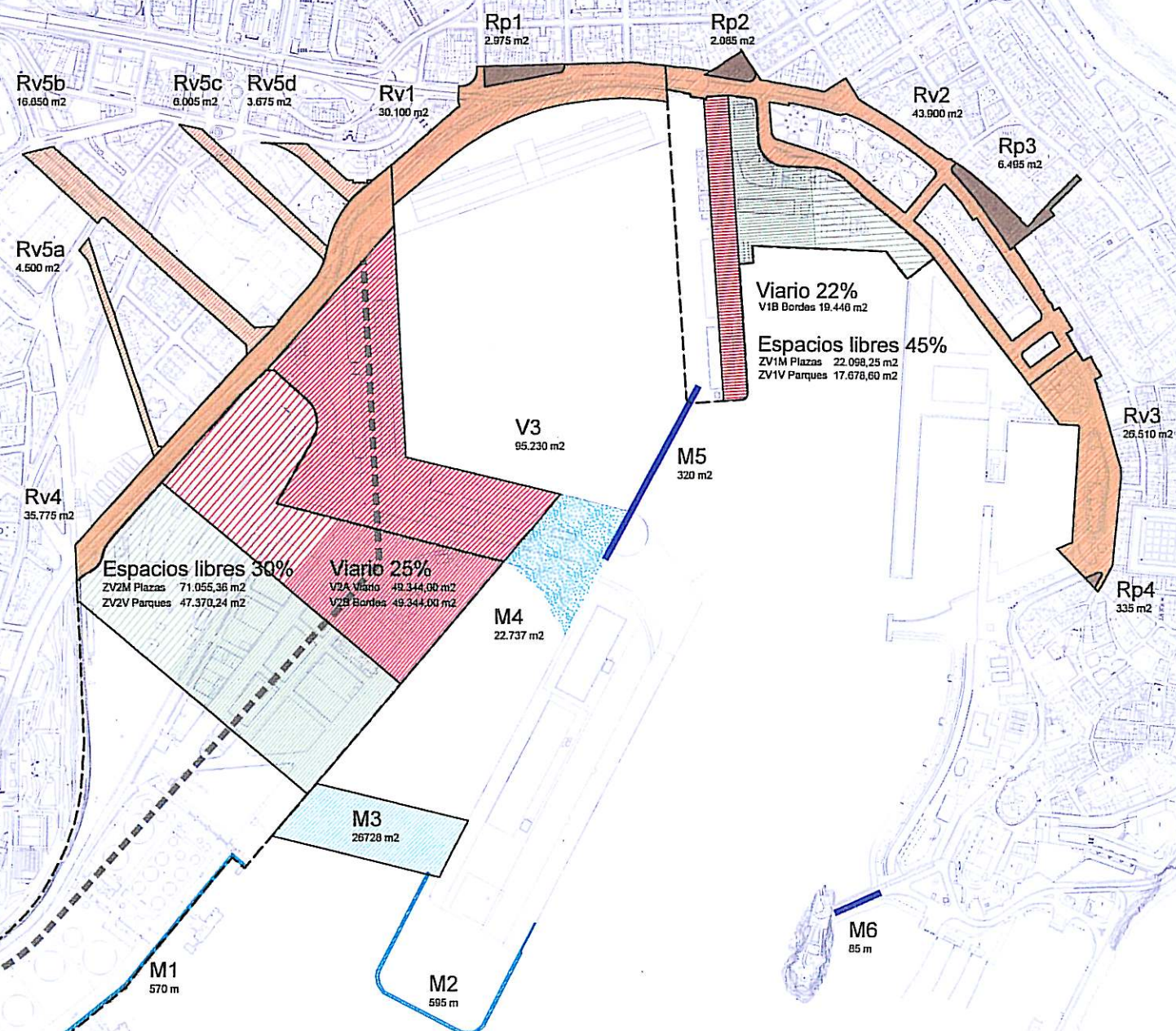
ZONA 2

Superficie total del ámbito	394.752,00 m2			A			B			C			MORFOLÓGICAS		MEDIA
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	Bandas	Tramas				
Superficies de suelo público (%)	65,20	66,95	67,52	68,64	66,06	67,48	66,81	66,07	67,52	72,70	75,51	65-70%			
Viario	24,30	26,05	25,49	27,83	26,35	24,51	24,90	20,83	25,49	44,09	47,01				
Espacios libres	29,20	29,51	27,72	26,11	25,19	29,40	28,78	31,48	27,72	18,61	18,50				
Equipamientos	11,70	11,39	14,31	14,70	14,52	13,57	13,13	13,76	14,31	10,00	10,00				
Superficies de suelo privado (%)	34,80	33,05	32,48	31,36	33,94	32,52	33,19	33,93	32,48	27,30	24,49	30-35%			
Zonas	34,80	33,05	32,48	31,36	33,94	32,52	33,19	33,93	32,48	27,30	24,49				

(R) Reurbanización
(Rv) Viario existente
(Rp) Plazas

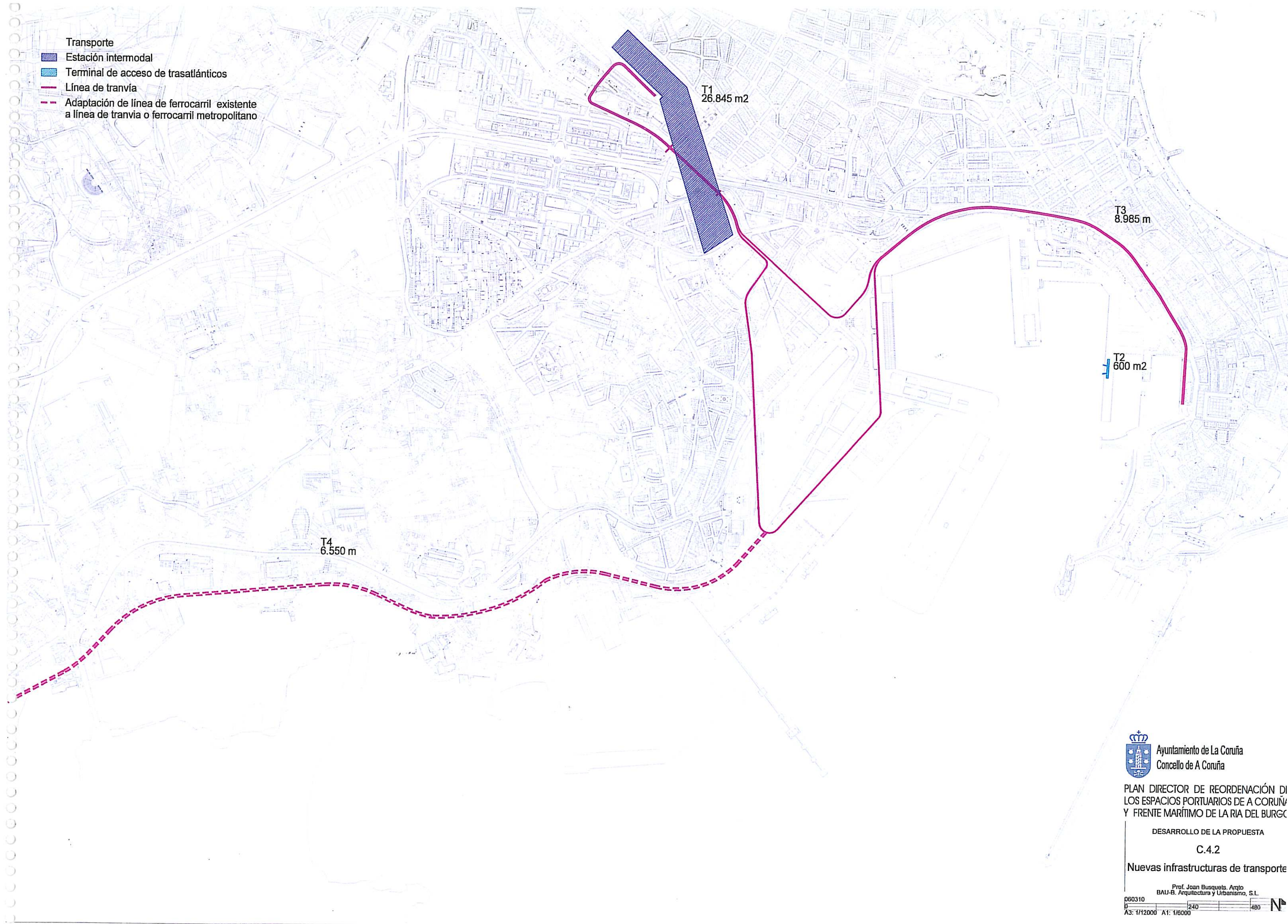
Urbanización
(V) Viario
(ZV) Zonas verdes

(M) Muelles
Nueva explanada
Consolidación de muelles
Regularización de bordes
Puentes y pasarelas



Transporte

- Estación intermodal
- Terminal de acceso de trasatlánticos
- Línea de tranvía
- Adaptación de línea de ferrocarril existente a línea de tranvía o ferrocarril metropolitano



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

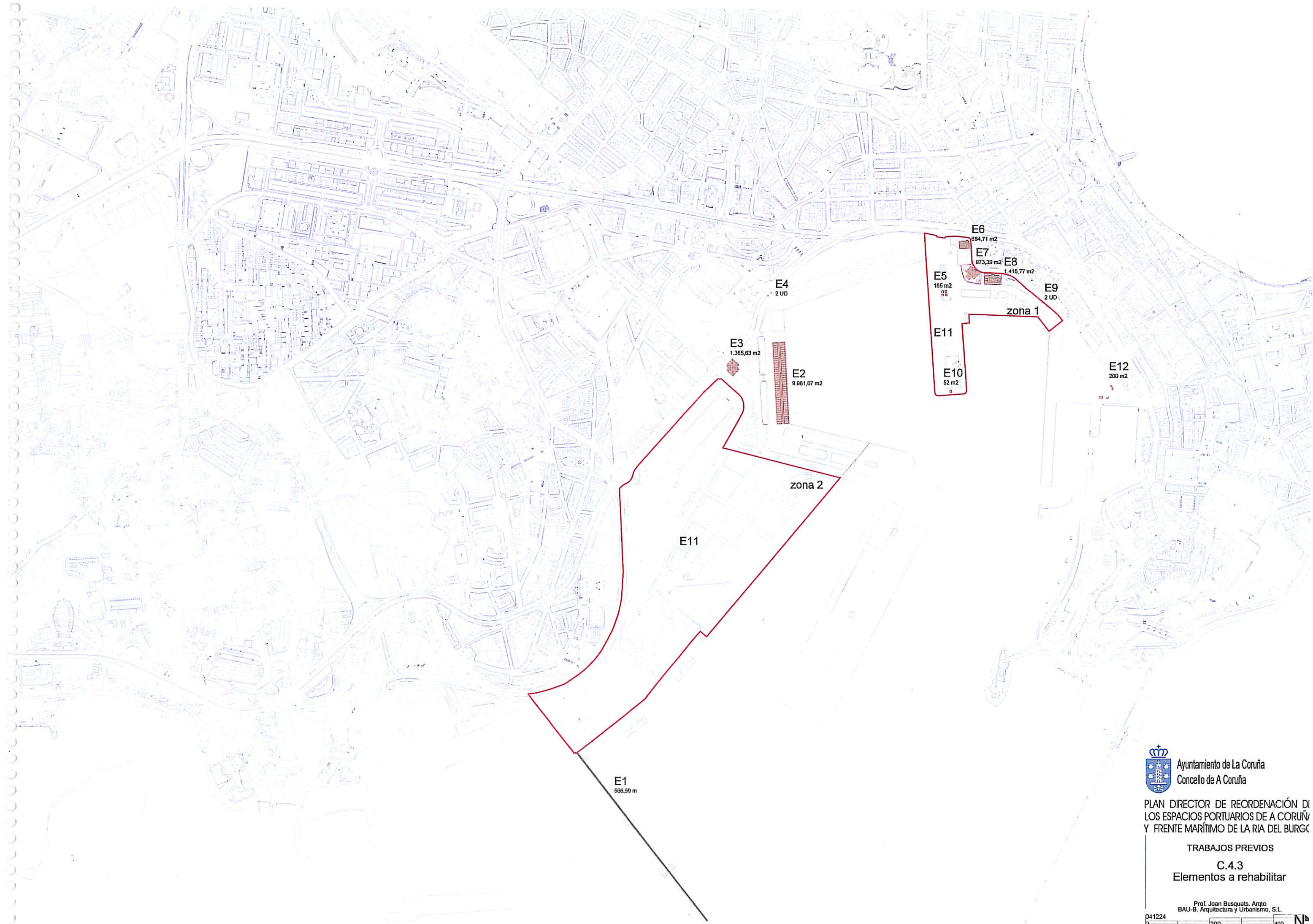
DESARROLLO DE LA PROPUESTA

C.4.2

Nuevas infraestructuras de transporte

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.
060310
A3: 1/12000 A1: 1/6000







Anexos

Documento de síntesis: Reencontrar el puerto

Propuesta de “tríptico” para la presentación

Esquema de contenido de la exposición

A CORUÑA

JOAN BUSQUETS

REENCONTRAR EL PUERTO

PLAN DIRECTOR de REORDENACIÓN de los ESPACIOS PORTUARIOS de A CORUÑA y FRENTE MARÍTIMO de la RÍA del BURGO

REENCONTRAR EL PUERTO

PLAN DIRECTOR de REORDENACIÓN de los ESPACIOS PORTUARIOS de A CORUÑA y FRENTE MARÍTIMO de la RÍA del BURGO



REENCONTRAR EL PUERTO

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA

REENCONTRAR EL PUERTO

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA

JOAN BUSQUETS

EDITORIAL

ÍNDICE

Presentación Francisco Vázquez, alcalde

Presentación Macario Fernández-Alonso Trueba, presidente de la Autoridad portuaria

Introducción Joan Busquets

1. PUERTO Y TERRITORIO
 - 1.1. Ámbito natural
 - 1.2. El contexto territorial
 - 1.3. La forma urbana del agua
2. FORMACIÓN HISTÓRICA Y MORFOLOGÍAS URBANAS
 - 2.1. El espacio de las murallas
 - 2.2. La edificación
 - 2.3. Las tramas urbanas
3. TOPOGRAFÍA Y AGUA
 - 3.1. Topografía existente
 - 3.2. Interpretación de las cuencas fluviales
 - 3.3. Implantación de las infraestructuras en función de la topografía
 - 3.4. La sección del frente litoral
4. DINÁMICA DE POBLACIÓN
5. FUNCIONES CENTRALES Y DIRECCIONALES
 - 5.1. Actividades de la plataforma de tierra
 - 5.1.1. Equipamientos
 - 5.1.2. Las zonas de actividad productiva y comercial
 - 5.2. Los usos de la lámina de agua.
 - 5.3. Estructuras urbanísticas y oportunidad
6. EL PUERTO EN LA CIUDAD
 - 6.1. Evolución de la lámina de agua
 - 6.2. Relaciones geométricas del puerto. "se non è vero, è ben trovato".
 - 6.3. Los elementos protegidos
 - 6.4. Usos actuales de los muelles
7. ESTRUCTURA DE LOS ESPACIOS LIBRES
 - 7.1. Vistas panorámicas y ejes de permeabilidad
 - 7.2. Espacios libres en el litoral. Potencial de relación entre espacios
 - 7.3. Corredores verdes y sistema de espacios libres
8. ESTRUCTURA DE ACCESOS Y DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE
 - 8.1. Estructura del espacio viario
 - 8.2. El rol de la estación intermodal
 - 8.3. Transporte público y movilidad alternativa
 - 8.4. Alternativas de acceso por zonas
9. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. ZONA 1: MUELLE DE BATERÍA
 - 9.1. Valores patrimoniales y ambientales de las preexistencias
 - 9.2. Accesibilidad al sector
 - 9.3. Propuestas
 - 9.4. Usos y parámetros
10. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. ZONA 2: MUELLE DE SAN DIEGO
 - 10.1. Encaje general de las alternativas
 - 10.2. Propuestas morfológicas
11. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. ZONA 3: AS JUBIAS. RÍA DEL BURGO
12. LA REURBANIZACIÓN CIUDAD-PUERTO
13. PLANO DE SÍNTESIS. DESCRIPCIÓN DE LAS 3 ZONAS SEGÚN LAS PROPUESTAS AGREGADAS

Anexos:

Agradecimientos

Fuentes documentales y bibliografía

Presentación alcalde de A Coruña

Presentación presidente de la Autoridad portuaria de A Coruña

A. Encaje

Con el objeto de mejorar las condiciones medioambientales en las que se desarrolla el tráfico, manipulación y almacenamiento temporal de determinadas mercancías en el Puerto de A Coruña y de la Ría, la Autoridad Portuaria y el Estado están procediendo a la construcción del Puerto Exterior de Punta Langosteira. Con ello se pretende además reforzar el sistema portuario español de interés general, dinamizar y mejorar la competitividad del sector del transporte, especialmente de Galicia y concretamente la del área metropolitana de A Coruña.

Ello no supone la desaparición de las funciones del puerto actual, que seguirá operativo para los tráficos que no sean trasladados, pero permitirá la reconversión urbana de importantes espacios liberados en el propio Puerto y también los ferroviarios correspondientes a la estación de San Diego, así como su integración urbanística. Se busca mejorar la fachada marítima de la ciudad, la calidad del medio urbano favoreciendo la interrelación entre ciudad, puerto y mar y obteniendo nuevos espacios para uso cívico, además de favorecer el acceso de los ciudadanos a viviendas protegidas de calidad y a precios asequibles.

Con estos objetivos se articuló el "*Convenio para la ordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira*", donde se establecen las bases sobre las que se ha de estructurar la reforma prevista. También se prevé en el mismo, con carácter previo a la redacción de los instrumentos de planeamiento, la redacción de un Plan Director con el objeto de proponer soluciones para los objetivos planteados. Este documento corresponde a un resumen sintético del mismo.

Al margen de los sectores especificados en el Convenio pero dentro del contexto de frente litoral urbano, también se incorpora en el documento la pieza de As Jubias, que presenta una situación muy específica que abarca desde su difícil relación con las estructuras de la ciudad a su atractiva posición en el frente de la Ría de A Coruña.

La transformación, además de favorecer la creación de importantes piezas de ciudad, permitirá recuperar la relación con la lámina de agua del puerto de una manera natural, haciendo accesibles espacios hasta ahora restringidos a la mayoría de los ciudadanos, dada la necesidad, por razones de seguridad, de limitar el libre acceso a las instalaciones portuarias. Pero también ha de permitir una mejora cualitativa de la actividad urbana con la disposición de importantes áreas que podrán articularse con la estructura de espacios libres y equipamientos de la ciudad.

B. Dimensión urbanística de las propuestas.

El Plan Director busca establecer las bases de esta transformación urbanística de gran calado para la ciudad de A Coruña y su vasta zona de influencia. Si el origen de la ciudad hay que buscarlo en este espacio junto al puerto, su gran desarrollo fue ajeno en general a la geografía del puerto, y va a ser a partir del desmantelamiento de las actividades industriales del mismo que la ciudad va a establecer unas relaciones más francas con su entorno marítimo.

Si pudiéramos señalar algunas de las acciones más relevantes destacaríamos las siguientes:

a) Posibilidad de reuso de grandes espacios de los diques o plataformas de tierra en franco contacto con el agua. La gran dimensión de estos espacios permite asegurar que en la ciudad puede darse un nuevo umbral para incorporar 1) actividades centrales que por falta de suelo, han ido marchando hacia la periferia buscando buena accesibilidad y coste bajo, 2) grandes dotaciones de equipamientos y espacios libres y 3) también algunos barrios residenciales que pueden dar respuesta a la demanda vivienda de tipo diverso y de coste moderado.

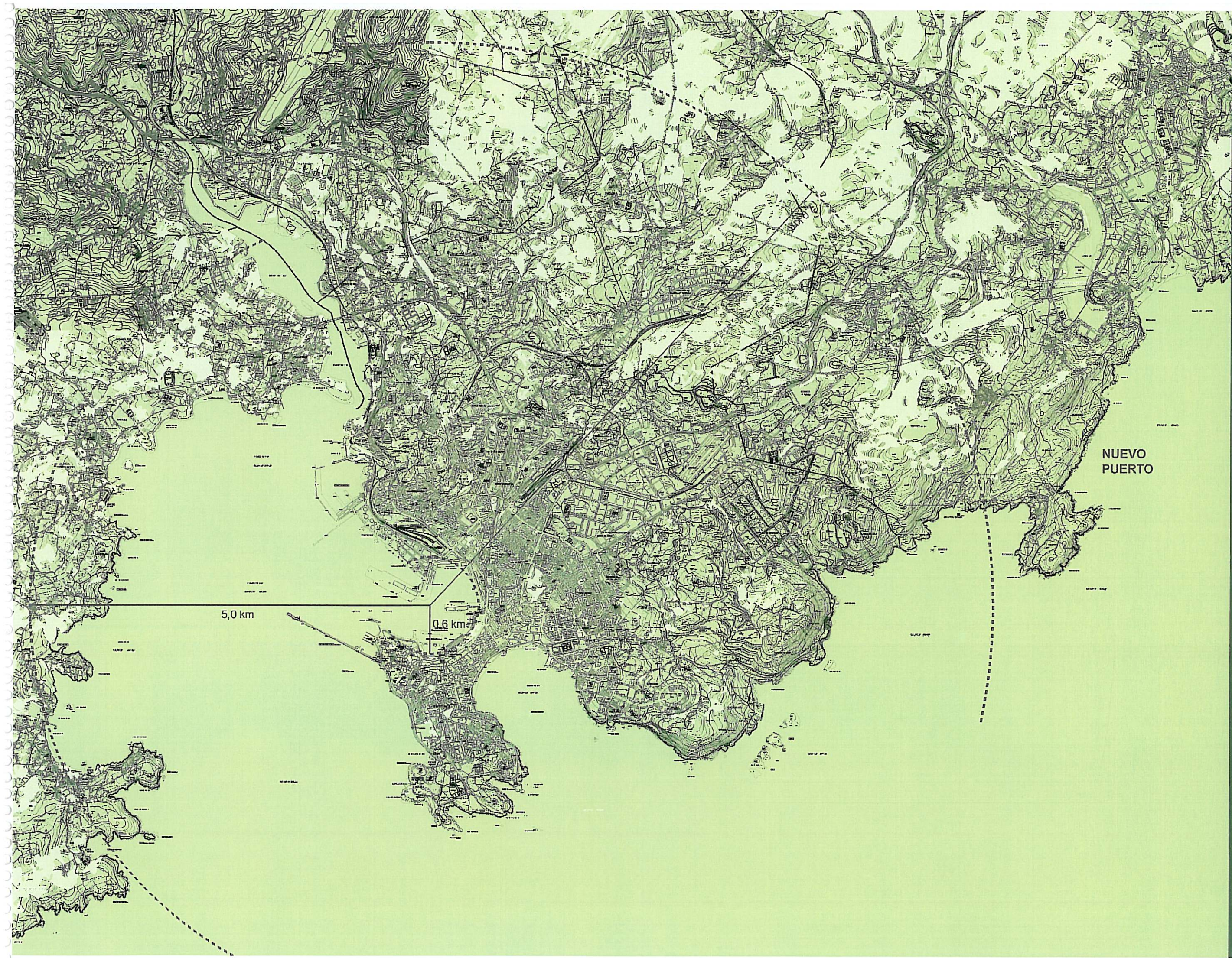
b) Capacidad de reestructurar los barrios existentes facilitando su acceso y conexión con la nueva línea marítima. Ahí los corredores verdes han de permitir su buen emplazamiento y desarrollo.

c) Mejorar la estructura urbana con la creación de Avenidas siguiendo el arco litoral permitiendo un desarrollo de la actividad de paseo y mirador junto al agua. La contigüidad de los diferentes monumentos puede crear un paseo portuario de gran ambición como el de algunos puertos europeos más relevantes como Palma, Trieste, Génova o Ámsterdam.

d) Pero en la transformación se cuenta también con el reciclaje de partes importantes de la lámina de agua abrigada que aun manteniendo muchas de las actividades actuales como pesca, recreo, pasajeros, ... puede incorporar muchas nuevas iniciativas que vayan surgiendo a lo largo del proceso. Así el P. Director sugiere espacios en los que se puedan incluir actividades de tipo recreativo y lúdico bien variadas. Incluso se contempla la posibilidad de definir un recinto cerrado tipo lago – junto al Muelle centenario – con agua en cota fija para establecer un nuevo "espacio acuático" de características emblemáticas y singulares. Con este sistema de usos la ciudad recupera en definitiva la atraktividad que su geografía natural le había confiado.

El Plan Director por tanto establece una "visión" urbanística general que desarrolla las prescripciones del Convenio, pero articula una estrategia de transformación de forma que pueda realizarse por partes de manera que respondan a una lógica coherente, pero que pueda ejecutarse por parte – que aunque sean diferidas en el tiempo – resultaran bien encadenadas. En este proceso es importante que cada parte ya vaya aportando espacios de uso público que generen nuevos usos para esta fachada marítima debidamente recuperada.

PUERTO Y TERRITORIO



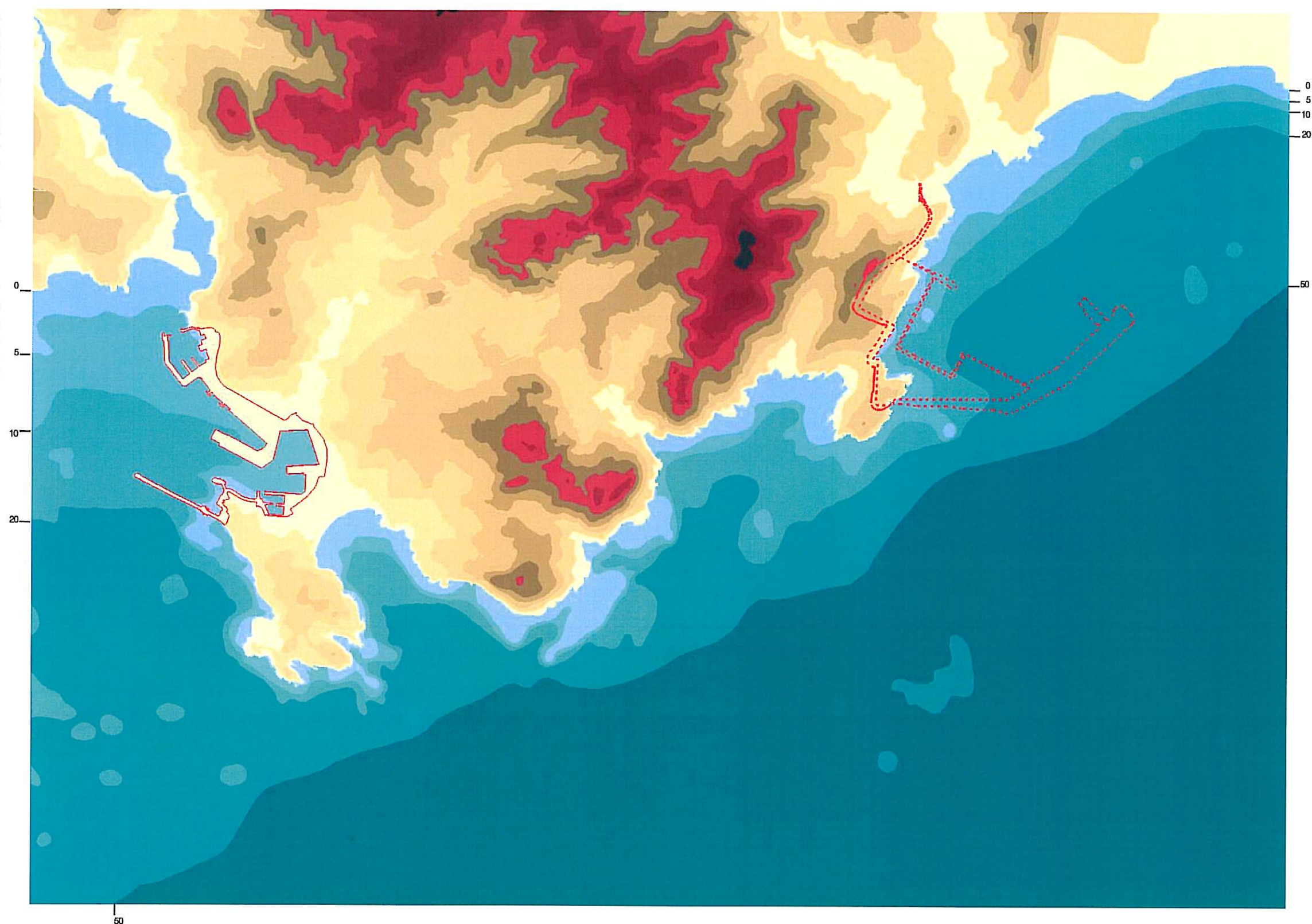
1.1 Ámbito natural

Si bien el ámbito de la propuesta estaba inicialmente delimitado en el Convenio marco, la trascendencia que supone la iniciativa de transformación urbana para la ciudad requiere un conocimiento del encuadre más general en que se insertan las áreas de propuesta. No se puede obviar que estamos ante un momento de cambio en la relación entre la ciudad y el puerto, con la implicación de unos suelos de gran superficie, que permitan la introducción de nuevas actividades que requieren una correcta inserción para salvaguardar el equilibrio de las existentes en el frente urbano, complementándolas en la medida que sea posible.

Por ello, el trabajo de análisis abarca gran parte del término municipal, para discernir el sistema de relaciones territoriales y comprender mejor la escala más local.

1.2 El contexto territorial

La singularidad del perfil litoral está en el origen del primer poblamiento, en la península "casi isla" que abriga la amplia bahía natural que daría lugar al puerto. La exposición a unas condiciones climáticas algo adversas sería ampliamente compensada por el interés estratégico de la localización, especialmente comercial, que tanto influiría en su desarrollo urbano desde la fundación de la ciudad.



1.2 La forma urbana del agua

Es este "apéndice territorial" el que singulariza la Ría de A Coruña, porque el istmo crea dos bahías dispuestas simétricamente respecto al eje del mismo: la una, donde se ubican las playas de la Ensenada de Orzán, orientada hacia el noroeste a mar abierto y sometida directamente a las inclemencias del tiempo; la otra, ocupada por el Puerto actual, protegida por el brazo de tierra y abierta por el sureste hacia la ría. Esta dualidad – entre agua abrigada o abierta – se hace patente en el tratamiento diverso que históricamente presentan los dos frentes urbanos litorales principales, con una acumulación intensa de actividades, equipamientos y espacios públicos generosos hacia la ensenada interior, el puerto, o hacia la playa.

La geografía casi circular del frente del puerto configura el espacio cóncavo en el que la ciudad se mira a sí misma. El radio aproximado de 700 metros desde las edificaciones urbanas ofrece una escala adecuada de este anfiteatro para percibir la fachada en toda su extensión, en una dimensión escenográfica de alzado frontal. En este sentido, no se debe olvidar la apreciación interna de la bahía, la que es percibida desde la lámina de agua tanto por el que llega por vía marítima como desde el frente opuesto de la ría, desde la playa de Basiliagueiro hasta la punta de Seixo Branco, situado en arco a unos 5 km del puerto de A Coruña.

De hecho, se pueden dibujar tres arcos que delimitan el marco natural del territorio de referencia de A Coruña: El menor, de 600 m de radio, para el arco tangente a los muelles perimetrales del puerto; otro de 5000 m por levante, correspondiente a la orilla opuesta de la ría; y un tercero de 7000 m por el sudo-



FORMACIÓN MORFOLÓGICAS URBANAS
HISTÓRICA
FORMACIÓN MORFOLÓGICAS URBANAS
HISTÓRICA

2

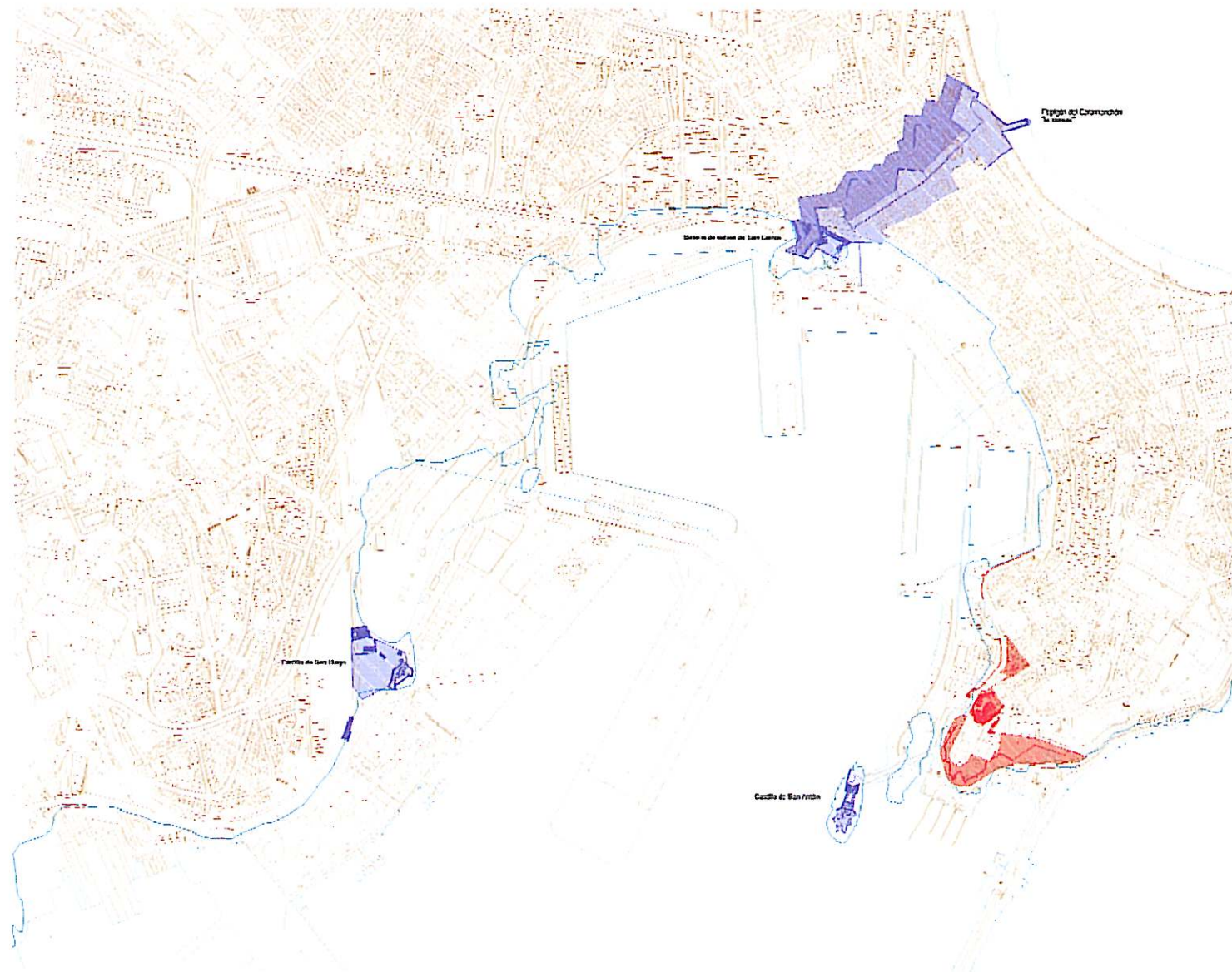


2.1 El espacio de las murallas

La evolución reciente de A Coruña se plasma en tres documentos precisos: el *Plano parcelario y topográfico del municipio de La Coruña*, de Barón y Yáñez, de 1874, que nos muestra la ciudad en el momento en que se planteaba el proyecto para "coser" la franja extramuros y que daría lugar a la plaza de María Pita; el segundo momento se produce en 1900 aproximadamente, en el que la plaza ya está ejecutada y se está desarrollando el primer ensanche de la ciudad; y el *Plano de parte del municipio de La Coruña*, de 1931, que es el referente del grado de ejecución del segundo ensanche y punto de partida para las propuestas de César Cort, que habrían de marcar las pautas de desarrollo para la ciudad más reciente. (*)

Desde la población original en el Parrote, la ciudad se extendió hacia poniente por el arenal de Pescadería, dejando un área de protección limítrofe a las murallas de la Ciudad Vieja. En el entorno extramuros se consolidaron otras piezas como la zona de Atochas hacia el norte, el núcleo de Santa Lucía hacia poniente, y otras piezas menores, entre las que se encuentra el barrio de As Jubias. Cuando en la segunda mitad del siglo XIX, la prevención defensiva de las murallas pierde su sentido, se realizan proyectos para la ocupación de los terrenos intersticiales entre el casco antiguo y la primera extensión fuera murallas, donde se ubican diversas edificaciones institucionales de gran singularidad, de las que la más representativa es la Plaza de María Pita y el edificio consistorial.

Actualmente se conservan pocos de los elementos que componían el sistema defensivo del puerto y la ciudad. El más singular es el Castillo de San Antón, centinela de la boca del puerto. Del Casco Antiguo nos quedan importantes tramos del complejo de murallas hacia el mar. De la muralla defensiva del istmo, a la altura de la calle de Juan de la Vega, tan sólo se mantiene de manera aparente el espigón del Caramanchón en la playa de Riazor, urbanizado formando parte del paseo marítimo. Por último, sin restos aparentes, el Castillo de San Diego, protección meridional del puerto, junto a la desembocadura del Monelos.



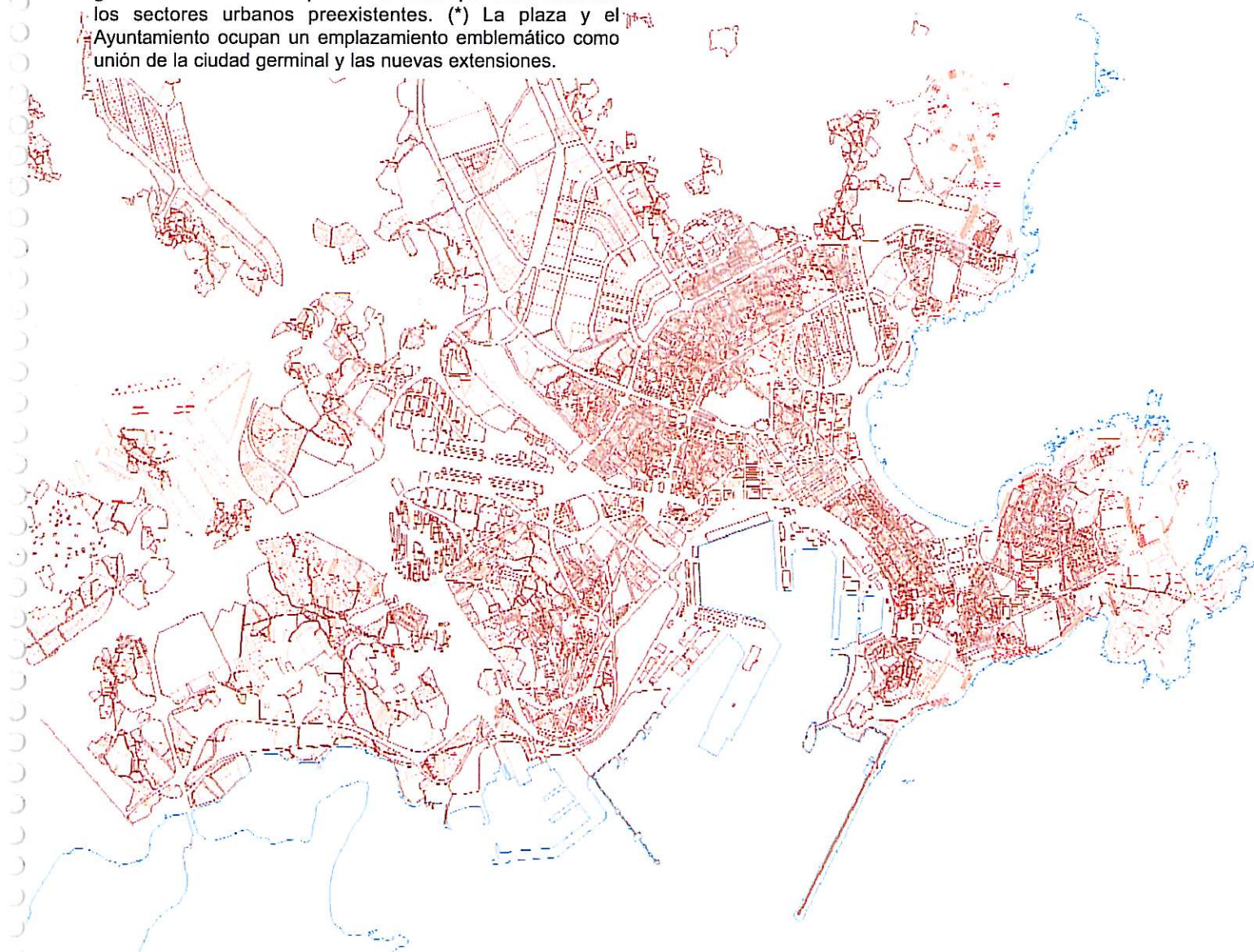
2.2 La forma urbana

La forma de la edificación se relaciona íntimamente con la estructura de manzanas de alineación que domina en la ciudad y con el "grano parcelario de las casas". La tipología de edificios entre medianeras que dejan en su interior un patio de manzana común sólo se ve alterado por las singularidades tipológicas de ordenación de volúmenes. La ciudad ofrece una imagen compacta, con un "tono" de alturas elevado de 8 a 10 plantas, con formaciones más antiguas que oscilan entre 4 y 6 plantas. La altura típica de un determinado sector urbano resulta distorsionada por la imagen desigual de edificaciones singulares de gran altura (15, 23 o 27 plantas).

En el área de As Jubias, la ocupación comienza a ser discontinua y heterogénea, con alternancia de grandes piezas volumétricas, correspondientes en muchos casos a equipamientos generales, y pequeñas implantaciones de viviendas unifamiliares, en hilera las más nuevas, y aisladas o en formación suburbana a lo largo de un camino.

2.3 Las morfologías urbanas

Las morfologías urbanas reflejan diferentes momentos de ocupación del territorio, siendo las grandes infraestructuras cortos claramente identificables por su división de tejidos homogéneos. Las estructuras de la Ciudad Antigua, Oza, y La Pescadería, destacan como piezas de conformación irregular. La singular operación de la Plaza de María Pita supuso una geometrización de un espacio intersticial que debía conectar los sectores urbanos preexistentes. (*) La plaza y el Ayuntamiento ocupan un emplazamiento emblemático como unión de la ciudad germinal y las nuevas extensiones.



El primer ensanche ofrece una correcta articulación con la ciudad preexistente en ese momento, mientras que las ordenaciones del segundo ensanche presentan discontinuidades acusadas. La lógica estructural de ambos crecimientos se basa en las vías ya existentes, que se tomaban como límite y eje para los nuevos desarrollos edificados. En algún caso se producen modelos de ordenación de Ciudad Jardín, como en el sector de Riazor.

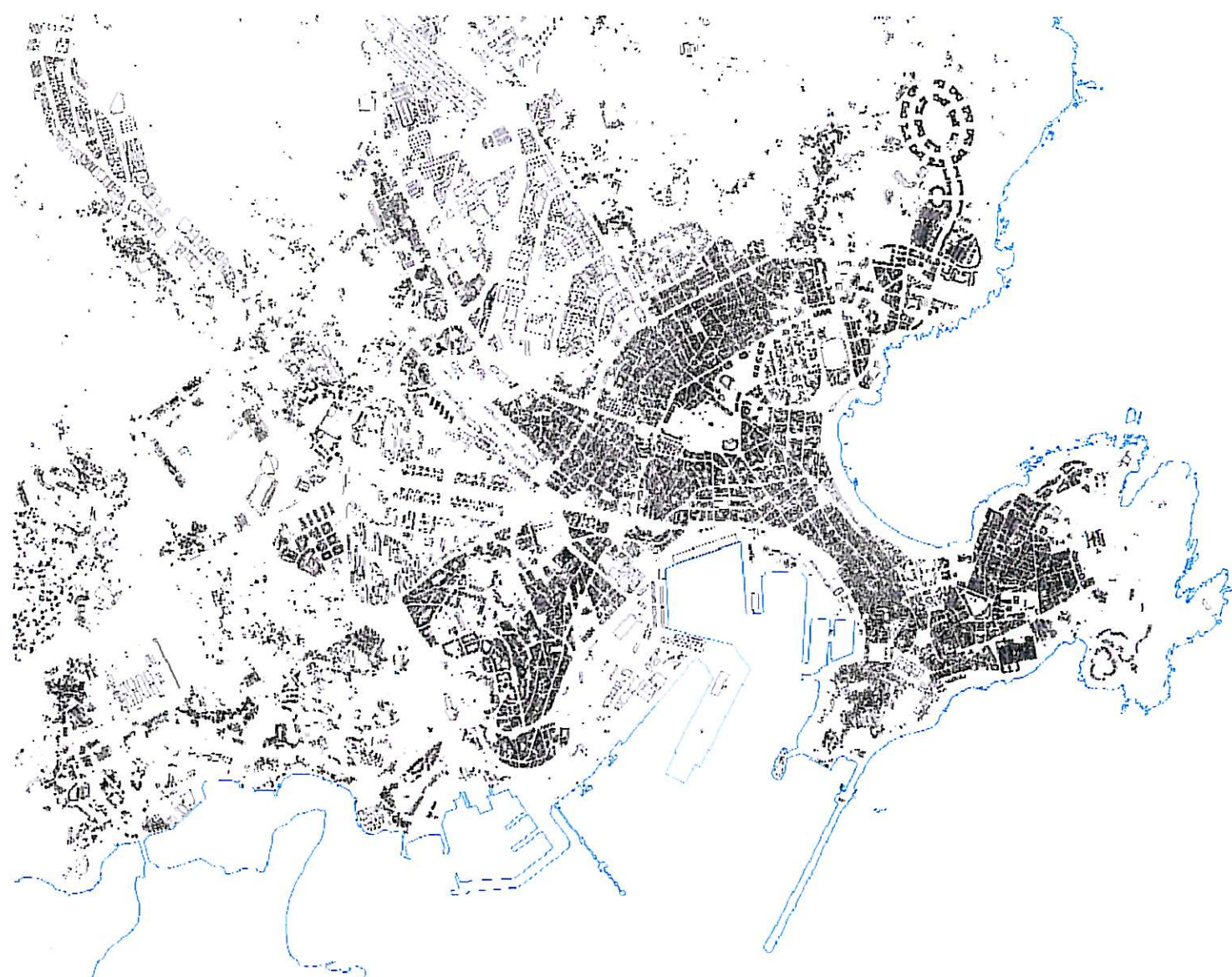
Las propuestas de extensión, ya avanzado el siglo XX, se fundamentan en las redes arteriales. En la corona de la ciudad aparecen tramas desiguales que se alternan con vacíos urbanos; crecimientos dispersos en las zonas periféricas o de poca densidad; o en forma de polígono como el de Elvira o el Campus Universitario. En pocas ocasiones se han producido mezclas de modelos. El más usual corresponde al de polígono incrustado en las tramas de alineación de vial, insertado en la manzana o substituyendo la tipología anterior. Finalmente encontramos en el puerto formas de ocupación industrial, definidos normalmente desde las necesidades funcionales (silos, naves contenedor, lonjas) y naves.

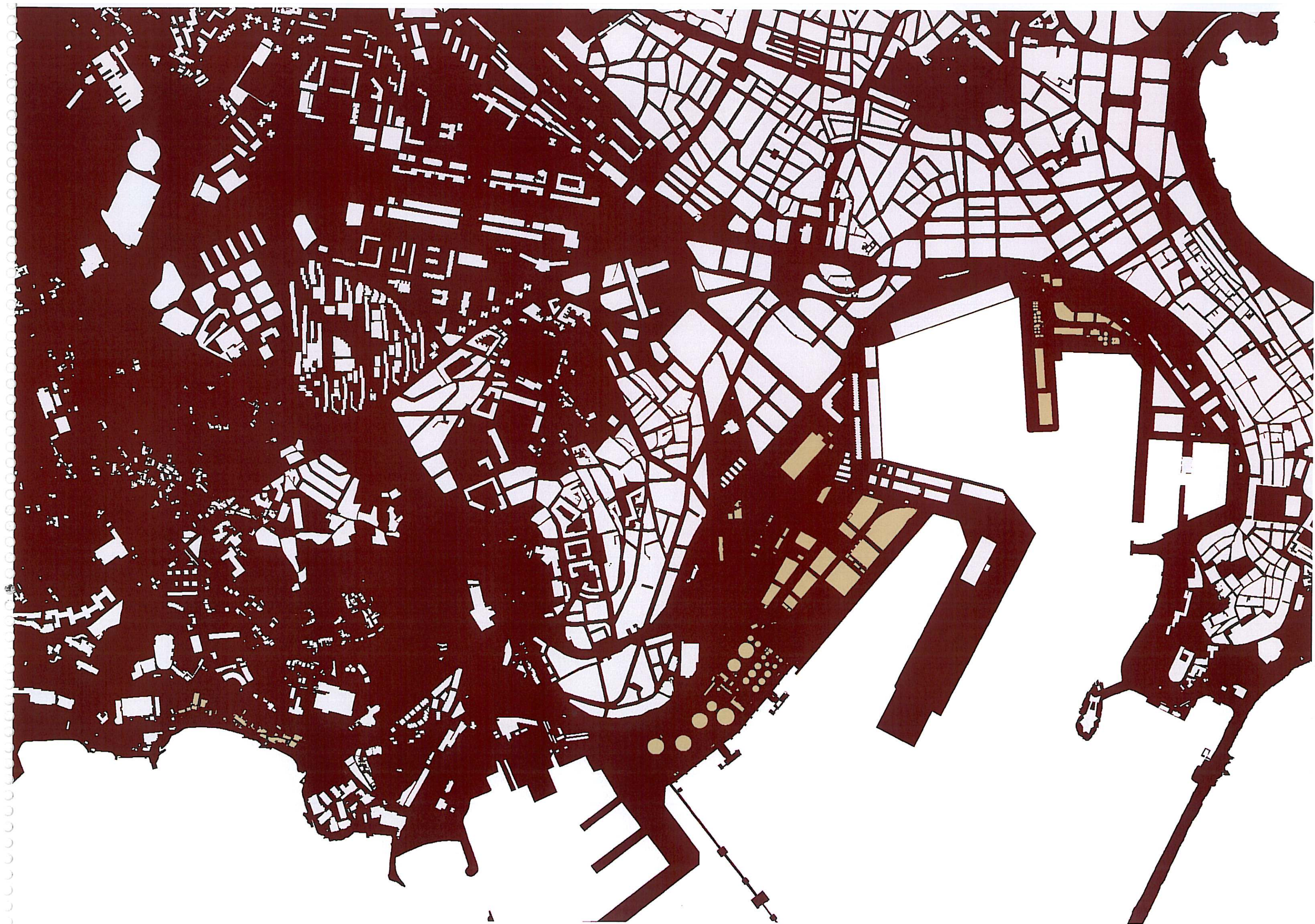
(*) Véase principalmente:

J. González-Cebrián Tello, 1984, La ciudad a través de su plano. La Coruña

X.L. Martínez Suárez, 1993, A Praza de María Pita. A Coruña (1859-1959)

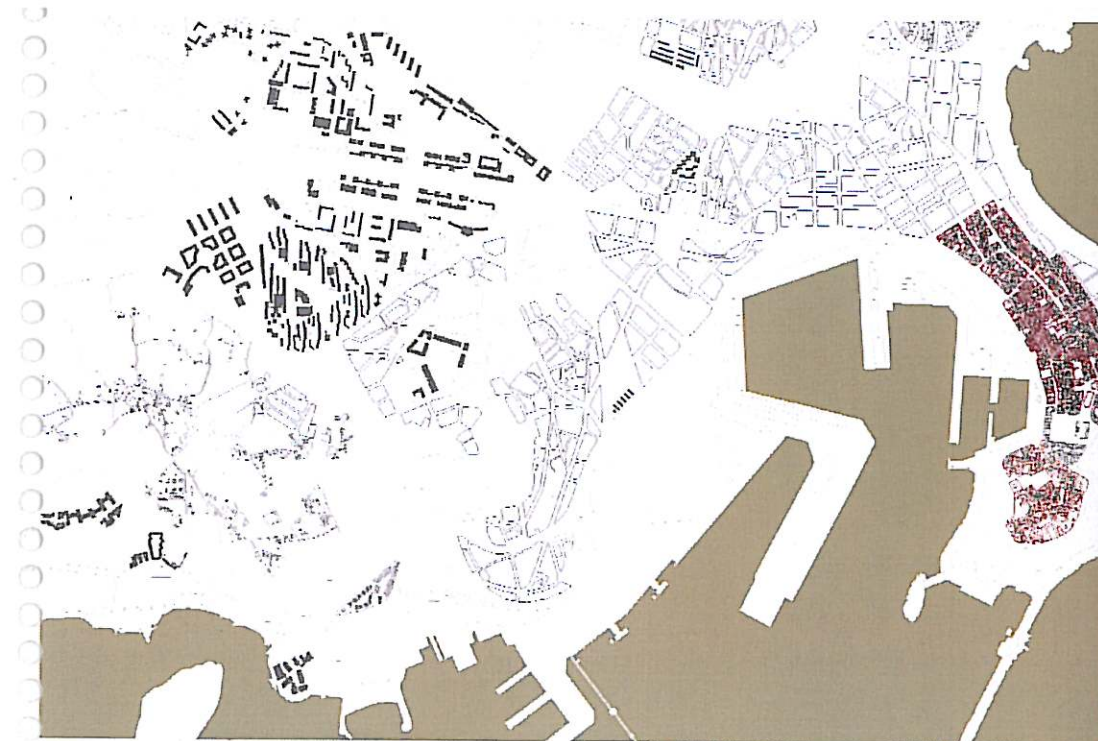
Puerto de A Coruña, 1998, El puerto y la ciudad de A Coruña



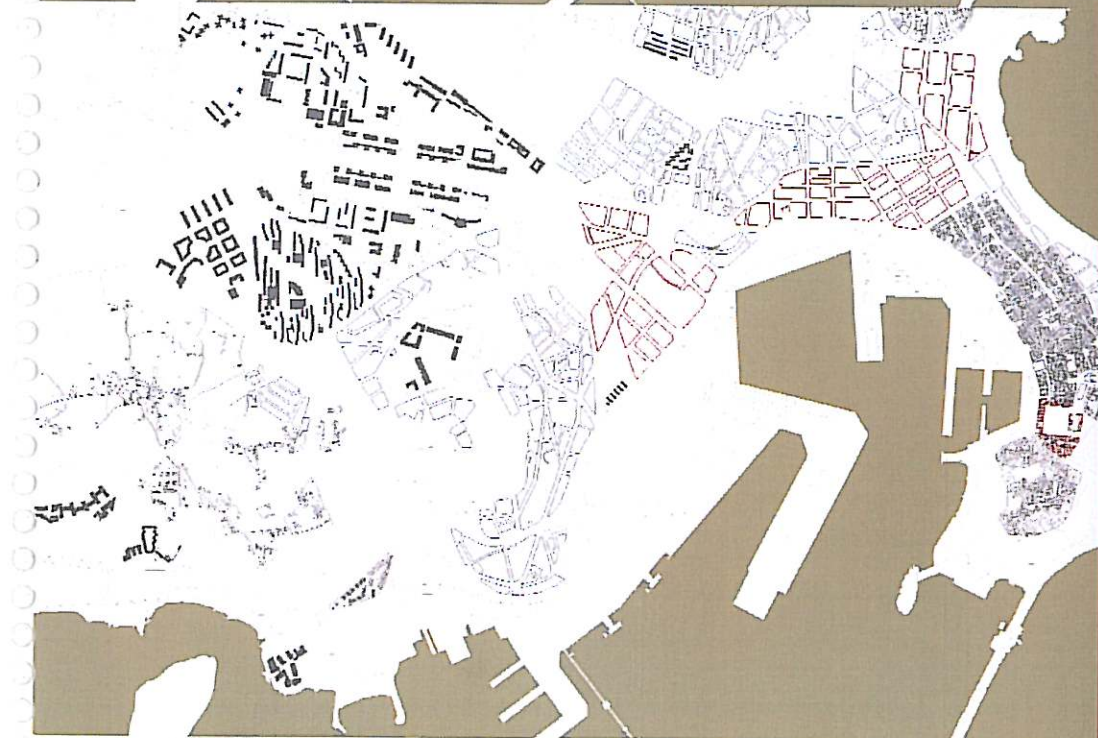


1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 21 22 23 27

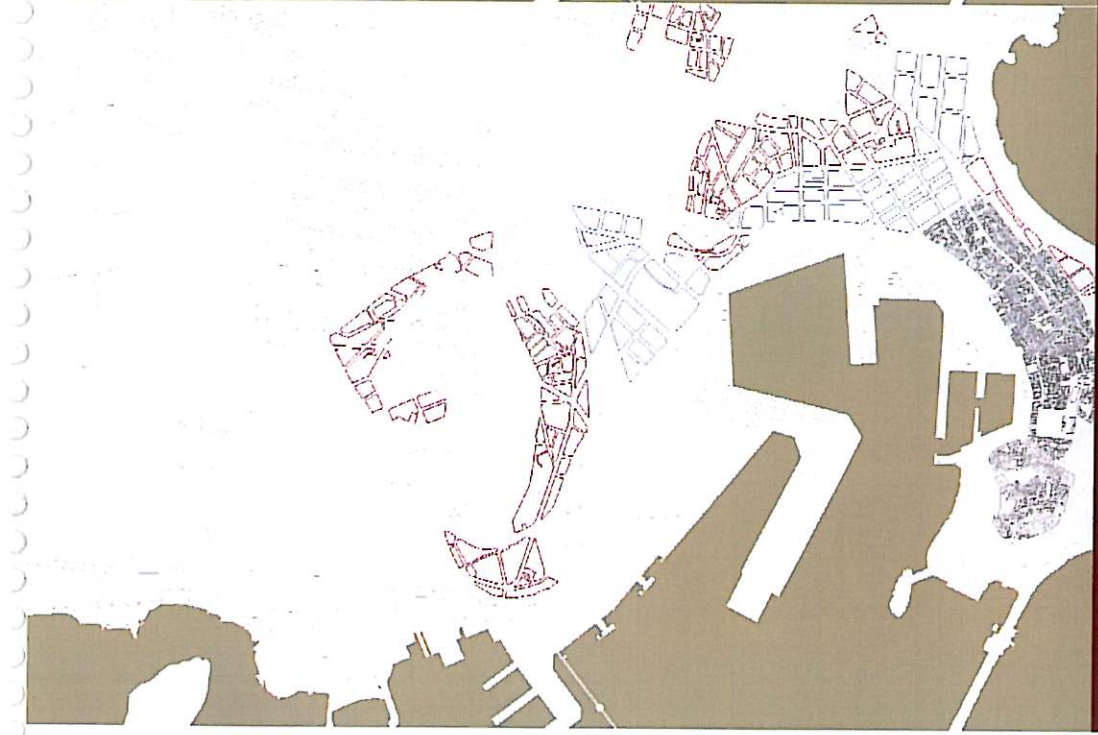




CASCO ANTIGUO



1er ENSANCHE



TRAMAS INTERSTICIALES
1930



TRAMAS EN MANZANAS
1948



POLIGONO

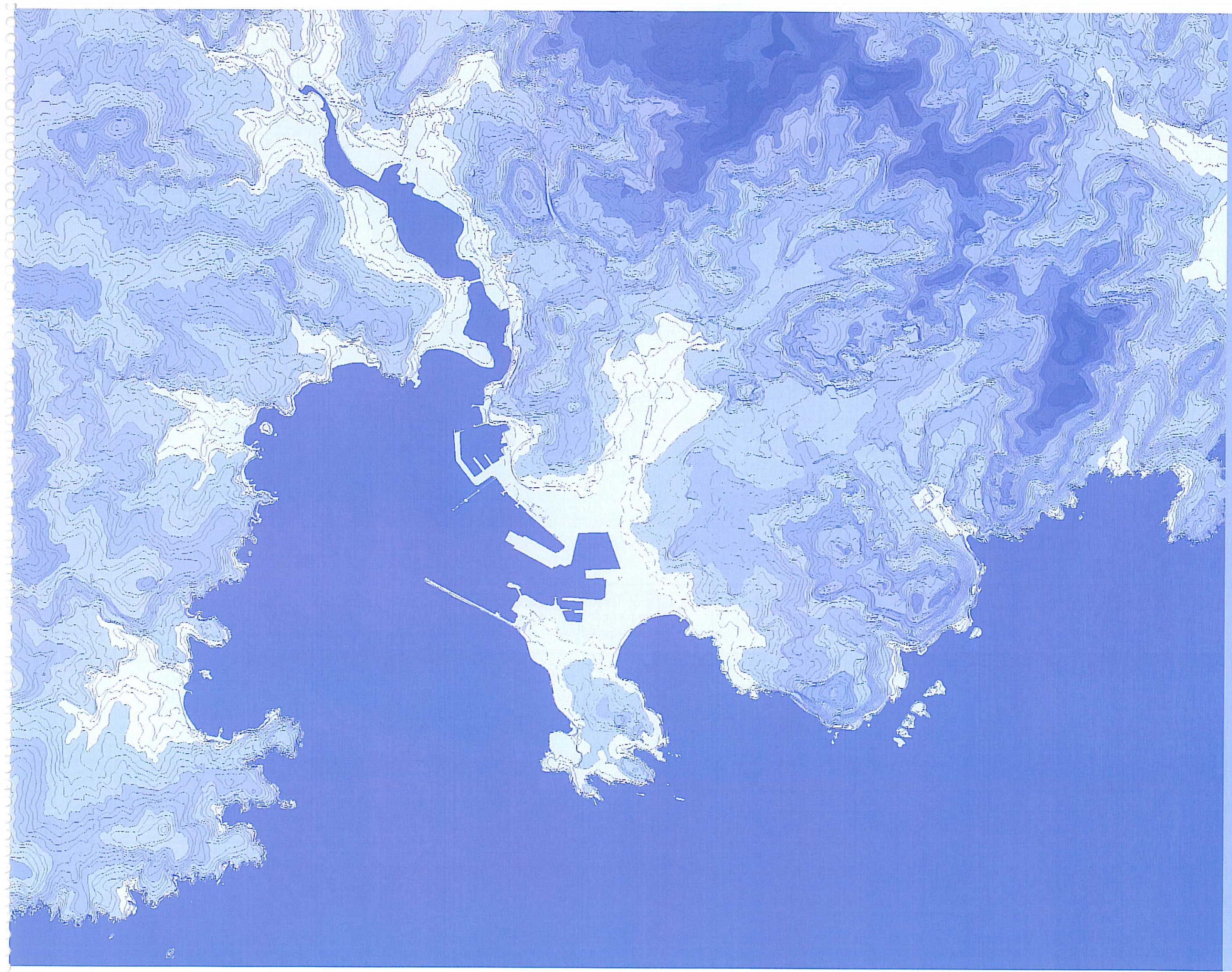


CIUDAD JARDIN



TOPOGRAFIA Y AGUA

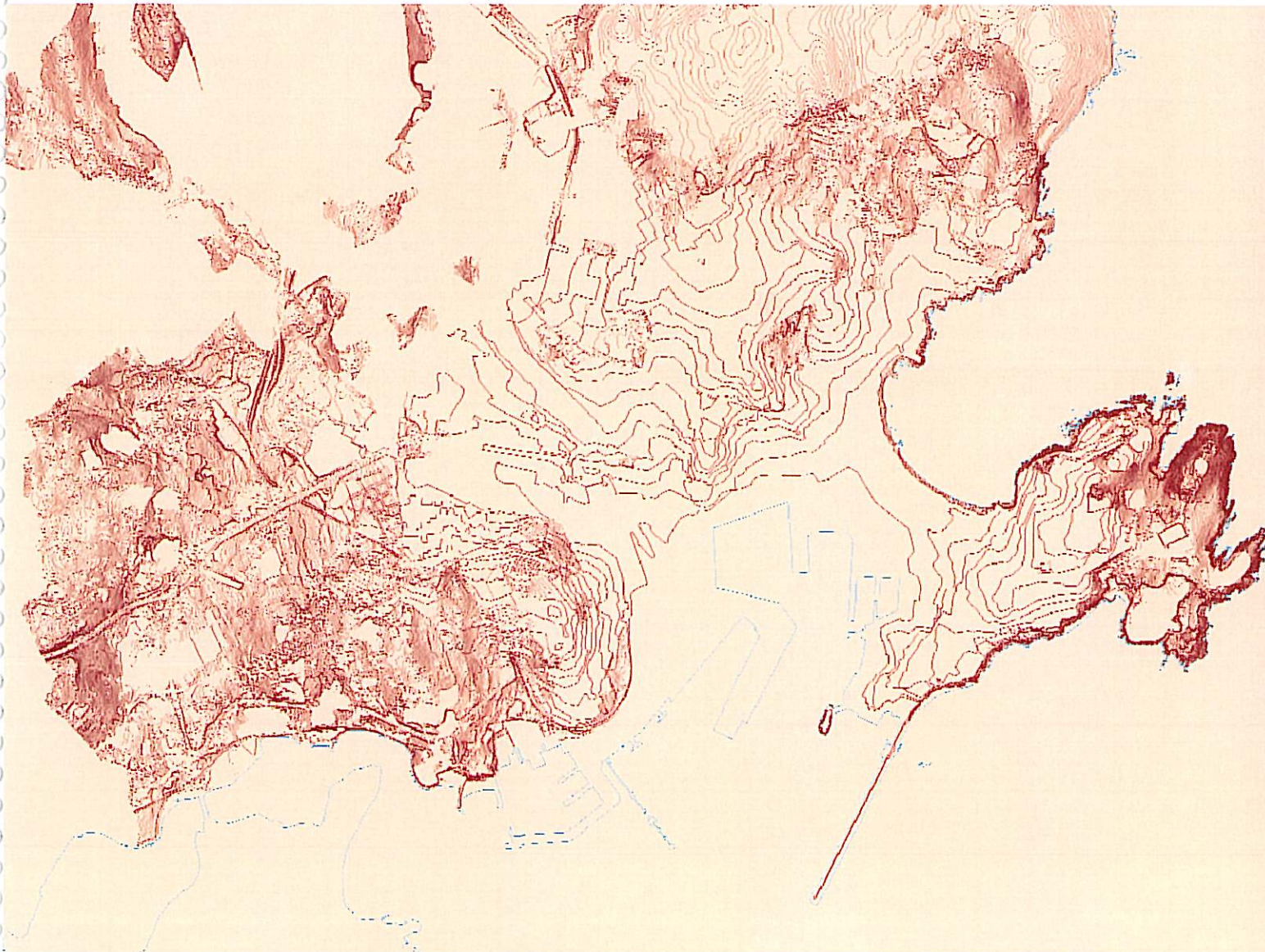
3



3.1 Topografía existente

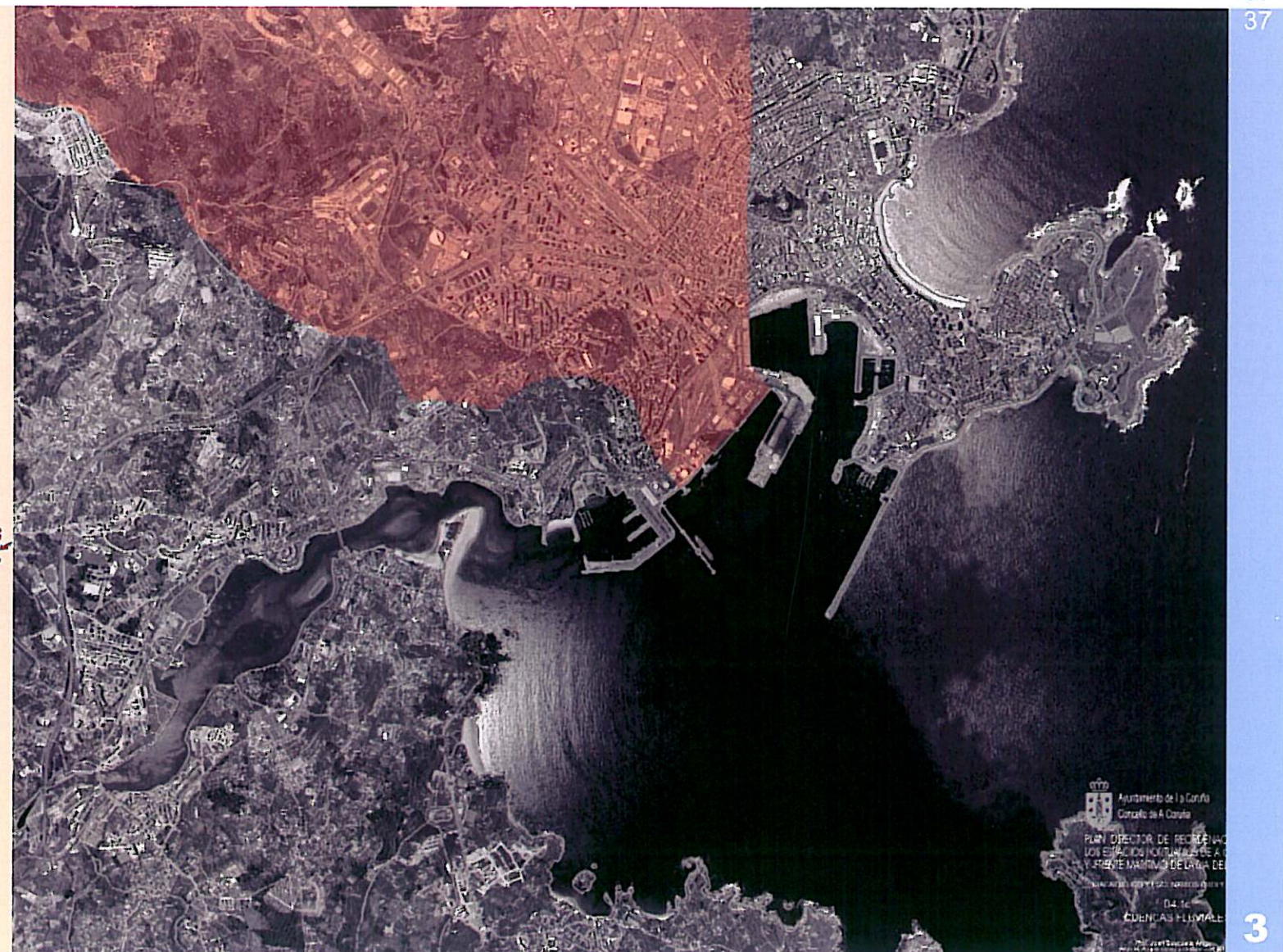
La implantación urbana se adapta a una configuración orográfica desigual, con un área muy plana en el istmo y otra plataforma natural correspondiente al valle bajo del Monelos. El resto del territorio es ondulado. En el enclave peninsular original, el Monte Alto alcanza la cota 50, descendiendo suavemente hacia la ciudad vieja en contraste con los acantilados septentrionales a mar abierto. En el litoral de la ría la práctica totalidad de la línea de agua ha sido modificada por el hombre, con sucesivas instalaciones portuarias y con el trazado ferroviario, que pasa por delante de As Jubias en dirección a la Ría del Burgo.

Topografía existente



3.2 Interpretación de las cuencas fluviales

Destaca la cuenca del río Monelos, con una superficie aproximada de 23 km², que desagua en el puerto por el muelle de San Diego. El vértice de dicha cuenca se sitúa a cota 282, en Monte de Arcas. El resto de torrentes que cruzan el marco urbano tienen un curso poco significativo. Esta cuenca es el desagüe principal de las escorrentías naturales que atraviesan la ciudad. Desciende un recorrido de 7 km con una pendiente media del 4%, con un 0,8% en la mitad baja, un 1,4% en el cuarto medio y un 10% en el cuarto superior.



3.3 Implantación de las infraestructuras en función de la topografía

Si bien los recorridos radiales de acceso tradicional a la ciudad utilizaban la cuenca del Monelos de manera preferente, y otros espacios del interior, la implantación del ferrocarril de la ría del Burgo seguía la costa con la rigidez funcional de esta infraestructura, creando pequeños cortes y adecuaciones topográficas imperceptibles, aunque en general con una fuerte adaptación al terreno.

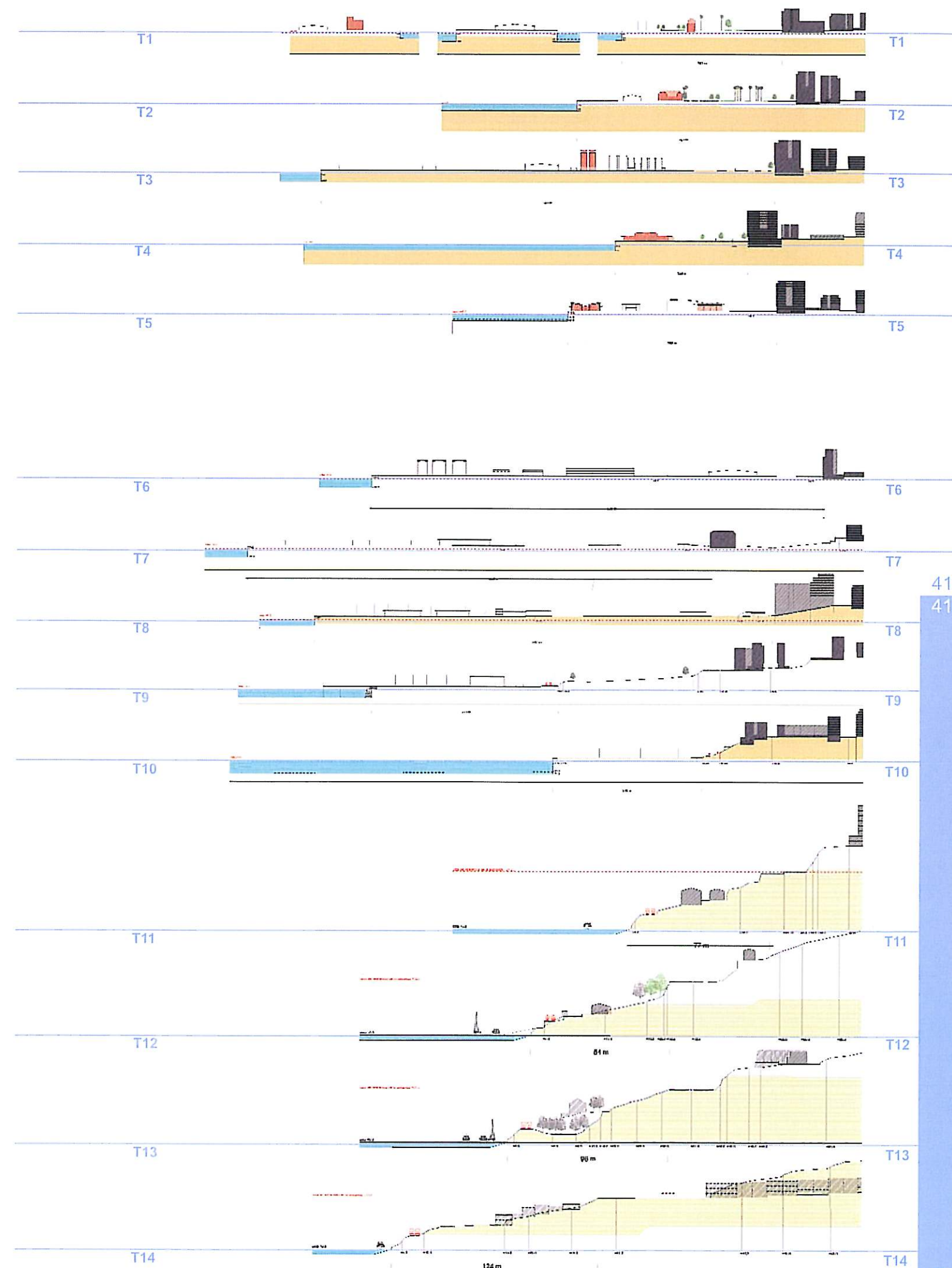
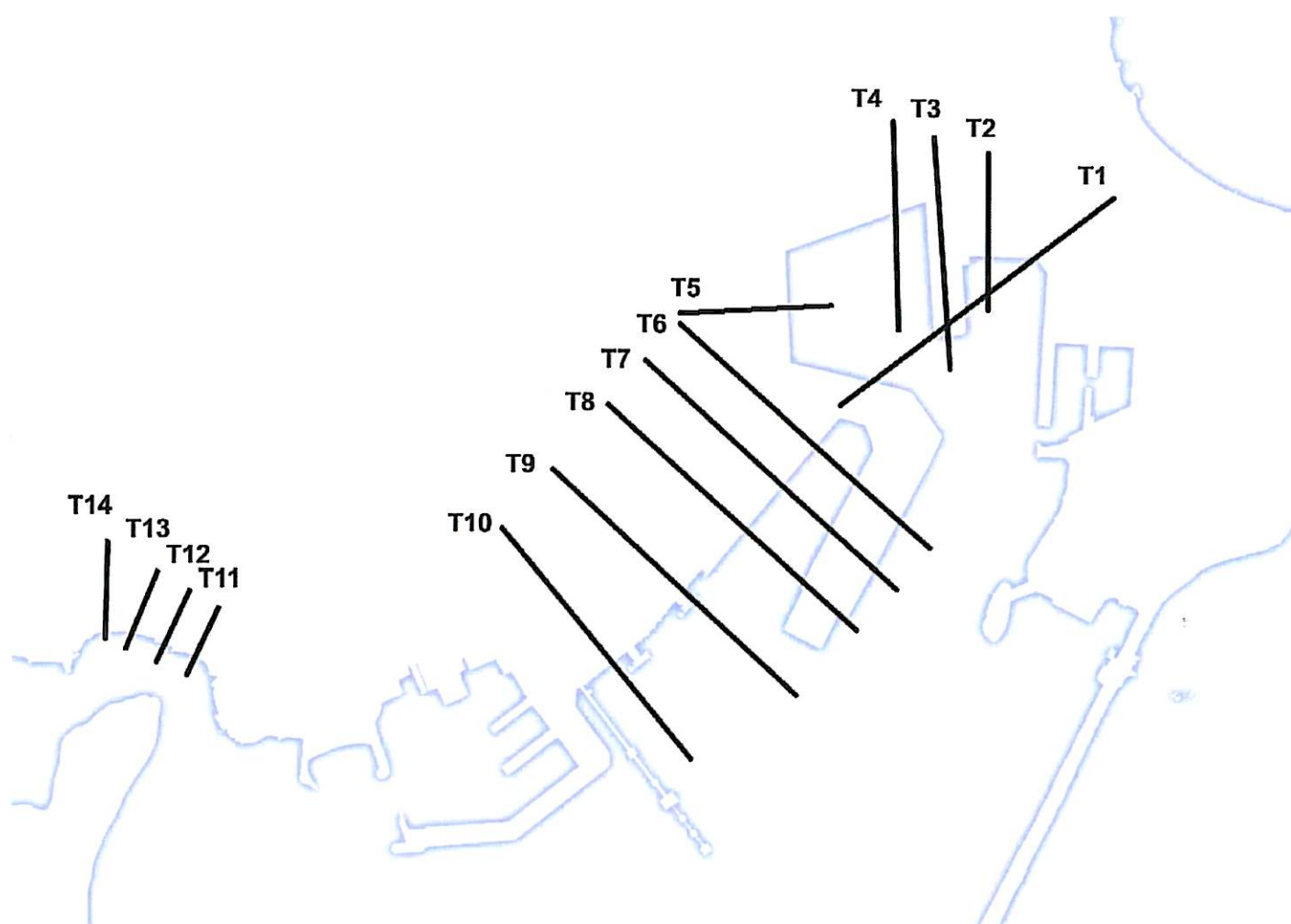
Las nuevas infraestructuras modelan la orografía de manera más impactante, buscando los corredores más directos hacia el centro, con criterios estrictamente estructurales y funcionales.



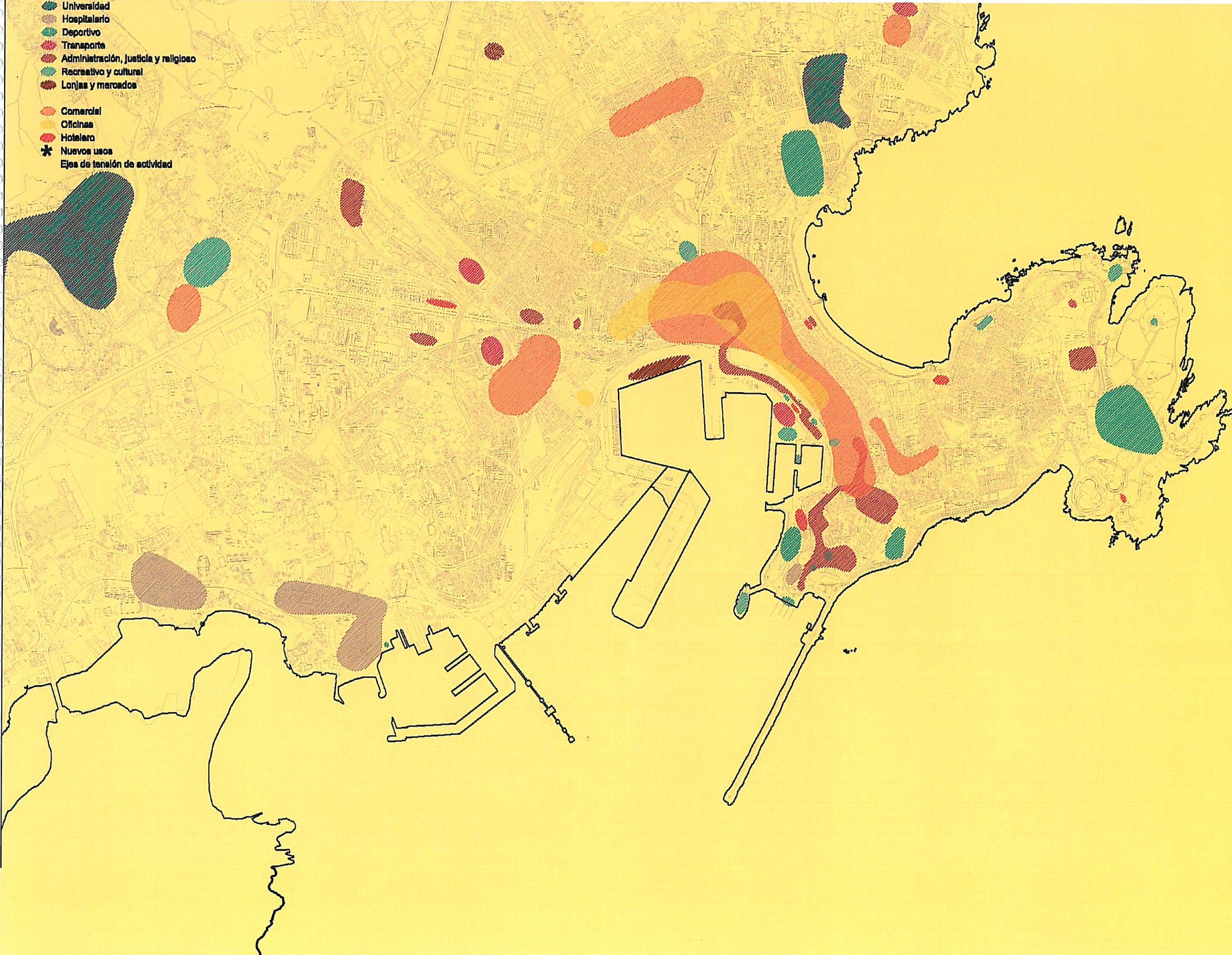
3.4 La sección del frente litoral

La ciudad tradicional desciende progresivamente hacia los muelles, con las excepciones de la Ciudad Vieja y Los Castros, en los extremos del frente portuario. En estos dos casos, al igual que en el nuevo puerto pesquero, se han creado plataformas artificiales para desarrollar las actividades correspondientes. En el tramo final de la Ría del Burgo, la ría cierra por poniente con pendientes superiores a las del frente del puerto, y por tanto presenta una accesibilidad más complicada.

El análisis de las secciones del litoral permite ver como las líneas de máxima pendiente en torno al puerto se producen de manera radial, excepto en la llanura del arenal. El territorio de transición entre frente urbano y agua es de difícil integración actualmente, hasta que se salve una doble barrera: la física del cierre portuario y la funcional de las vías de paso del tráfico.



- Universidad
- Hospitalario
- Deportivo
- Transporte
- Administración, justicia y religioso
- Recreativo y cultural
- Lonjas y mercados
- Comercial
- Oficinas
- Hotelero
- Nuevos usos
- Ejes de tensión de actividad

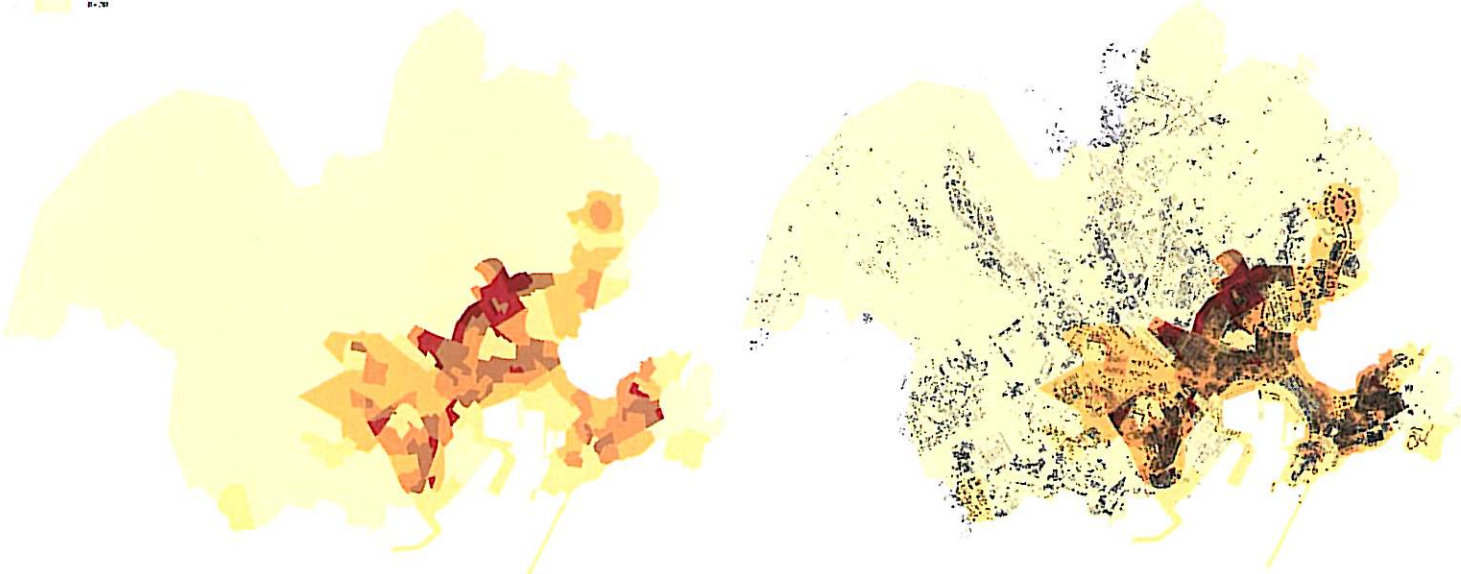
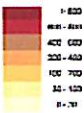


4.1 Población

El estudio y conocimiento de la dinámica y la estructura poblacional permite una aproximación a las características de los destinatarios finales de las propuestas, en lo que se refiere a la influencia del modelo que representa la ciudad de A Coruña en temas de ocupación de viviendas, tipología de las mismas, estructura de edades y barrios, y movimientos de población..

La **población de la ciudad** en 2004 era de 246.026 habitantes. Actualmente pasa por un período de suave recuperación después de haber alcanzado un punto bajo de 239.204 habitantes en 2001. Esta recuperación sin embargo, no se debe a una inflexión de la tendencia en el crecimiento natural, que desciende paulatinamente, sino al peso cada vez mayor de la inmigración. Analizando los movimientos migratorios, se muestra una tendencia progresiva a retener los flujos de expulsión y a atraer inmigración. Los balances migratorios negativos han decrecido o se han invertido con respecto a los diferentes entornos analizados en los últimos 5 años, con una punta muy clara para los procedentes del extranjero que han crecido notablemente. Tan sólo la relación con la comarca presenta siempre un balance negativo, de 1500 a 2500 personas en todos los años, que se explicaría por la oferta de vivienda en las poblaciones próximas, con mejores precios y, en muchas ocasiones, basada en la oferta de las infraestructuras de comunicación viaria y de transporte privado.

La **asignación de la población por secciones censales** ha permitido estudiar el mosaico de densidades y su distribución territorial. La densidad media de la ciudad de 64 habitantes por hectárea, pasa a 167 con sólo descontar los distritos 8, 9 y 10, los cuales presentan grandes vacíos de población. La sección 13 del distrito 6 es la más densa (1420 hab/Ha). Casi el 60% de la población reside en secciones que superan los 250 hab/Ha, o lo que es lo mismo, en densidades brutas superiores a 100 viv/Ha. El punto medio de densidad es de 535 hab/Ha (214 viv/Ha).



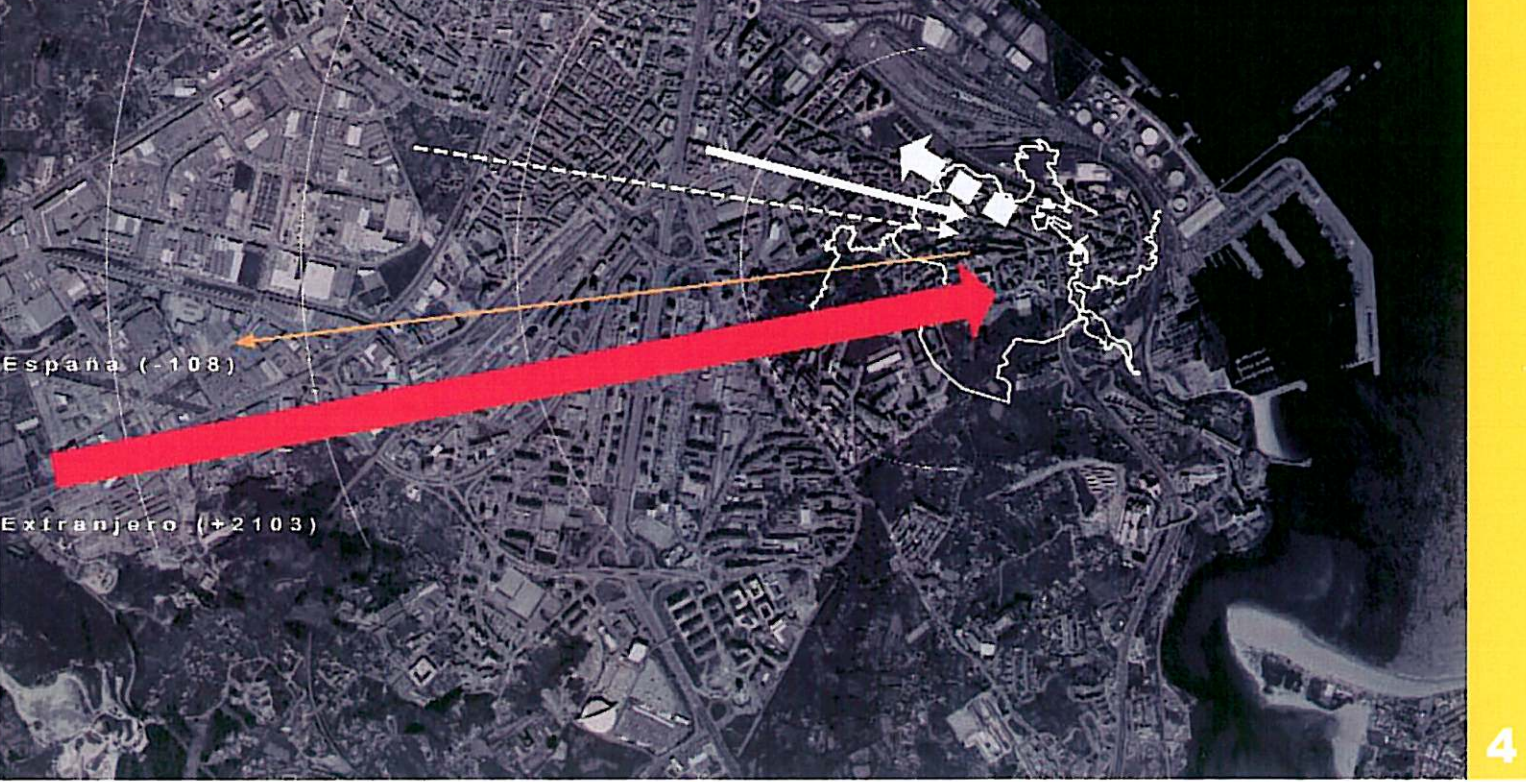
Densidad de población por barrios

BALANCE MIGRATORIO

	ALTAS					BAJAS					BALANCE					SUMA ABSOLUTA DE MOVIMIENTOS				
	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero	Comarca	Resto A Coruña	Resto Galicia	Resto España	Extranjero
1996	209	1993	122	144	78	1693	687	382	670	52	-1484	1306	-260	-526	26	1902	2680	504	814	130
1997	510	588	276	391	241	2089	876	479	731	32	-1579	-288	-203	-340	209	2599	1464	755	1122	273
1998	580	773	455	526	333	3053	1159	564	1332	37	-2473	-386	-109	-806	296	3633	1932	1019	1858	370
1999	790	749	542	675	403	3433	1406	666	1774	52	-2643	-657	-124	-1099	351	4223	2155	1208	2449	455
2000	1081	1398	750	991	1014	3394	1225	576	1842	68	-2333	173	174	-851	948	4455	2823	1926	2633	1080
2001	1797	2031	1185	1645	1838	3853	1588	925	2171	141	-2056	443	260	-526	1697	5650	3619	2110	3816	1979
2002	1986	2108	1179	1695	2403	3389	1459	689	1994	301	-1403	649	510	-299	2102	5375	3567	1848	3689	2704
2003	1913	1857	1031	1783	2357	3899	1885	882	2258	288	-1788	192	189	-493	2071	5812	3522	1893	4019	2843
2004	1979	1895	962	1819	2224	3458	1384	733	2027	121	-1607	511	229	-108	2103	5455	3279	1695	3946	2345



SALDO MIGRATORIO 2004 Galicia (+229) Coruña (+511) Comarca (-1507)



4.3 Edad de la población

La **estructura de la población** presenta una pirámide de edades característica de envejecimiento de la población, y aunque aparecen indicios de recuperación en su base, el desfase de las edades superiores respecto a las inferiores es muy acusado. Una singularidad que habitualmente presentan estos gráficos es el mayor número de mujeres en los niveles superiores, pero en el caso de A Coruña se produce ya a partir de los 30 años (de hecho se invierte una pequeña diferencia a favor de los hombres) y se va acrecentando con la edad, muestra de la descompensación que puede ser debida a la migración de la población masculina.

Los **edificios** de la ciudad son altos, con un 38,2% de 6 o más plantas, siendo el 7,05% los que superan las 10 o más plantas (incluidos en el total las viviendas unifamiliares y las naves industriales). El parque de viviendas no es excesivamente antiguo, con casi 3/4 partes edificadas en los últimos 50 años., en los que se concentra el 91,16% de la población. Las viviendas principales suponen un 75% y un 15% están vacías. La tenencia de la vivienda corresponde al modelo español de altos índices de propiedad (74%) frente a una baja cantidad de alquiler (20,7%).

El programa residencial previsible en el puerto

La **entidad de las piezas previstas para la transformación del puerto** permite plantear una operación de creación de una parte de ciudad con estructura compleja, donde se encuentren diversas funciones urbanas (residencia, actividad, comercio, ocio, recreo...) que puedan integrarse en la ciudad consolidada.

A partir de las estipulaciones del Convenio en materia de edificabilidad y usos, se puede evaluar a efectos de aproximación máxima, en unas 4000 viviendas nuevas en el muelle de San Iago, unas 10.000 personas residentes. Extrapolando los resultados obtenidos para piezas de ciudad análogas, se podría hacer la hipótesis de una distribución por grandes grupos de edad asimilada a un 10% de niños (0-9), un 8% de adolescentes (10-19), un 35% de adultos en etapa de fecundidad (20-39), un 26% de adultos (40-59) y un 21% de población mayor (más de 60). La estructura obtenida nos puede permitir conocer las reservas necesarias para escuelas, centros deportivos, institutos, zonas de recreo y culturales, centros asociativos y salas polivalentes, centros sociales y asistenciales, asistencia a la tercera edad, centros de día, etcétera.

Distrito 1

Distrito 2

Distrito 3

Distrito 4

Distrito 5

Distrito 6

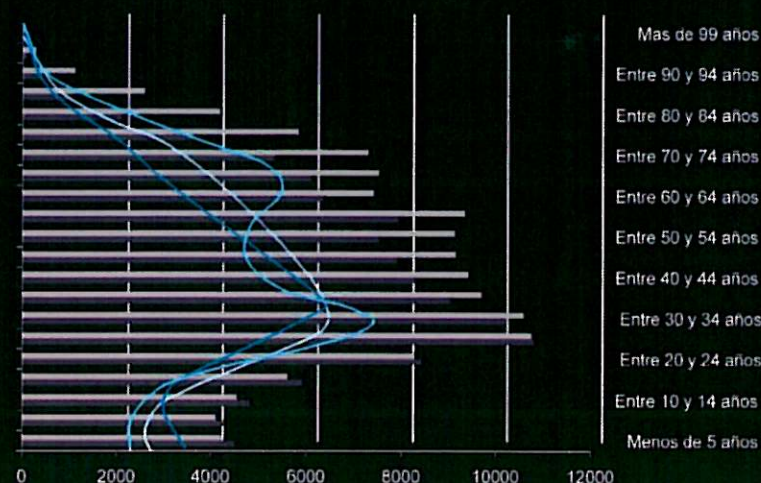
Distrito 7

Distrito 8

Distrito 9

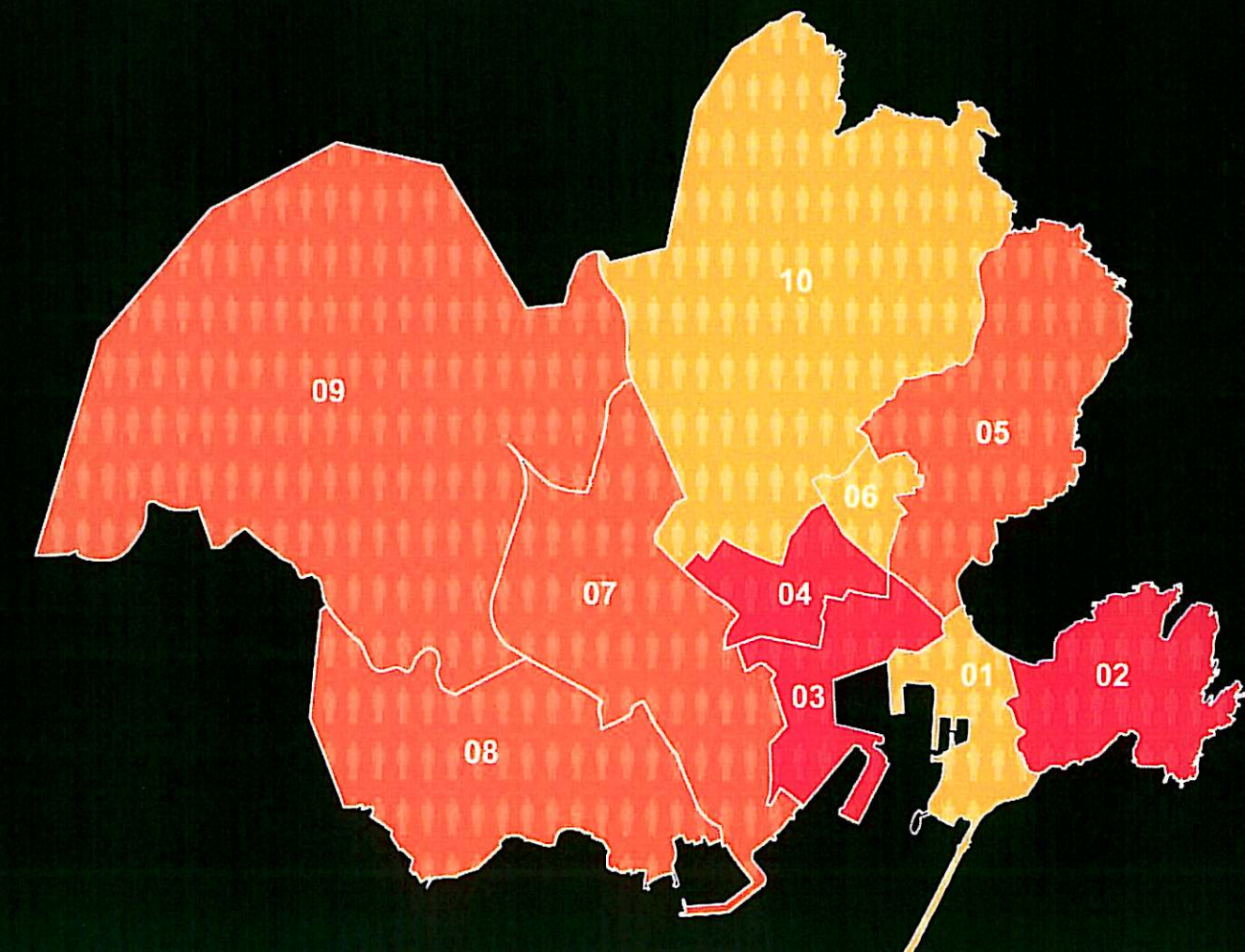
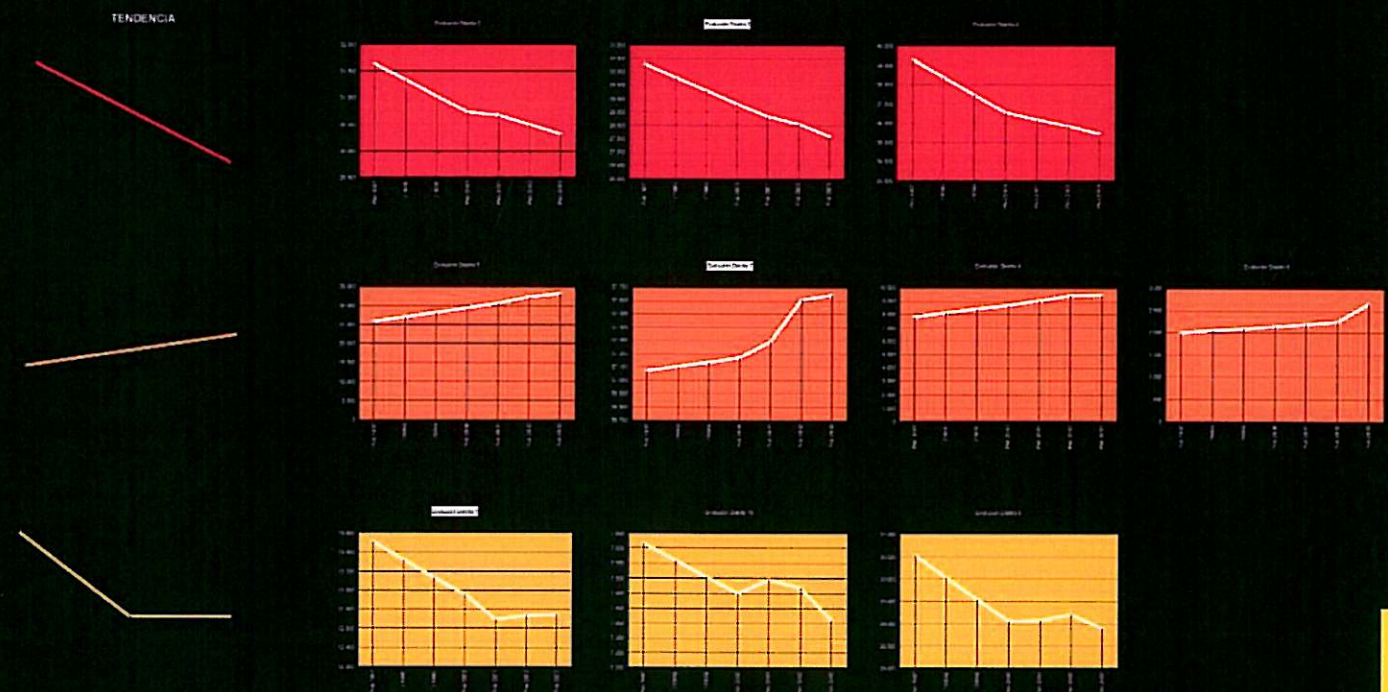
Distrito 10

Pirámide de edades A CORUÑA 2003

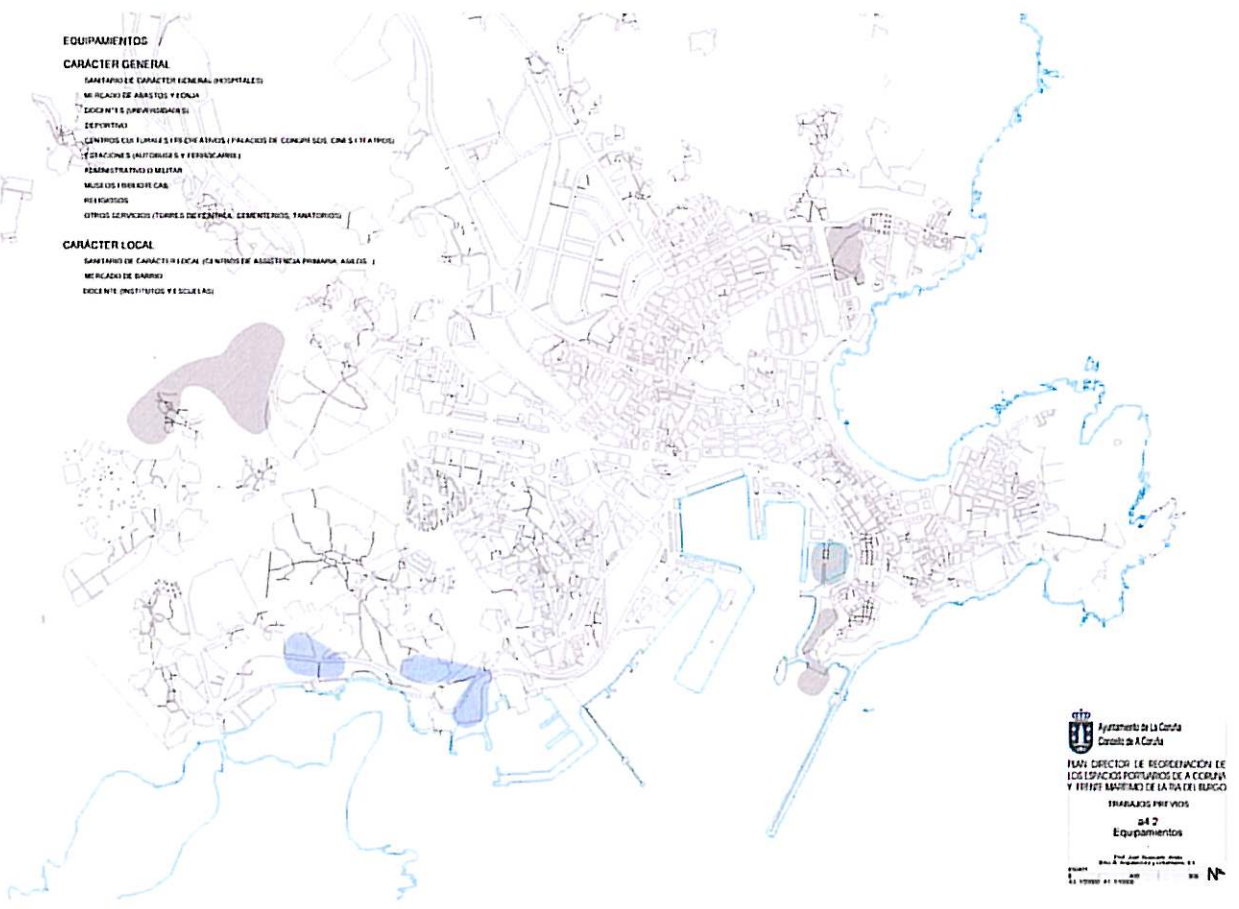
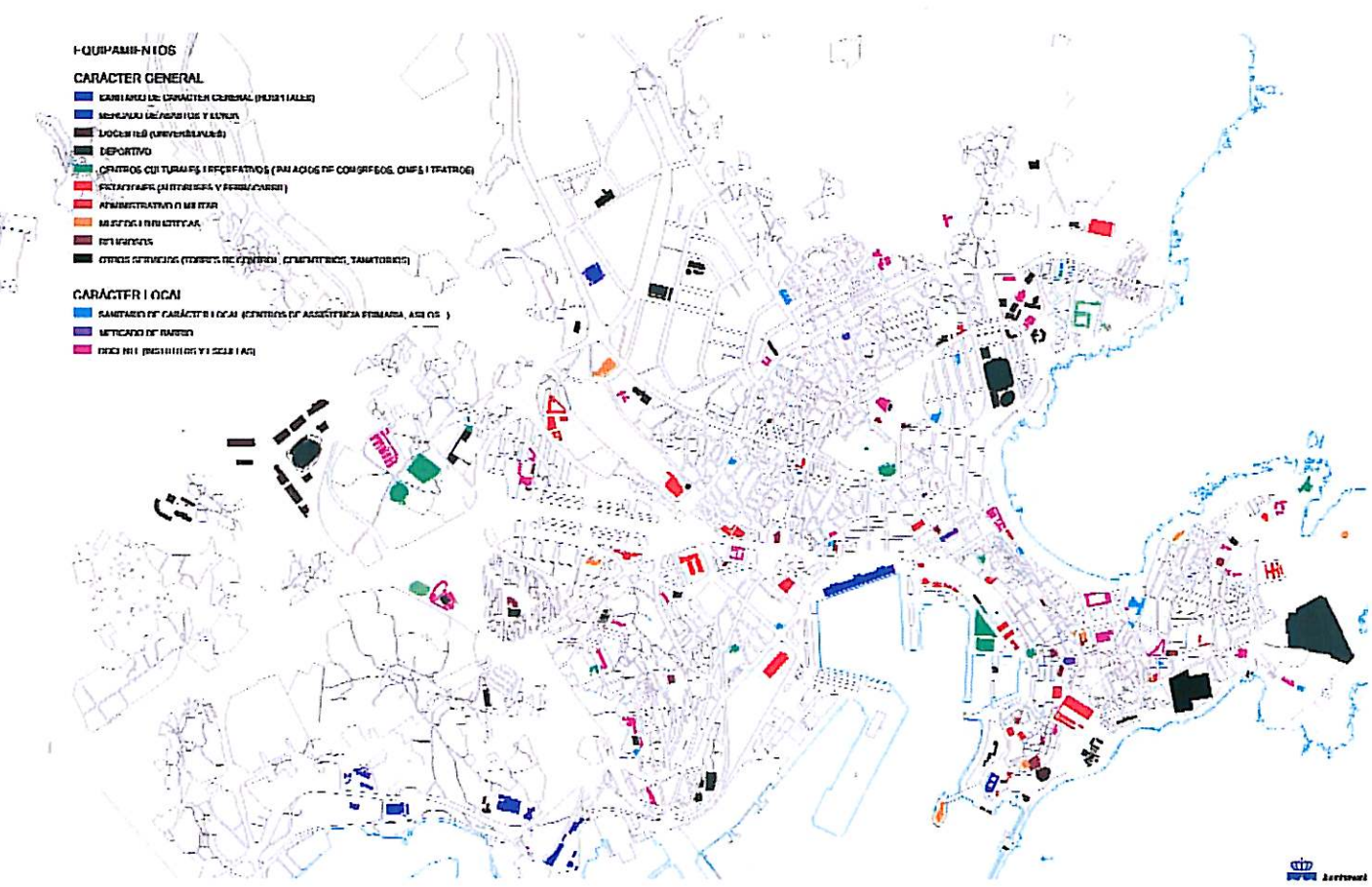


EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR DISTRITOS CENSALES (2003)

DISTRITO	SUPERFICIE m2	Pob 1997 habitantes	(1998) (Interpolación lineal)	(1999) (Interpolación lineal)	Pob 2000 habitantes	Pob 2001 habitantes	Pob 2002 habitantes	Pob 2003 habitantes	Densidad 2003 hab/ha	Diferencia absoluta 2003-1997 habitantes	Diferencia relativa % de reducción
1	1.126.691	13.506	13.323	13.141	12.958	12.697	12.738	12.747	113,14	-759	-5,62
2	1.939.281	31.640	31.337	31.033	30.730	30.663	30.505	30.323	156,36	-1.317	-4,16
3	1.325.919	30.305	29.807	29.308	28.810	28.344	28.060	27.609	208,23	-2.696	-8,90
4	971.333	39.270	38.361	37.451	36.542	36.177	35.853	35.460	365,07	-3.810	-9,70
5	3.489.680	25.841	27.019	28.197	29.375	30.684	32.359	33.326	95,50	7.485	28,97
6	453.708	30.508	30.022	29.537	29.051	29.080	29.215	28.900	636,97	-1.608	-5,27
7	4.179.069	57.068	57.102	57.137	57.171	57.291	57.609	57.642	137,93	574	1,01
8	4.109.597	7.809	8.101	8.393	8.685	9.045	9.429	9.487	23,08	1.678	21,49
9	12.396.595	1.994	2.043	2.092	2.141	2.187	2.245	2.648	2,14	654	32,80
10	8.594.886	7.616	7.561	7.506	7.451	7.497	7.469	7.360	8,56	-256	-3,36
Total	38.586.759	245.557	244.676	243.795	242.914	243.685	245.482	245.502	63,62	-55	-0,02



4.4 Equipamientos



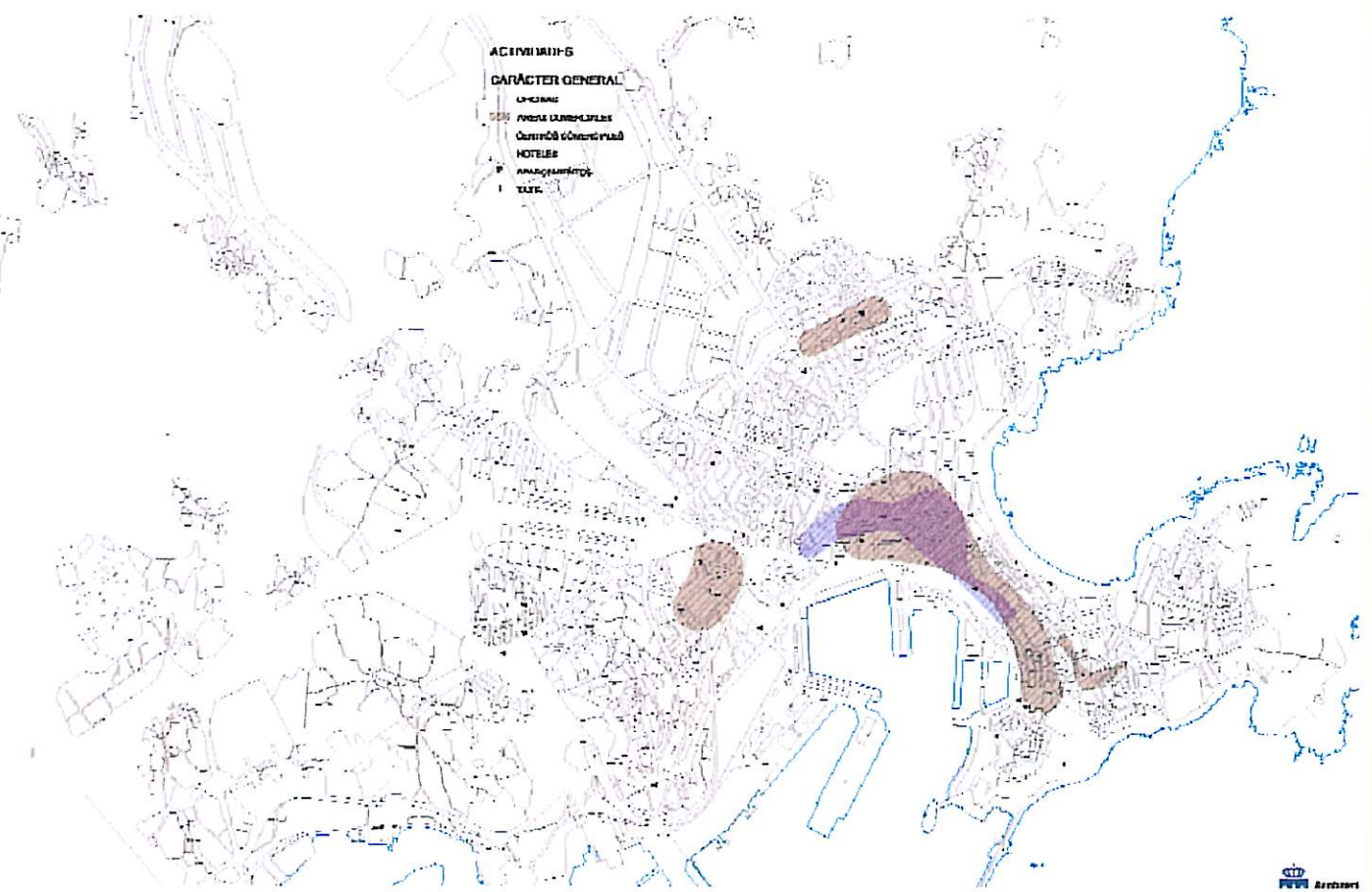
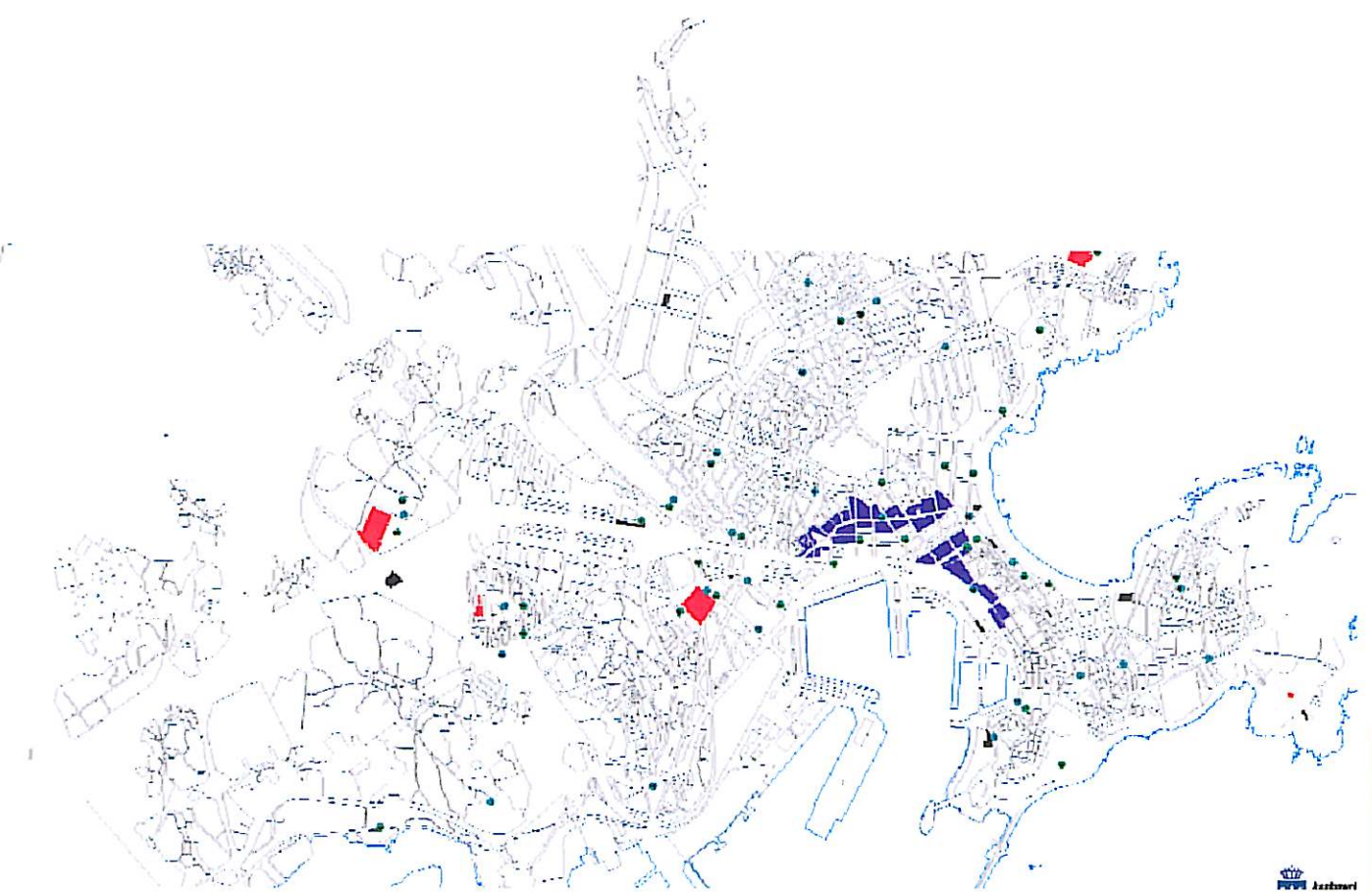
Ayuntamiento de La Caba
Carabá de A Caba

PLAN DIRECTOR DE REORGANIZACIÓN DE
LOS ESPACIOS DESTINADOS A CABA
Y TRÁFICO MARITIMO DE LA RIA DEL BUQUE

TRABAJOS POR PARR
PARR 2
Equipamientos

Escala: 1:50.000
Elaborado en 2010

4.5 Actividades



FUNCIONES CENTRALES Y DIRECCIONALES
FUNCIONES CENTRALES Y DIRECCIONALES

5



5.1 Actividades de la plataforma de tierra

La atracción de A Coruña como foco de centralidad en su región urbana se manifiesta en unas áreas de usos potentes y definidos, ciertos focos de actividad terciaria y una tensión en el tránsito de movilidad pública y privada que busca estos destinos. La vocación de capitalidad de la ciudad se manifiesta en servicios y equipamientos generales que se han ido emplazando en localizaciones estratégicas de acceso.

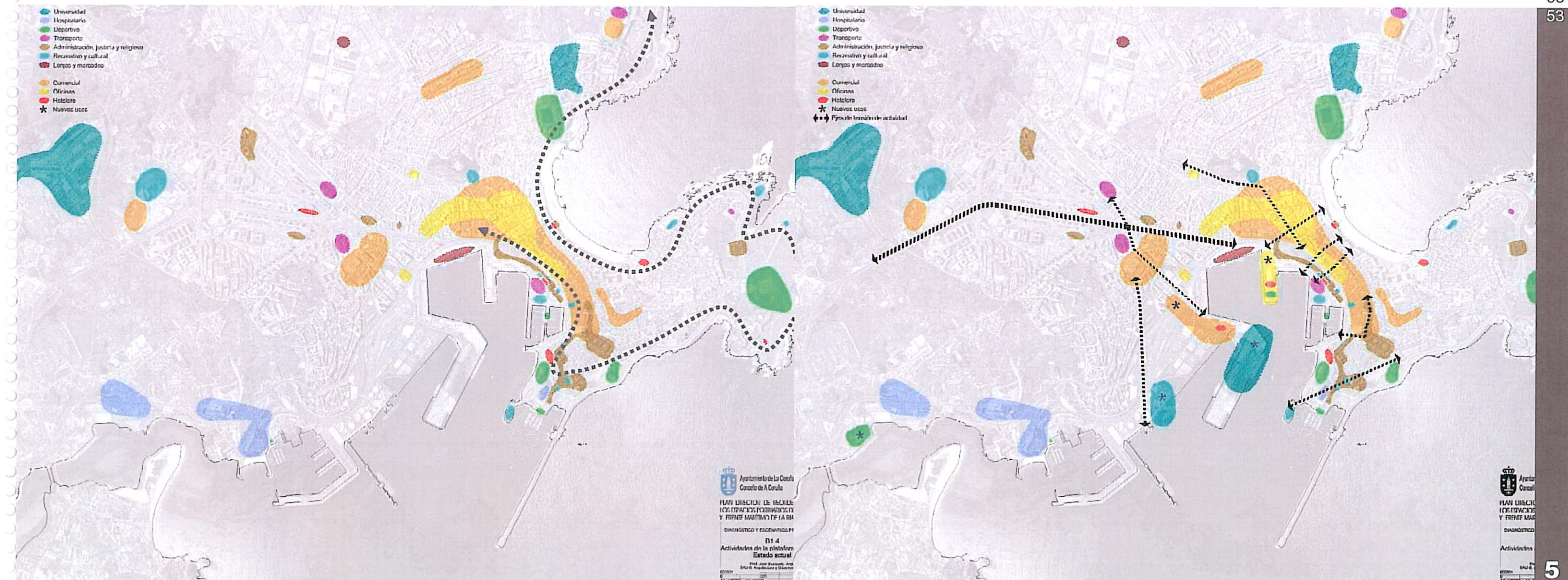
La estructura general de zonas de actividad resulta tensionada sobre determinados ejes, que induce la atracción de nuevas piezas de actividad terciaria para optimizar los recursos y servicios que ofrece un área ya consolidada. La propuesta para el frente portuario no queda al margen de este sistema y busca crear nuevos nodos de relación con otras piezas del interior de tipo cívico, comercial, cultural, ambiental o de reconocimiento de la morfología urbana, de conexión entre los dos frentes de agua - puerto y playas - o con los ejes urbanos más tradicionales.

Las dinámicas de localización más recientes tendían a evitar el frente portuario como sector atractivo, por lo que se pretende recuperar el papel tradicional que antes había tenido, como aglutinador de actividades urbanas centrales.

Equipamientos

Tres son los criterios básicos que se detectan en la ubicación de los actuales equipamientos generales y/o usos centrales: la proximidad de ejes viarios primarios para garantizar la accesibilidad, la localización periférica donde la disponibilidad de suelos siempre es mayor y su adquisición más favorable, y la proximidad a la línea litoral, buscando emplazamientos próximos a zonas consolidadas pero en lugares con espacio suficiente disponible. En este último caso, la desaparición de grandes piezas infraestructurales permite la recuperación para uso cívico dotacional de espacios anteriormente vedados a la actividad urbana, como va a ser el caso con la desafectación de los muelles portuarios y de los suelos ferroviarios.

Los dos primeros criterios son normalmente inseparables, pues la localización periférica requiere la contrapartida de una buena accesibilidad. El área meridional de la ciudad acoge tres grandes focos dotacionales (el parque tecnológico sería el cuarto): el aeropuerto, el campus universitario y el área sanitaria asistencia del eje de la avenida de Pasaje, en el entorno de As Jubias. Otro foco central muy definido está constituido por el sistema de las estaciones del ferrocarril de San Cristóbal y de autobuses. Las áreas deportivas, con importantes superficies de suelo, así como las escolares, se distribuyen por diversas áreas urbanas, algunas muy céntricas, favorecidas por la disponibilidad de suelo junto al litoral, al lado de barrios densamente ocupados.



5.3 Usos de la lámina de agua

La remodelación del puerto se ha de cimentar en nuevos usos que complementarán la oferta actual de la ciudad, para actividades terciarias (comercial, hotelero y oficinas representativas de sedes centrales) y de equipamientos (administrativos, culturales, universitarios, mediateca, recreativo, deportivos...), sin olvidar las dotaciones que requieran las nuevas viviendas. Los nuevos usos pueden permitir una transformación del borde litoral para adecuarlo mejor a la integración urbana y paisajística. Estos usos no deberían detenerse en el borde de los muelles sino que pueden permitir reactivar las láminas de agua: la posible creación de una nueva marina para usos deportivos, la incorporación de usos recreativos relacionados con el mar (parque temático, barcas de recreo...), o la remodelación de las dársenas y muelles para favorecer nuevas implantaciones en relación con el agua.

La posible conversión del muelle del Centenario en una isla o en un lago, podría permitir diferenciar los recorridos de los barcos deportivos, de los público recreativos, de los pesqueros o los comercial-turísticos, evitando interferencias entre ellos. La creación del paseo de mar a todo lo largo del frente como franja de nexo entre tierra y agua aportará una función recreativa a la costa, cuyo mejor tributo es preservar el contacto natural entre ambos espacios.

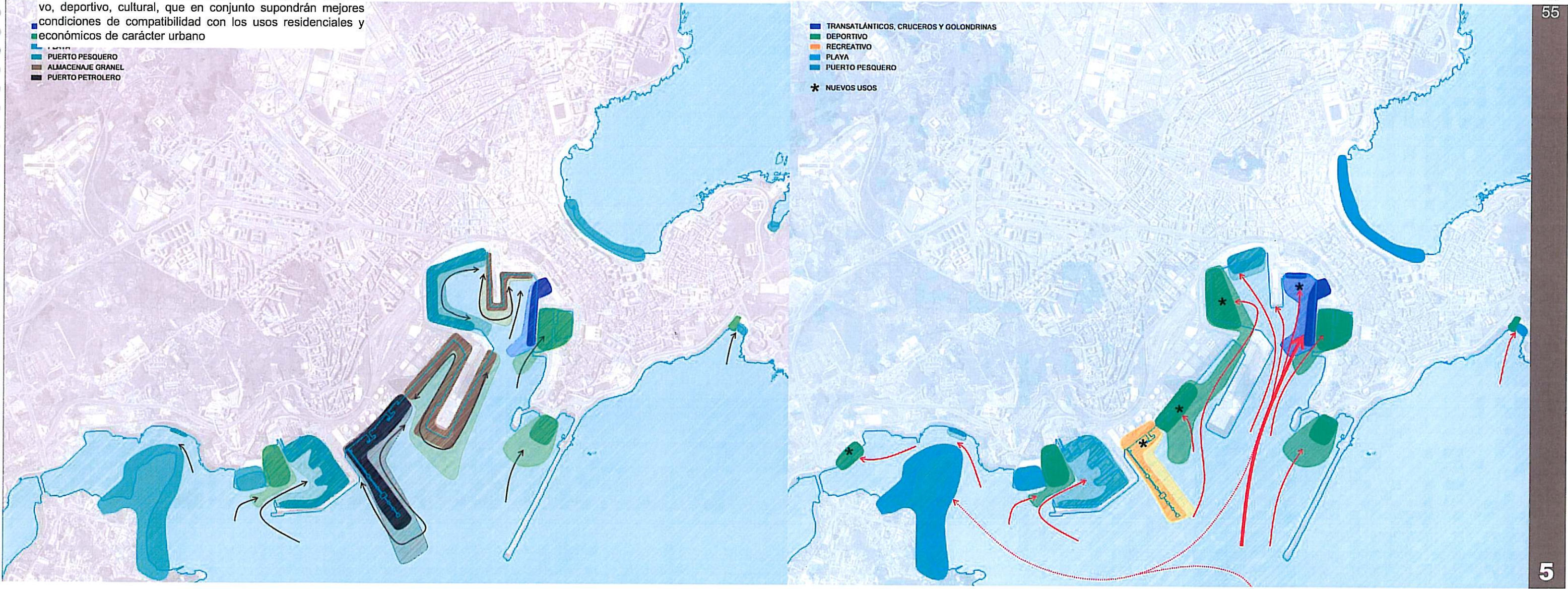
Al final del proceso de transformación, el importante peso de las actividades comerciales e industriales que ahora congestionan y pueden contaminar la lámina de agua y el borde de los muelles, se verá substituido por otras de carácter recreativo, deportivo, cultural, que en conjunto supondrán mejores condiciones de compatibilidad con los usos residenciales y económicos de carácter urbano

- TRANSATLÁNTICOS, CRUCEROS Y GOLONDRINAS
- DEPORTIVO
- RECREATIVO
- PLAYA
- PUERTO PESQUERO
- ALMACENAJE GRANEL
- PUERTO PETROLERO

Las zonas de actividad productiva y comercial

La presencia del puerto puede explicar que la zona comercial de Pescadería y Ensanche, así como los puntuales focos terciarios, hayan basculado hacia levante preferentemente. En este sentido, se ha mantenido la tendencia a gravitar actividades urbanas en los espacios portuarios a medida que se han ido liberando de las instalaciones marítimas, siguiendo un proceso en el tiempo de a) ocupación de la lámina de agua, b) actividad, c) liberación de muelles y d) creación de actividades urbanas de interés general (paseos, centros culturales, ocio...).

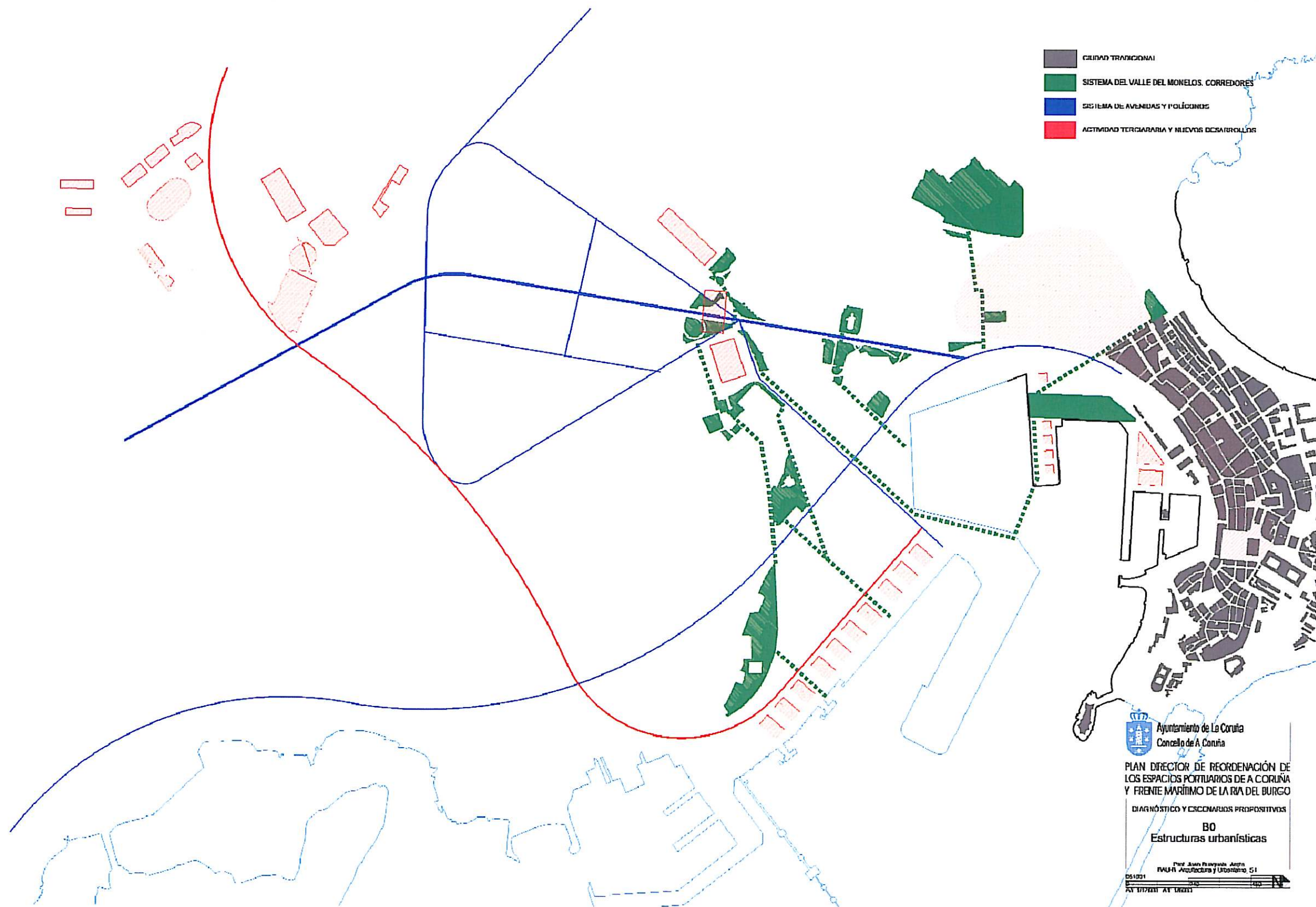
No existe una polarización muy acusada de zonas de oficinas cuya oferta no es muy intensa y ocupa los mismos espacios que el comercio, con cierta densidad en el entorno del eje de Juan Flórez y el frente marítimo en la zona de Cantones. Por lo que se refiere a los grandes centros comerciales, has seguido el modelo de implantación en zonas periféricas o de importante transformación, con un generosa disponibilidad de suelo y una buena accesibilidad.



5.4 Equipamientos

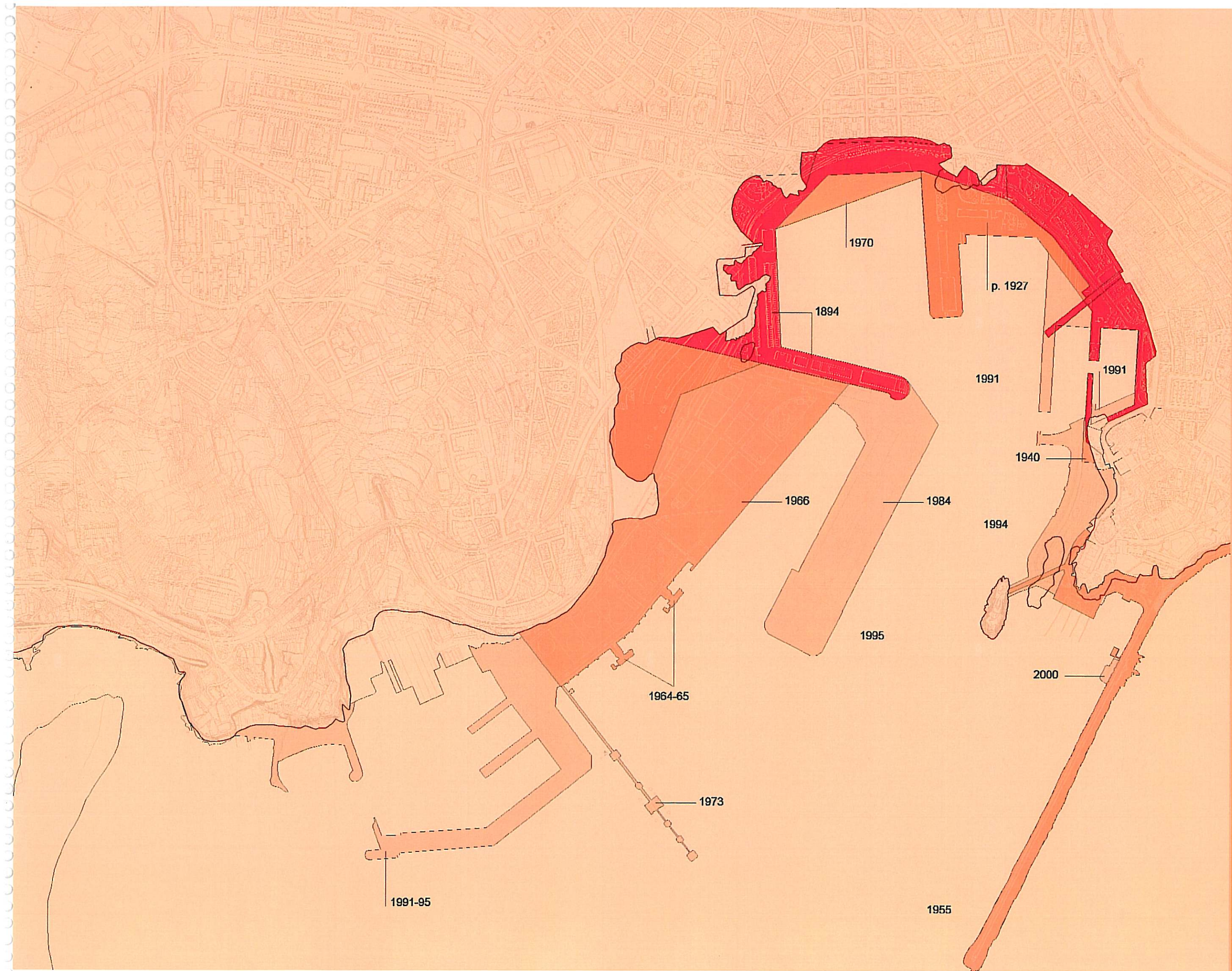
ESTRUCTURAS URBANÍSTICAS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD

La propuesta para la transformación del frente portuario se beneficia de diversas estructuras urbanas que se entrelazan en este territorio. La proximidad de la ciudad tradicional, con su capacidad actual de generar centralidad, supone un primer referente que se articula con la disponibilidad de espacios libres lineales a lo largo del litoral y un sistema de corredores transversales que fluyen desde la ciudad consolidada y que ofrecen un gran potencial de relación cívica. Funcionalmente, las avenidas son el soporte para la accesibilidad y en su momento fueron la base para el desarrollo de la extensión urbana en polígonos y ahora los canales fundamentales de estructuración con el frente litoral. Por último, las actividades terciarias y de actividad, que han buscado los núcleos estructurales, y donde el papel de la nueva transformación del puerto ha de permitir el desarrollo de nuevos focos de centralidad.



P U E R T O
E N
L A
C I U D A D

6



6.1 Evolución de la lámina de agua

La ciudad se forma al abrigo de la rada natural defendida por la península de La Torre, pero no es hasta entrado el siglo XIX que empiezan a construirse los muelles que hoy lo configuran. Desde un comienzo, se tuvo que recurrir a la invasión de la lámina de agua para ganar espacio, ya que la expansión de la ciudad había ido agotando la plataforma disponible. La historia más reciente de la formación del puerto, refleja dos períodos muy diáfanos: En el siglo XIX, la superposición de proyectos no realizados o sólo parcialmente muestra una época de grandes indecisiones. En el siglo XX los proyectos se ejecutan progresivamente, hasta alcanzar las 115 Has actuales. (*)

(*) Véase:

Puerto de A Coruña, 1998, El puerto y la ciudad de A Coruña

1800



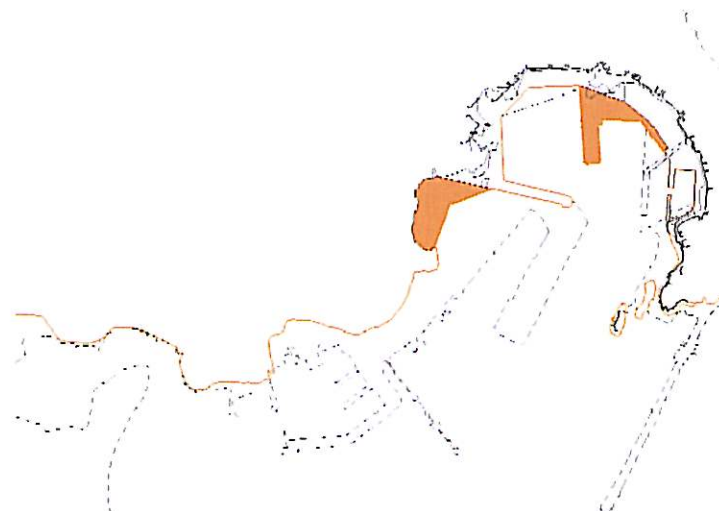
1900



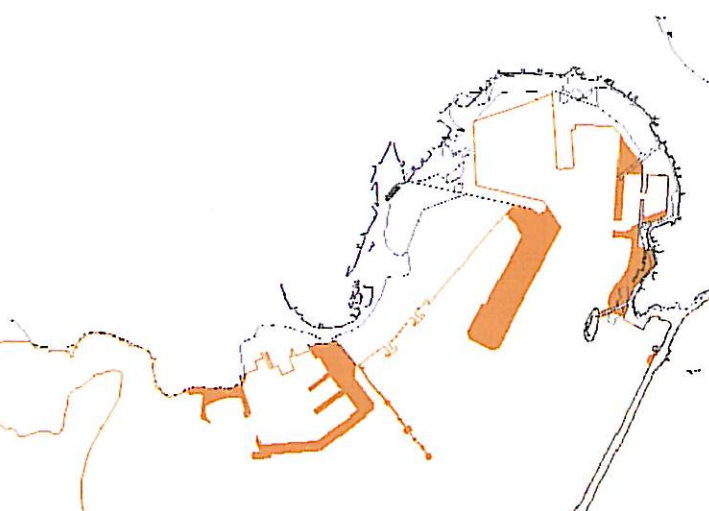
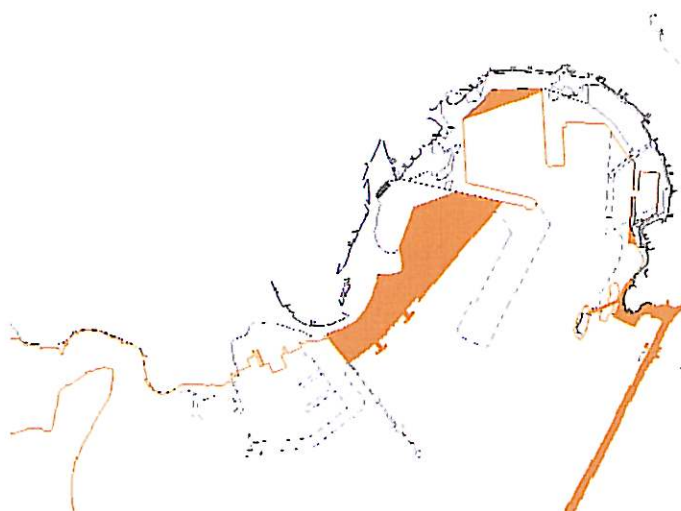
1908



1931



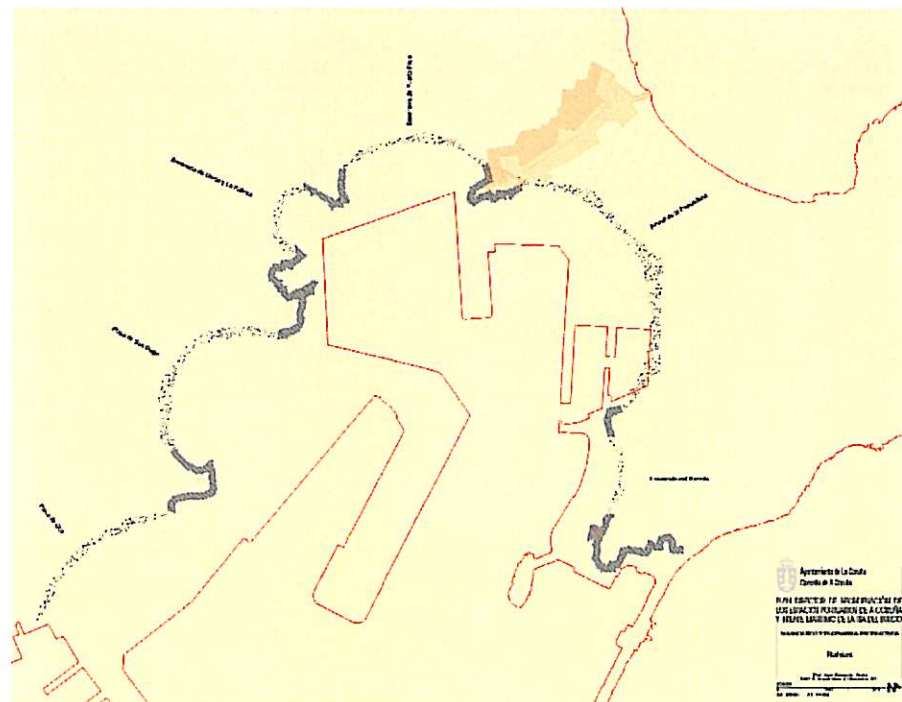
1965



6.2 Relaciones geométricas del puerto. “se non è vero, è ben trovato”

Esta simplificación está obviando el proceso de consolidación del borde litoral, como la construcción a partir de 1733 de una muralla con rampas en los arenales de la Marina y los Cantones, o las intervenciones de carácter defensivo, anteriores a 1800. El Muelle de Hierro, en el siglo XIX, se convierte en el punto de mayor movimiento portuario, y puerta por donde se canaliza el movimiento migratorio hacia América. A principios del siglo XX el puerto seguía sin instalaciones, aunque se habían formado las galerías de la Marina, y el muelle de los jardines de Méndez Núñez, como pieza de recreo para los ciudadanos. Es a partir del año 1945 cuando se comienza el *Proyecto general de obras y mejora del Puerto de La Coruña* (1946), que preveía la construcción del Dique de Abrigo, el Puerto Pesquero (actual Muelle de San Diego) y el Muelle de las Ánimas. El Dique de Abrigo, a su vez, permitiría la construcción posterior de los Diques de San Diego, el Puerto Petrolero y el Muelle del Centenario (1984). En los últimos años las actuaciones más importantes han sido la construcción del muelle de Trasatlánticos, el nuevo puerto Pesquero y se ha iniciado la transformación de una parte de las instalaciones en usos al servicio de la ciudad: la construcción del paseo de la Dársena, ganando espacio al mar, y el Palacio de Congresos.

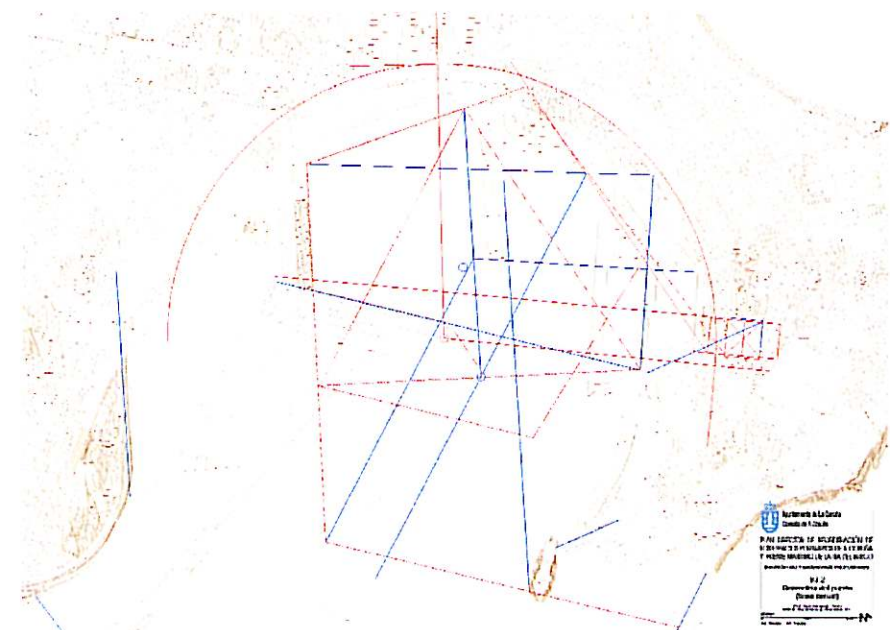
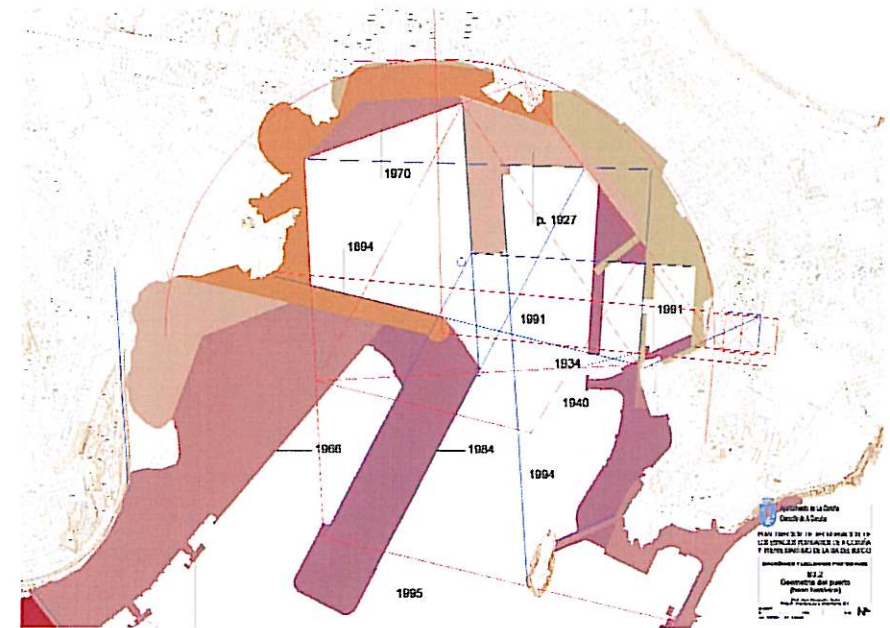
La forma semicircular de la ensenada del puerto resulta de una abstracción de una línea lobular de tres bahías mayores que rellenaban el espacio entre sendos promontorios rocosos, aprovechados en su día como bastiones defensivos de la rada. Dicha forma regular presenta relaciones geométricas y proporciones que pudieran no ser tan casuales. Las formas poligonales regulares siempre sugieren la circunferencia como figura que las inscribe, y por ello corresponden a geometrías fácilmente inscribibles en el círculo casi perfecto de la rada del puerto. Muchas de las directrices de los muelles presentan relaciones con ángulos de 108° aproximadamente entre ellos, coincidente con los ángulos entre los lados de un pentágono, o en otros casos reproducen los 60° correspondientes a un triángulo equilátero. Esta geometrización tiene también un reflejo en las tramas y directrices de elementos principales de la ciudad.



Esta simplificación está obviando el proceso de consolidación del borde litoral, como la construcción a partir de 1733 de una muralla con rampas en los arenales de la Marina y los Cantones, o las intervenciones de carácter defensivo, anteriores a 1800. El Muelle de Hierro, en el siglo XIX, se convierte en el punto de mayor movimiento portuario, y puerta por donde se canaliza el movimiento migratorio hacia América. A principios del siglo XX el puerto seguía sin instalaciones, aunque se habían formado las galerías de la Marina, y el muelle de los jardines de Méndez Núñez, como pieza de recreo para los ciudadanos. Es a partir del año 1945 cuando se comienza el *Proyecto general de obras y mejora del Puerto de La Coruña* (1946), que preveía la construcción del Dique de Abrigo, el Puerto Pesquero (actual Muelle de San Diego) y el Muelle de las Ánimas. El Dique de Abrigo, a su vez, permitiría la construcción posterior de los Diques de San Diego, el Puerto Petrolero y el Muelle del Centenario (1984). En los últimos años las actuaciones más importantes han sido la construcción del muelle de Trasatlánticos, el nuevo puerto Pesquero y se ha iniciado la transformación de una parte de las instalaciones en usos al servicio de la ciudad: la construcción del paseo de la Dársena, ganando espacio al mar, y el Palacio de Congresos.

La forma semicircular de la ensenada del puerto resulta una abstracción de una línea lobular de tres bahías mayores que rellenaban el espacio entre sendos promontorios rocosos, aprovechados en su día como bastiones defensivos de la rada. Dicha forma regular presenta relaciones geométricas y proporciones que pudieran no ser tan casuales. Las formas poligonales regulares siempre sugieren la circunferencia como figura que las inscribe, y por ello corresponden a geometrías fácilmente inscribibles en el círculo casi perfecto de la rada del puerto. Muchas de las directrices de los muelles presentan relaciones con ángulos de 108° aproximadamente entre ellos, coincidente con los ángulos entre los lados de un pentágono, o en otros casos reproducen los 60° correspondientes a un triángulo equilátero. Esta geometrización tiene también un reflejo en las tramas y directrices de elementos principales de la ciudad.

Aunque su número es reducido, algunos tienen suficiente entidad, por su dimensión y/o por su localización, como para ser considerados específicamente. Su localización ofrece tres

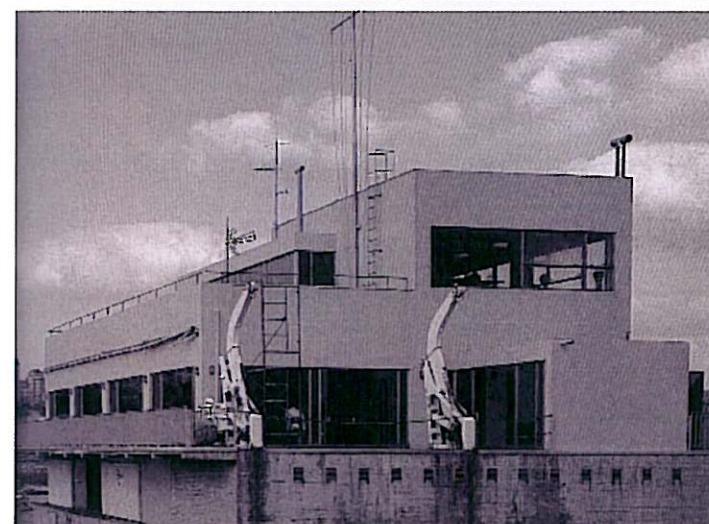


6.3 Los elementos protegidos

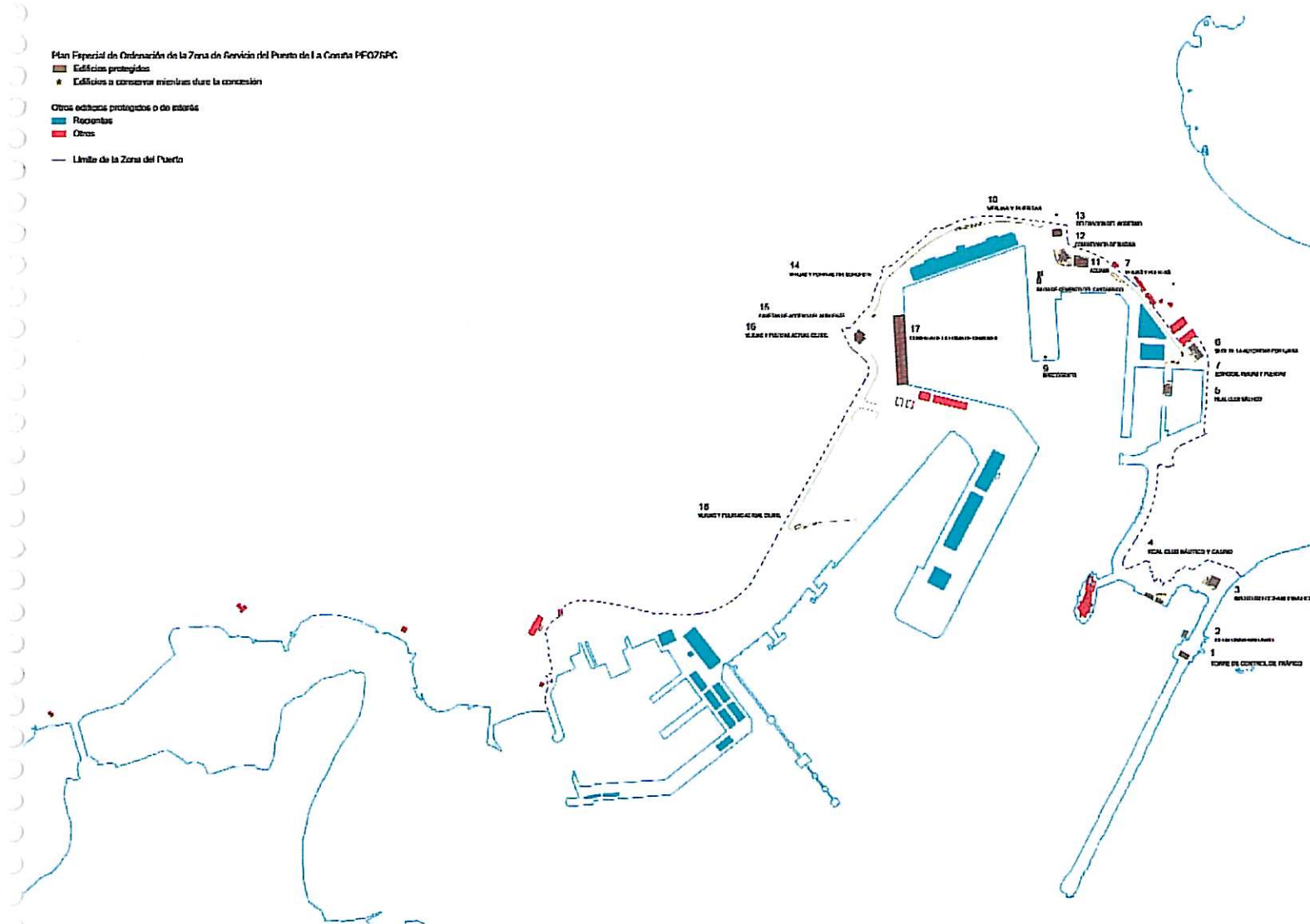
Aunque su número es reducido, algunos tienen suficiente entidad, por su dimensión y/o por su localización, como para ser considerados específicamente. Su localización ofrece tres modelos básicos: 1) formando un grupo concentrado de suficiente entidad para caracterizar un espacio urbano - jardines de Méndez Núñez y de La Rosaleda -, 2) como elementos singulares en la unidad funcional del puerto y 3) como piezas discontinuas a lo largo del frente de la Ría del Burgo. Se propone ponerlas en valor articulándolas en la ordenación y preservando su entorno para evitar que las nuevas edificaciones acaben por devaluando los edificios protegidos.

modelos básicos: formando un grupo concentrado de suficiente entidad para caracterizar un espacio urbano (jardines de Méndez Núñez y de La Rosaleda), como elementos singulares en la unidad funcional del puerto y como piezas discontinuas a lo largo del frente de la Ría del Burgo. Se propone ponerlas en valor articulándolas en la ordenación y preservando su entorno para evitar que las nuevas edificaciones acaben por engullir los edificios protegidos.

Las instalaciones portuarias tienen en su mayoría una edad máxima de medio siglo. Los usos existentes son de tipo urbano, portuarios pesqueros e industriales, y mixtos. La transformación de los muelles incorporados al convenio supondrá aproximada-



Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Coruña PEOZSPC
 ■ Edificios protegidos
 ■ Edificios a conservar mientras dure la concesión
 ■ Otros edificios protegidos o de interés
 ■ Recintos
 ■ Otros
 — Límite de la Zona del Puerto



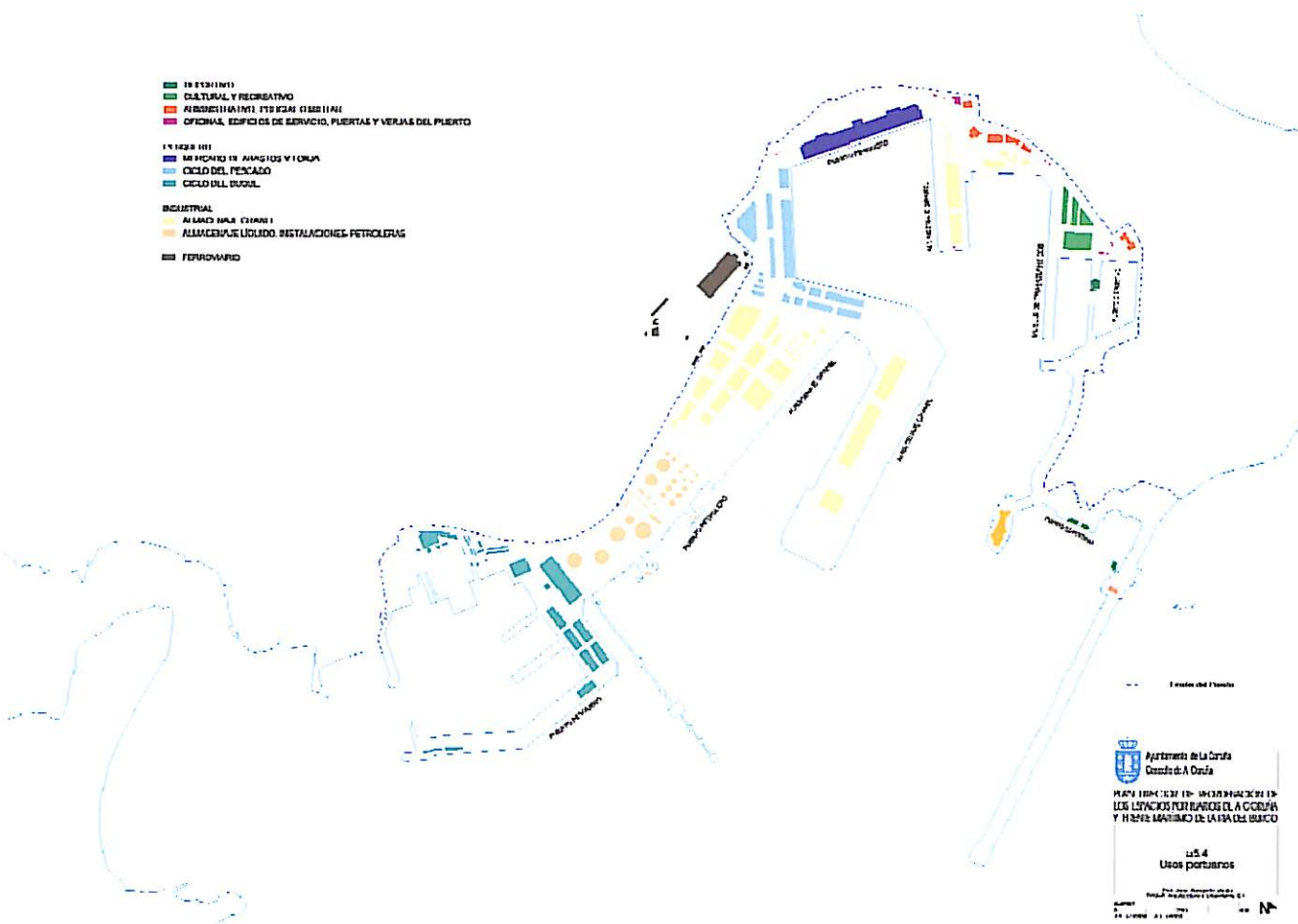
6.4 Usos actuales de los muelles

Las instalaciones portuarias tienen en su mayoría una edad máxima de medio siglo. Los usos existentes son de tipo urbano, portuarios pesqueros e industriales, y mixtos. La transformación de los muelles incorporados al convenio supondrá aproximadamente que la mitad de la delimitación portuaria pasará a usos urbanos. Los usos principales se agrupan por especialidades en los distintos muelles. En los sectores situados al Sur, el uso en cada caso es exclusivo, con actividades de grandes recintos. Hacia el Norte, los usos se diversifican y se hacen más urbanos. En el marco, de la transformación del muelle, de Batería dará continuidad al proceso ya iniciado en el muelle de Trasatlánticos, mientras que el de San Diego quedará enmarcado por los muelles pesqueros, y la lámina de agua que lo separa del muelle del Centenario.

El puerto pesquero se ha organizado funcionalmente en dos sectores especializados: Al norte, en el Muelle de Linares-Riva, La Palloza y del Este se realizan las actividades relacionadas con la pesca, que necesitan grandes superficies vacías para la circulación de vehículos, operaciones de carga y descarga y, extensión de redes para su secado y reparación. Al sur, en el muelle de Oza se realizan las operaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones, incómodas para la ciudad pero necesarias para la actividad pesquera.

mente que la mitad de la delimitación portuaria pasará a usos urbanos. Los usos principales se agrupan por especialidades en los distintos muelles. En los sectores situados al Sur, el uso en cada caso es exclusivo, con actividades de grandes recintos. Hacia el Norte, los usos se diversifican y se hacen más urbanos. En este marco, la transformación del muelle de Batería dará continuidad al proceso ya iniciado en el muelle de Trasatlánticos, mientras que el de San Diego quedará enmarcado por los muelles pesqueros, y la lámina de agua que lo separa del muelle del Centenario.

El puerto pesquero se ha organizado funcionalmente en dos sectores especializados: Al norte, en el Muelle de Linares-Riva, La Palloza y del Este se realizan las actividades relacionadas con la pesca, que necesitan grandes superficies vacías para la circulación de vehículos, operaciones de carga y descarga y, extensión de redes para su secado y reparación. Al sur, en el muelle de Oza se realizan las operaciones de mantenimiento y reparación de embarcaciones, incómodas para la ciudad pero necesarias para la actividad pesquera.





ESTRUCTURA DE LOS ESPACIOS LIBRES

7.1 Vistas panorámicas y ejes de permeabilidad

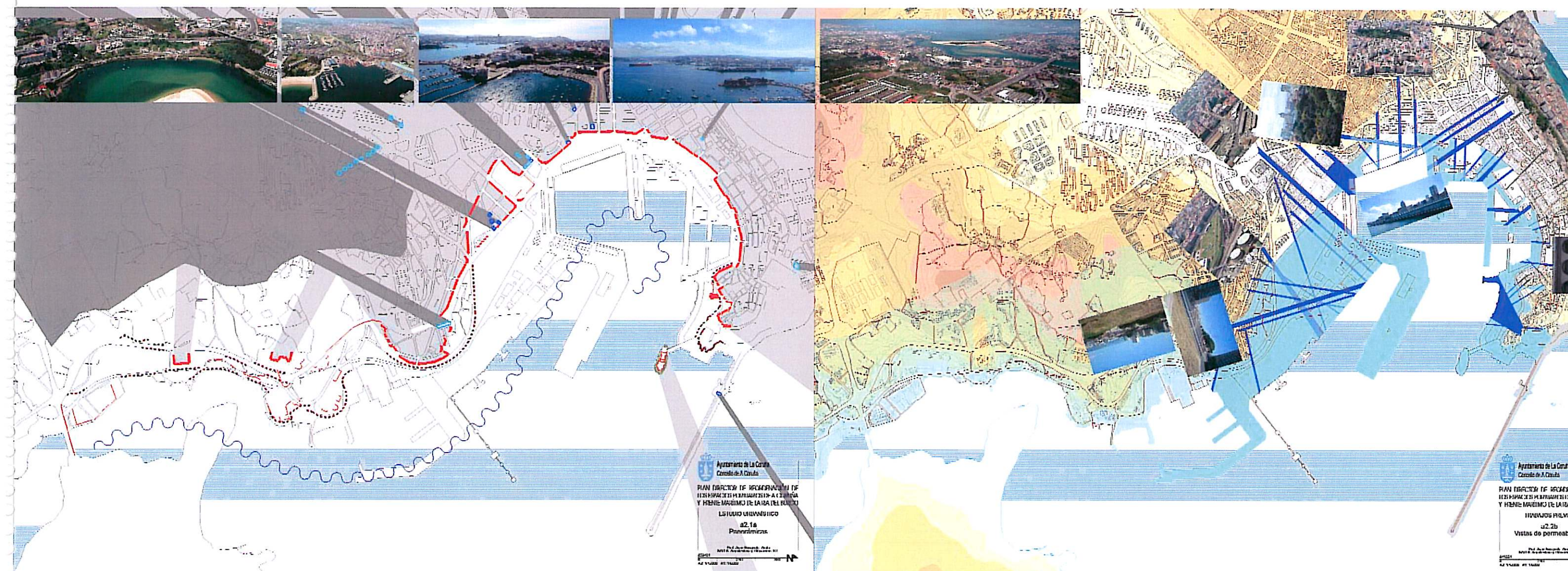
La percepción de los valores iconográficos y escenográficos tiene una componente importante en la sorpresa, la singularidad, la imagen que producen en el observador. Para los residentes y usuarios habituales de la ciudad, tiende a reducirse la conciencia de estos valores por el mero hecho de poder disponer siempre de ellos. Por el contrario, los criterios panorámicos son siempre considerados como un valor añadido de un determinado emplazamiento, que siempre se ha de tener en cuenta en una actuación urbana en la medida que altera la fisonomía de una zona más o menos representativa.

Las características geométricas del litoral y del puerto de A Coruña nos ofrecen tres dimensiones principales:

a) A lo largo del litoral.- La ciudad inició un proceso de urbanización del borde litoral en el siglo XIX con la construcción de los paseos de La Dársena y de Méndez Núñez, que posteriormente se extendieron en la Rosaleda, y más recientemente se prolongó la Dársena hasta el Castillo de San Antón. También forman parte de este itinerario los diferentes parques por los que la ciudad se abre al puerto. No obstante, la creación de nuevos muelles antepuestos por necesidades portuarias ha alejado el borde del agua. En este contexto, la fachada de la Marina y su prolongación a lo largo del paseo del puerto tiene una relevancia singular.

b) Desde la lámina de agua.- La forma circular del puerto encierra y delimita el horizonte desde el interior de la lámina de agua. La disposición de muelles perpendiculares al borde litoral permite el acceso por tierra hasta focos adentrados y rodeados, en y por el agua, ofreciendo puntos de vista centrales y permitiendo recrear hipotéticos itinerarios transversales. Se trata de focos desde los que la ciudad aparece como una fachada que circunvala el puerto, en un arco de más de 180° perceptible totalmente sin movernos de nuestro lugar de observación.

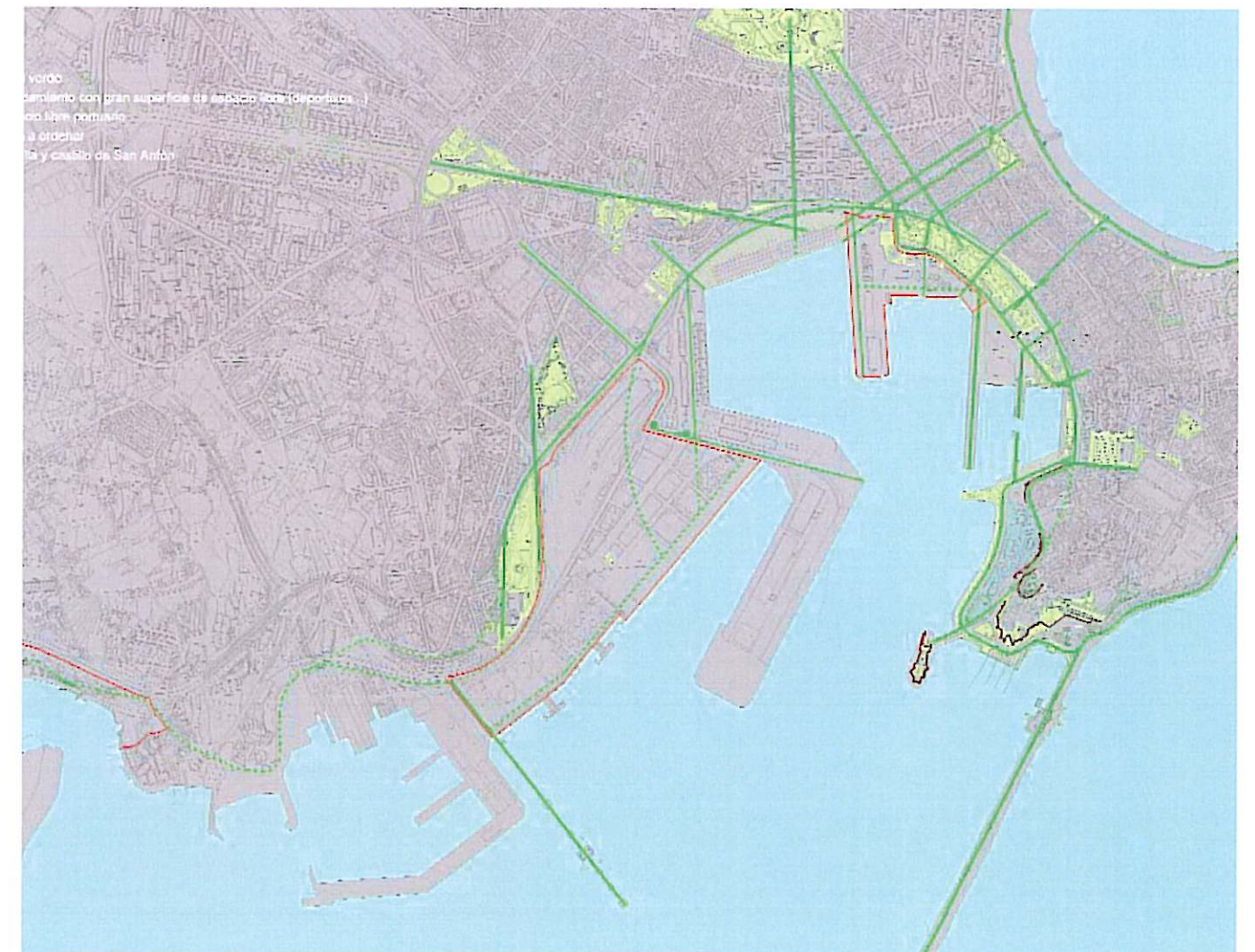
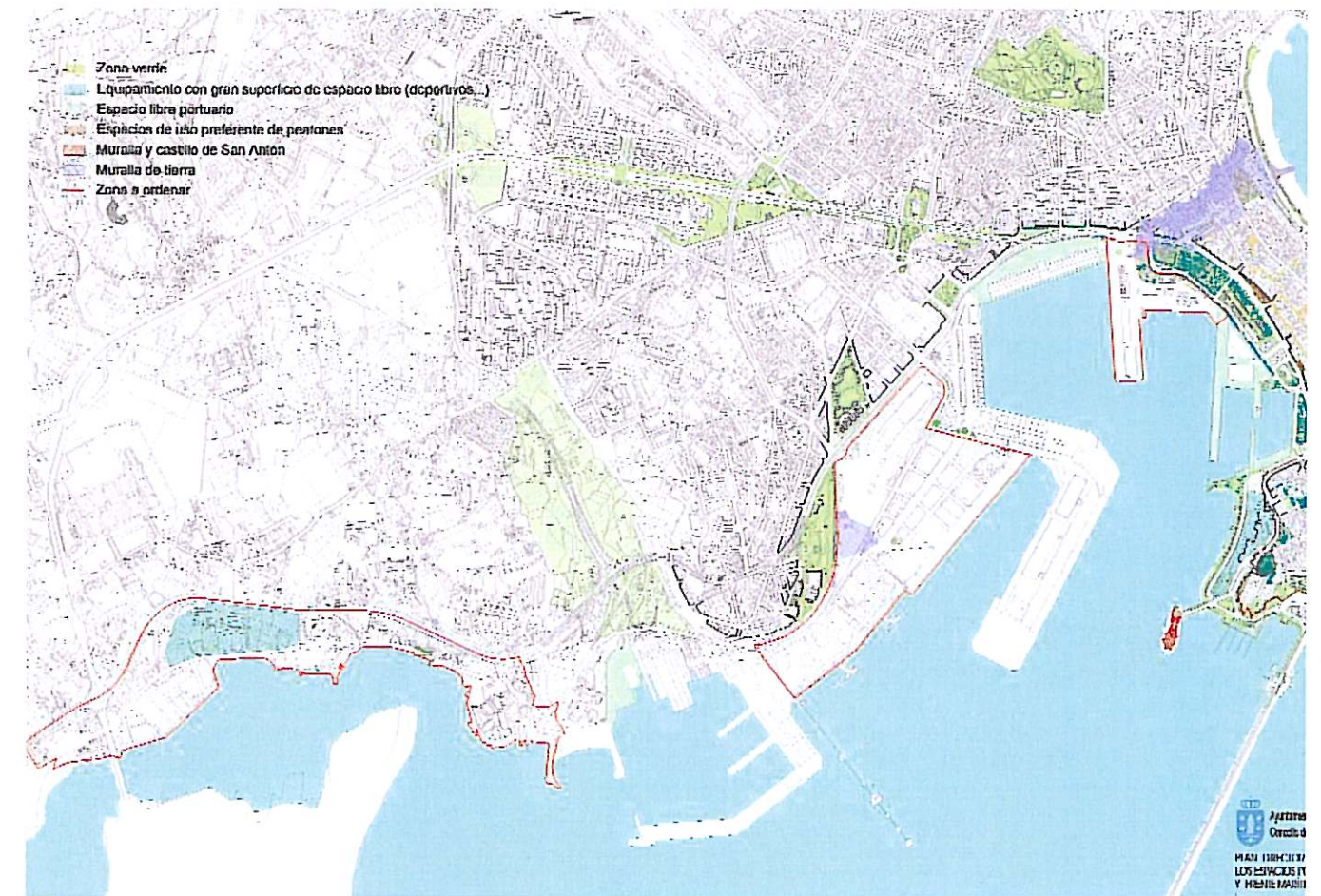
c) Vistas desde la ciudad hacia el puerto.- Éstas resultan limitadas en su dimensión, ya que sólo se suelen dar entre espacios edificados. Tienen un valor de referencia para la ciudad puesto que singularizan algunos ejes. Estos espacios "corredor visual" permiten que la percepción del espacio abierto de la lámina de agua penetre hacia el casco denso.



7.2 Espacios libres en el litoral. Potencial de relación entre espacios

Se pueden intuir dos órdenes de formalización, uno general que articula la totalidad de las piezas en el gran arco del frente portuario, y otro que va sumando piezas y relacionado diferentes zonas de la ciudad. Estructuralmente, la creación del Paseo de Méndez Núñez tiene una importancia capital por cuanto crea un modelo de frente urbano muy cualificado para la relación social de la ciudad, tanto por su vegetación como por su dimensión, que permite contener algunos edificios singulares y de notable interés.

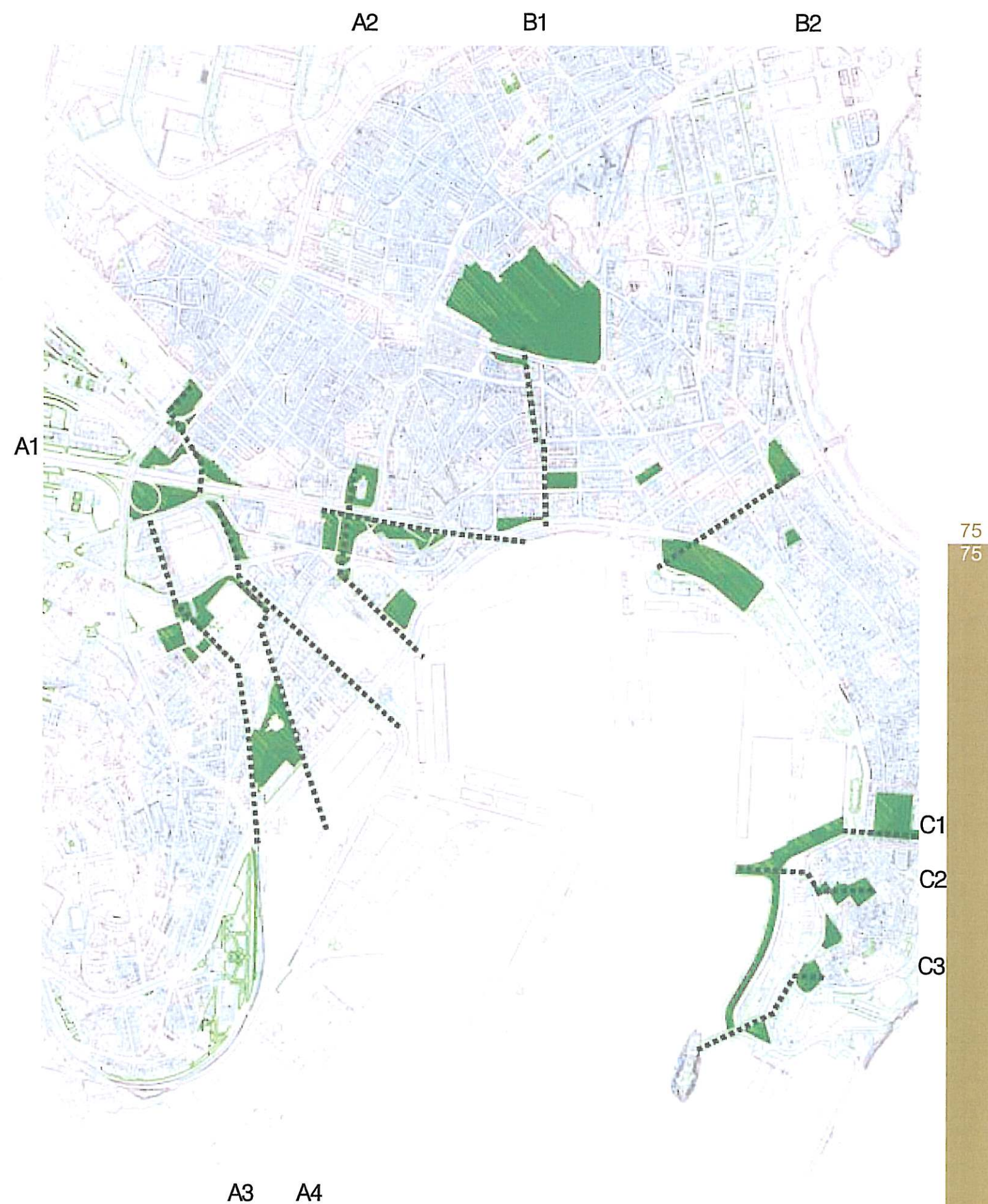
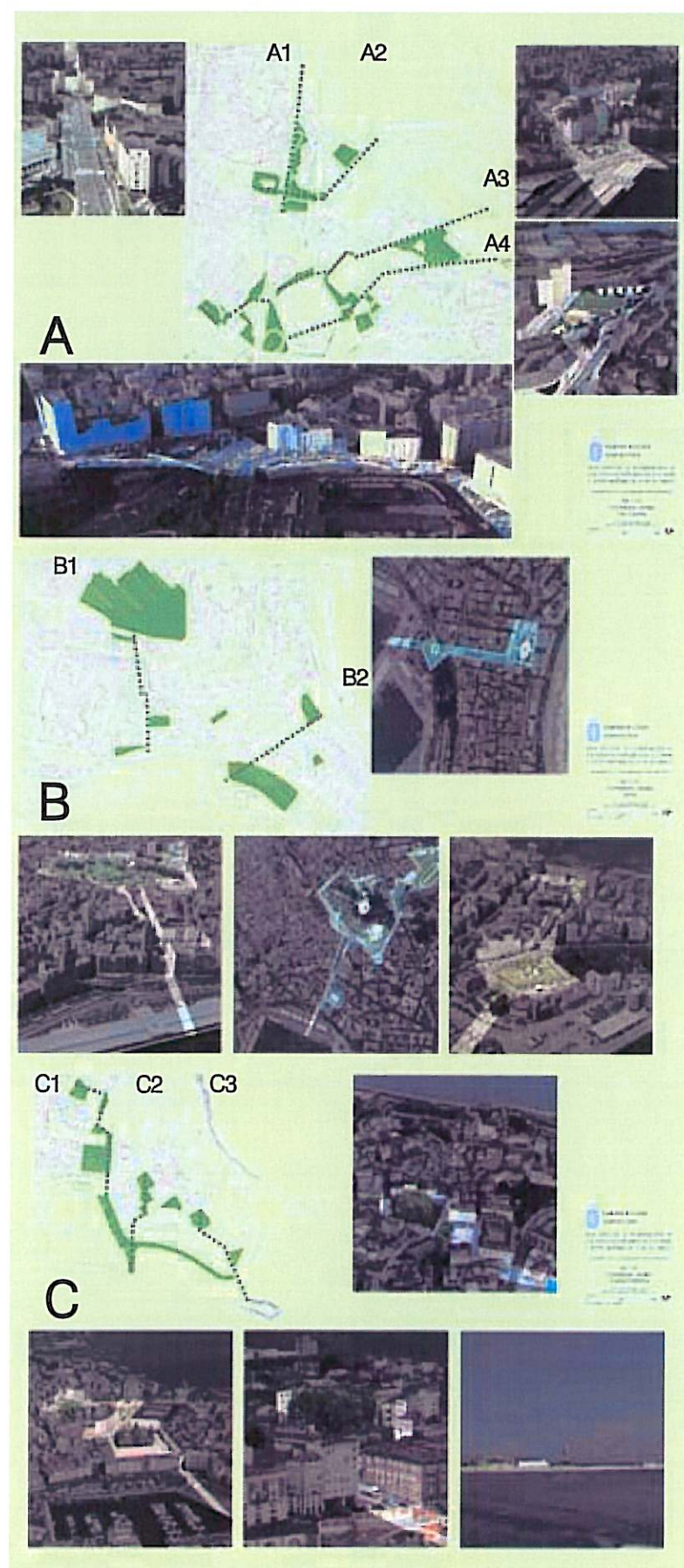
Otro elemento escenográfico importante del frente portuario lo componen las "manchas verdes" que puntualmente emergen por encima de los edificios de primera línea y rompen la continuidad de la fachada portuaria actual, ofreciendo una dimensión paisajística que se suma al uso cívico recreativo para el que fueron creados. Los espacios naturales importantes se sitúan en la periferia de la ciudad, si bien se conservan espacios libres de edificación en la Ría del Burgo.



7.3 Los corredores verdes y sistema de espacios libres

Se plantea una estructura de elementos de penetración del espacio litoral en la ciudad, siendo los mismos un complejo de calles, parques, jardines o trazas, articulados en una continuidad que permite la relación del frente con el interior y puedan llegar a ser piezas clave de la interrelación con el litoral. Se trata de crear vías de funcionalidad alternativa a la colonización por el vehículo de motor fundamentadas en criterios ambientales, paisajísticos y de movilidad alternativa. La continuidad de los espacios públicos del frente garantiza una relación entre los mismos y pasa a ser un referente para los barrios de segunda línea de mar.

Se dibujan tres sectores básicos: el Casco Antiguo, que ya dispone de una buena sucesión de espacios que sólo faltaría potenciar; la zona del Istmo, donde la relación entre las playas y el puerto tiene una trascendencia equiparable a la relación entre el frente portuario y el parque de Santa Margarita; y el área de Los Castros, que se corresponde con la antigua zona de desagüe natural del cauce del río Monelos, y que suma zonas de alta actividad comercial y de transporte colectivo.



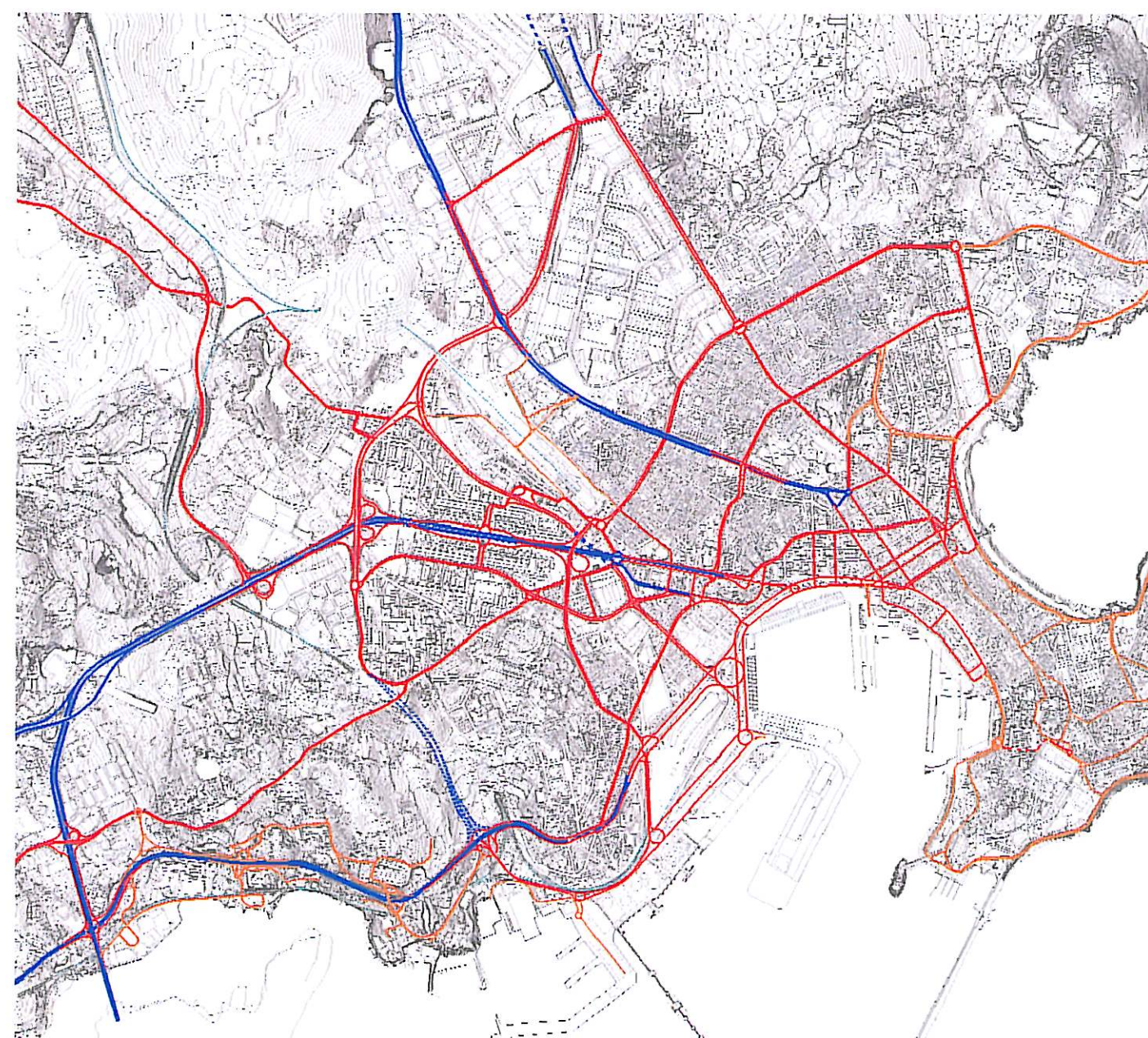
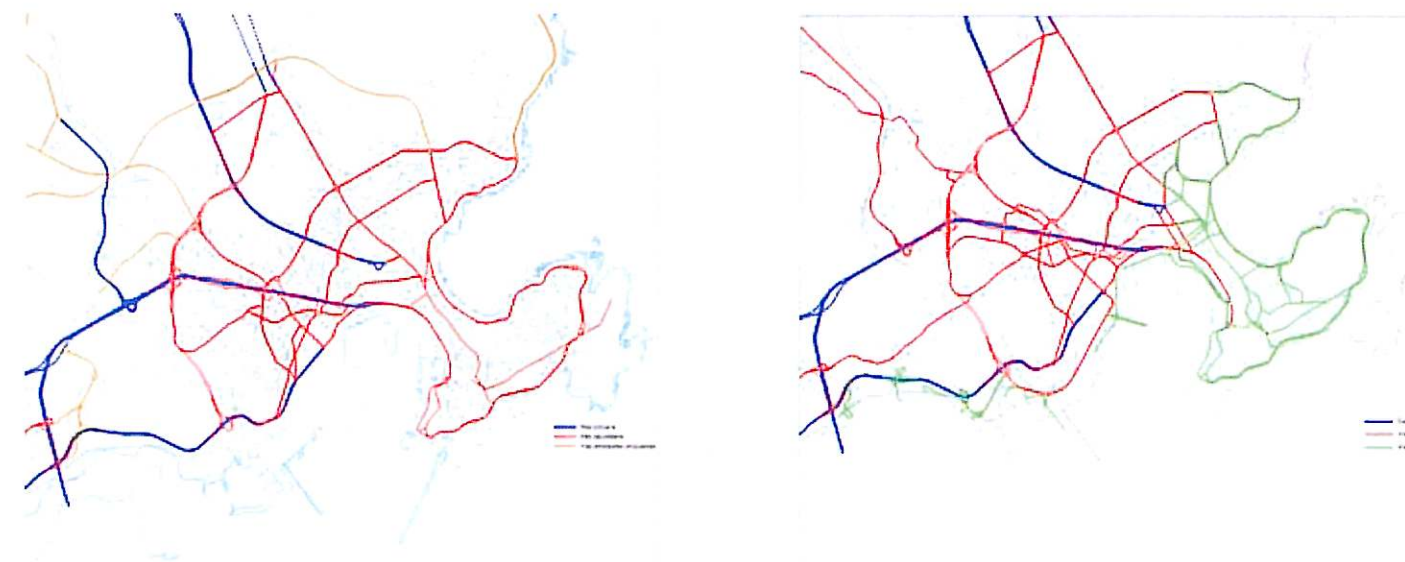
ESTRUCTURA DEL ESPACIO VIARIO



8.1 Propuesta de accesibilidad general y área de influencia de las transformaciones

La posición original de A Coruña en una península ha condicionado históricamente la **estructura viaria** de acceso a la ciudad, ya desde la configuración de los caminos que convergían radialmente hacia el istmo, como la de las más recientes autovías, que se adentran en el casco urbano hasta llegar a encontrarse en el mismo centro. El hecho de que el puerto comparta la misma red viaria con la ciudad crea puntos de fricción por la diversidad de flujos y requerimientos funcionales de las actividades centrales urbanas y las mercantiles del propio puerto. Sólo a mediados del siglo XX se empezaron a plantear claramente vías principales de corona. Esta estructura viaria radial presenta en algunos puntos de conflicto en sectores estructurados deficientemente (zonas de interconexión). El sistema de grandes ejes no dispone en algunos casos de un orden secundario claro de vías de distribución hacia la red local, soportando tráficos de relación local que interfieren el tránsito de paso o de mayor recorrido.

Las **mejoras en la estructura general viaria** no pasarían tanto por nuevos ejes como por la remodelación de los existentes para favorecer su permeabilidad transversal, su mejor conectividad con una red de distribución de flujos más eficiente y, por tanto, optimizar la relación con la red local. Por su parte, la mejora de itinerarios de movilidad alternativa puede ser un elemento que ayude a apaciguar el tráfico principal, en coordinación con un reforzamiento de las líneas de transporte público y en relación a una oferta de aparcamiento que evite el casco histórico como destino único para el tránsito rodado.



- VÍAS EXISTENTES A PRINCIPIOS DEL XIX
- VÍAS EXISTENTES A PRINCIPIOS DEL XX
- ARTERIAS PRINCIPALES ACTUALES
- FERROCARRIL ACTUAL

Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

b4.2d
Evolución histórica de las
vías principales

Prof. Joan Busquet. Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

051000
D
A3: 1/12000 A1: 1/6000

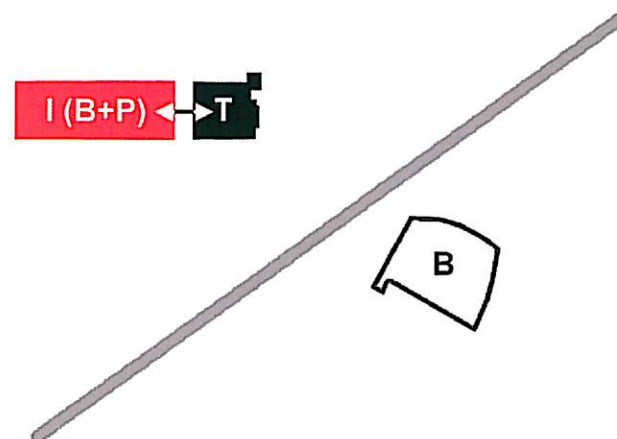
240

480



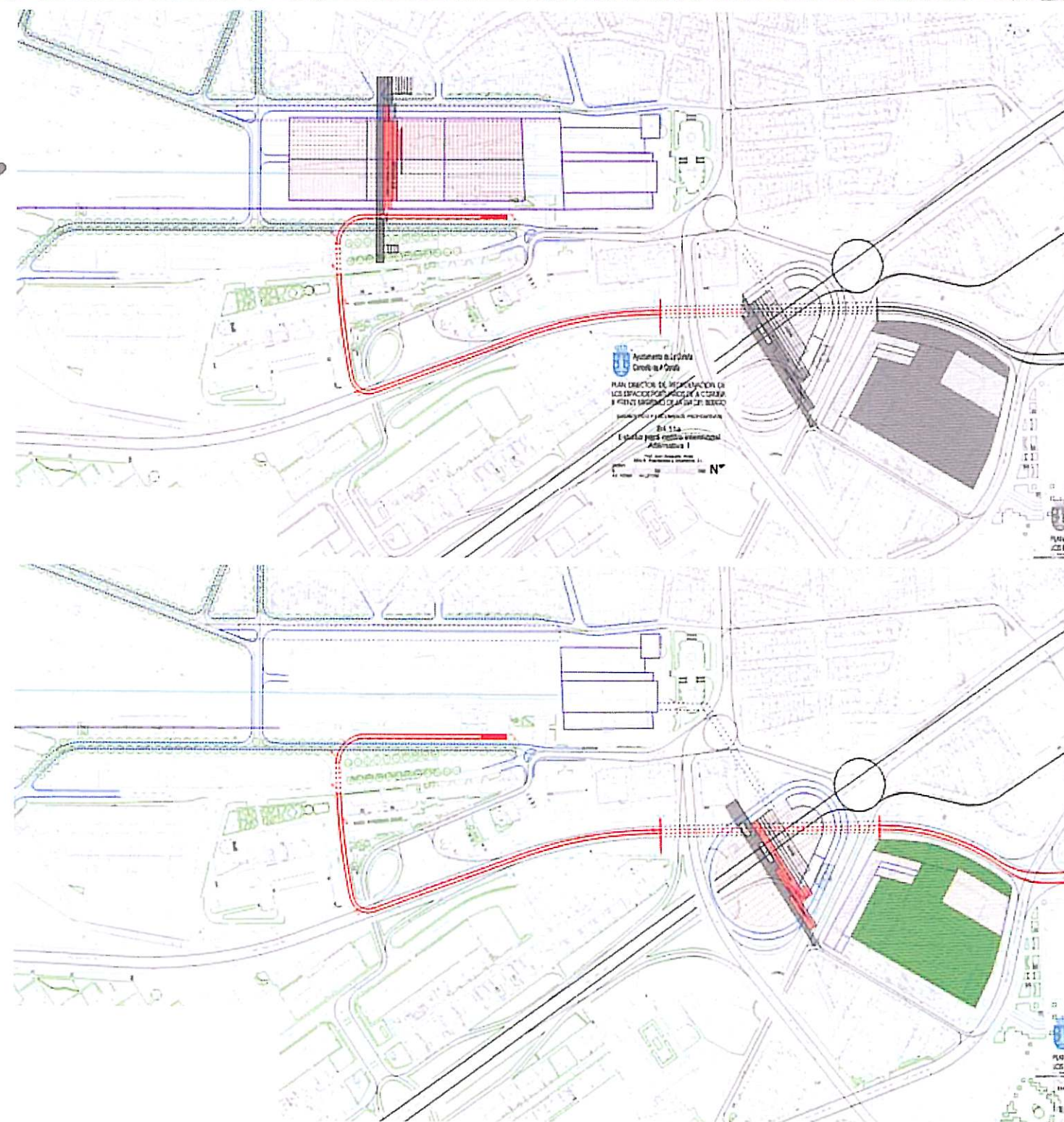
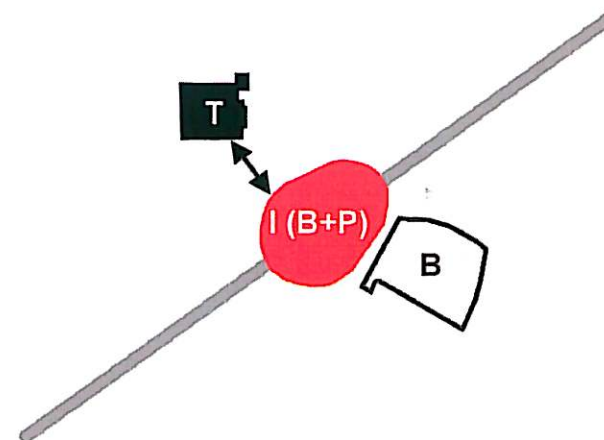
8.2 El rol de la estación intermodal

En este sentido, cabe **potenciar sistemas de movilidad alternativa**, por lo que se han planteado propuestas para la vialidad de todo el frente portuario; para la conexión entre la Av. del Alcalde Alfonso Molina y las Avenidas del litoral o para el entorno de las estaciones, con bocetos para la creación de un centro intermodal de transporte; se ha estudiado el sistema de la movilidad alternativa a la motorizada, planteando un recorrido de borde de costa para bicis y peatones respetuoso con la configuración natural del litoral; también el transporte público, concretamente un posible trazado para un tranvía entre estaciones y frente portuario y un posible tren ligero regional sobre la traza del ferrocarril de la ría del Burgo; los aparcamientos, el sistema de espacios libres y dentro de éstos, la existencia de corredores verdes potenciales, entendidos de manera amplia como ejes que van sumando sucesivos espacios libres perpendiculares al frente litoral, y con grandes posibilidades para convertirse en referentes de relación con el nuevo puerto para la ciudad interior.



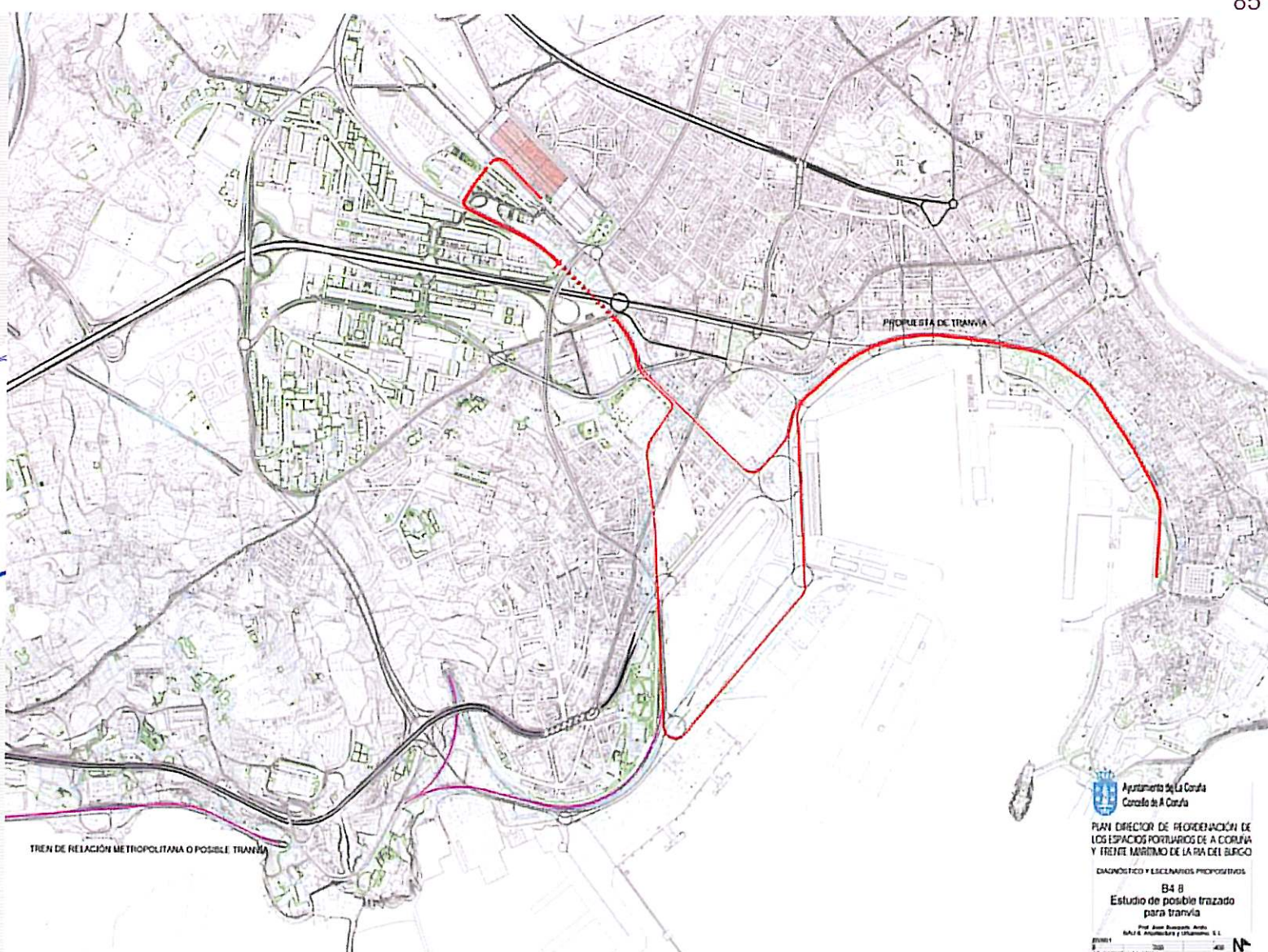
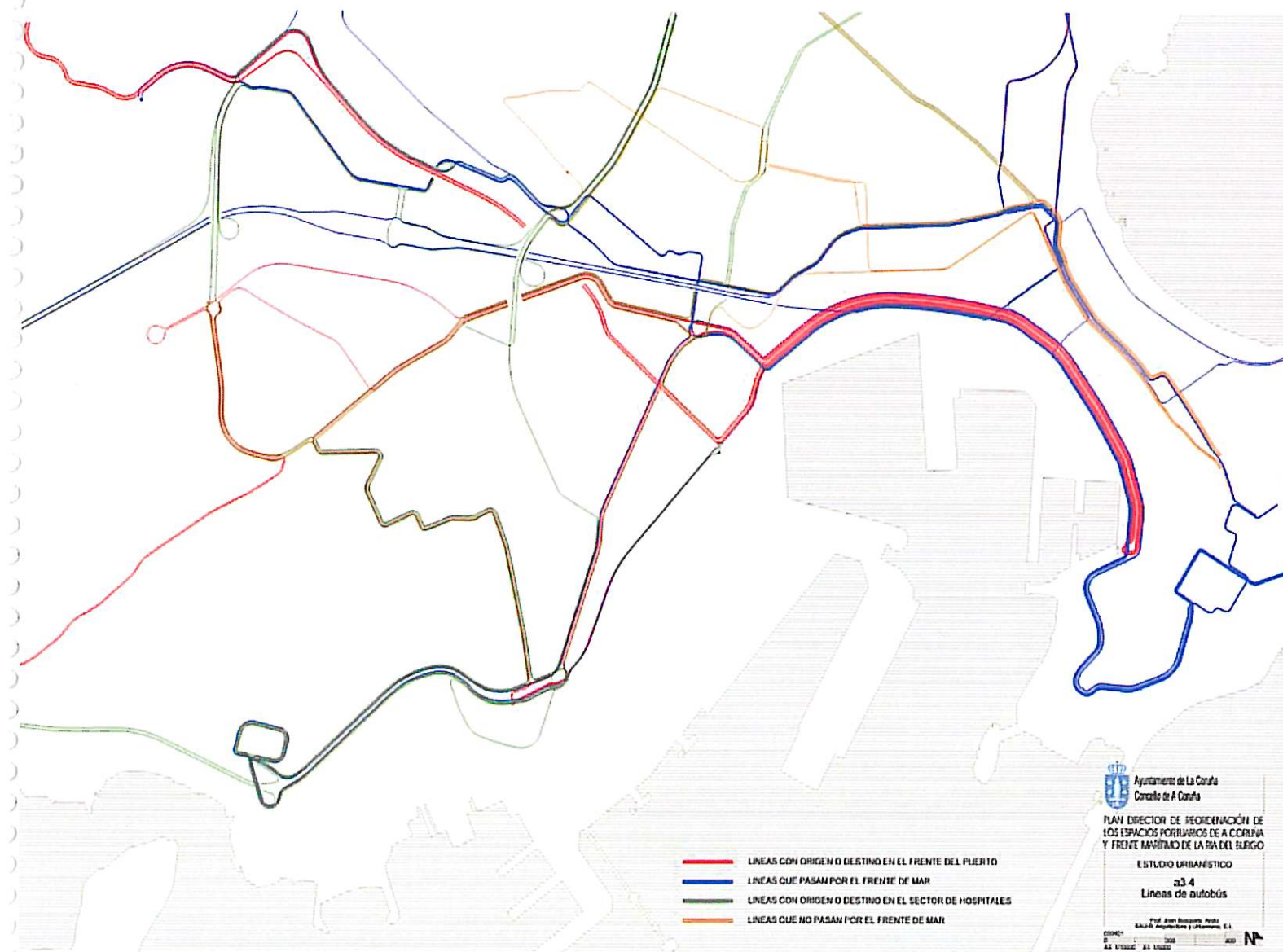
B = Autobus T= Tren I (B+P) = Intermodal (Bus+Parking)

B = Autobus T= Tren I (B+P) = Intermodal (Bus+Parking)



8.3 Transporte público y movilidad alternativa

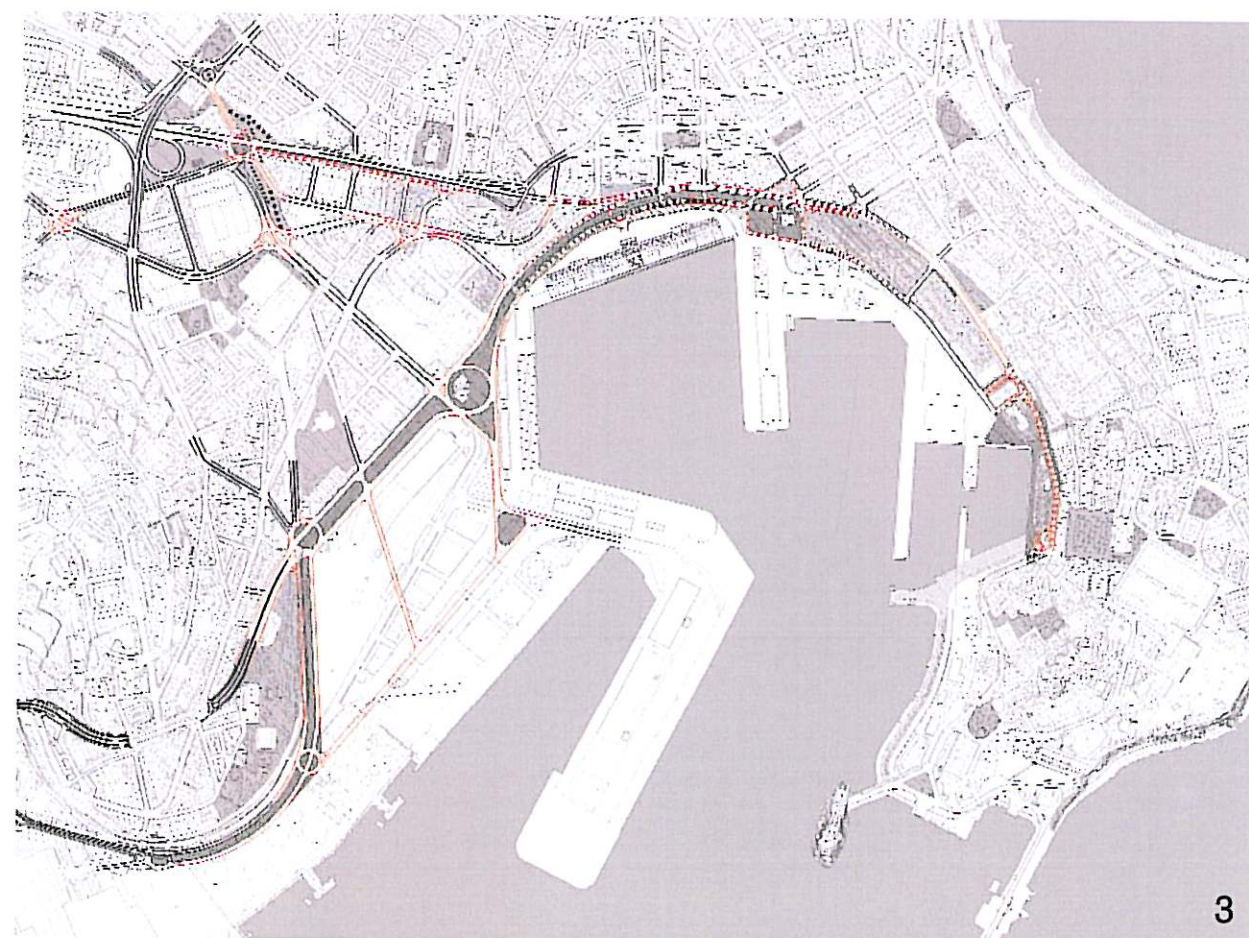
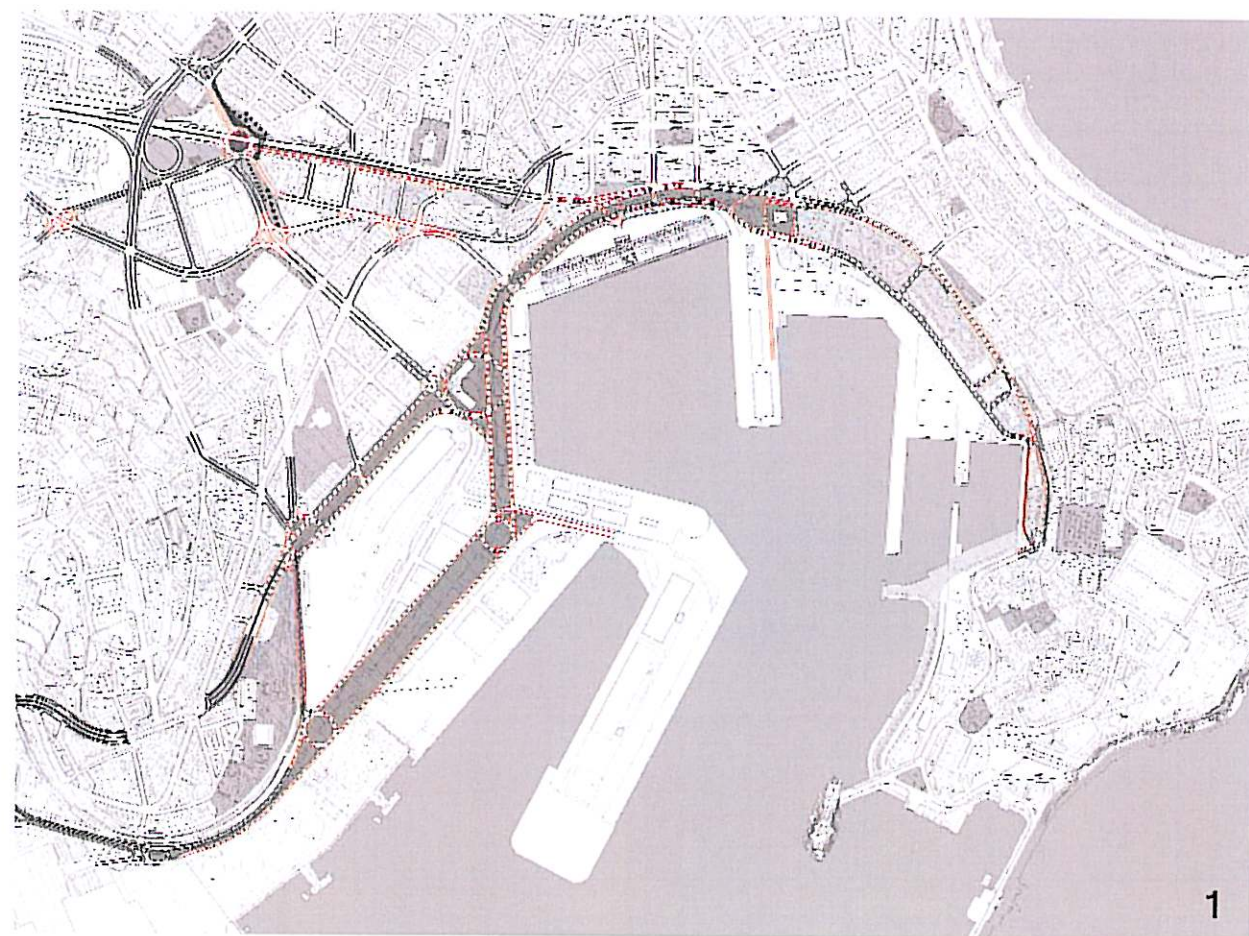
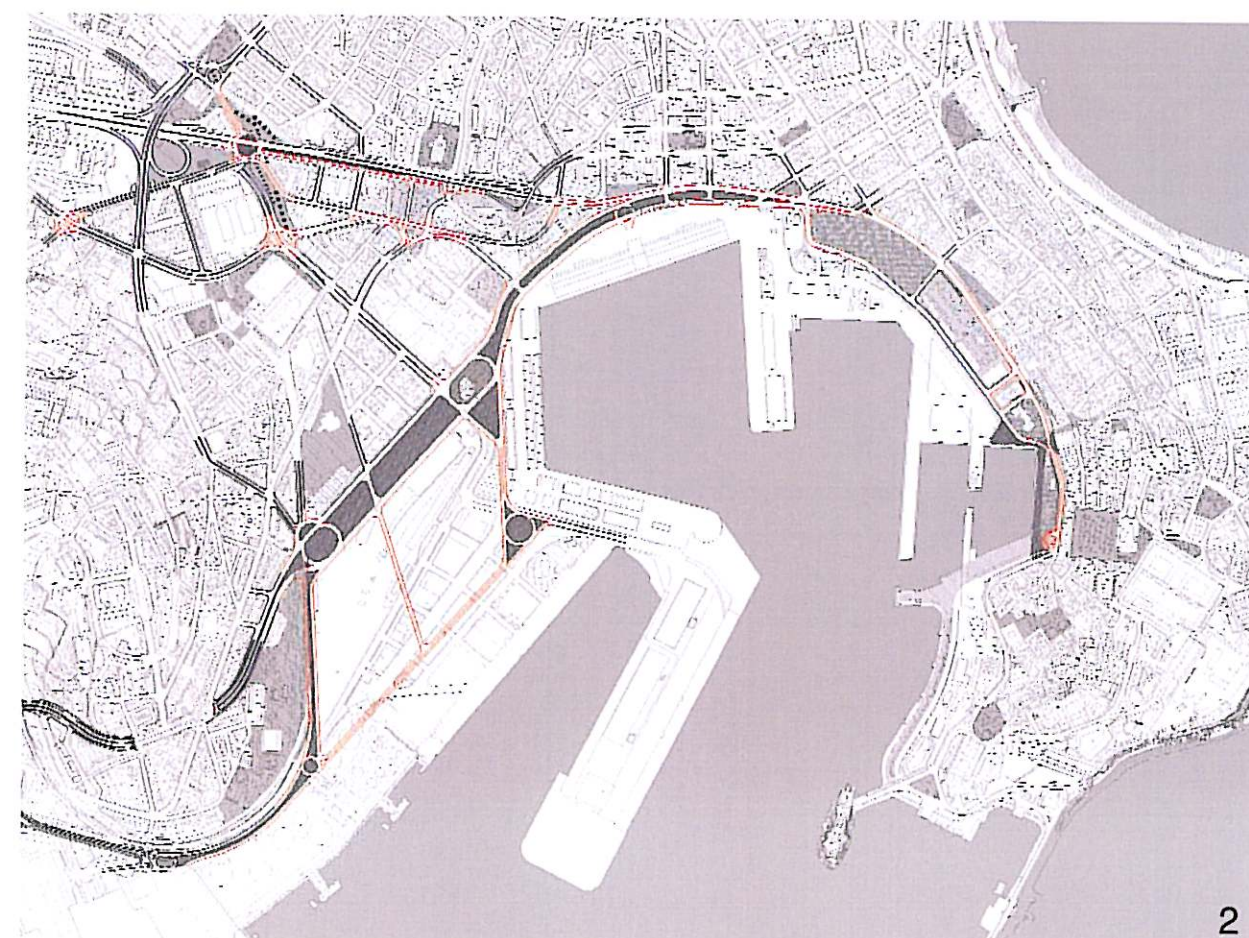
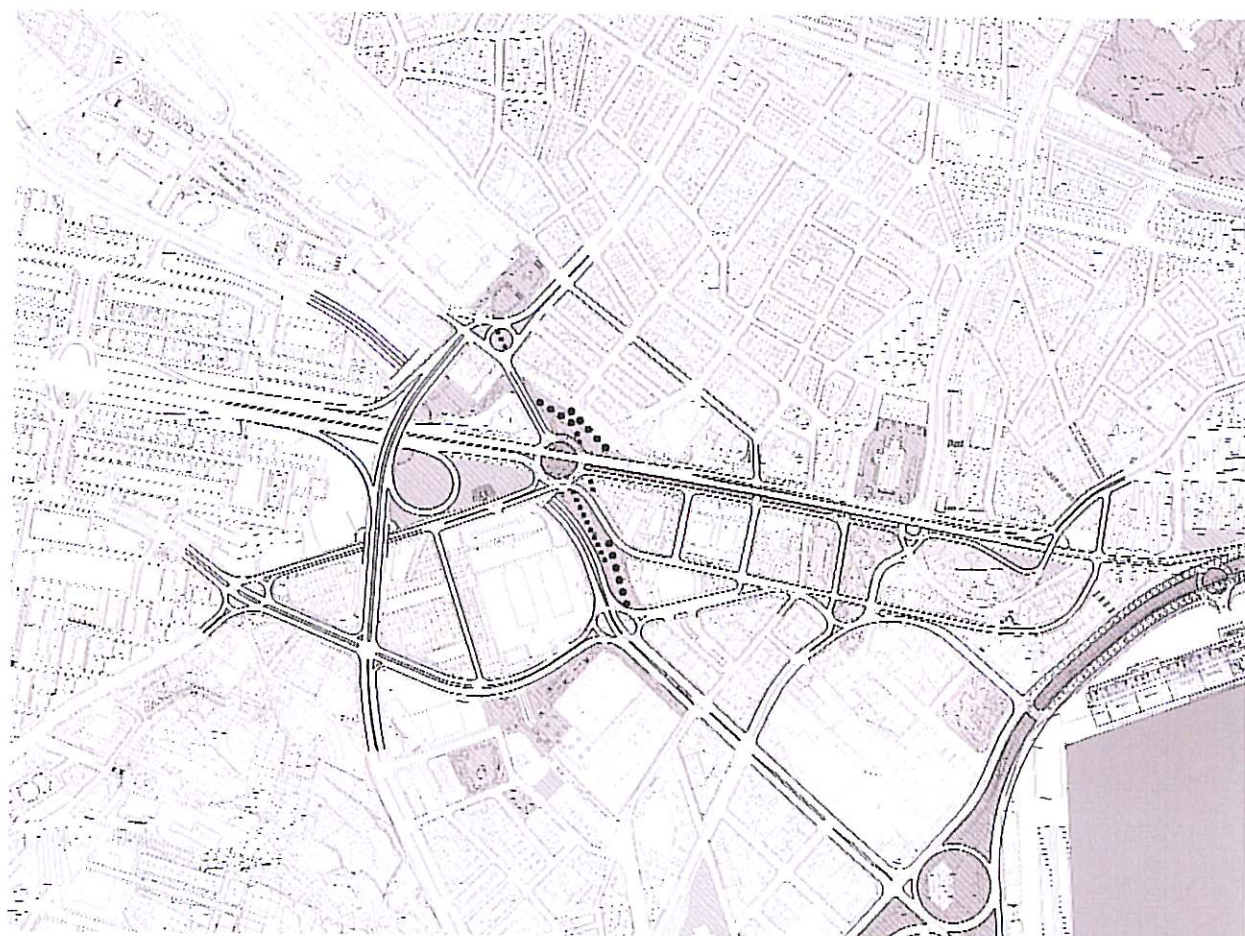
Como estructura en el frente litoral, se ha estudiado la optimización de la red existente sin tener que crear nuevas infraestructuras de gran impacto. Las propuestas entre el muelle de San Diego y María Pita tienen la voluntad de plantear diversas posibilidades de transformación a partir de la red viaria disponible, mejorando el funcionamiento en el frente del puerto y liberando el máximo espacio libre de paseo junto al borde de mar. El esquema supone el desdoblamiento viario en el frente entre Batería y María Pita. En el frente de la Ría del Burgo, la solución plantea la creación de dos estructuras de carácter local que permitan la conexión entre piezas edificadas a cada lado de la arteria principal, sin necesidad de utilizar la autovía del litoral, a la vez que se favorece la conexión a ambos lados de la misma a partir de los cruces ya existentes. En este modelo, un punto delicado son As Jubias de Abajo, donde se plantea romper la continuidad viaria en favor de la preservación del núcleo rural. Por lo que respecta a los ámbitos más específicos de la propuesta, se han analizado variantes con soluciones puntuales diversas desde los objetivos de integración con la red viaria existente, una mayor permeabilidad transversal y una mejora para los barrios vecinos próximos, evitando en cualquier caso que los nuevos ejes viarios puedan llegar a configurar nuevas barreras en la recuperación del frente de mar.



En el **muelle de San Diego**, las tres variantes de estructura urbana toman como base: A) continuidad del borde litoral como eje de la estructuración, B) creación de un gran boulevard interior en el paseo del ejército, y C) dar continuidad a la vía de borde interior, dejando el muelle libre para su ordenación. En el caso del **entorno de María Pita** tres son los focos sobre los que gravitan las soluciones: la entrada del túnel bajo la plaza, el nudo del frente del Teatro Rosalía y la continuidad de los muelles. Para el **Muelle de Batería y la Avenida de Linares Rivas** los elementos principales son la supresión del viaducto la solución del acceso al muelle de Batería y la conexión de las calles interiores del casco. Se trata de uno de los puntos más delicados de las alternativas estudiadas, dado que la disponibilidad de espacio tras la lonja del pescado es escasa y la demolición de una estructura viaria siempre crea temores y controversias. Por último, y no por ello menos trascendente, se plantea dentro del puerto la opción de crear un sistema blando y muy urbano de **conexiones entre muelles**, ya sea con el del Centenario en su estado actual o segmentado en forma de isla artificial.



8.4 Alternativas de acceso



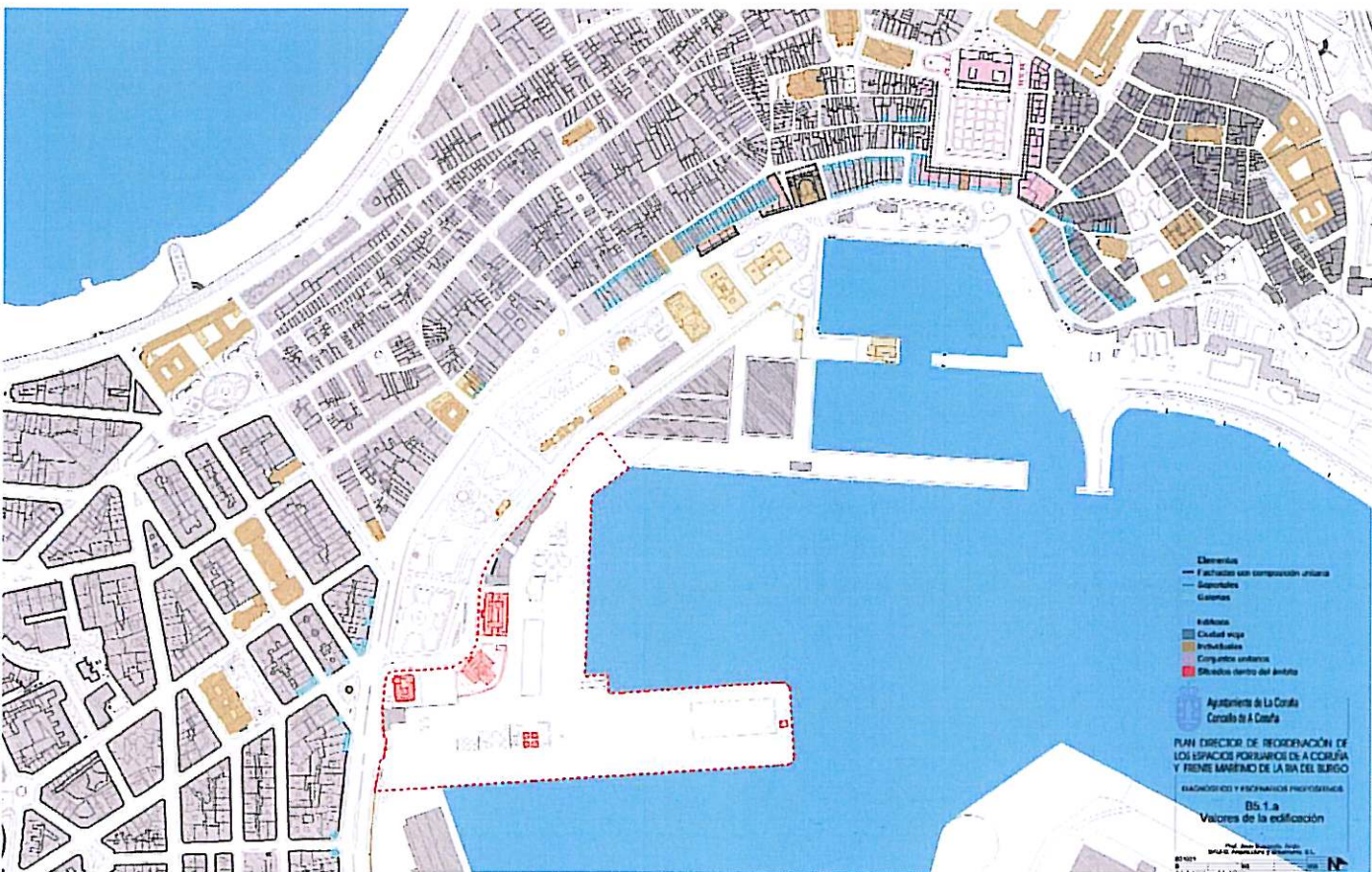
ZONA 1 MUELLE DE BATERÍA
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN
ZONA 1 MUELLE DE BATERÍA
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

9. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. ZONA 1: MUELLE DE BATERÍA
/ ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN. ZONA 1: MUELLE DE BATERIA

9.1 Valores patrimoniales y ambientales de las preexistencias

El muelle de Batería se sitúa en el extremo más meridional del conjunto de jardines históricos de Méndez Núñez y de la Rosaleda, de los que se separa de manera natural por la interposición de edificios de cierto interés en algunos casos, que se integran en el resto de construcciones singulares que enmarcan los jardines. Esta plataforma litoral, destinada al recreo de los ciudadanos desde su origen, suponen un buen referente para las actuaciones que en un futuro se han de desarrollar en la transformación de las instalaciones portuarias, y dan una buena medida de su potencial al servicio de los ciudadanos y como receptores de actividad urbana.

La posición urbana del muelle, único perpendicular a la fachada urbana y en el extremo interior de la antigua muralla del istmo, permite recuperar la memoria de un punto de alta significación en la historia de la ciudad por donde acceder a la lámina de agua libremente, a la vez que los nuevos espacios ciudadanos que se podrán articular con los jardines inmediatos, abriéndolos al mar y ofrecer un magnífico mirador hacia la ciudad antigua desde el centro de la bahía. Las edificaciones del muelle propiamente son prácticamente prescindibles en su totalidad, con excepción del Mareógrafo y los Silos del Cantábrico.



9.3 Accesibilidad al sector

La accesibilidad rodada se producirá desde la plaza de Orense, y se podría beneficiar de la reordenación de la vialidad del frente portuario. La accesibilidad peatonal y bicicletas ha de ser mucho más permeable que en la actualidad, evitando en la medida que sea posible la creación de recintos vallados entre el frente urbano y el litoral. El papel en la estructura general de recorridos dependerá en un futuro de la posible integración de trayectos a través del agua para movilidad no motorizada.

Se contempla la construcción de un aparcamiento, en parte en suelos que pueden ser privatizados pero con uso público en superficie, integrándose con el resto de espacios libres. De esta manera, se puede ofrecer una reserva de plazas adecuada en una sola planta subterránea.



9.4 Usos y parámetros

Respecto a la localización de los edificios se han considerado tres alternativas que toman como referencia la forma de los muelles en cuestión:

ALTERNATIVA A. Edificación en el muelle de Calvo Sotelo

Permite crear una fachada de ritmo permeable en el interior del puerto. En el muelle de Batería se liberan los suelos como espacio libre, manera que se suman a los jardines existentes y éstos se abren al mar.

ALTERNATIVA B. Edificación en el muelle de Batería

En este caso, el muelle Batería soporta la edificación, creándose un espacio libre de transición respecto a las edificaciones actuales que se conservan. El muelle de Calvo Sotelo se destina íntegramente a parque, que penetra dentro de la lámina de agua.

ALTERNATIVA C. Mixta de las anteriores en "L".

Se construye en los dos muelles, aunque de manera mas esponjada. Los edificios pueden llegar a cimentarse dentro del agua, buscando el reflejo directo en la dársena. Los espacios libres se relacionan con el mar de manera directa en el muelle de Calvo Sotelo y a través de la permeabilidad de las edificaciones.



NÚMERO DE EDIFICIOS CUBO EN FUNCIÓN DEL TECHO

Lado=altura m	Superficie m ²	Plantas nº	Altura m
32	1024	9	(32)
rendimiento (a la patios)	85%		

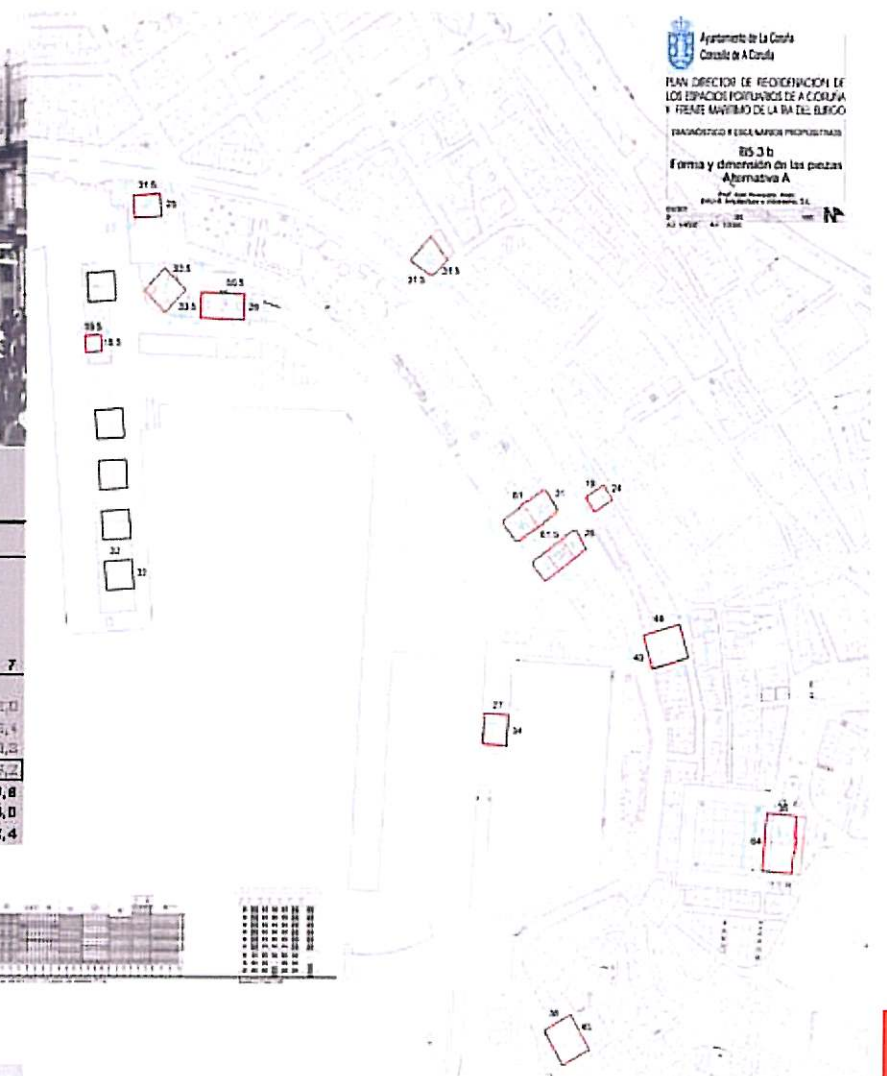
Nº de elementos	4	6	8
Rendimiento			
100%	38.884,0	48.080,0	55.296,0
96%	36.020,8	43.778,0	52.681,2
90%	33.177,6	41.472,0	48.768,4
86%	31.334,4	39.168,0	47.001,6
80%	29.491,2	36.864,0	44.288,8
76%	27.648,0	34.560,0	41.472,0
70%	25.804,8	32.256,0	38.707,2



NÚMERO DE EDIFICIOS CUBO EN FUNCIÓN DEL TECHO

Lado=altura m	Superficie m ²	Plantas nº	Altura m
32	1024	9	(32)
rendimiento (a la patios)	85%		

Nº de elementos	4	6	8	7
Rendimiento				
100%	38.884,0	48.080,0	55.296,0	64.512,0
96%	36.020,8	43.778,0	52.681,2	61.286,4
90%	33.177,6	41.472,0	48.768,4	58.060,8
86%	31.334,4	39.168,0	47.001,6	54.835,2
80%	29.491,2	36.864,0	44.288,8	51.609,6
76%	27.648,0	34.560,0	41.472,0	48.384,0
70%	25.804,8	32.256,0	38.707,2	46.158,4



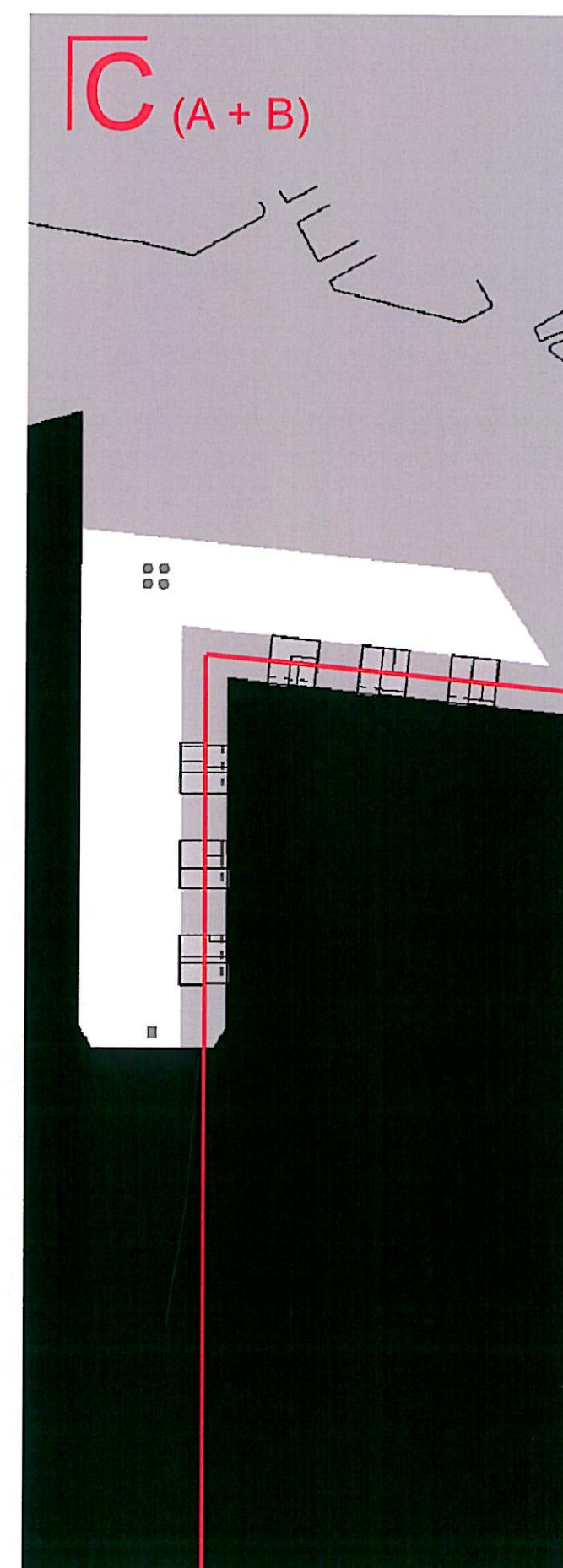
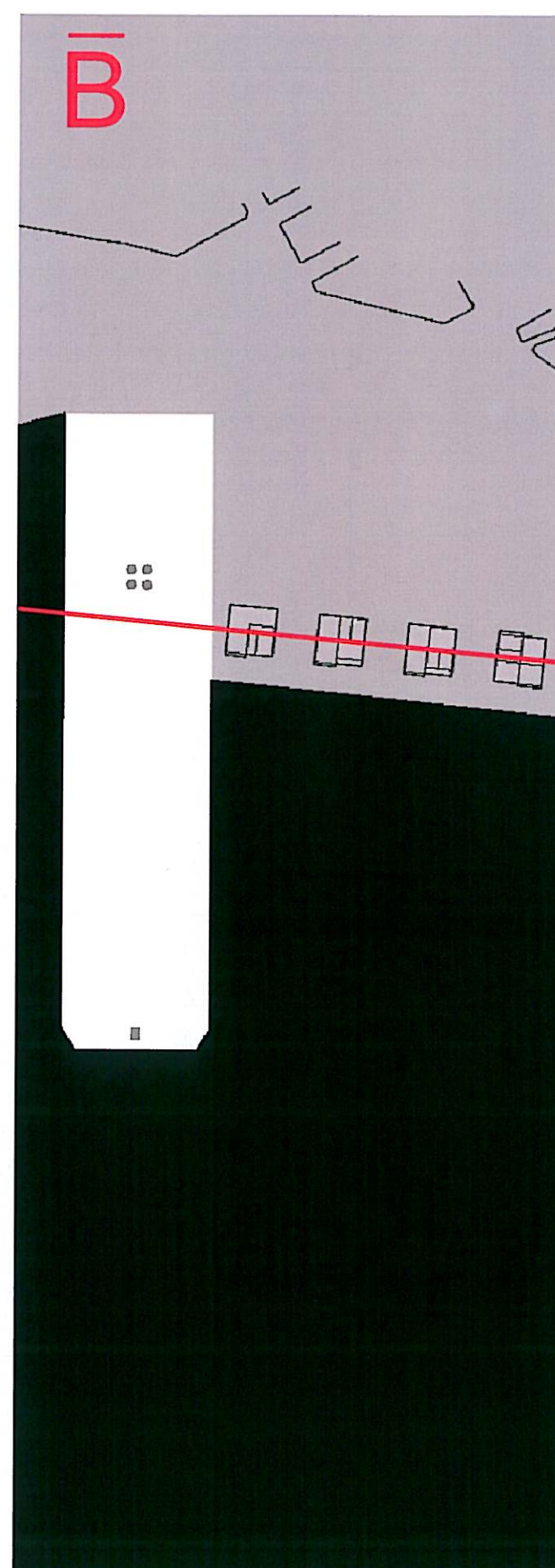
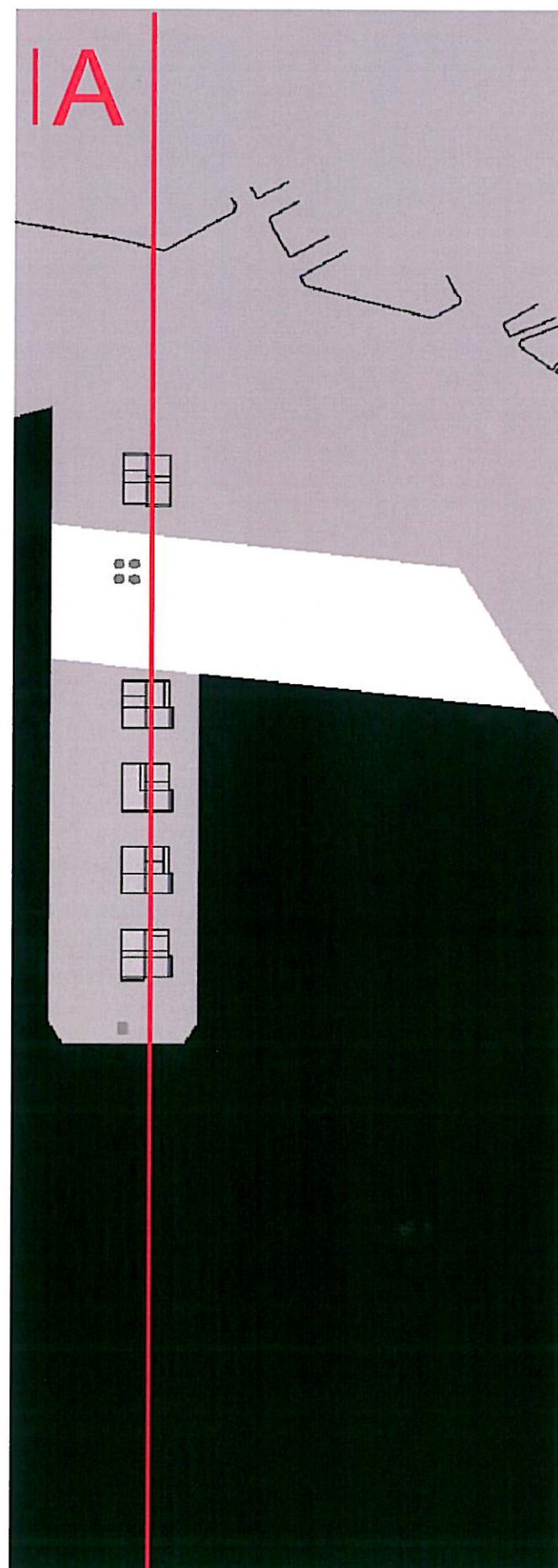
Tipologías edificatorias: Edificios de planta cuadrada para uso terciario y/o equipamientos

TIPOLOGÍAS	VARIANTES	RENDIMIENTO	EJEMPLOS (REFERENCIAS)
COMPACTO		100-90%	MEDIANEJA DE BARRIO 80%
PATIO INTERIOR		93,75 - 75%	FACULTAD DE ARQUITECTURA DE LEÓN 80%
BANDAS		93,75-66%	BANCO DE LEON 80%
PATIOS PERIMETRALES		88,88 - 75%	VILLA VIREO 80%

9.5 Propuestas

La posición lateral de la pieza respecto a las decisiones que se puedan adoptar sobre la estructura de espacios libres o de ordenación más general del conjunto del plan, permite un tratamiento independiente específico para el muelle de Batería. Si bien el emplazamiento supone una localización tangencial respecto a las vías principales, su situación central en el puerto y la proximidad a la ciudad antigua, constituyen una plataforma de gran potencial para la relación entre piezas del puerto y un referente espacial. Por otro lado, los usos previstos, no residenciales, constituyen un centro de atracción para las actividades del conjunto de la ciudad, que por su dimensión y techo, se puede tratar como una pieza unitaria en su ordenación, sin que ello obligue a una ejecución de proyecto único. La ordenación de la edificación propuesta para estos muelles ha tomado ciertas premisas de partida y ha combinado tres opciones de localización. Entre las primeras se ha considerado que:

- se han de conservar el Mareógrafo y los Silos del Cantábrico así como las puertas de acceso. Se propone también conservar las grúas, como elemento paisajístico y formando parte de la memoria histórica del muelle,
- se ha de evitar un edificio compacto; si bien la imagen debería permitir una lectura homogénea, sin renunciar a ciertas variables de singularidad en la arquitectura,
- la introducción de un ritmo permite incorporar un efecto de elementos aislados dispuestos sobre un espacio plano,
- la forma del muelle se ha de conservar esencialmente evitando soluciones excesivamente singulares que atenten contra la fachada característica de la ciudad
- y se ha de minimizar la interferencia entre circulaciones rodadas y las peatonales.

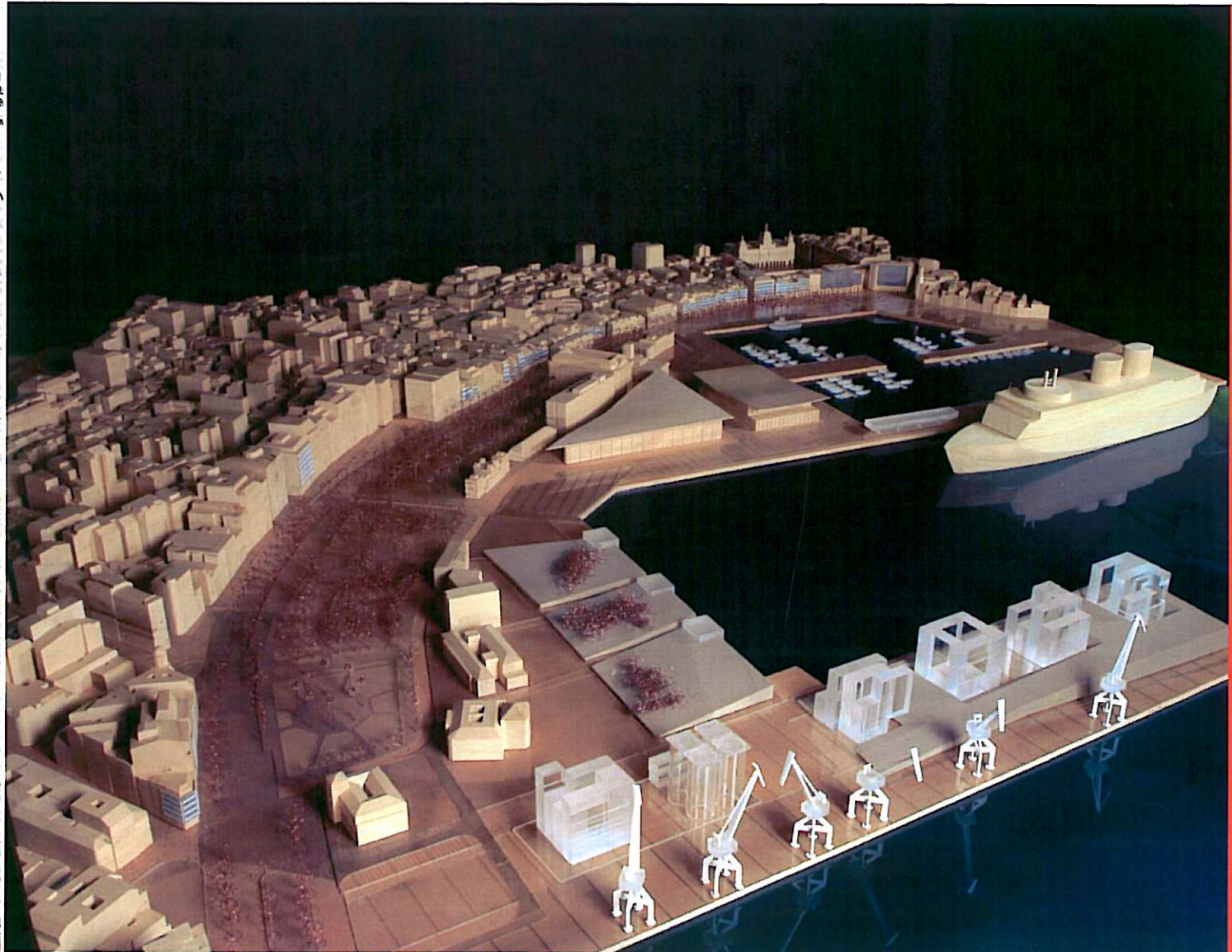
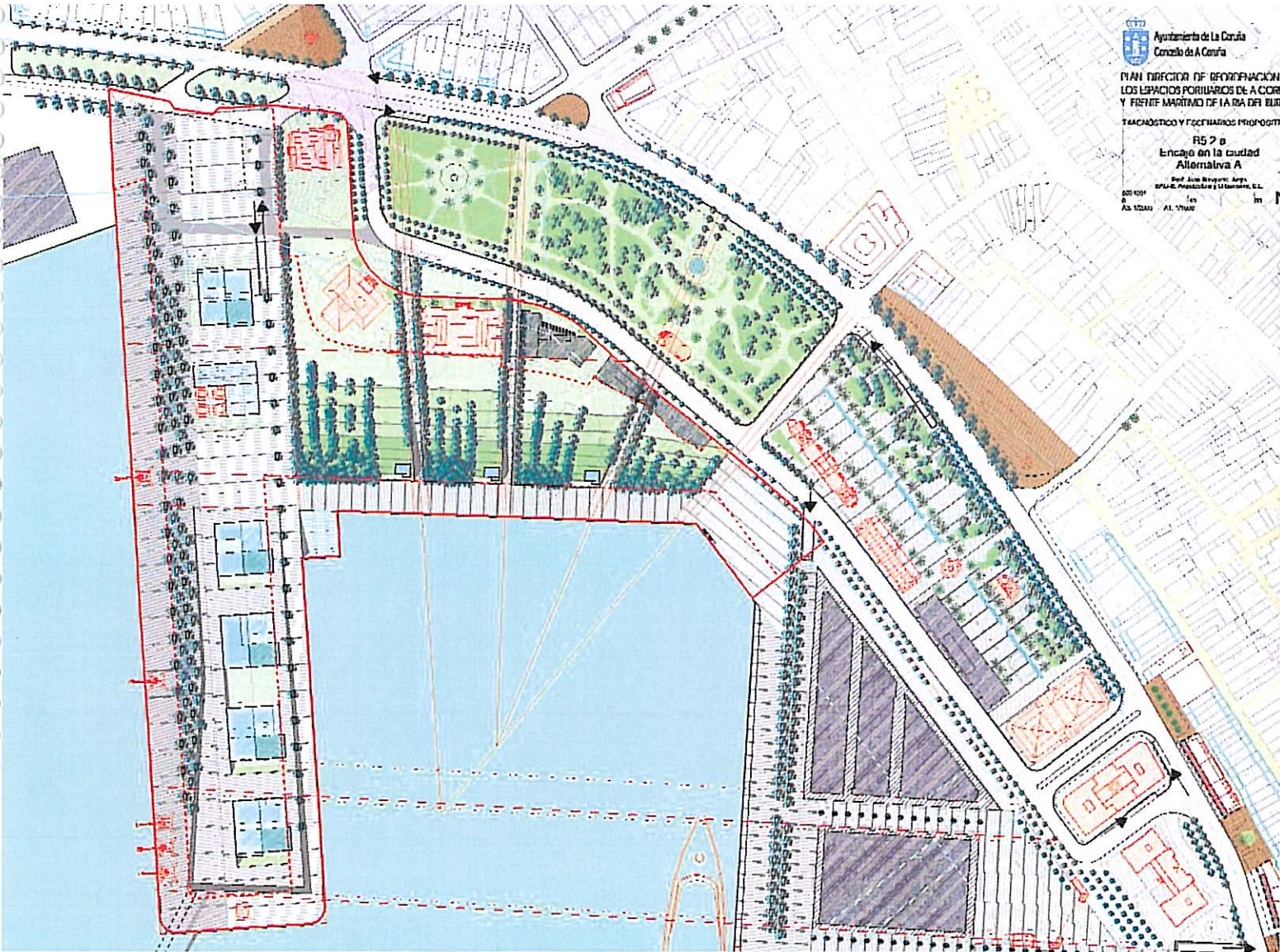
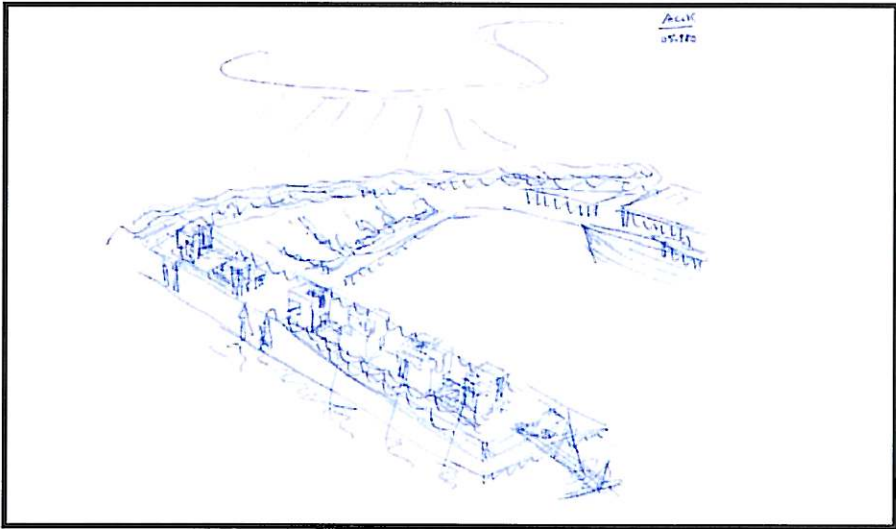


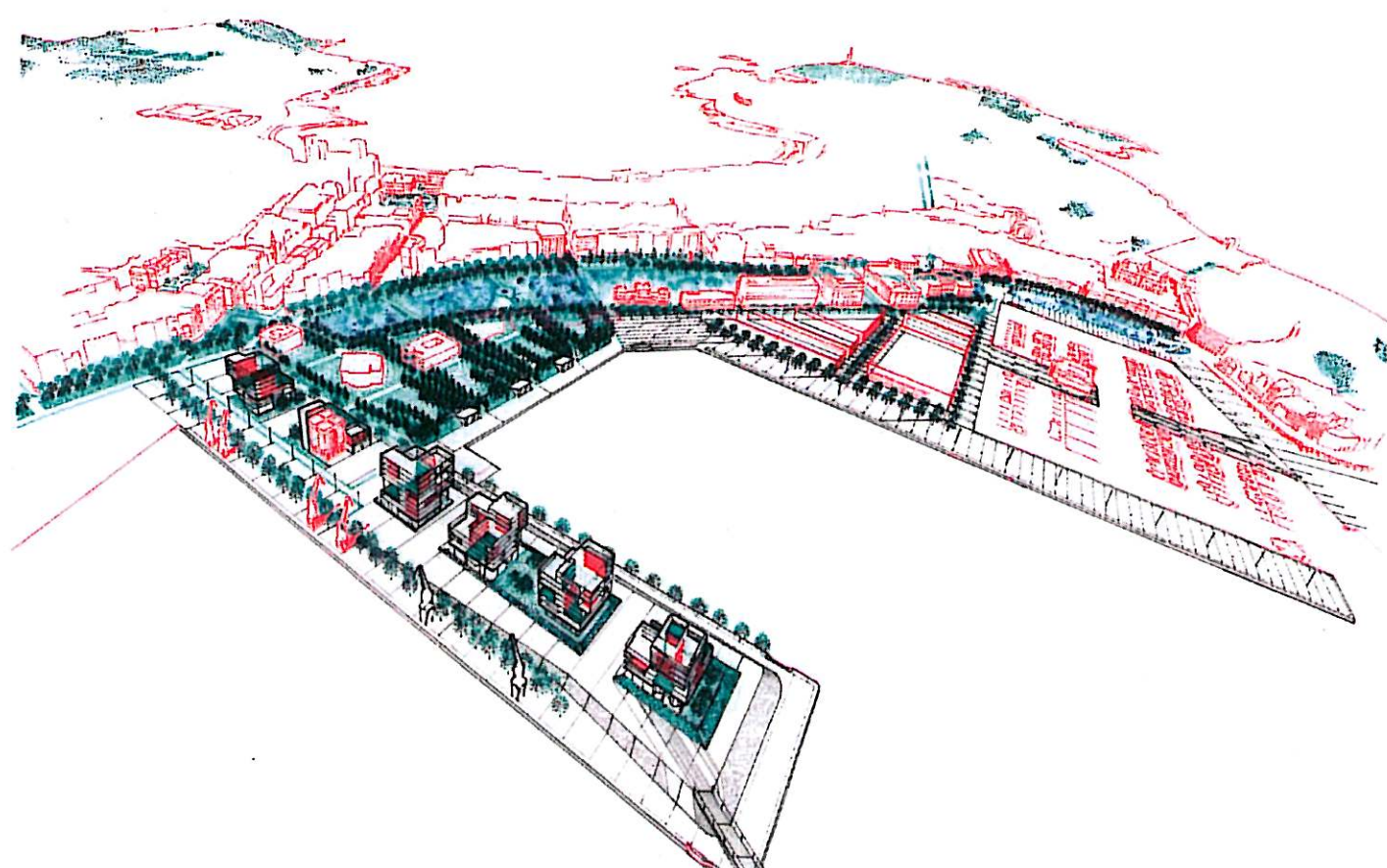
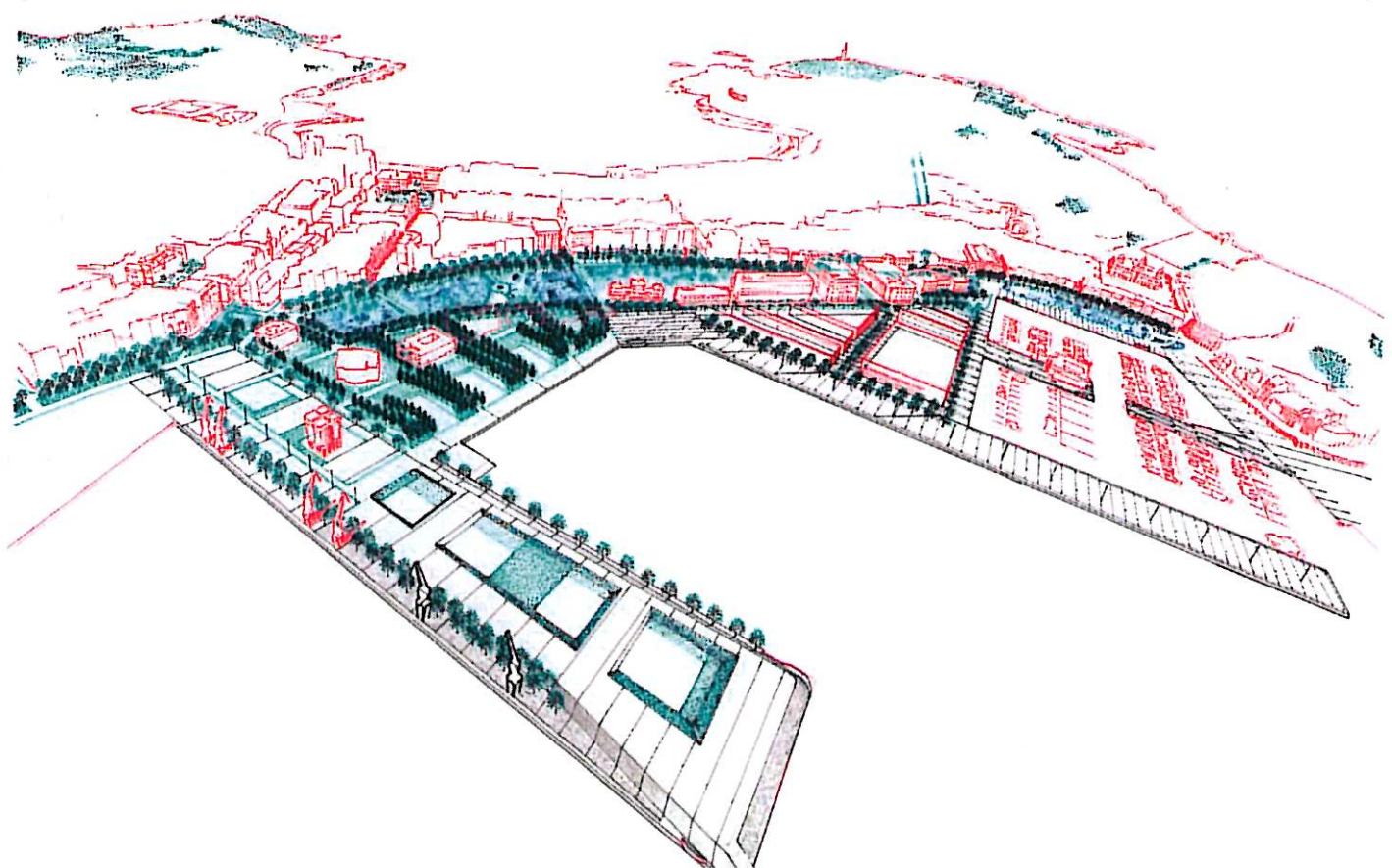
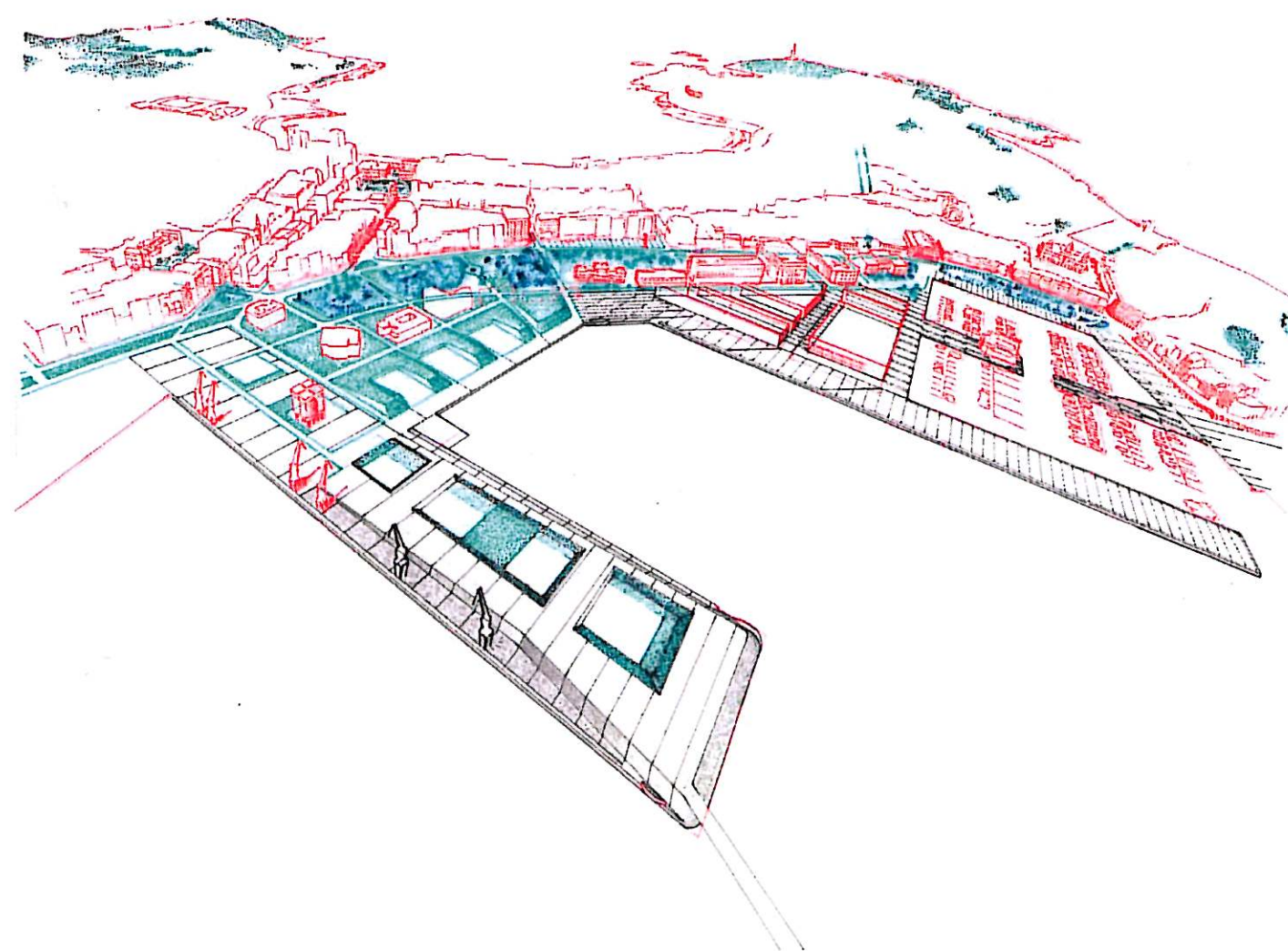
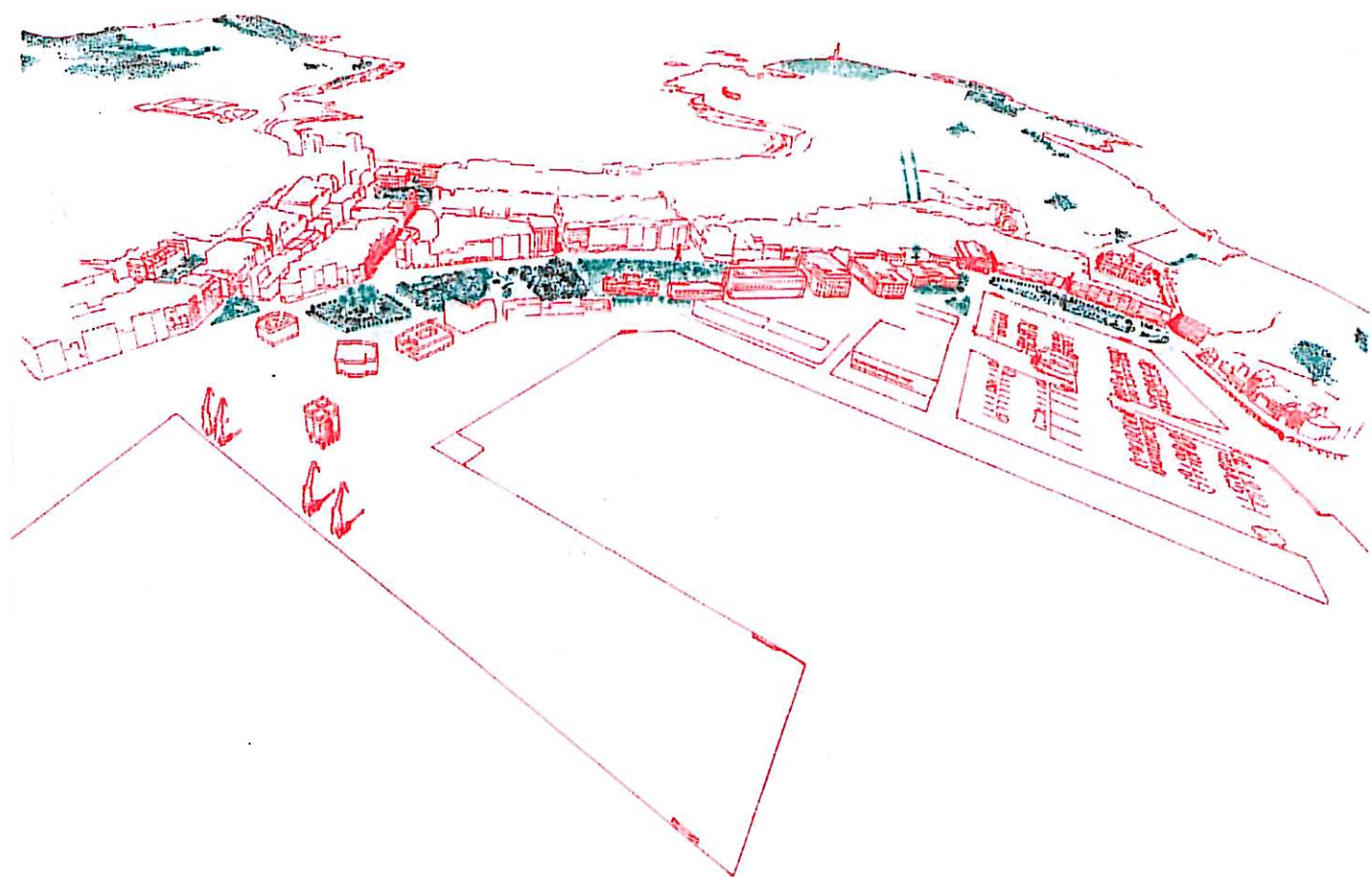
9.5.1 Alternativa "A". Edificación en el muelle de Calvo Sotelo

La relación de la ordenación con respecto a la trama urbana se produce por la zona de intersección de los dos muelles, y tienen en cuenta ejes de calles y avenidas que llegan a este punto. La referencia a la muralla que protegía el istmo, la encontramos en la propia localización documentada de la batería de San Carlos, a la entrada del muelle.

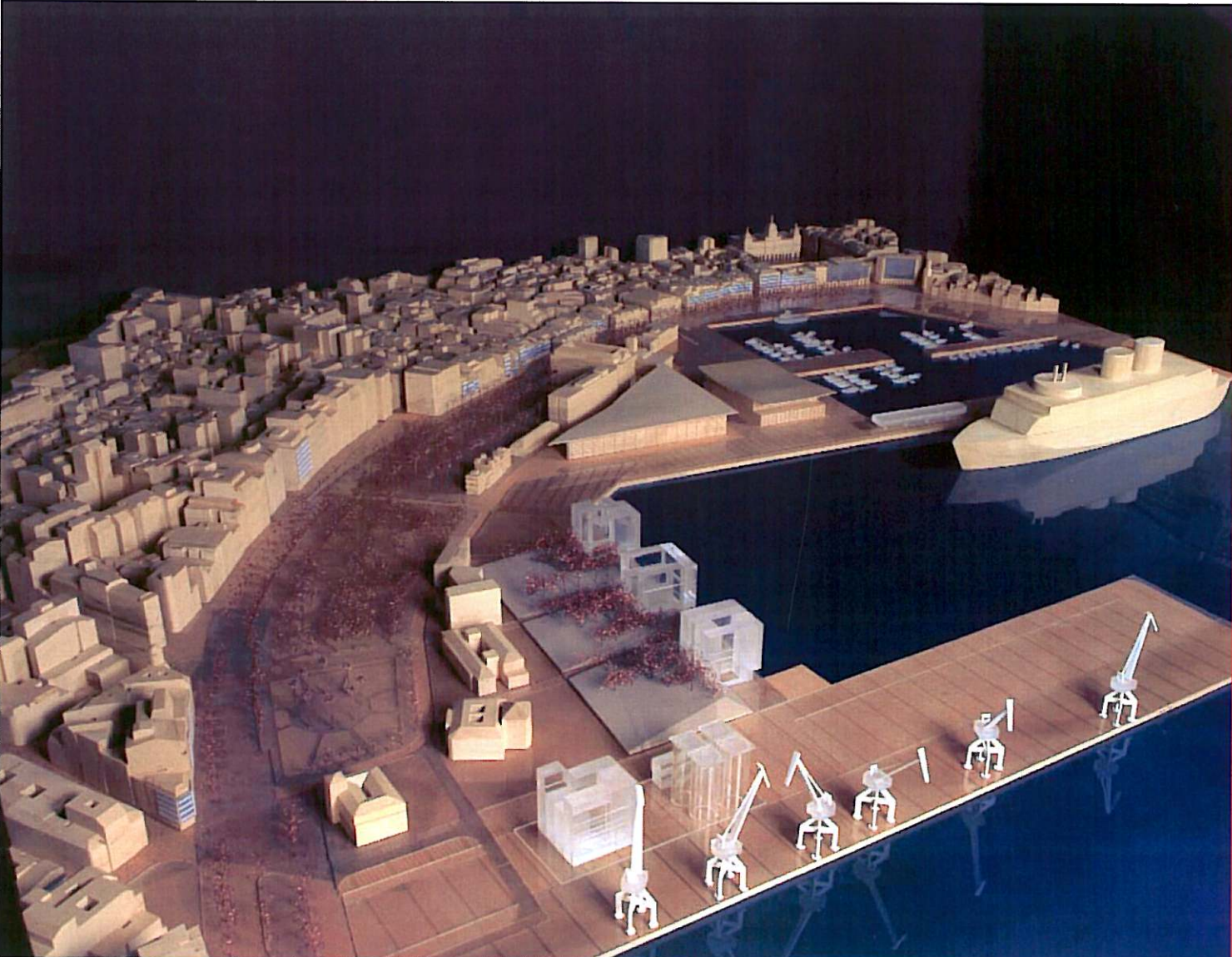
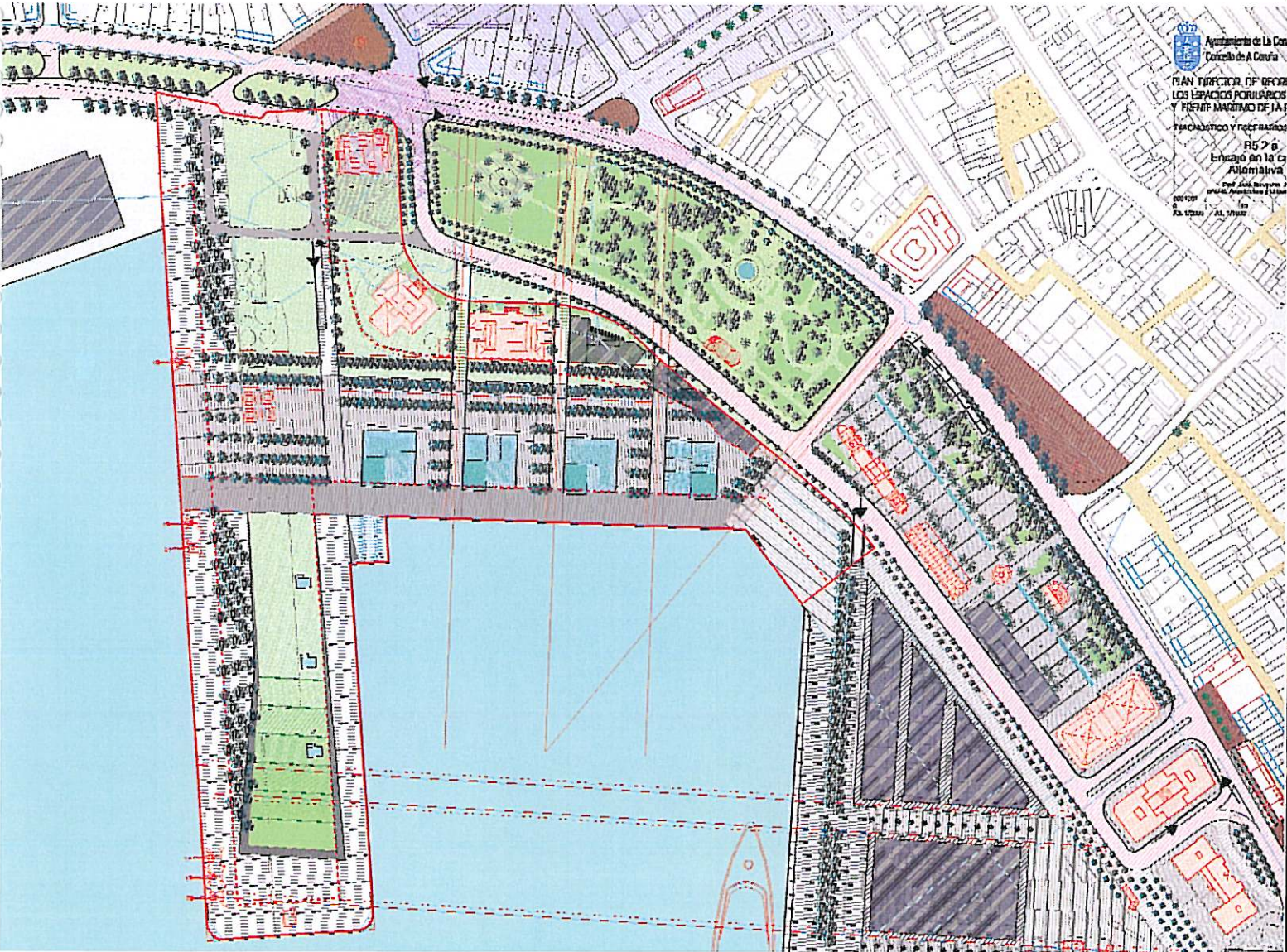
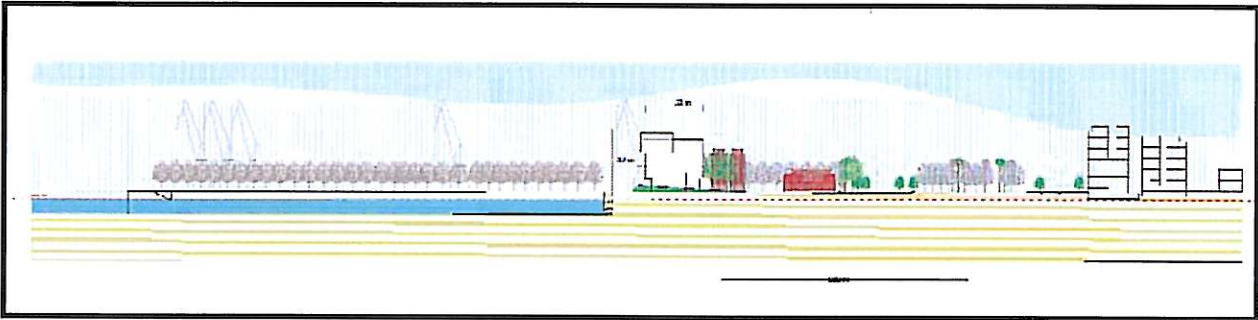
USOS Y PARÁMETROS

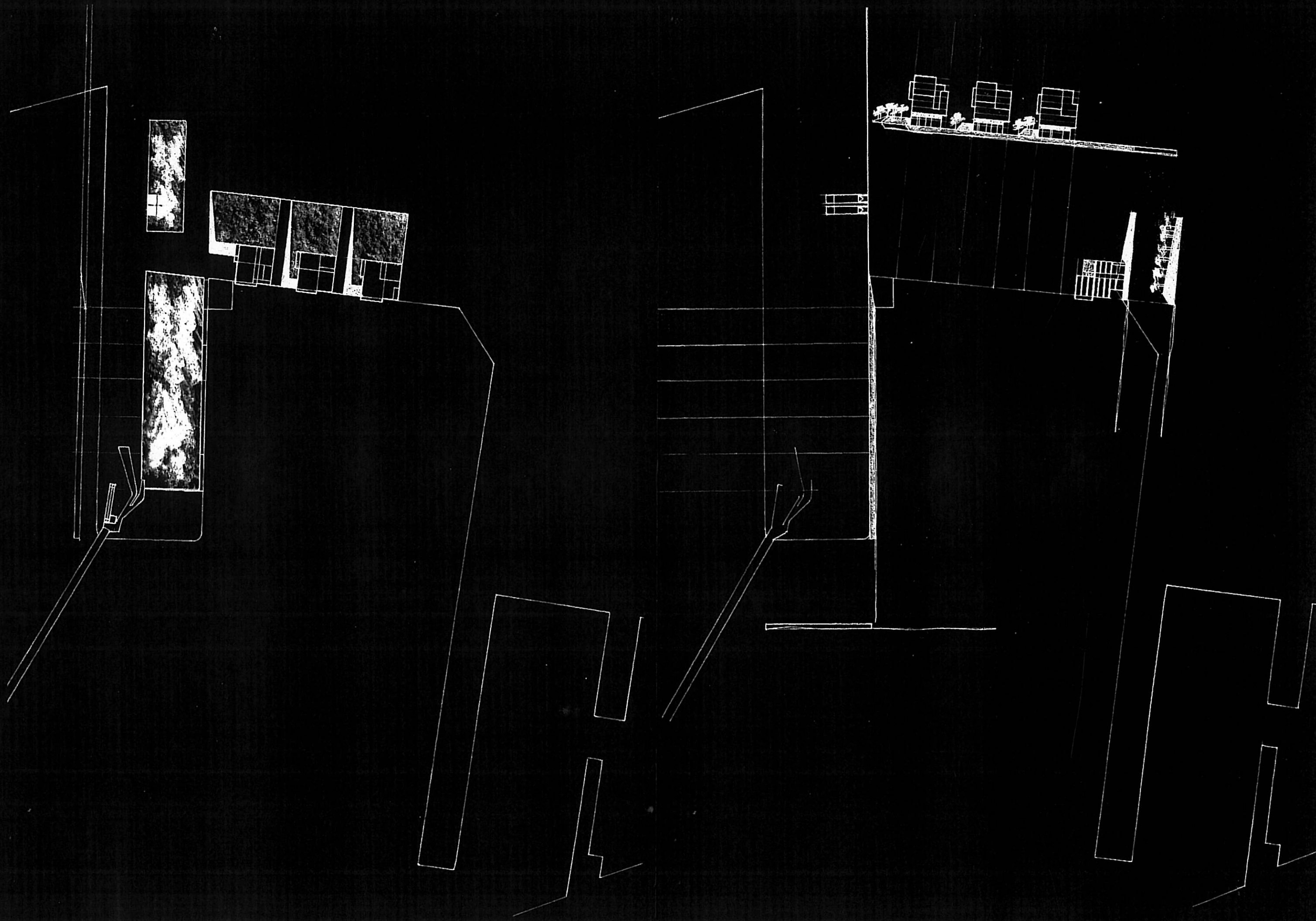
De acuerdo con el programa establecido en el Convenio, los usos que se prevén son de actividades terciarias y dotacionales. El uso comercial se considera que puede ser complementario del principal, pero se debería evitar una gran concentración en este punto que distorsione el sistema de accesibilidad y el equilibrio entre áreas comerciales de la ciudad. Se han analizado diversos modelos de edificios y número de piezas adoptándose para el estudio el de 4-6 unidades, que en tipologías cúbicas medirían 32x32x32 metros (8-9 plantas), con un esponjamiento interior aproximado del 15%. En el frente de La Coruña, hay edificios de estas características que se estructuran en proporciones de tipo cúbico. Las dimensiones propuestas para cada pieza edificada –unos 8.000 m2 de techo– permiten una gran adaptabilidad a usos cívicos, de equipamiento y/o terciario que el propio desarrollo del proyecto va a inducir.



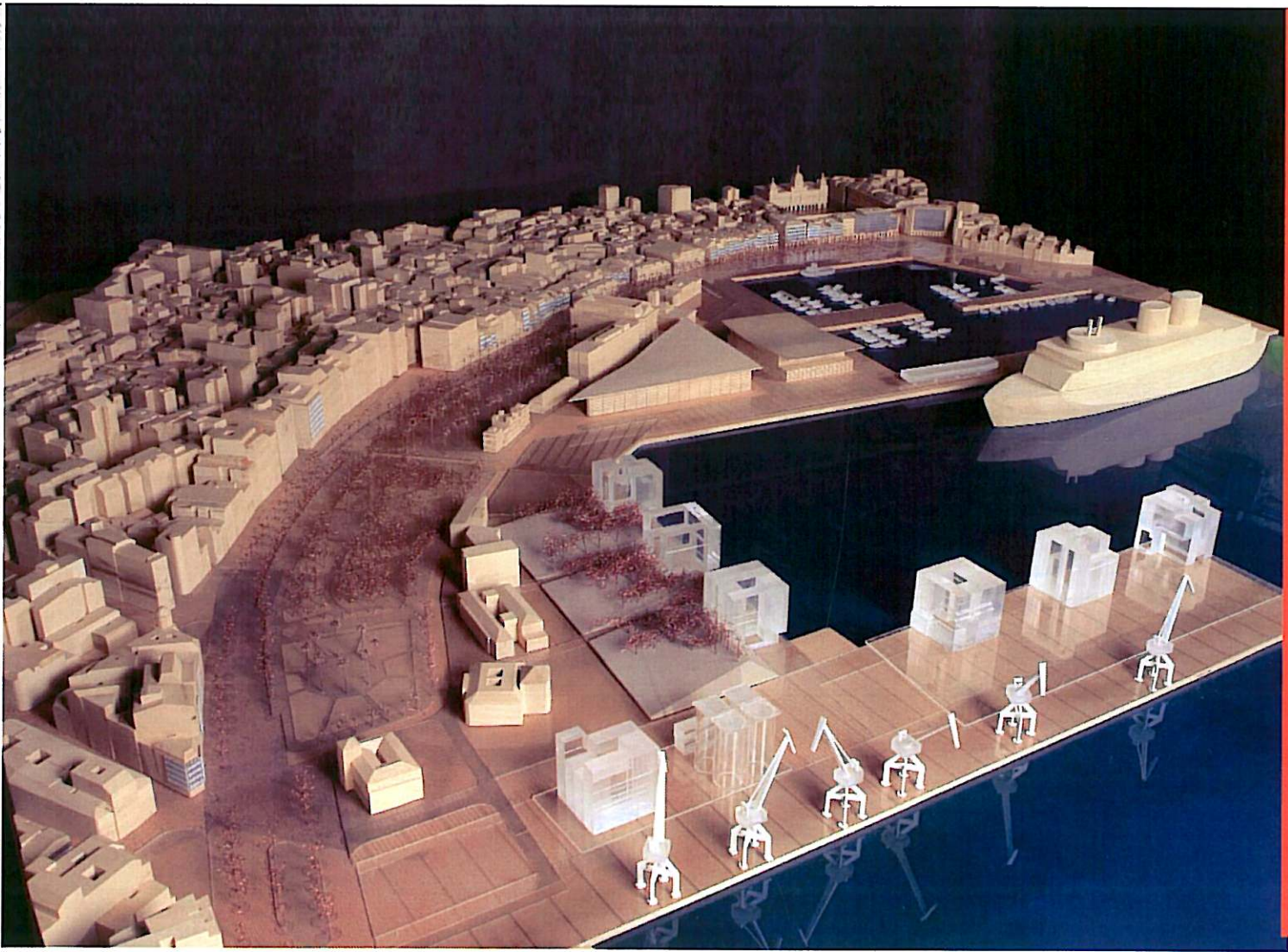
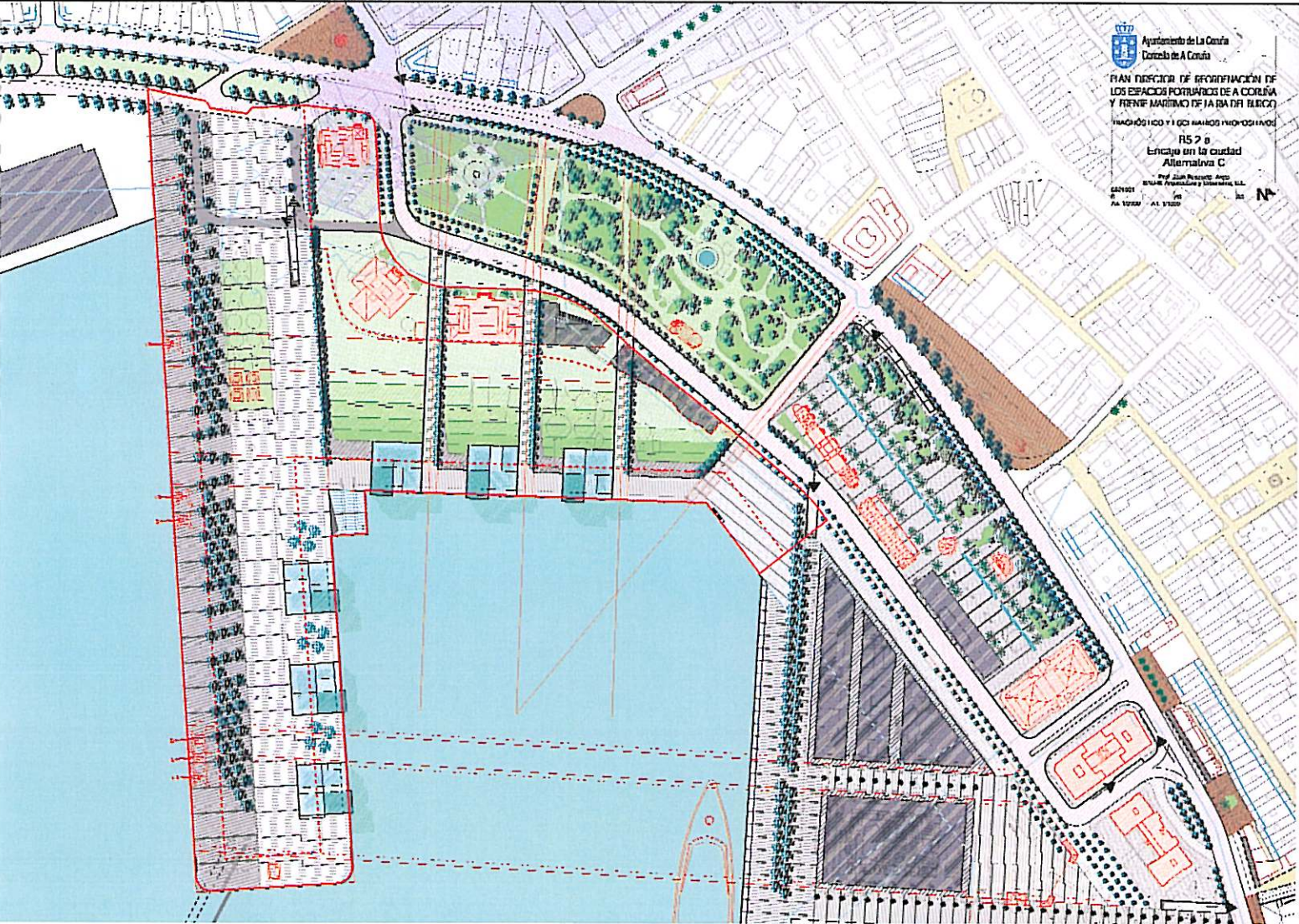
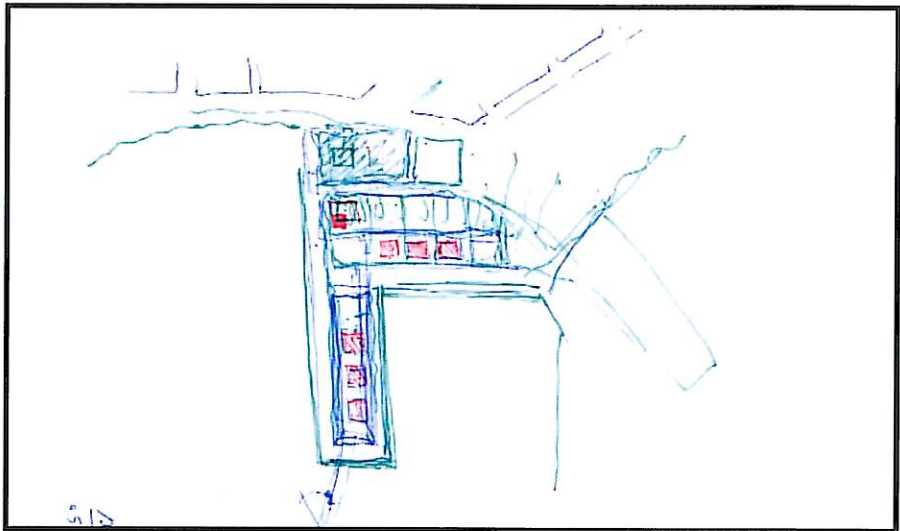


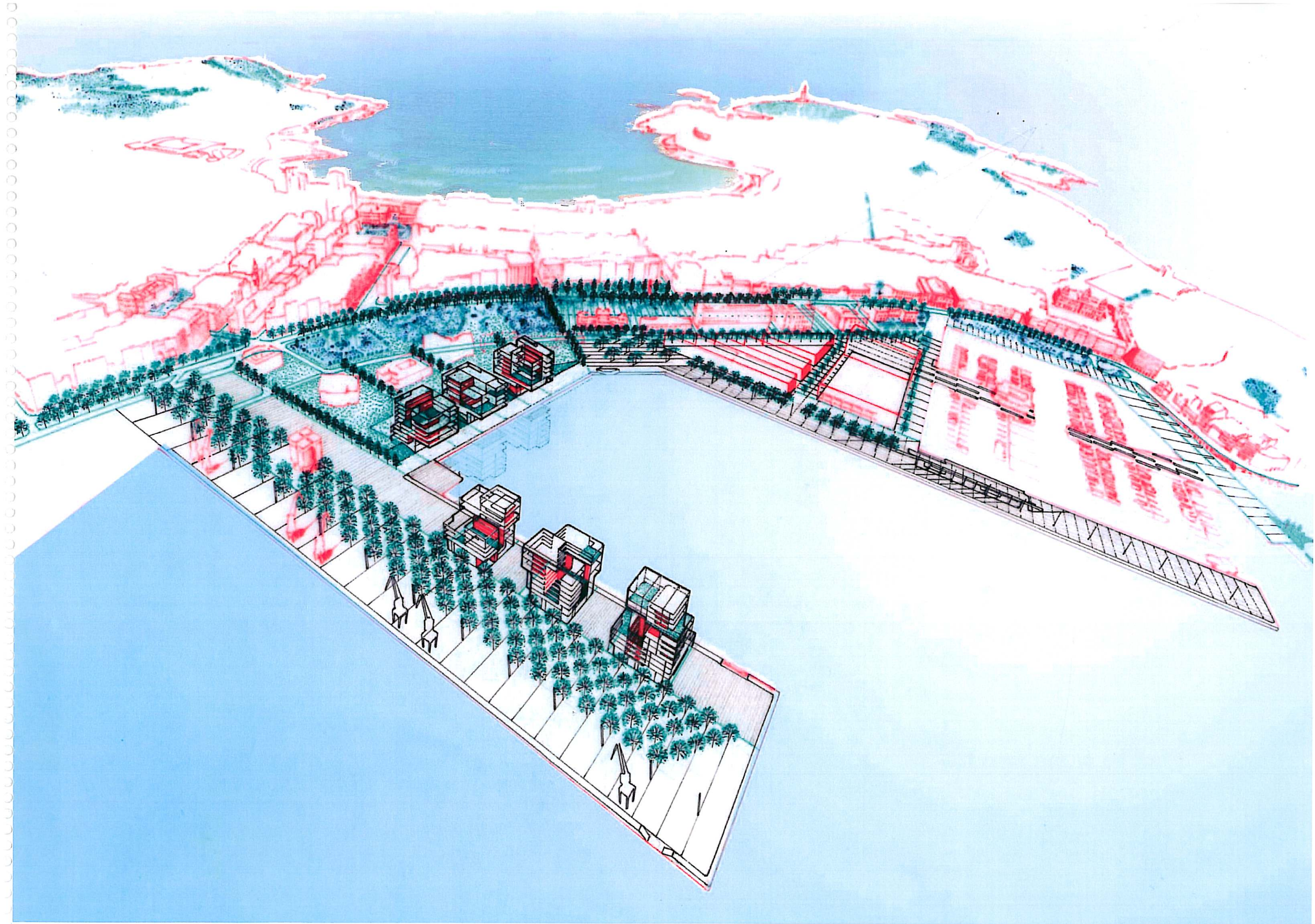
9.5.1 Alternativa "B". edificación en el muelle de Batería





9.5.1 Alternativa "C". mixta de las anteriores en "L"





ZONA 2 MUELLE DE SAN DIEGO
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN
ZONA 2 MUELLE DE
ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

10



10.1 Encaje general de las alternativas

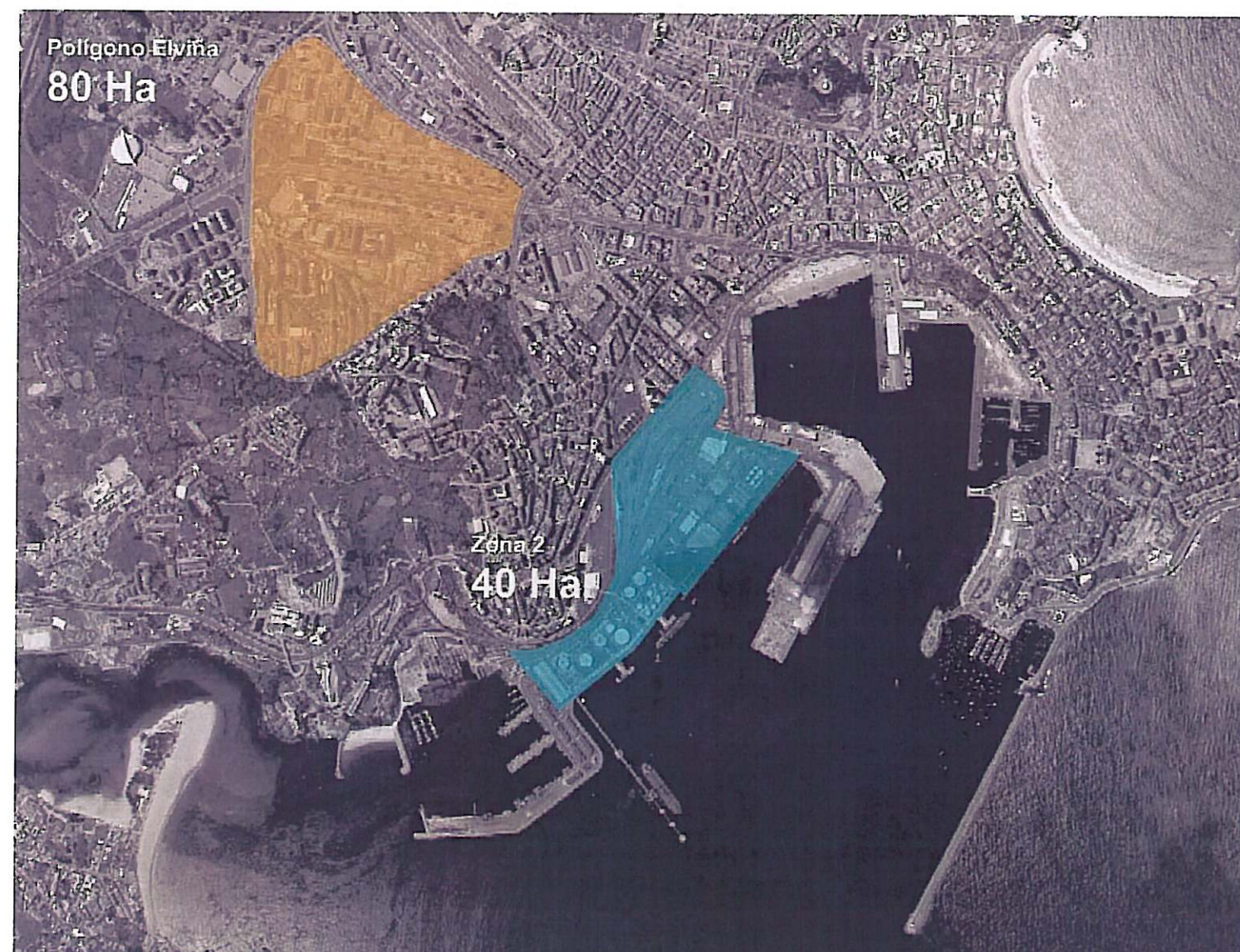
El muelle de San Diego es la pieza que ha de contener la mayor parte del programa previsto en el Convenio, tanto por su superficie como por una posición urbana dotada de muy buena accesibilidad. La creación de una cantidad notable de viviendas permite la configuración de un nuevo barrio que requiere de dotaciones locales y espacios libres, y también de equipamientos de escala de ciudad que aprovechen la singular localización junto al mar. A diferencia del muelle de Batería, el peso del entorno inmediato de la ciudad no es tan determinante. No obstante, existen elementos de perímetro —tramas, espacios libres, borde litoral— que acaban influyendo en la decisión sobre el modelo final.

Una primera cuestión es la orientación del sector: las mejores vistas, hacia el mar, coinciden con la dirección norte. Ello puede aconsejar orientaciones giradas sensiblemente respecto a la línea litoral, aunque la ordenación específica de la edificación puede dar solución al problema de la orientación dentro de cada manzana. Un segundo aspecto es la ciudad consolidada en las inmediaciones, que aporta directrices a considerar: espacios abiertos que buscan su continuidad hacia el mar, corredores naturales o visuales que requieren continuidades abiertas y claras, tramas con determinado pautado que ofrecen un ritmo para la nueva ordenación.

El esquema de accesibilidad general, que tenga en cuenta los importantes ejes de estructura viaria, pero que también pondere sistemas de movilidad alternativa para peatones, bicis y transporte colectivo, es el soporte de base para las propuestas. La decisión sobre cuál es el modelo básico de trama viaria y su relación con el esquema principal y los espacios libres se plantea desde las tres alternativas viarias de orden general estudiadas y presentadas anteriormente, en las que se articulan las diversas ordenaciones.

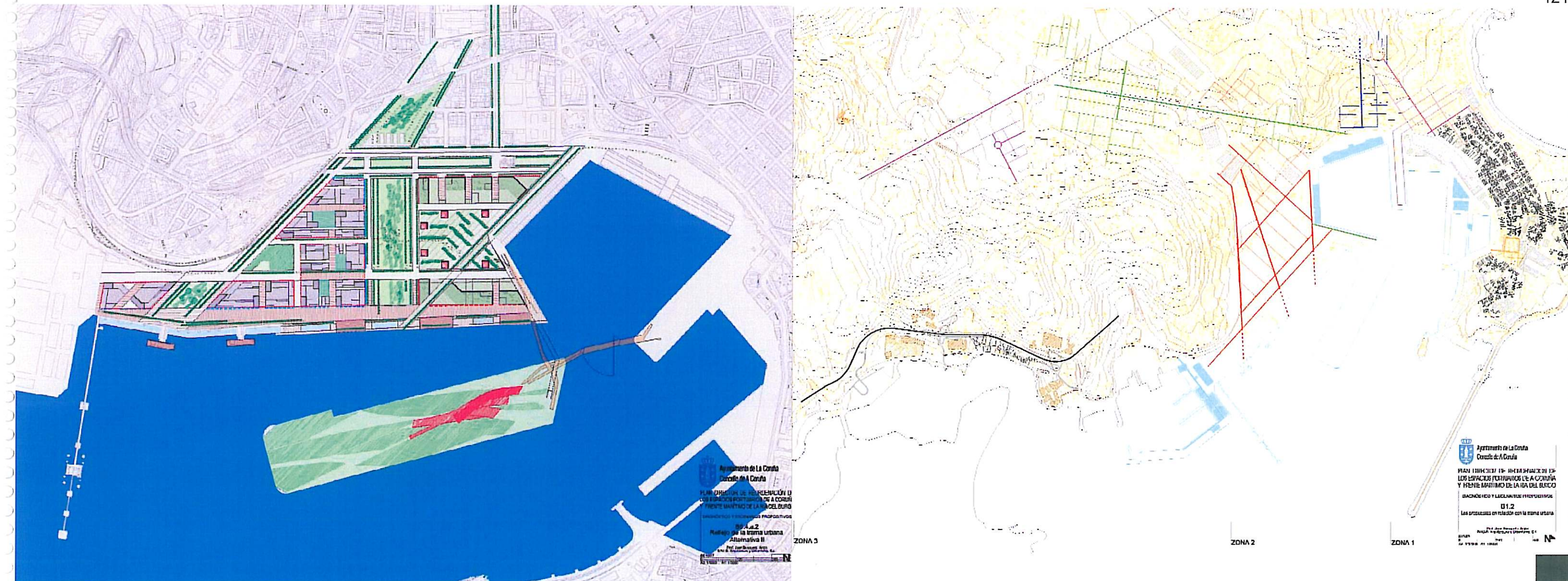
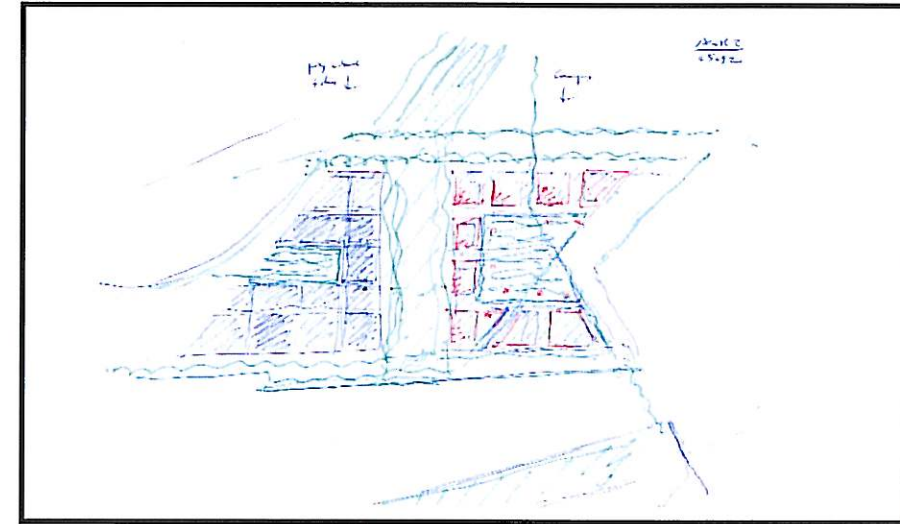
La estructura de espacios libres y de equipamientos, con sistemas interiores, litorales o centrales; la posición de los equipamientos en relación con los espacios libres y los puntos más emblemáticos de la pieza; la ordenación de la edificación en relación con el resto de variables, suman en conjunto diversas alternativas que se han cruzado matricialmente con los esquemas de estructura viaria, planteando los conflictos básicos que pueden presentarse a partir de las diferentes opciones de proyecto, así como los potenciales de desarrollo de cada una.

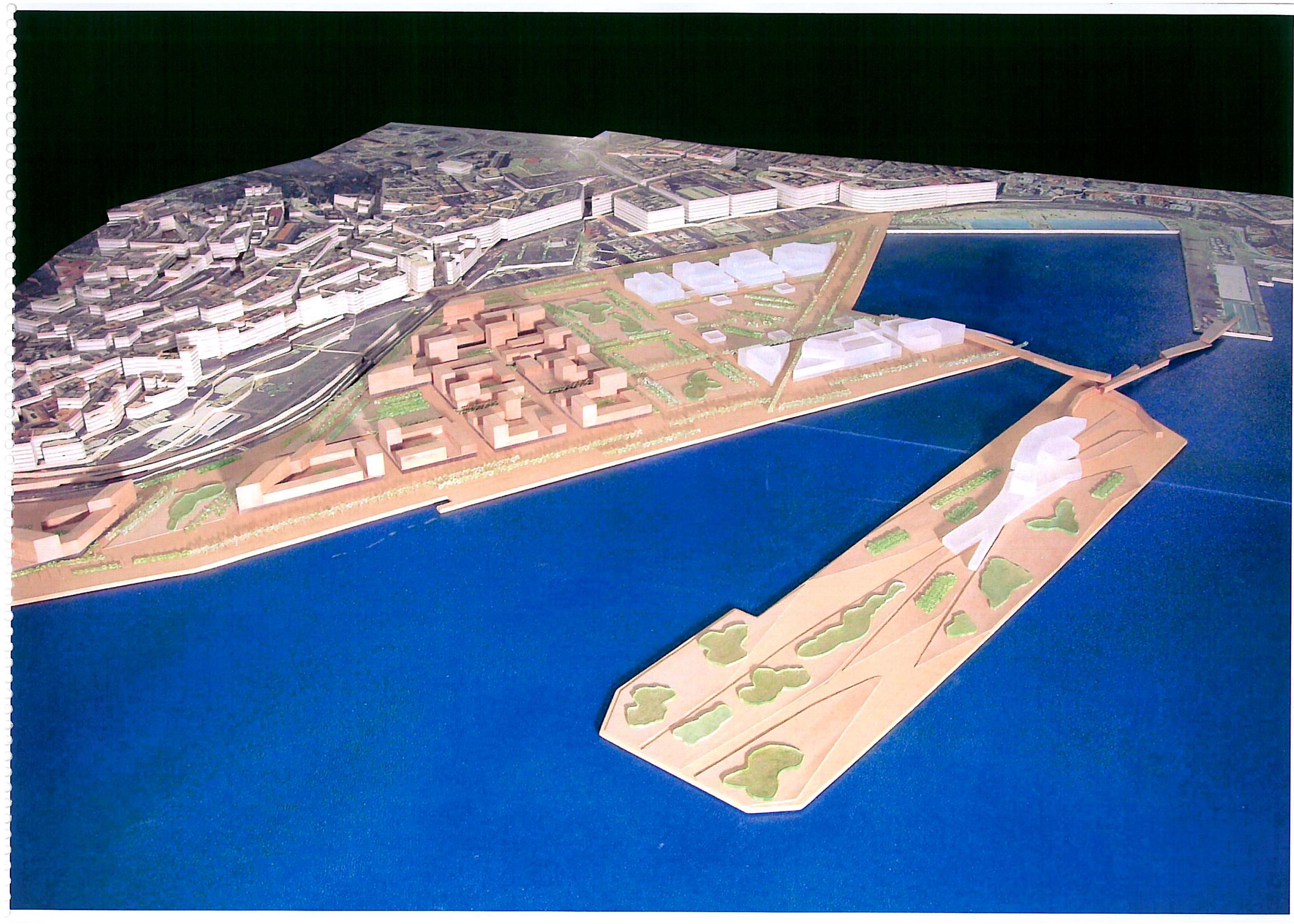
Para verificar que el programa previsto por el Convenio y las exigencias legislativas dotacionales correspondientes en función de los usos se pueden encajar en los modelos planteados, se han calculado en cada caso la superficies resultantes de una zonificación muy básica, obteniendo los coeficientes netos resultantes que nos permiten conocer el grado de concentración de la edificación y, por tanto, una aproximación a las alturas de edificación resultantes (con un 50% de ocupación, las alturas serían el doble del valor de la edificabilidad neta). Para conocer el caso extremo de mayor complejidad, se ha utilizado en los ensayos el coeficiente de la máxima edificabilidad que permitiría la legislación vigente (1,5 m²/m²s), sin que ello suponga una presunción de la más adecuada para el desarrollo del sector. A partir de estas premisas, los resultados son densos en todos los casos, tanto por la edificabilidad utilizada como por los sistemas funcionales y normativos que se requieren. Una reducción que tienda al coeficiente 1,0 establecido como referente mínimo en el Convenio marco, redundará en un mayor esponjamiento de la ordenación y, en consecuencia, facilitaría alcanzar una mayor calidad ambiental en el proyecto final.



10.2.1 Propuesta "A". Reinterpretación de las tramas urbanas

Una primera opción consiste en buscar referentes en la trama urbana más inmediata y reinterpretarlos en un ejercicio de integración con la ciudad preexistente. Así, formas análogas en la dimensión de las manzanas, la directriz de su implantación, los espacios públicos, las trazas subyacentes (trazado ferroviario anterior, topografía, cauces históricos...), se implantan hasta el borde del agua. En los esquemas adjuntos se ofrecen dos alternativas de la misma opción, con una extensión por damero homogéneo o por modificación de la especialización de las manzanas por sectores.

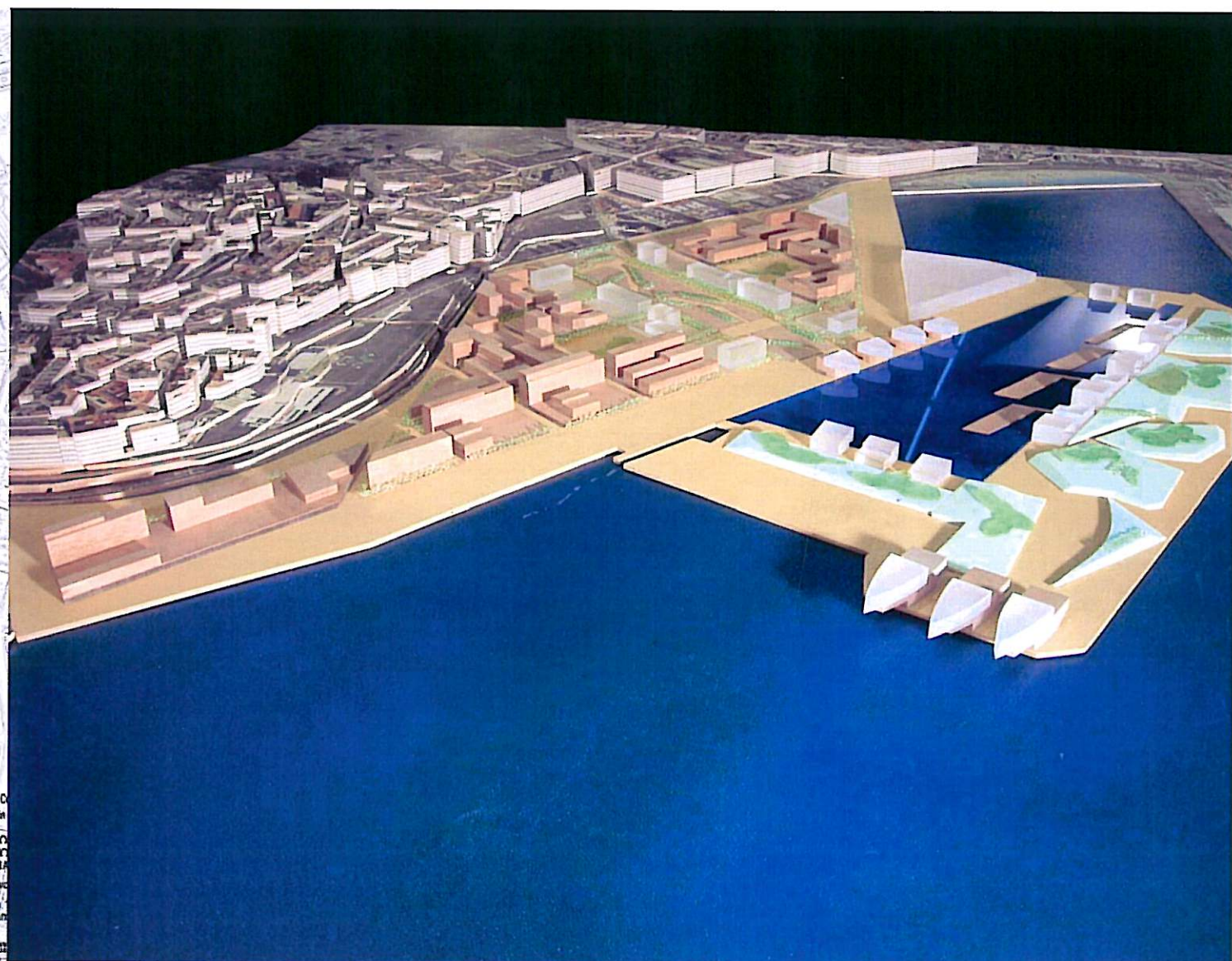
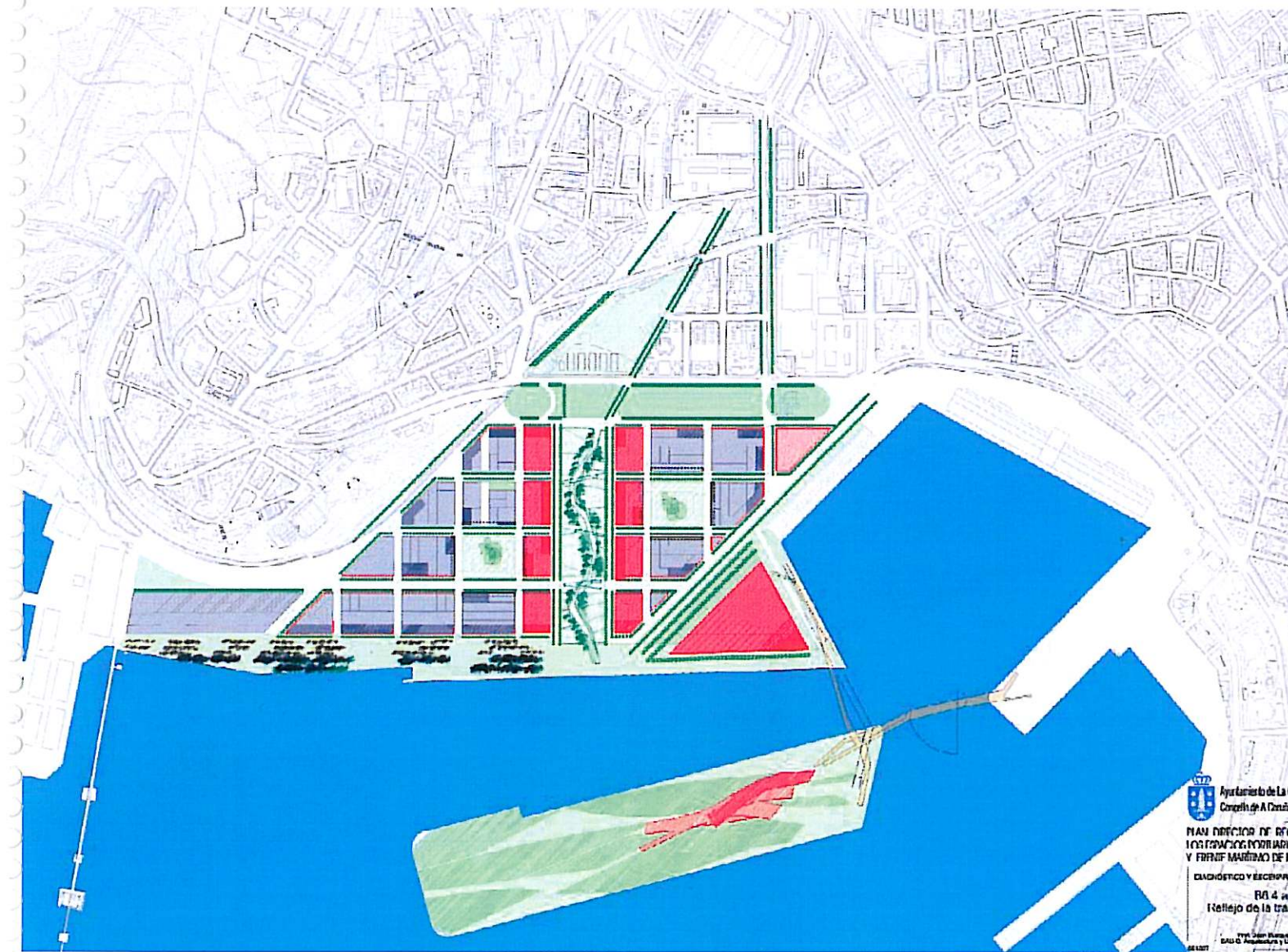
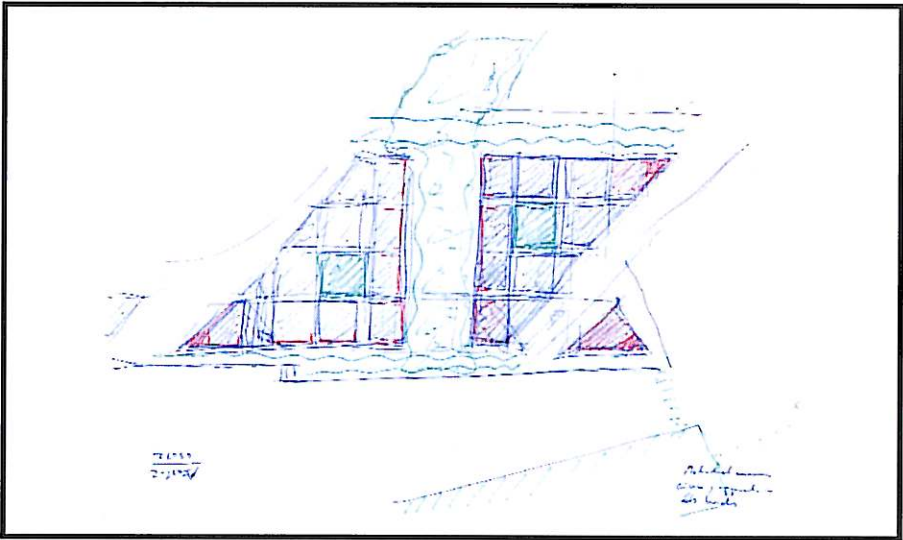




10.7 Propuesta "D"

REFERENCIAS

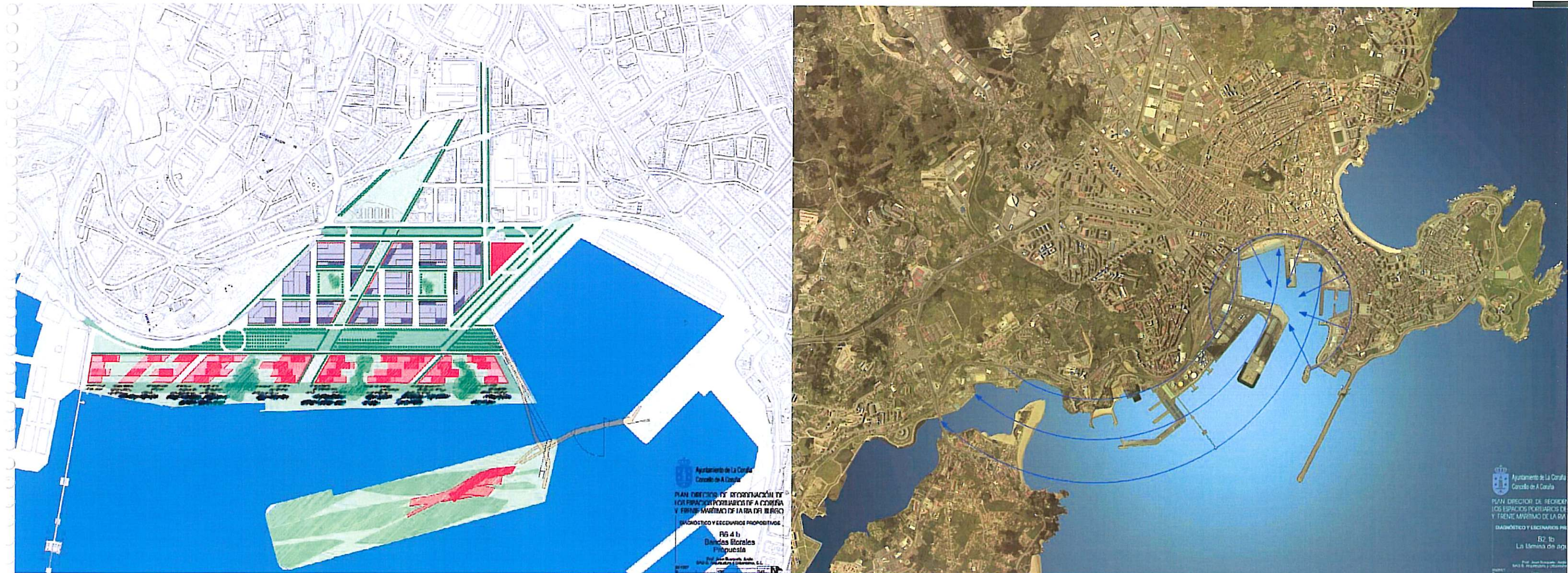
Numerosos son los ejemplos para las opciones planteadas, tanto en los modelos de ocupación del territorio como de la estructuración de los espacios libres. La relación de la edificación con la lámina de agua, de manera directa o a través de parques públicos, la localización de dotaciones y espacios libres de forma paralela a la línea de mar o formando corredores perpendiculares, el tratamiento de la fachada con edificación singular o mediante modelos homogéneos continuos, la incorporación de nuevas piezas del puerto, como el muelle del Centenario, para reforzar el carácter central de este sector de ciudad o la posible creación de una lámina de agua interior de nivel controlado, suponen recursos de potencialidad a concretar en función del modelo de transformación a desarrollar.

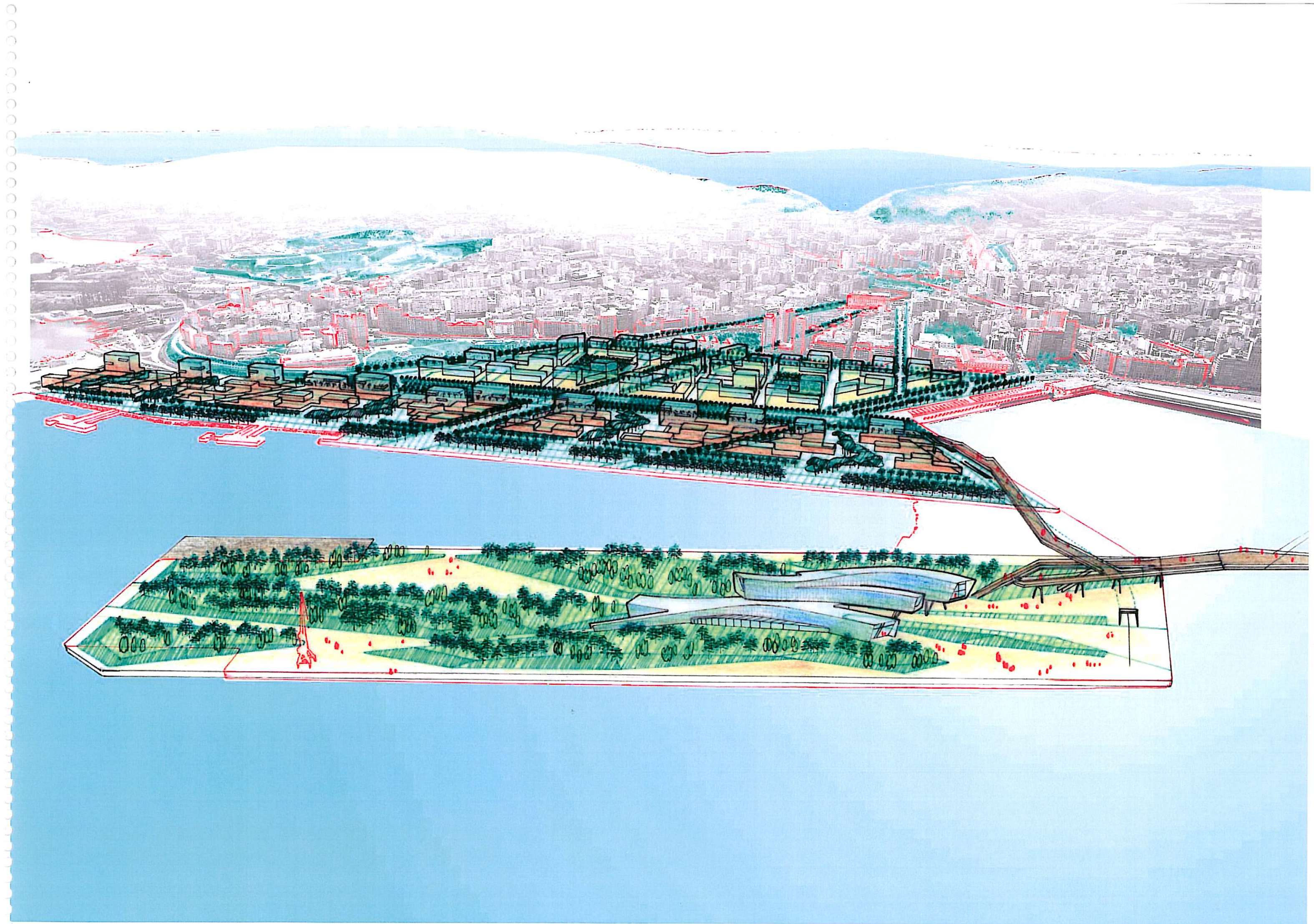


10.5 Propuesta "B". Bandas funcionales

La lectura más general de la forma de la costa sugiere un sistema diferente al anterior. Ahora, el pautado se apoya en la lectura del frente por un sistema de bandas, que formalizan fachadas sucesivas. En este caso, la especialización se sugiere desde la misma geometría de las bandas: la más próxima al mar para actividades terciarias de alto valor representativo, reforzado por la posición de puerta marítima de la ciudad. También grandes equipamientos con vocación metropolitana pueden encontrar su localización adecuada.

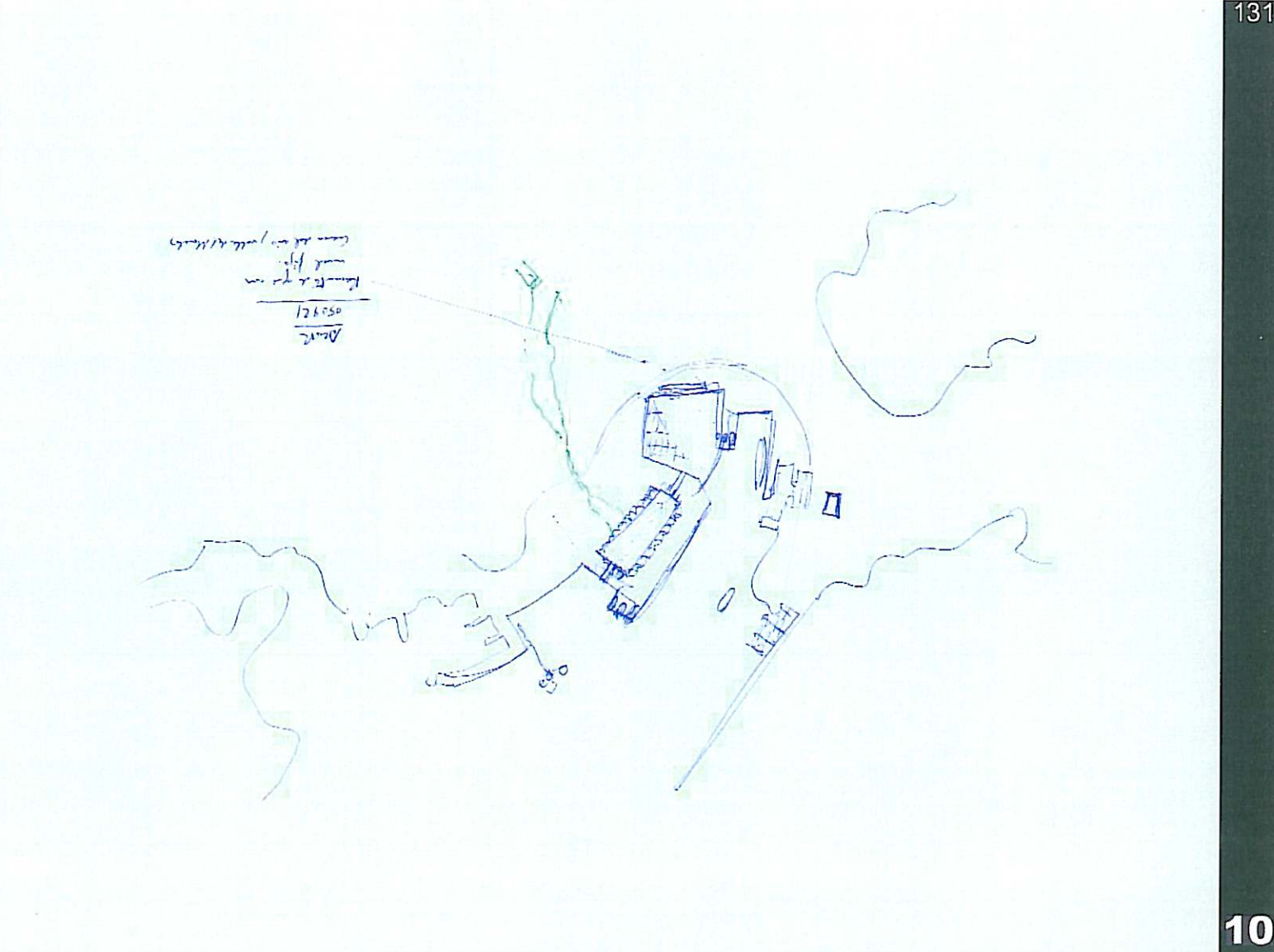
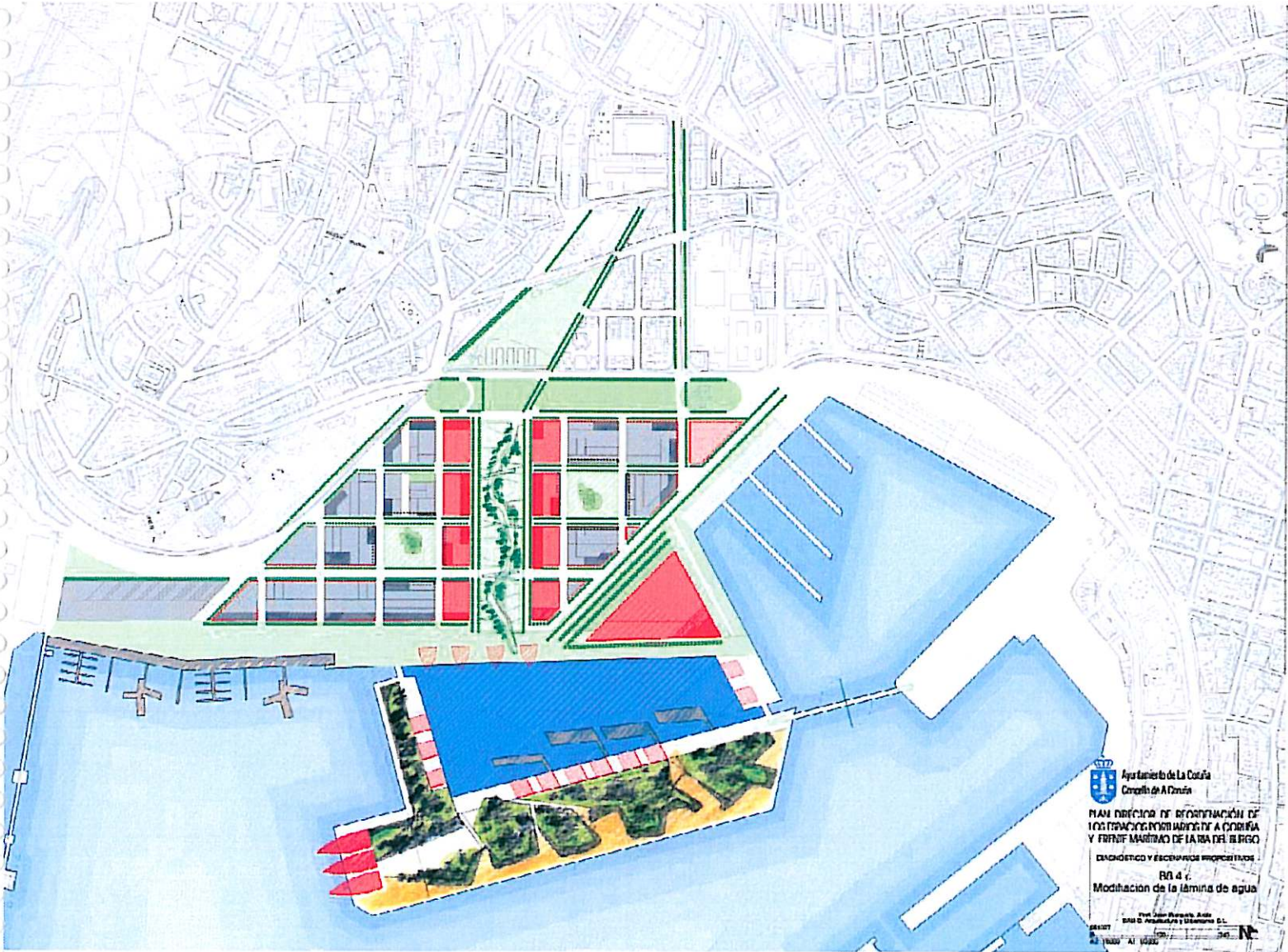
En el interior, la ocupación por las viviendas permite su mejor relación con los barrios vecinos, gozando de las dotaciones de carácter local compartidas (equipamientos y espacios libres locales). El sistema general de espacios públicos vuelve a disponerse según el modelo de bandas, de manera que actúa de transición entre las dos piezas funcionales que se plantean. La fuerza del frente litoral se impone en este caso.





10.6 Propuesta "C". Modificación de la lámina de agua inmediata

Una tercera opción trasciende la delimitación estricta para plantear un modelo de puerto diferente. La dársena entre los muelles de San Diego y Centenario se cierra en una lámina de agua limpia y de cota fija en torno a la cual se dispone la ordenación de los usos terciarios, ocupando decididamente el borde litoral, mientras que las viviendas se localizan en la proximidad de la ciudad actual, creándose importantes espacios libres entre ambas zonas. El puerto pasa a incorporar nuevas actividades deportivas y lúdicas, mientras que el espacio de la nueva dársena se convierte en un "lago interior" para usos deportivos de aguas tranquilas y de enseñanza de actividades relacionadas con el mar.







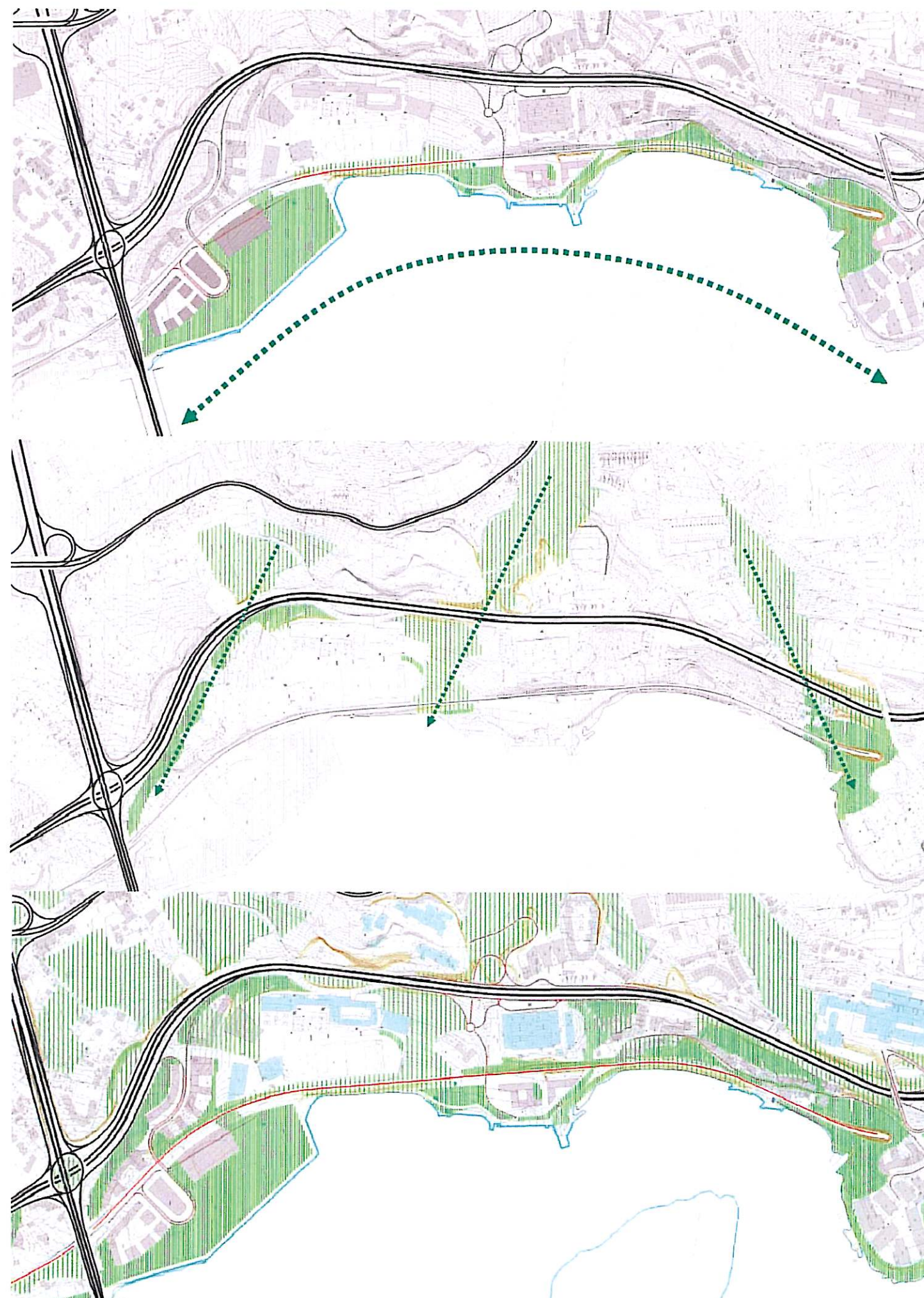
ZONA 3
ALTERNATIVAS
JUBIAS

DRÍA
ORDEN
ABCUR
ÓGNO

11.1

As Jubias, situadas fuera del puerto, presentan características singulares. En la boca de la Ría del Burgo, la baja densidad del barrio aún permite una inserción de bajo impacto con el entorno natural, que no se debería alterar substancialmente. Actualmente, la fachada la formalizan grandes piezas de volúmenes edificados alternando con espacios libres, manteniéndose aún arboledas de una presencia singular, ofreciendo el conjunto una imagen aún de baja ocupación que las ordenaciones que se desarrollen han de tener en cuenta.

La propuesta atiende a tres aspectos principales de la ordenación, y se tratan de manera conjunta: se busca una relación viaria local coherente, se estructuran los espacios libres atendiendo a criterios paisajísticos, y se proponen ordenaciones de la edificación, a partir de las prescripciones del plan general, con criterios de buscar el menor impacto posible en la fachada de la ría.



11.1

La vialidad se ha estudiado a partir de las preexistencias. La privilegiada posición desde el punto de vista paisajístico topa con una accesibilidad difícil en muchos casos e inconexa entre todas sus piezas que cuelgan como pedúnculos de la Avenida del Pasaje. Las actuaciones básicas que se proponen para el tráfico rodado son:

Racionalizar las entradas y salidas a la Avenida del Pasaje, por razones de seguridad vial, y crear vías laterales que permitan que los barrios de ambos lados dispongan de calzadas de menor velocidad para sus movimientos más locales.

Sistematizar los accesos al Hospital de acuerdo con el nuevo sistema de movimientos laterales.

Dar continuidad a vías de relación entre piezas, aprovechando los pasos existentes a cada lado de la Avenida y por encima del ferrocarril para unir diferentes áreas entre ellas.

Eliminar el paso sobre la Avenida del Pasaje previsto en el PGOM, de fuerte impacto paisajístico redundante con los movimientos que ofrece la estructura arterial principal.

Interrumpir la continuidad viaria a través de As Jubias, restringiendo el paso únicamente a favor de los vecinos.

Respecto a los modos alternativos de transporte:

Dar continuidad al paseo marítimo respetando la singularidad de los espacios que se atraviesan.

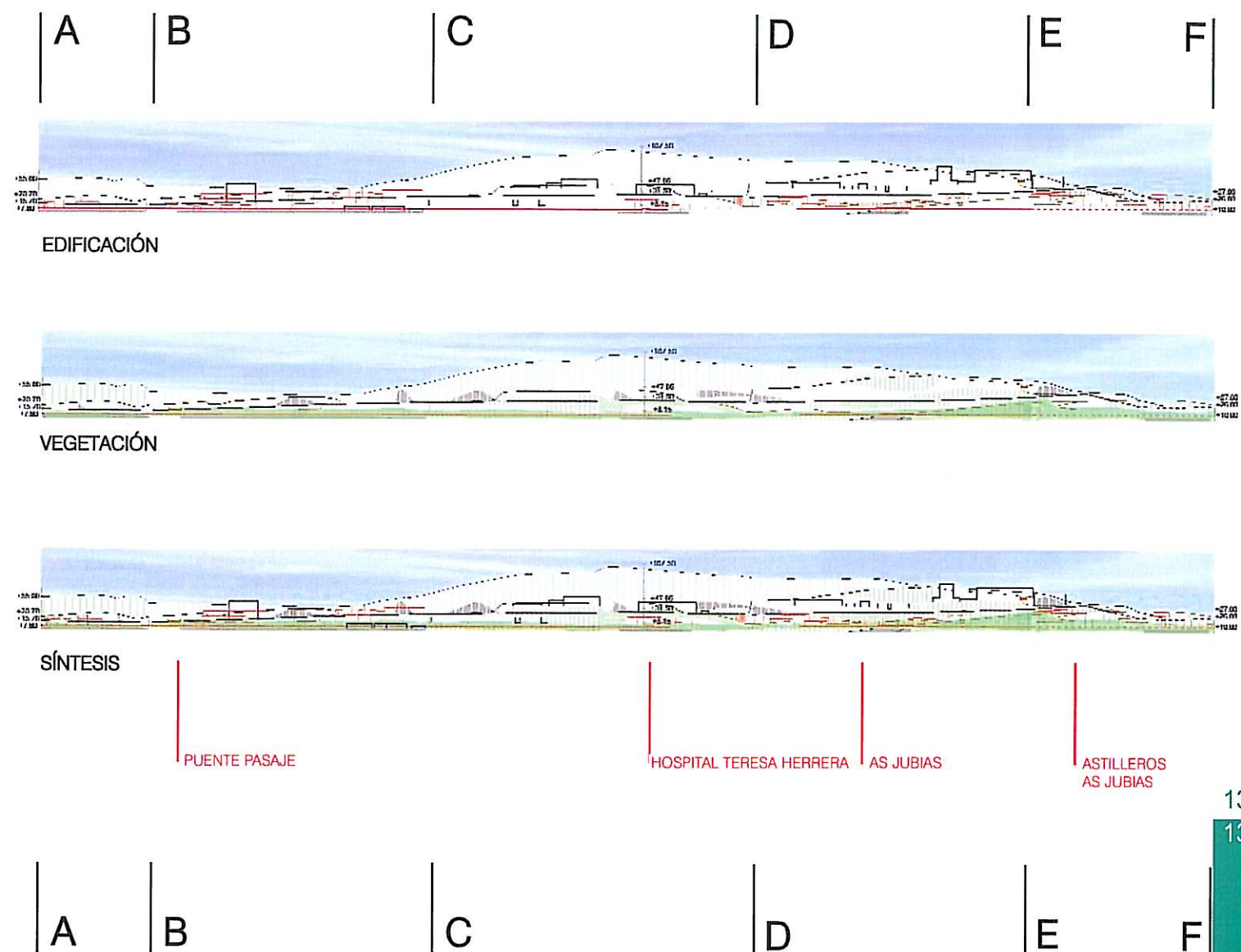
Favorecer los pasos de comunicación entre las zonas situadas en las partes altas del frente y el borde litoral.

Resolver la interacción peatón-bici, en algunos tramos necesariamente estrechos, por prioridad invertida a favor del peatón como elemento de movilidad más débil.

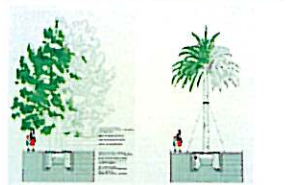
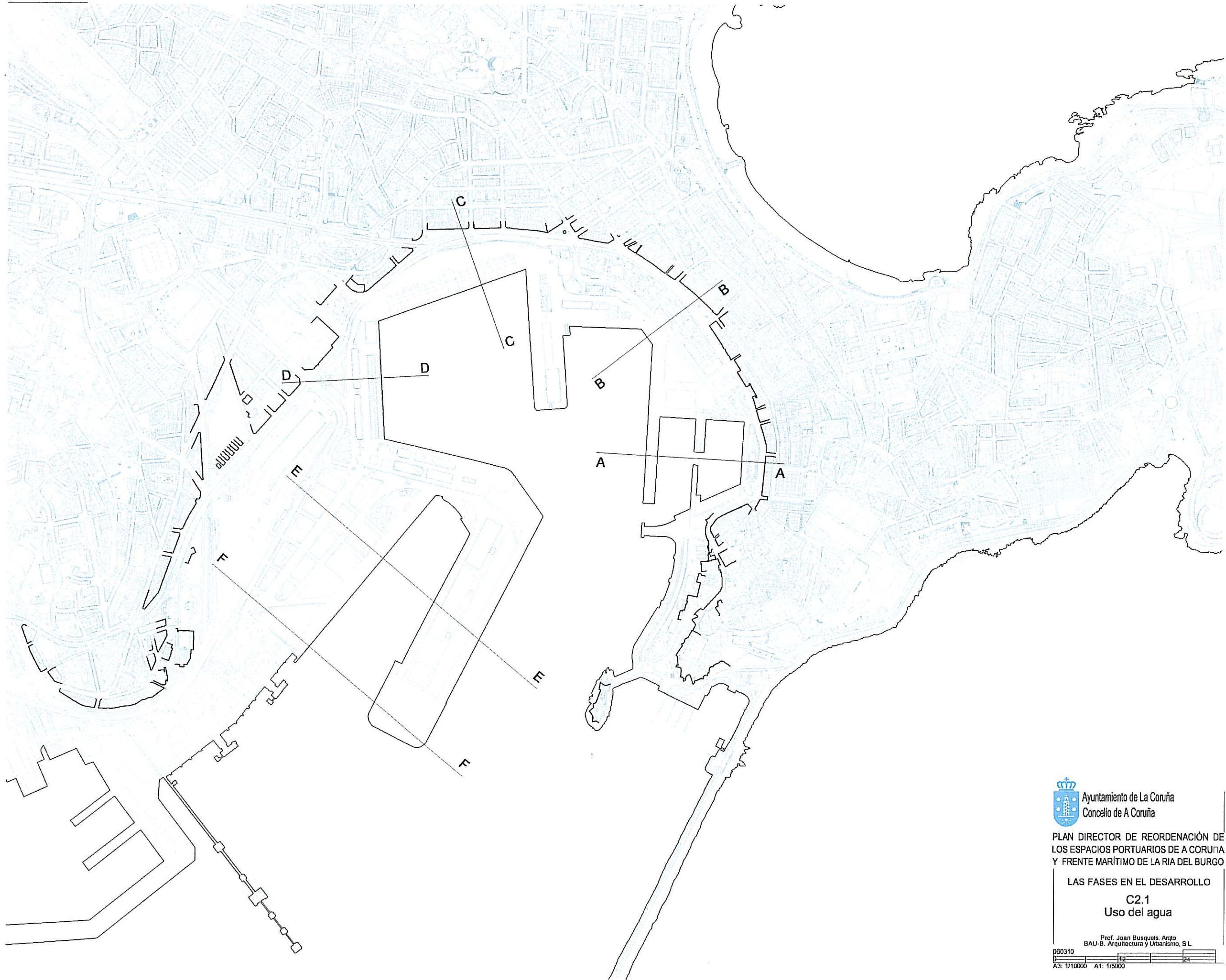
Proponer la conservación de la línea del ferrocarril como elemento de transporte público de cercanías o para el trazado alternativo de un tranvía o tren ligero de recorrido metropolitano.

En la imagen del espacio libre en el frente de la ría se produce un doble sistema combinado, entre la vegetación a lo largo del litoral, y la aparición puntual de los espacios transversales que suben por la pendiente (arboledas o antiguas vaguadas). El desnivel topográfico acusado se manifiesta en taludes en los que la vegetación ha crecido, tapizando de verde cortes casi verticales. El litoral alterna espacios naturales de escollera con la plataforma del ferrocarril que dibuja una línea continua de contacto con el agua. La amplia plataforma ganada al agua junto al Puente Pasaje, ocupada por actividades industriales obsoletas y muy degradadas, ofrece grandes posibilidades para matizar el impacto de las edificaciones previstas detrás de la misma.

A lo largo del frente se propone dar continuidad al recorrido del paseo marítimo desvinculándolo en ocasiones del litoral, para respetar los accidentes naturales del mismo, favorecer que los corredores verdes transversales que bajan por la ladera lleguen al litoral, y crear cojines verdes que arrojen espacios singulares. Por su parte, se ha buscado que las edificaciones más altas no sobrepasen la cota máxima definida por la Avenida del Pasaje, descendiendo a medida que se aproximaban al litoral, y adaptándose a la topografía. As Jubias se ordena como una pieza sensible de núcleo rural, con alturas que no superan PB+1pl, y consolidar el barrio por rehabilitación y en el respeto estricto de los parámetros y criterios de la edificación existente.



LA REURBANIZACIÓN
CIUDAD / PUERTO



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

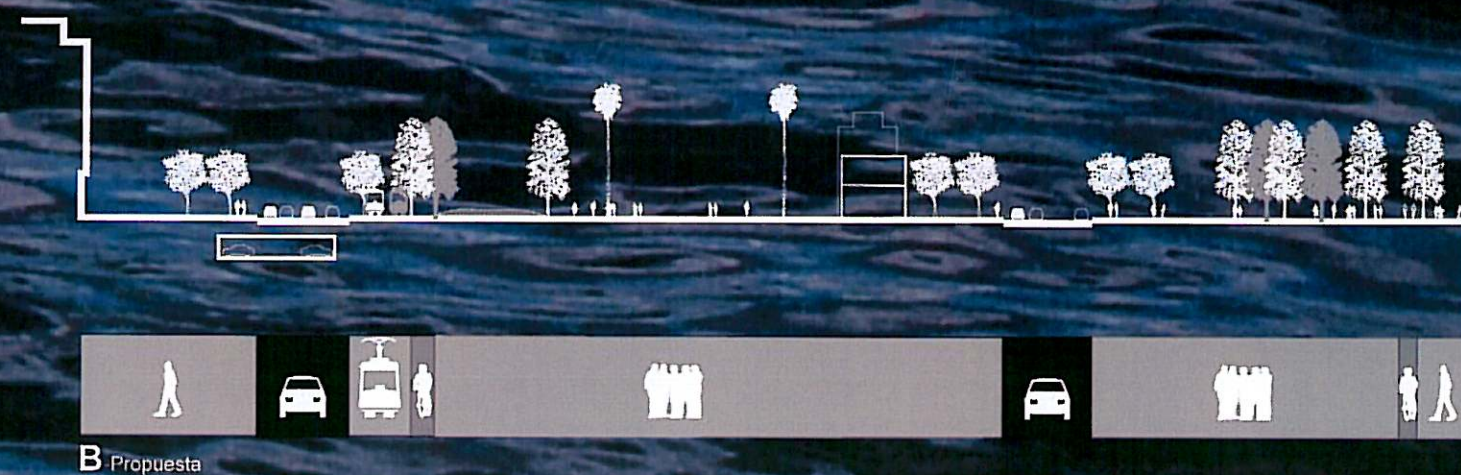
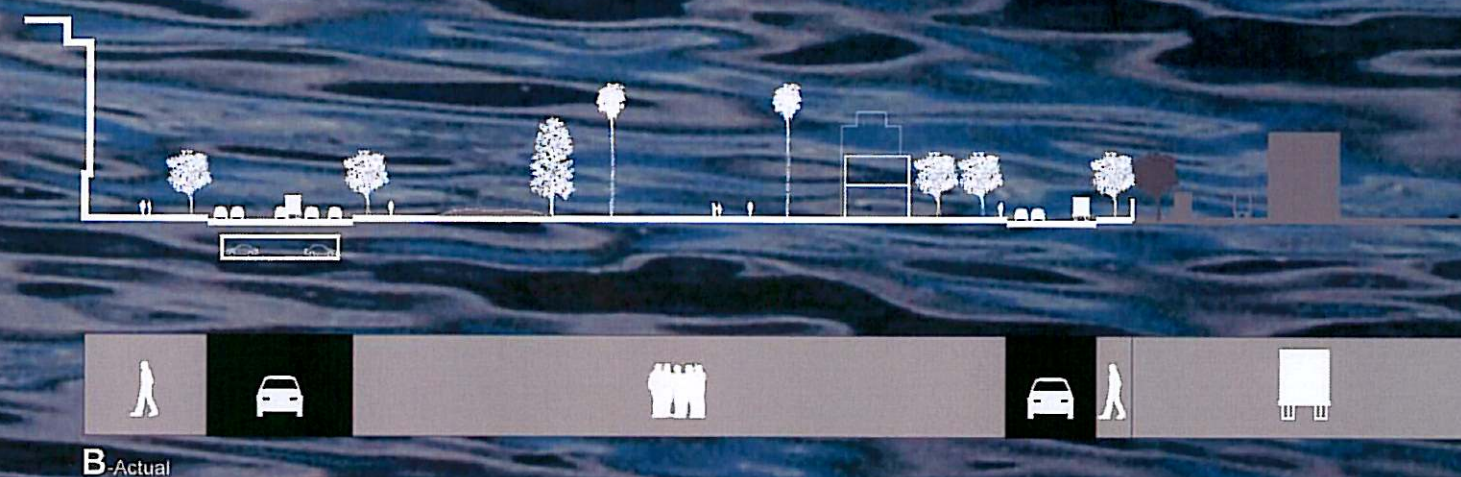
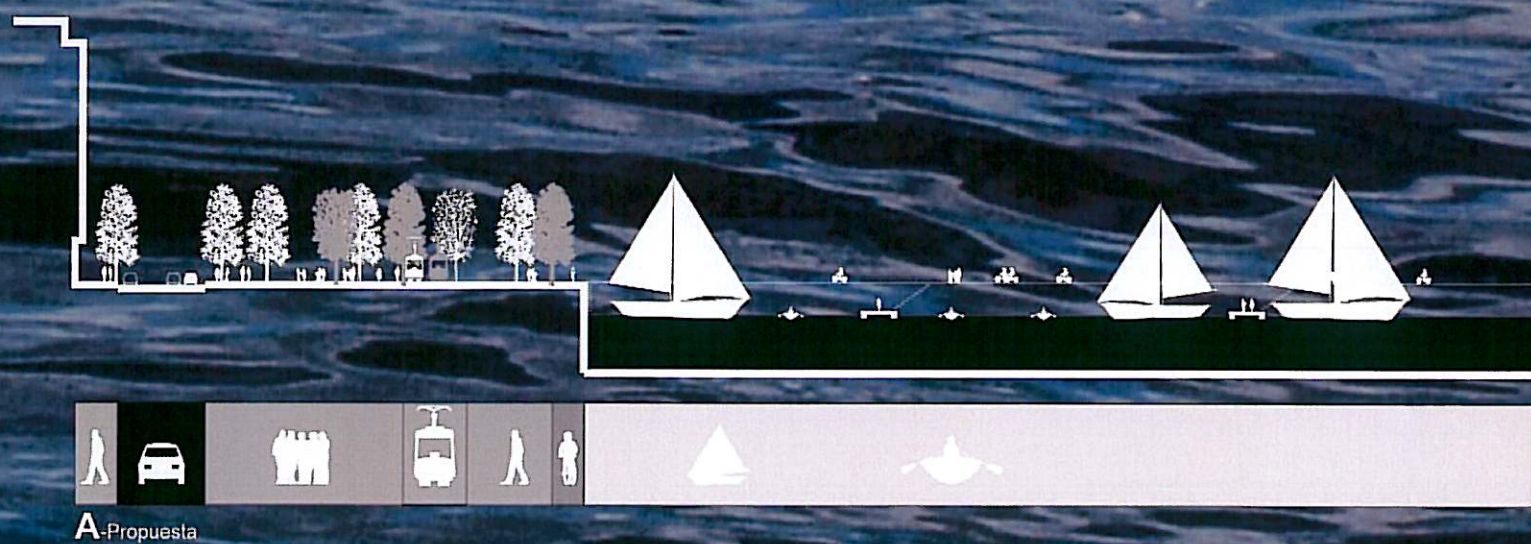
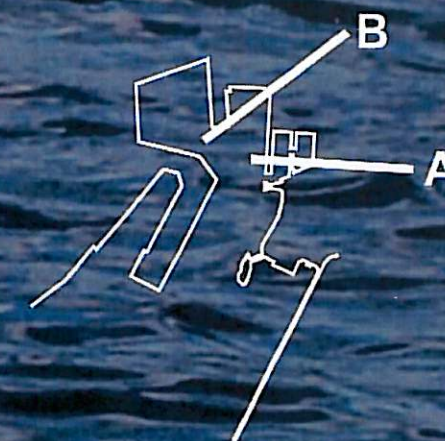
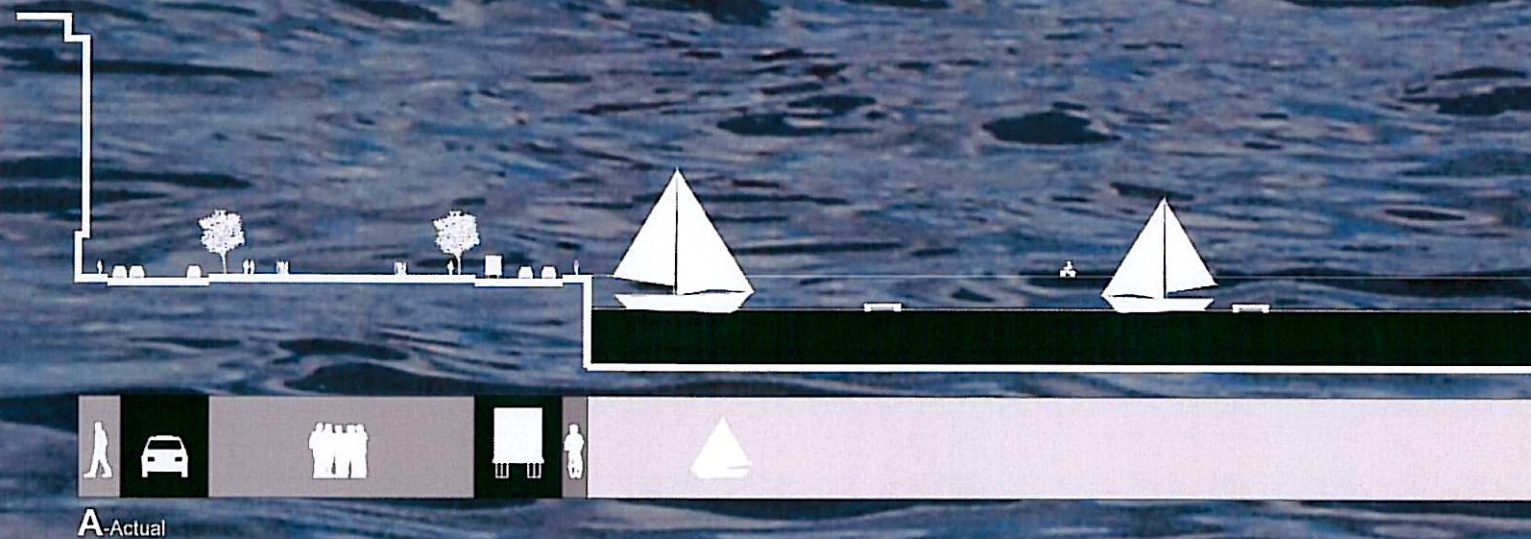
LAS FASES EN EL DESARROLLO

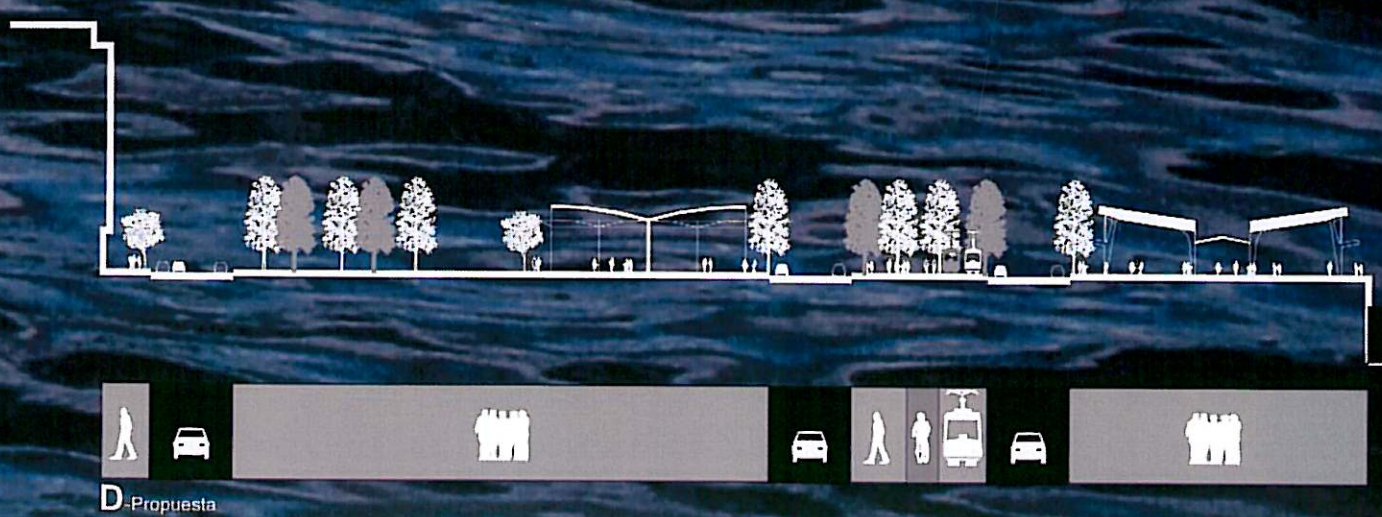
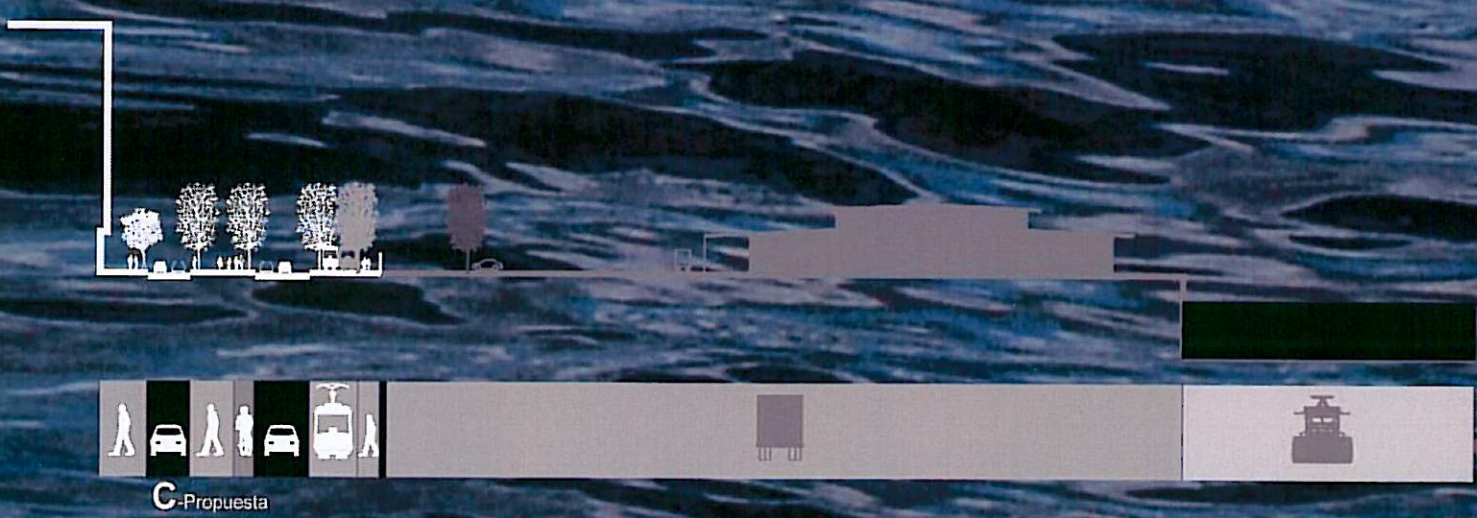
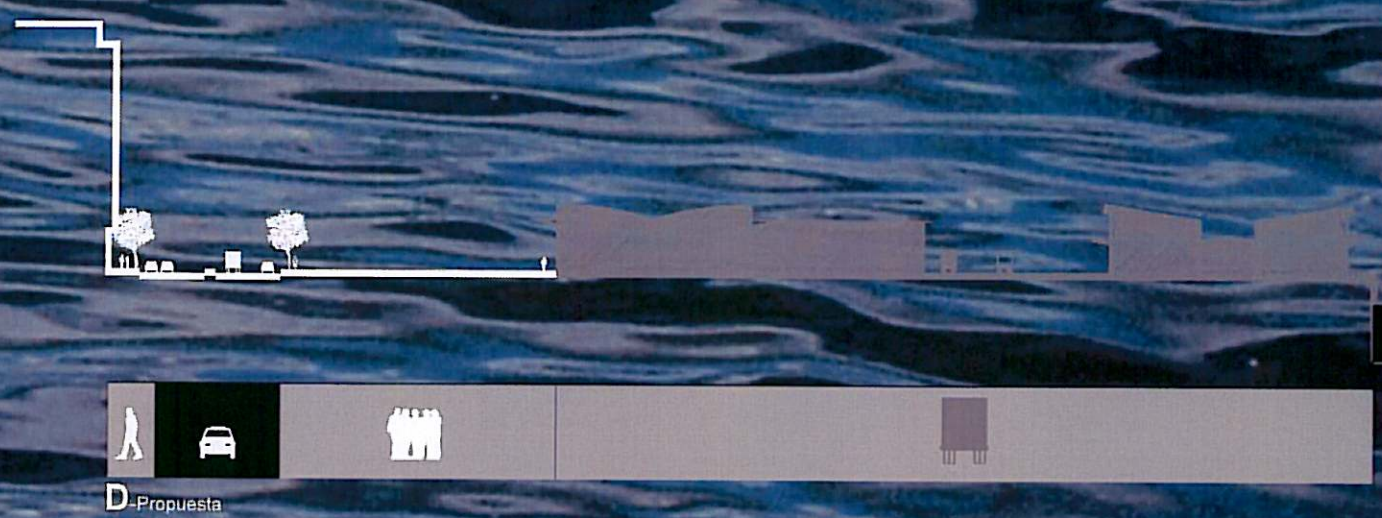
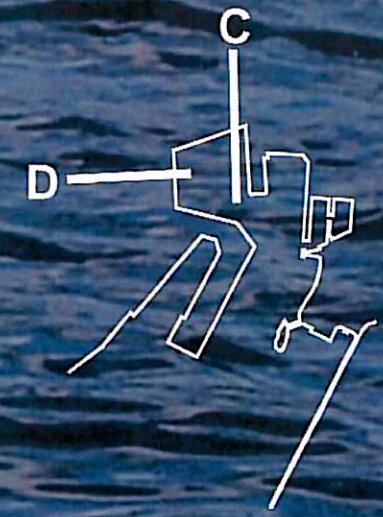
C2.1
Uso del agua

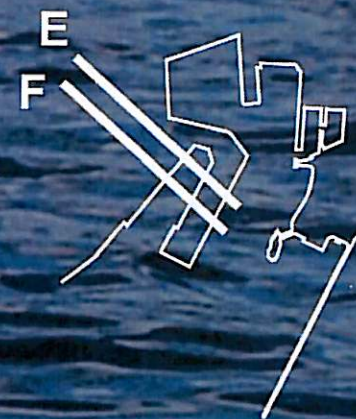
Prof. Joan Busquets, Arqto
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

000310

A3: 1/10000 A1: 1/5000



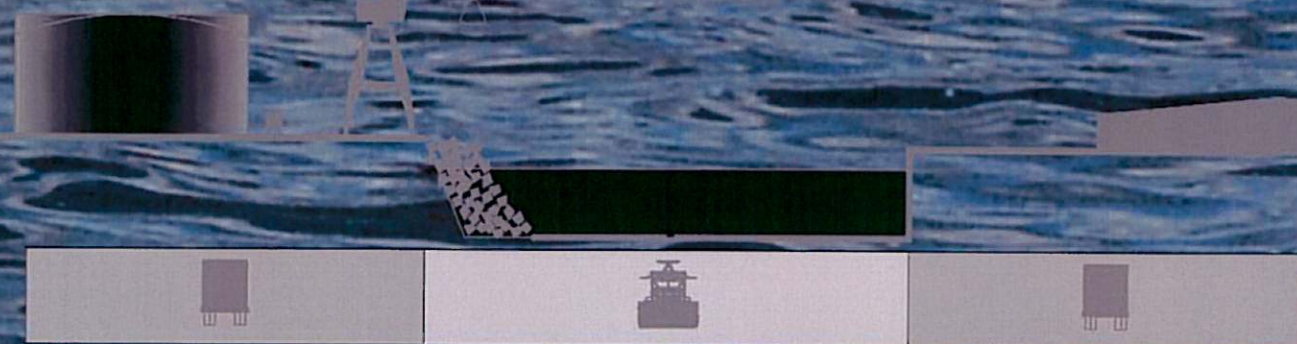




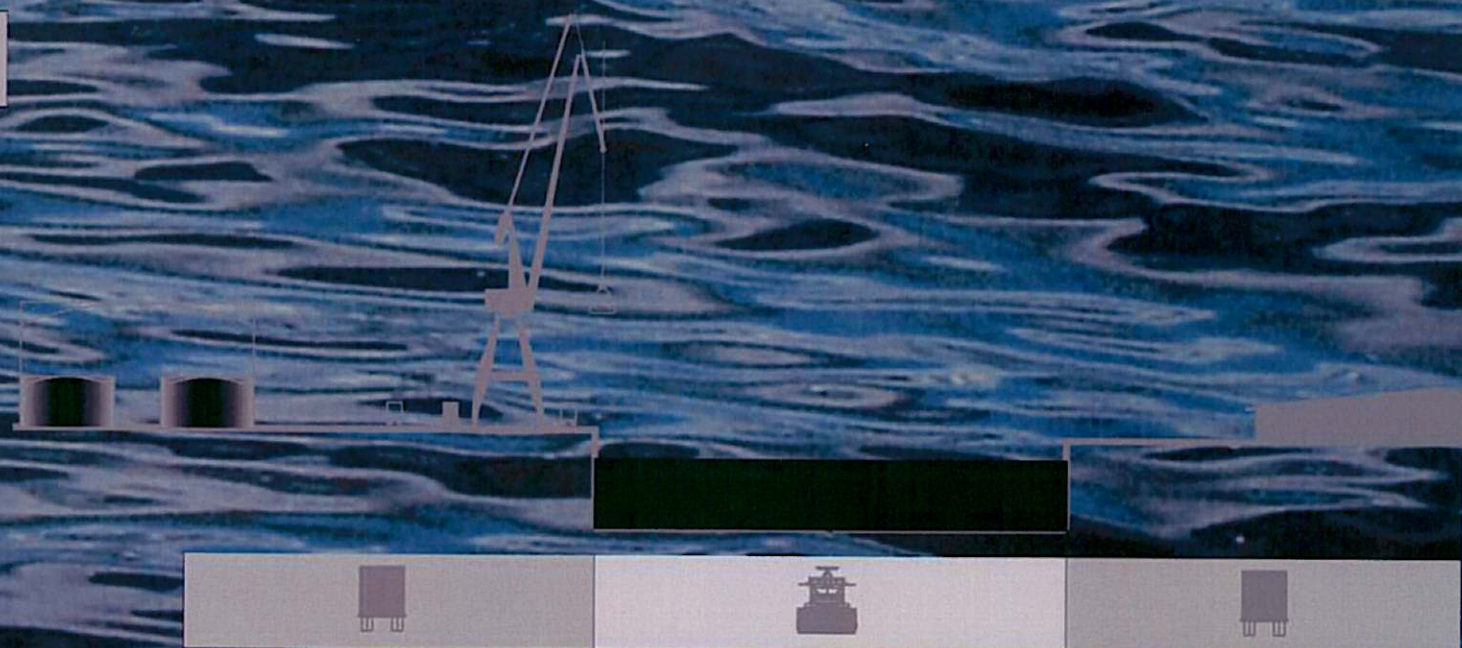
149

149

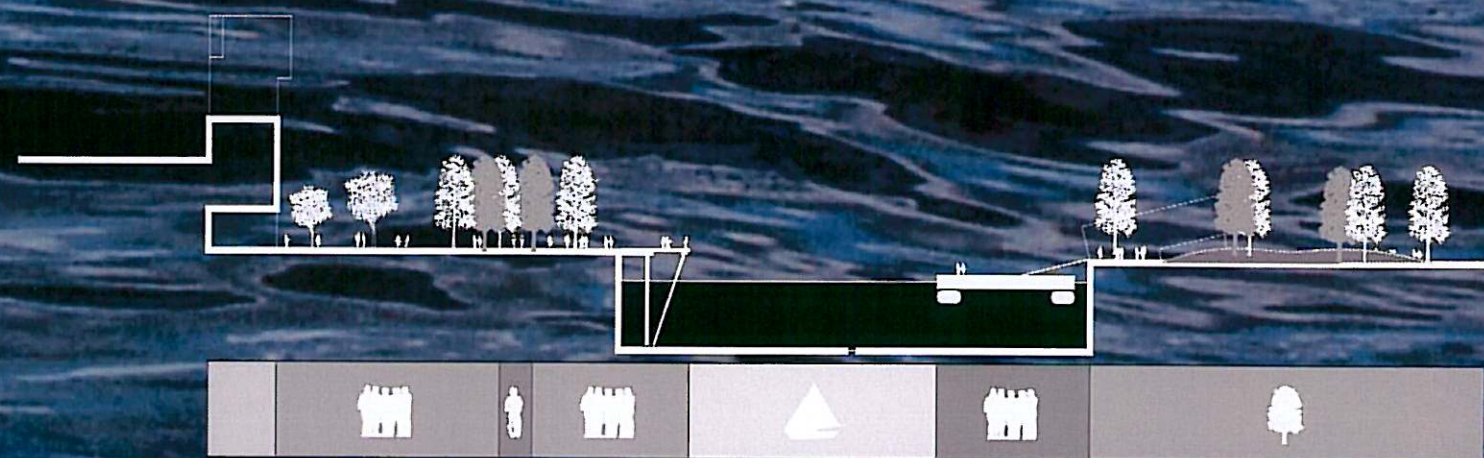
12



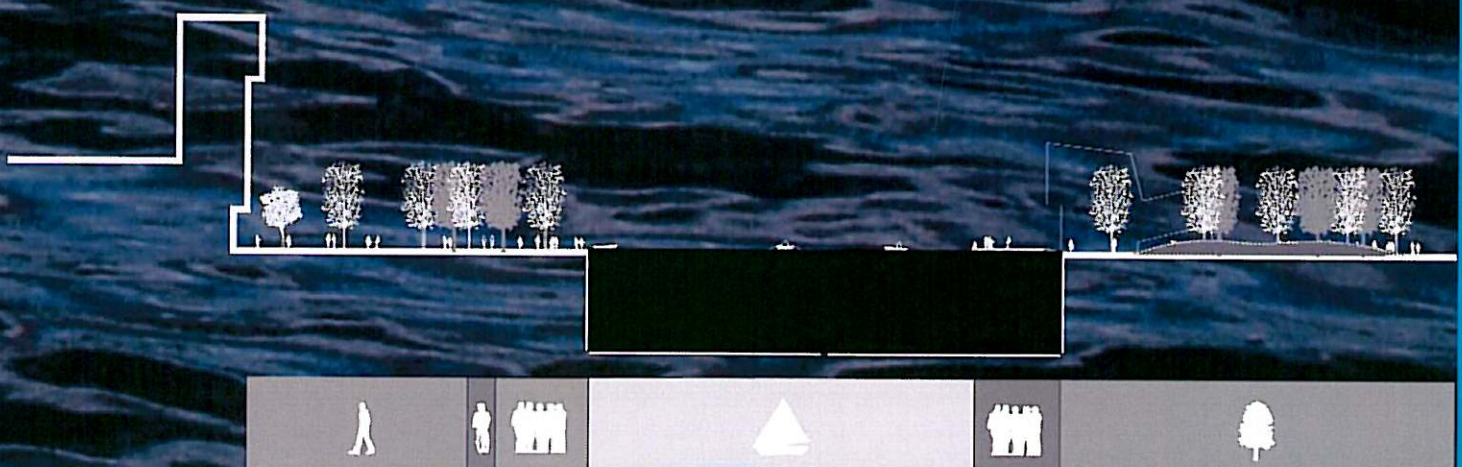
E-Actual



F-Actual



E-Propuesta



F-Propuesta

12.2 Las fases en el desarrollo

SUPERFICIE TOTAL 93,98 Ha

FASE A
15,52 Ha

FASE B1
8,86 Ha

FASE B2
49,47 Ha

FASE C
20,13 Ha



- FASE A:
Reurbanización del boulevard, plazas perimetrales, acceso al castillo de San Antón y "finger" de trasatlánticos
- FASE B: Zona 1
- FASE B: Zona 2
- FASE C: Muelle del Centenario y conexión con el muelle de Batería

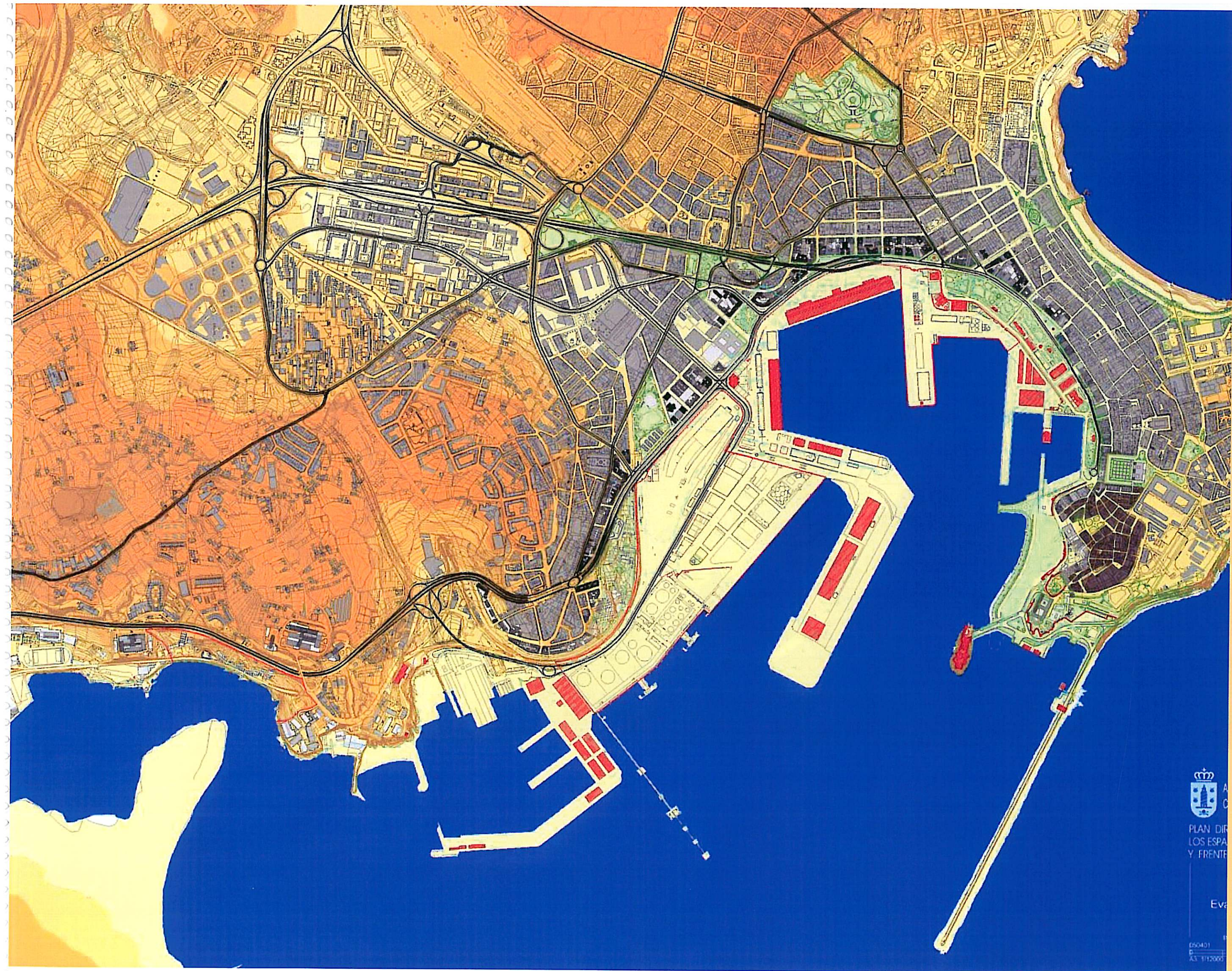


DESCRIPCIÓN DE LAS 3 ZONAS SEGÚN LAS PROPUESTAS
PLANOS DE SÍNTESIS
DESCRIPCIÓN DE LAS 3 ZONAS SEGÚN LAS PROPUESTAS
PLANOS DE SÍNTESIS

PLAN DIR
LOS ESPA
Y. FRENTE

Ev

DS0401
A3: 1/12000





Ayuntamiento de la Torre de la Uca

PLAN DE ORDENACIÓN DE
USOS DEL SUELO
DE LA ZONA DE LA TORRE DE LA UCA
PROYECTO DE ORDENACIÓN DE
USOS DEL SUELO
DE LA ZONA DE LA TORRE DE LA UCA
PROYECTO DE ORDENACIÓN DE
USOS DEL SUELO







161
161



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BIA

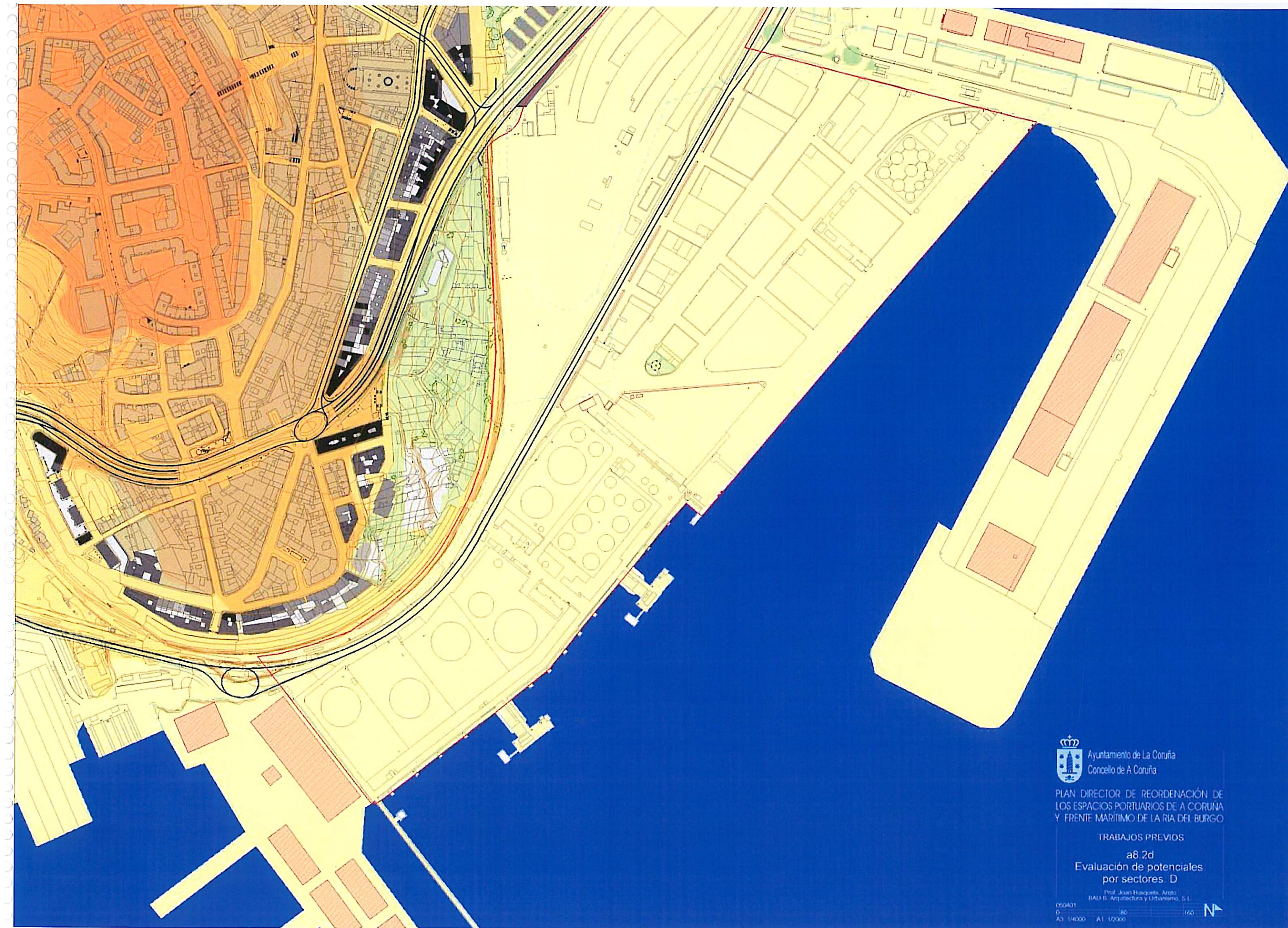
TRABAJOS PREVIOS

a8.2c
Evaluación de potenciales
por sectores. C

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

05/04/01
D. 30
A3: 1:4000 A1: 1:2000

13



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

TRABAJOS PREVIOS

a8.2d
Evaluación de potenciales
por sectores. D

Prof. Juan Blasquez, Arqto

BAU II. Arquitectura y Urbanismo, S.L.

P50401

D

A3: 1/4000

A0

A1: 1/2000

160



Agradecimientos

Para la elaboración de los estudios se ha contado con la magnífica disposición del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de A Coruña, y en particular con la colaboración de Alfredo Cerezales, abogado y Gerente y de Óscar Peña, arquitecto, atendiendo la demanda de materiales de trabajo y aportando opiniones que han permitido canalizar los objetivos iniciales. Asimismo se ha contado con la no menos estimable colaboración de la Autoridad Portuaria de A Coruña y de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda de la Xunta de Galicia, que han facilitado generosamente los materiales solicitados dentro de su competencia.

Por parte de BAU S.L., el equipo ha estado dirigido por el Prof. Joan Busquets y ha contado con la aportación continuada de D. Moncusí, A. Munduate y la colaboración de J. Illán, M. Vendrell, F. Baqué, M. B. Grau y R. Bastías.

Agradecimientos

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía sobre A Coruña y general

F. Agasar Quiroga (ed.), (2004), A Coruña: arquitectura desaparecida, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. Del. A Coruña, A Coruña

Ayuntamiento / Prointec, (1998), Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña, Ayuntamiento de A Coruña (versión CD), A Coruña

J.A. Barbeito Rocha (ed.), (2004), La Coruña. Historia y Turismo. Año 2004, La Coruña. Historia y Turismo, A Coruña

J. R. Barreiro Fernández, (1986), Historia de la ciudad de la Coruña., Biblioteca Gallega. Ed. La Voz de, Galicia, S.A., A Coruña

X. Correa Corredoira / T. Díaz Sotelo, (2000), A Coruña, cielo y mar, Galicia para soñar. Hércules de Ediciones, A Coruña

E. Fernández Cobián, (2004), Guía de arquitectura. A Coruña, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia. Del. A Coruña, A Coruña

Foto Blanco, (2000), La Coruña entre siglos 1899-2000, Foto Blanco / Ayuntamiento de A Coruña, A Coruña

J. González-Cebrián Tello, (1984), La ciudad a través de su plano. La Coruña, Exmo Ayuntamiento de la Coruña, A Coruña

Hogar y Arquitectura, (1972), Hogar y Arquitectura. Número 100. , Mayo-Junio 1972, Ediciones y Publicaciones Populares, Madrid

Institut Cerdà. Logística y Distribución, (2002), Estudiocomercial de A Coruña. Plan de dinamización comercial. Zona Obelisco, RS pro- commerce, A Coruña

C. Martínez-Barbeito, (1994), La Coruña Inolvidable, Editorial Everest, S.A., A Coruña

X.L. Martínez Suárez, (1993), A Praza de maría Pita. A Coruña (1859- 1959), Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia., O Castro. Sada. A Coruña

Monterrey Ediciones, (2001), Pueblos de Galicia. A Coruña, Monterrey de Ediciones Revista Galicia Histórica, S.L., Ames (A Coruña)

C. Nardiz Ortiz & alt., (1998), El Puerto y la ciudad de A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña. Xunta de Galicia. Universidade da Coruña, A Coruña

Nuevas Aeroguías, (2002), El Litoral de Galicia. Rías Altas., De Ribadeo a Fisterra, Geoplaneta. Editorial Planeta, S.A., Barcelona

Obradoiro, (1991), Obradoiro. 18. Revista de Arquitectura, Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia., A Coruña

J.A. Parrilla, (1996), Historia del Puerto de La Coruña, Ediciones Gramela, A Coruña

A. Precado Ledo, (2004), Nuevas realidades territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa, Espacios y sociedades. Editorial Síntesis., Madrid

E. Vila y Algorri, (1909), Memoria histórica y descriptiva de las obras del Puerto de La Coruña, Puerto de La Coruña. Imprenta y fotograbado de Ferrer, La Coruña

Bibliografía sobre waterfronts

AA.VV. , (1999), Barcelona 1979-2004: del desenvolupament a la ciutat de qualitat. , Barcelona.

AA.VV., (1996), Barcelona. La segona renovació., Ajuntament de Barcelona., Barcelona.

AA.VV. , (1990), Barcelona, la ciutat i el 92., Ajuntament de Barcelona., Barcelona.

AA.VV., (1992), Métropoles portuaries en Europe: Barcelone, Gênes, Hambourg, Liverpool, Marseille, Rotterdam. Editions Perenrhèses., Marseille.

AA.VV., (1997), Cidades, Portos e Frentes de Água. Instituto Mediterrânico. Mediterrâneo 10/11., Universidade Nova de Lisboa., Lisboa.

AA.VV., (1987), Plans cap al 92., Ajuntament de Barcelona., Barcelona.

AA.VV., (1990), Urbanisme a Barcelona., Ajuntament de Barcelona., Barcelona.

AA.VV., (2001), La relación Puerto.Ciudad y la Reorganización de las Zonas Urbano-Portuarias. Portus, march 2001. Marsilio Editori., Venetia.

AA.VV. , (1999), The Maturity of the Waterfront., Aquapolis, 3-4., Venetia.

Arets, W. & Berg; W.V.D., (1988), Trace spoortunnel: negen concepten = The railway tunnel: nine concepts., Uitgeverij 010, Rotterdam.

Autoritat Portuària de Balears, (1996), El Port de Palma un temps, Palma.

Bonillo, J.L., (1991), Marseille. Ville & Port, Editions Parenrhèses, Marseille.

Busquets, J., (2004), Barcelona. La construcción urbanística de una ciudad compacta., Ediciones del Serbal., Barcelona

Busquets, J., (2001), Obrint-se a la mar. Sector de Llevant. BAU, Ajuntament de Plama, Palma de Mallorca.

Busquets, J., (1998), Rotterdam's Kop Van Zuid: rethinking the plan in progress through urban projects, Joan Busquets, Harvard.

Godoli, E., (1989), Trieste. Le città nella storia d'Italia, Editori Laterza, Roma

Bout, J.V.D. et Pasveer, E., (1994), Kop van Zuid. Rotterdam, Uitgeverij 010., Rotterdam

Etablissement Public Euroméditerranée, (1998), Schéma de référence d'urbanisme d'Euroméditerranée, Marseille.

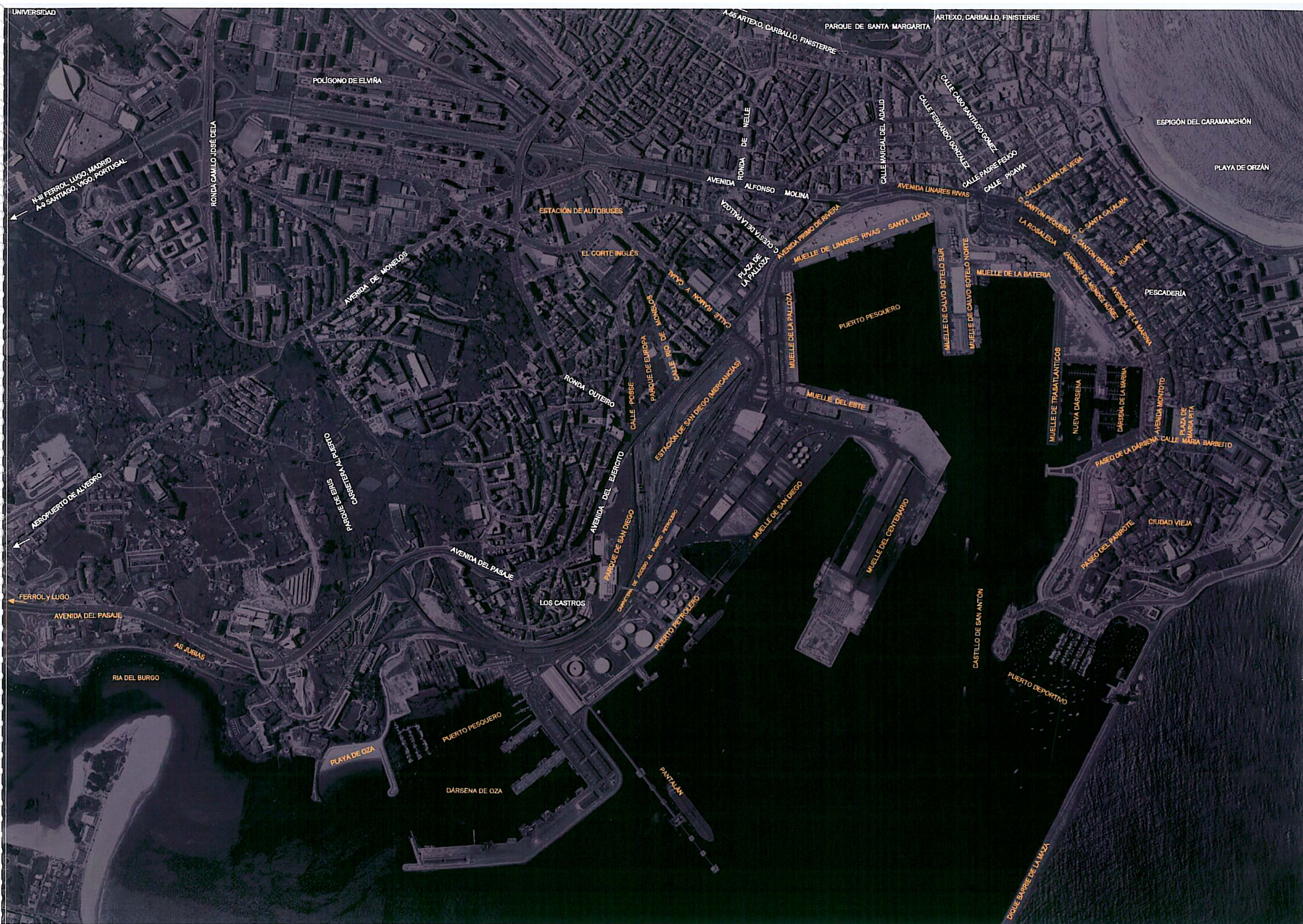
Krieger, A. & Cobb; D, (1999), Mapping Boston, Ed. A. Krieger and D. Cobb with A. Turner.

Martín, F., (2001), Las Palmas. Ciudad y Puerto. Cinco siglos de evolución, Fundación Puertos de Las Palmas, Las Palmas

Meyer, H., (1999), City and Port. Transformation of Port Cities, London, Barcelona, New Cork, Rotterdam, International Books, Rotterdam.

Ruiz, C., (2000), L'Urbanisme de la ciutat de Palma, El Far/ Ajuntament de Palma, Palma.

Scarano, V.L., (1993), Persisting modernism: theory and application at the Kop van Zuid.





Propuesta de “tríptico” para la presentación

Con el objeto de mejorar las condiciones medioambientales en las que se desarrolla el tráfico, manipulación y almacenamiento temporal de determinadas mercancías en el Puerto de A Coruña y de la Ría, la Autoridad Portuaria y el Estado están procediendo a la construcción del Puerto Exterior de Punta Langosteira. Con ello se pretende además reforzar el sistema portuario español de Interés general, dinamizar y mejorar la competitividad del sector del transporte, especialmente de Galicia, y concretamente la del área metropolitana de A Coruña.

Ello no supone la desaparición de las funciones del puerto actual, que seguirá operativo para los tráfico que no sean trasladados, pero permitirá la reconversión urbana de importantes espacios liberados en el propio Puerto y también los ferroviarios correspondientes a la estación de San Diego, así como su integración urbanística. Se busca mejorar la fachada marítima de la ciudad, la calidad del medio urbano favoreciendo la interrelación entre ciudad, puerto y mar y el desarrollo urbano separando el uso cívico, además de favorecer el acceso de los ciudadanos a viviendas protegidas de calidad y a precios asequibles.

La transformación, además de favorecer la creación de importantes áreas de ciudad, permitirá recuperar la relación con la lámina de agua del puerto de una manera nueva, haciendo accesibles espacios hasta ahora restringidos a la mayoría de los ciudadanos, dada la necesidad, por razones de seguridad, de limitar el libre acceso a las instalaciones portuarias. Pero también ha de permitir una mejora cualitativa de la actividad turística y la disposición de importantes áreas que podrán articularse con la estructura de espacios libres y equipamientos de la ciudad.

Joan Busquets es arquitecto y catedrático de Urbanismo de la Escuela T.S. de Arquitectura de Barcelona; desde 2002 es profesor Martin Beckhausum del GSD de la Universidad de Harvard. Cofundador del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona de la U.P.C. en 1969. Durante los dinámicos años ochenta fue coordinador de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona. Desde 1990 desarrolla una serie de trabajos de urbanismo y de arquitectura urbana en varias ciudades españolas y europeas. Ha colaborado en la definición de estrategias urbanas para Rotterdam, Toledo, The Hague, Trento, Lisboa, Sao Paulo y Singapur. Tiene publicaciones sobre Barcelona – el Ejemplo, Ciutat Vella y la Urbanización Marginal – y sobre la "teoría y práctica" de la urbanística contemporánea. Ha sido premio Nacional de Urbanismo en 1981 y 1983, y obtenido el Premio Europeo Gubbio en el 2000.

Joan Busquets es arquitecto y catedrático de Urbanismo de la Escuela T.S. de Arquitectura de Barcelona; desde 2002 es profesor Martin Gumpshum del GSD de la Universidad de Harvard. Cofundador del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona de la U.R.C. en 1969. Durante los dinámicos años ochenta fue coordinador de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona. Desde 1990 desarrolla una serie de trabajos de urbanismo y de arquitectura urbana en varias ciudades: españolas, europeas. Ha colaborado en la definición de estrategias urbanas para Rotterdam, Toledo, The Hague, Trento, Lisboa, Sao Paulo y Singapur. Tiene publicaciones sobre Barcelona – el Eixample, Ciutat Vella y la Urbanización Marginal – y sobre la "teoría y práctica" de la urbanística contemporánea. Ha sido premio Nacional de Urbanismo en 1981 y 1983, y obtenido el Premio Europeo Gubbio en el 2000.



ISBN 88-8447-204-0

9 788884 472045

Libro en formato 29,7 x 21 cms
consistente en 160 páginas a
color con más de 300 imágenes,
publicado por -----



The image consists of three panels illustrating the port reorganization plan for A Coruña. The left panel is a map of Galicia, Spain, with A Coruña highlighted in red. The middle panel is a plan view of the port area, showing the layout of the new port and surrounding urban areas. The right panel is a 3D perspective view of the port area, showing the layout of the new port and surrounding urban areas.



Esquema de contenido de la exposición

A- ESQUEMA DE CONTENIDO DE LA EXPOSICIÓN

Lugar: Algun lugar de la zona portuaria desde donde sean visibles las Zonas 1 y 2 de actuación.

Contenido:	1	Maqueta Zona 1	210 x 190 cm
	2	Maqueta Zona 2	240 x 235 cm
	3	Maqueta Zona 3	230 x 100 cm
	4	Fotoplano	450 x 480 cm
	5	Plano sintético (4 DIN A0)	270 x 240 cm
	6	Paneles DIN A1	30-40
	7	Powerpoint continuo	
	8	Ventanas zona 1 y 2	

La maqueta de la zona 1 podría situarse en posición horizontal, montada sobre caballetes, con unos faldones que los ocultarían y con la propuesta más representativa.

La maqueta de la zona 2 podría situarse ligeramente inclinada, con una de las propuestas montada y las otras dos en el aire. Todo el conjunto debería resultar bastante ligero, suspendido con cables. En la zona 1 visible en esta maqueta se situaría otra de las alternativas de la zona 1.

Las maquetas 1 y 2 deberían separarse de las paredes para poderlas ver desde distintos puntos de vista. La maqueta 3 puede adosarse a una pared.

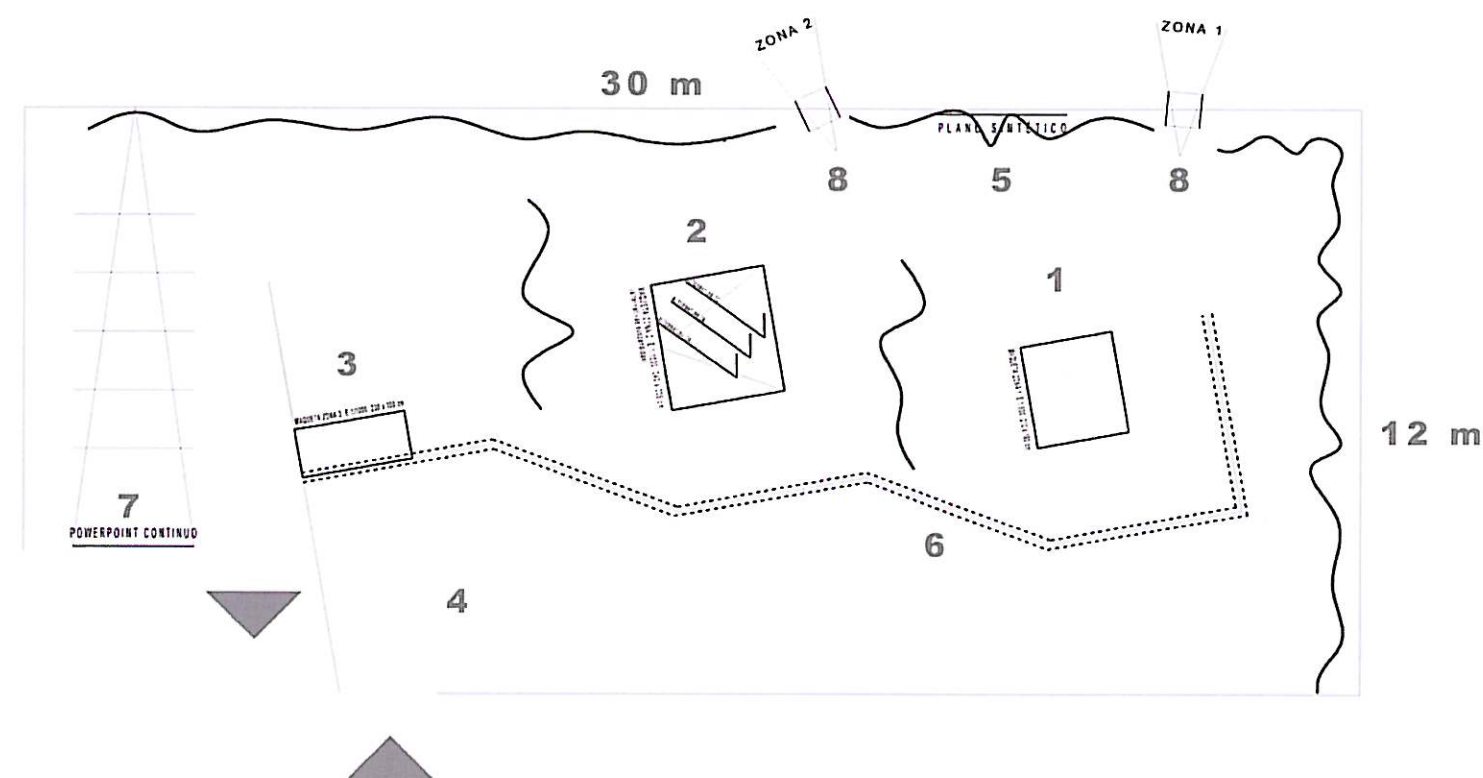
El plano sintético podría ser transparente (duratrans o similar) y mostrarse individualmente en posición vertical.

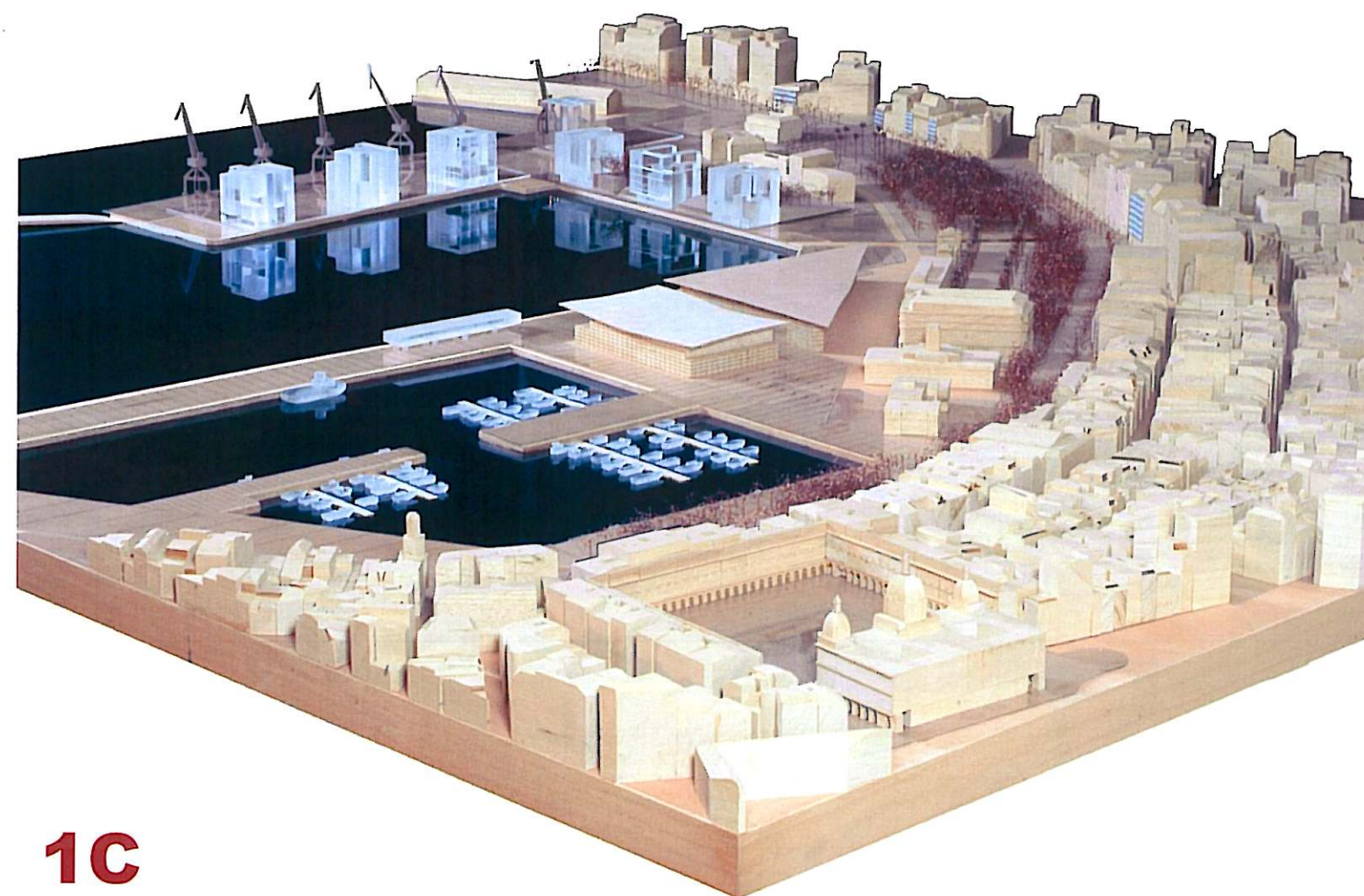
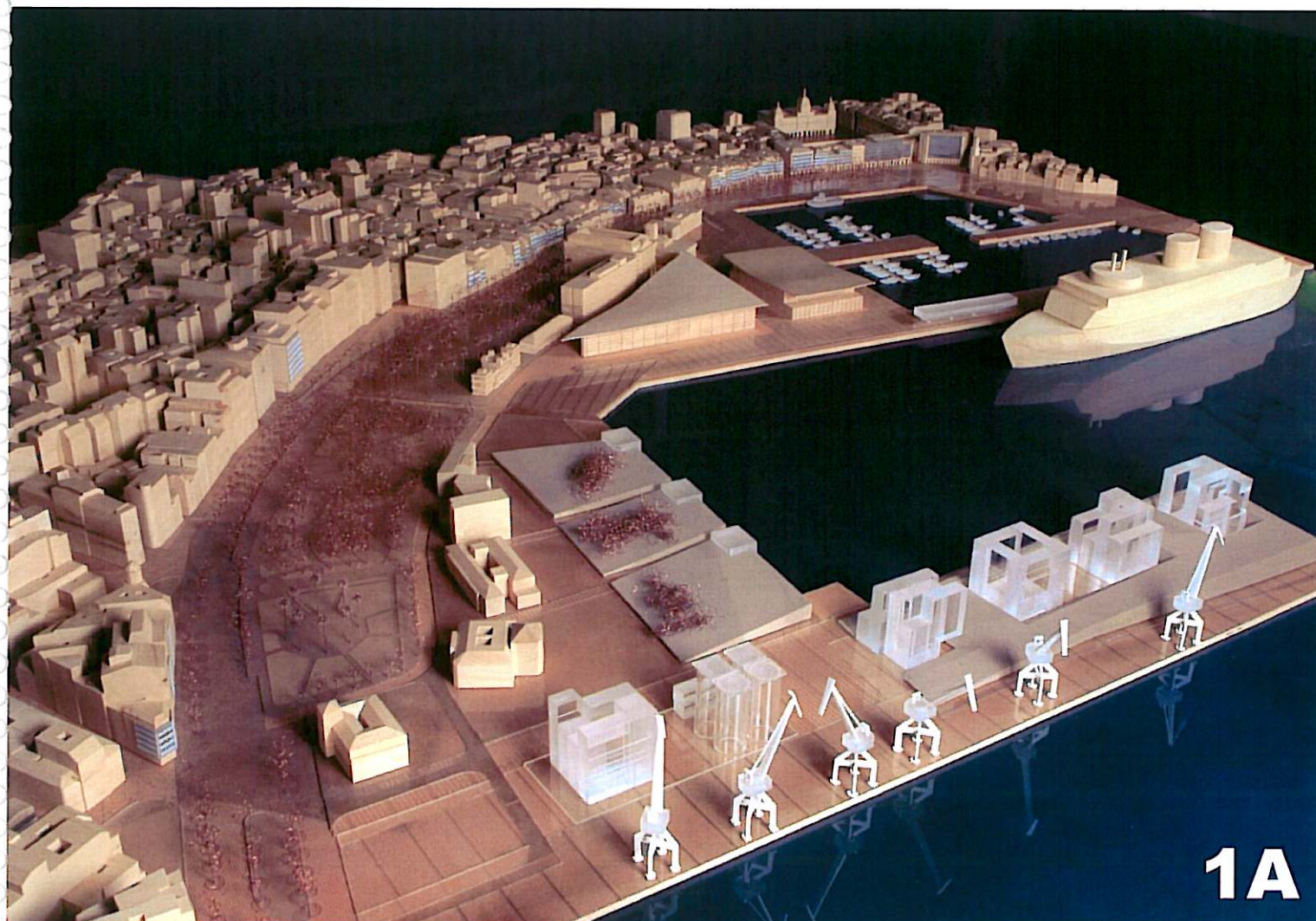
Parte del suelo de la exposición podría estar ocupado por el fotoplano general de A Coruña (no es necesario que la resolución de la imagen sea óptima)

Los paneles con los planos se podrían montar en vertical, dividiéndolos en varias partes para configurar diferentes ámbitos relacionados con las maquetas. Conviene que las maquetas resulten algo misteriosas y no se muestren inmediatamente, de manera que los visitantes miren todos los elementos de la exposición.

Los límites del espacio expositivo deberían ser opacos, perforados únicamente por las "ventanas" con vistas sobre las zonas 1 y 2.

En otro "recinto" podría proyectarse imágenes powerpoint









 Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña

PLAN DIRECTOR DE REORDENACIÓN DE
LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE A CORUÑA
Y FRENTE MARÍTIMO DE LA RIA DEL BURGO

DIAGNÓSTICO Y ESCENARIOS PROPOSITIVOS

Plano toponímico

Prof. Joan Busquets, Arqto.
BAU-B. Arquitectura y Urbanismo, S.L.
051001
A3: 1/10000 A1: 1/5000