



Expediente: 6A3/2018/9

ACTA DA REUNIÓN DO COMITÉ ASESOR DO PRESIDENTE DO XURADO DO CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE XURADO, PARA A DEFINICIÓN DE ESTRATEXIAS DE TRANSFORMACIÓN DO BORDO LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA, DENDE O DIQUE DE ABRIGO ATÉ A PRAIA DE OZA

No Salón Dourado do Pazo Municipal de María Pita, ás 18:47 horas do día 5 de decembro do 2018, reúnen os membros do Comité Asesor que se dirán, ao fin de continuar co asesoramento técnico do presidente do xurado segundo dispón a base 9.1.2 das bases que rexen o concurso de ideas con intervención de xurado para a definición de estratexias de transformación do bordo litoral da cidade da Coruña, dende o dique de Abrigo até a praia de Oza:

D. Xulio X. Ferreiro Baamonde, sr. Alcalde do Concello da Coruña

D. Xiao Varela Gómez, Tenente de alcalde da Área de Rexeneración Urbana, Dereito á Vivenda e Mobilidade Sostible

D^a. Marta García Pérez, Directora da Asesoría Xurídica Municipal

D. José Carrillo Souto, Representante da UGT

D. Cristóbal González Triñanes, Representante de CCOO

D. Torcuato Teixeira Valoria, Representante da Lonxa da Coruña

D. Pablo García Pita, Representante Cámara Comercio

D^a. María Luisa Varela Insua, Representante da Federación de AAVV da Coruña e Área metropolitana.

D. Francisco Javier Carreira Roca, Representante da Asociación de Accesibilidade, Grupo Accesibilidade Coruña

D. Emilio Vega Rodríguez, Representante da Comisión Aberta en Defensa do Común

D. José Manuel Casabella López, Representante Real Academia Galega Belas Artes (incorpórase á reunión ás 19:06 horas)

Asiste tamén D. Miguel Iglesias Martínez, Oficial maior do Concello da Coruña, en exercizo das funcións de fe pública para deixar constancia das achegas dos distintos mebrs dos comité de expertos.

O sr. Alcalde, como Presidente do xurado dá a benvinda a todos os presentes e agradece a súa asistencia.

D. Torcuato Teixeira Valoria, Representante da Lonxa da Coruña, explica que tiveron no día de hoxe reunión do Consello de administración da lonxa e centráronse fundamentalmente en como se trataba a actividade pesqueira no porto. Engade que, aínda que hai catro propostas que propoñen trasladar a lonxa a Oza ou ao peirao do leste, todos coinciden na lonxa en que hai que mante-la ubicación, xa que a lonxa é aínda recente, do ano 2004, e os



loais das comercializadoras tiveron investimentos recentes. Conclúe polo tanto que a súa primeira premisa é manter a ubicación.

Refírese a continuación o sr. Teixeira Valoria que a proposta “Barrio 12” expón que a lonxa podería confinarse ao peirao do leste e Palloza e que sería suficiente, pero ademais da lonxa hai instalacións comerciais en San Diego ás que hai que garantir o espazo pois se se vai desubicar a lonxa hai que garantir que estas empresas colaterais se manteñan preto da venda de peixe. Destaca que tamén son importantes as instalacións complementarias como talleres de reparación de buques e que tamén requiren dunha ubicación próxima.

Sinala tamén o sr. Teixeira Valoria que o porto ten actividade industrial e comercial e que só en vehículos son us mil cincocentos diarios en días de alta intensidade. Refírese tamén a unha proposta que prevé dous restaurantes, un en cada lateral da lonxa, pero seméllalle difícil nin ten moito senso. Remata concluíndo que as propostas deben adaptarse a esa importante actividade industrial e comercial.

D. Francisco Javier Carreira Roca, Representante da Asociación de Accesibilidade, Grupo Accesibilidade Coruña, achega os seguintes criterios de valoración xerais:

“- Algunha das propostas incluía eliminar parte do actual paseo marítimo para volver a converter en illa o Castelo de San Antón. Sería como un gasto que non achega ningunha nova funcionalidade, é soamente estético e sendo esa a súa única contribución é inxustificable, podería peonalizarse pero non tirala para facer unha pasarela. Na mesma liña están as propostas de eliminación de viadutos, son soamente estéticas e prexudican a mobilidade, como xa se pode ver cada día na rotonda do Pavo Real, rematar unha gran avenida nunha redonda é unha solución que só provoca atascos.

- Bota en falta que estea algo máis traballada a conexión da zona nova coa existente e non atopa vontade de ralentizar o tráfico máis que reducindo os carrís das vías existentes.

- Algunhas propostas suxiren bancais en algúns puntos do peirao para convertelos en zonas de baño. Desde o punto de vista da accesibilidade, os bancais son inaccesibles, ó que hai que engadir que ó ser unha zona de subidas e baixadas do nivel do mar, moitos dos chanzos quedarían en poucos anos cubertos de vexetación mariña e verdín que implicaría ou uns custos de mantemento altos ou un perigo constante de caídas no seu uso, polo que é unha solución que non se recomenda, máis axeitadas para ese obxectivo serían as plataformas flotantes, sempre que observen a accesibilidade.

- O soterramento do tráfico rodado é boa solución para recuperar espazos para os peóns e as bicicletas, pero é unha solución de elevado custe e complicada execución (filtracións, nivel freático como problema adicional, ...) Convén explorar alternativas de redireccionamento se é posible.

- A recuperación de vías ferroviarias, sobre todo na conexión coa área metropolitana e unha moi boa opción, polo aforro que supón aproveitar infraestrutura infrautilizada, e polo



sustentable de engadir alternativas viables de transporte colectivo para a entrada na cidade que supoñan alternativa ó tráfico rodado (incluso os autobuses)

- A proposta de recuperación de Ferris de comunicación tamén é moi interesante dado o baixo custe da súa implantación e a que poden supoñer unha vía non só de comunicación senón incluso como reclamo turístico.

- As propostas de traslado de instalacións en funcionamento, como a lonxa ou a zona de atraque de cruceiros, non se xustifica, a súa actual localización actual, só precisa dunha relación máis aberta coa cidade: que a zona de atraque de cruceiros sexa visitable cando non hai ningún barco atracado, que a lonxa sexa accesible, na medida do posible, ó público xeral.

- A creación de pasarelas que crucen as zonas de auga é tecnicamente complexa e cunha relación custo-beneficio (social, non so económico) que non ten fácil xustificación.

- A posta en valor de traballos relacionados co mar permite manter un importante foco de actividade económica, desde a construción de barcos e a súa reparación, a museización de espazos (ou creación dalgún novo) para dedicalos á pesca e o mar, ata a venda de pescado, polo que as propostas nese sentido son ben acollidas.

- Hai que ter en conta que as grandes superficies verdes que se plantexan nalgunhas propostas teñen uns custes de mantemento asociados que non son avaliados na súa xusta medida, plantéanse grandes extensións (as veces demasiado grandes)

- Respecto a aparición de novas edificacións, tanto sexan de vivendas, sector terciario ou equipamentos, en principio non teñen porque ser prexudiciais en tanto en cuanto a superficie da intervención e enorme e ten cabida para múltiples usos. Neste senso, propostas de reutilización sensata de naves ou instalacións existentes e sempre boa idea”.

- Dúas ou tres das propostas inclúen pasarelas ciclables que non son accesibles e cun percorrido e acceso moi longo.

- Sistema operativo urbano (SOU) atópaa demasiado abstracta.

- Nós fíos inclúe declaración de intencións moi abstracta.

- Porsuporto atópaa positiva pola división en fases.

D. Cristóbal González Triñanes, Representante de CCOO, manifesta que mandarán as súas conclusións por escrito.

D. José Carrillo Souto, Representante da UGT, manifesta que vailles levar certo tempo porque teñen xente na lonxa e na autoridade portuaria, e que mandaran as conclusións por escrito. Unha vez achegadas, son as seguintes:



“- sen entrar a valorar as propostas presentadas, entenden que as actividades pesqueiras deben manterse nas actuais instalacións por ser a pesca unha das fontes de ingresos do propio Porto e das empresas que nel operan, e o mantemento do emprego relacionado coa mesma.

- as instalacións portuarias, tal e como recollen algunhas das propostas, permiten a mobilidade co resto da área metropolitana da Coruña.

- as instalacións de viveiros de empresas en colaboración coa Universidade poder ser unha ferramenta útil para dinamizar o tecido produtivo da nosa comarca, tendo en conta que a UDC ten avances importantes nas novas tecnoloxías que darían soporte a moitas empresas de base tecnolóxica.

- actividades relacionadas co ocio e a cultura deben axudar a dinamizar as actividades dentro das instalacións portuarias. Conectar a cidade co porto abre a posibilidade de ser un referente como cidade a nivel nacional e internacional; a visita dos transatlánticos cunhas instalacións atractivas son a mellor propaganda para a cidade.

- as cargas de gran volume como poden ser os contedores deben ubicarse no Porto Exterior ao requirir grandes superficies para a súa implantación.

- os temas de mobilidade e medio ambiente deberán ser os guieiros das actuacións que se desenrolen nos vindeiros anos para ter unha cidade que sexa un referente, acorde cos tempos e que teña proxección a medio e longo prazo.”

D. Pablo Garcia Pita, Representante Cámara Comercio, agradece ao concello ter en conta á Cámara de Comercio na valoración das propostas, tendo analizado pormenorizadamente as nove propostas presentadas (xa que descoñecían que “Redeiras” fóra desbotada polo xurado o pasado 30 de novembro) e conforme ás premisas que o concello incorporou ás bases do concurso. Expón que analizaron a procura do equilibrio nos déficits dotacionais, a reutilización e valoración do patrimonio existente, o sobredimensionamento dos espazos libres, as solucións de conectividade porto-cidade, a mobilidade e accesibilidade, a sostibilidade ambiental, os modelos económicos de rendabilidade e de participación cidadá.

Destaca o sr. García Pita que en todas as propostas hai desiguais aportacións, destacando nun determinado criterio, entrando en moito detalle en algúns deles e noutros citándoos de modo máis sucinto. Tendo realizado un breve informe de cada unha delas, de maior a menor valoración son os seguintes:

“1º PORTO METROPOLITANO

A destacar como muy positiva su aportación movilidad y accesibilidad, en concreto su propuesta de la conectividad del puerto con el área metropolitana. Convierte al puerto en el centro de la ciudad y su área metropolitana. Detallada descripción y análisis comparativo con otras ciudades. Une a la transformación portuaria la gran preocupación existente en la ciudadanía por el transporte público, uno de los más graves problemas del área metropolitana actual.



Incorpora el “tranvitren” desde O Burgo, Betanzos y Ferrol (a modo de Metro), intercambiador metropolitano en la zona del Muelle de Batería (autobuses, taxis, bicicleta, ..).

En cuanto a usos del suelo hay un equilibrio entre zonas verdes (146.000 m2) y usos residenciales (168.000 m2) y en el modelo económico hay margen para la iniciativa privada y la financiación: venta de suelo para uso privado: 212.000 m2, mantiene el uso pesquero, centro de negocios, pero el uso comercial es testimonial, dada la amplia oferta de la ciudad y de la experiencia fallida del centro de ocio (tal como dice la propuesta)”.

Neste momento, sendo ás 19:06 horas, incorpórase á reunión D. José Manuel Casabella López, Representante Real Academia Galega Belas Artes.

Continúa D. Pablo García Pita:

“2º NÓS FÍOS

Su aportación fundamental es la mejora en la sostenibilidad ambiental, con gran dotación de espacios verdes (271.000 m2). Sustancial mejora de la percepción de la lámina de agua (eliminación de viaductos de Linares Rivas y Ronda de Outeiro, traslado de la Lonja al Muelle del Este, sendas peatonales, etc.; así como sus ideas de aprovechamiento energético (biogás, mareomotriz, solar), aunque las instalaciones de “biodepuración” de aguas residuales en Oza podría generar rechazo dada su cercanía al núcleo urbano.

Aceptable descripción de las líneas de movilidad (“fíos”), aunque podría ser más ambicioso en sus planteamientos (citar la conexión metropolitana, tren de cercanías, intercambiador,).

Escaso margen para la iniciativa privada (viveros de empresas, puerto pesquero, ..). Apunta como modelo de gestión un posible Consorcio. Soluciones que considera “no excesivamente costosas”, a pesar del derribo y traslado de la actual Lonja entre otras actuaciones.

3º PORSUPORTO

A destacar su propuesta muy definida en la participación, como Grupo Motor o Foro Ciudadán, en el que se integran administraciones públicas, Universidad, Colegios profesionales, sector privado, “veciñanzas”, partidos políticos, “xentes do porto” (Repsol, Cantón village, cofradía, trabajadores, etc.), con lo que cuenta con los sectores económicos.

Otras aportaciones son la apertura de la ciudad al mar al demoler el Muro, zonas verdes, corredores verdes hacia el entramado urbano de la ciudad, etc.; estación de cercanías en San Diego, movilidad ferroviaria, etc.

También son interesantes sus propuestas de sostenibilidad ambiental: “biorremediación” de los terrenos liberados de uso petrolero, recuperación del río Monelos y sus marismas, el



proceso de reutilización y reciclado de las actuales naves, corredor verde sobre el oleoducto, energía mareomotriz, ..

Destacan el mantenimiento de las actividades portuarias (espacios para contenedores), desarrollo urbano en San Diego (viviendas), pero planifica muy a largo plazo: 2020, 2030 y 2050.

4º GROWING TOGETHER

Grandes espacios verdes (360.000 m2), por lo que, con el soterramiento de vías, profusión de paseos peatonales y ciclistas mejora la conectividad y abre la ciudad al mar.

Pero poca concreción en las vías de comunicación por el puerto. Plantea una estación intermodal en San Diego, cuando ya la hay en San Cristóbal. Puente levadizo entre la zona de la Ciudad Vieja y el Centenario para poder pasar los cruceros.

Otras apuestas novedosas son la regeneración de la flora y fauna marina en la zona de San Diego, playas, crea un Instituto de Investigaciones Marinas, un Urban Exhibition Center & Urban Art Development.

Concentra la actividad pesquera en Oza y convierte las instalaciones de Linares Rivas en zona verde.

Hay muy poco margen para la iniciativa privada, la presencia de la pesca reduce sus dimensiones, el espacio se reparte de forma claro entre Uso Público, estación intermodal, equipamientos deportivos y edificios de administraciones públicas.

No se percibe una propuesta de gestión económica ni de participación ciudadana.

5º BARRIO 12

Excepto las actividades de la pesca, la propuesta aleja los cruceros del centro de la ciudad, al llevarlos para el Centenario.

Aunque mantiene las instalaciones de pesca, hay numerosos ejemplos de cambios o traslados de usos: Puertos del Estado para el Centro de Ocio, Terminal de cruceros para el Muelle del Centenario, la Medusa para salvamento marítimo (lejos de la torre de control marítimo), usos terciarios en San Diego, lejos de la ciudad y de la población, ...

Gran predominio de los equipamientos públicos y asistenciales (centro de mayores, centros educativos, centro cívico, ..), con lo que aumentan las barreras con edificaciones entre la ciudad y el puerto, pese algunas actuaciones y el soterramiento de algunas vías, con lo que la conectividad con el núcleo urbano actual es parcial.



En movilidad destacan las sendas peatonales, el carril bici, tranvía a O Burgo, intercambiador de Entrexardíns, pero sin gran concreción.

Tampoco hay propuestas claras en sostenibilidad ambiental.

No se detallan aspectos de rentabilidad económica y no se garantiza una clara intervención privada, con excepción de los “usos terciarios” en el Muelle del Centenario, pero sin concretar y de muy dudosa rentabilidad. Las viviendas son públicas y en régimen de alquiler

6º 1208/2018 NUEVO DIÁLOGO DE LA CIUDAD CON EL MAR

Avenidas que irrumpen en el puerto actual, intercambiador de San Diego, declaraciones de intenciones, no define.

Muelle de Transatlánticos para el Dique de Abrigo (lejos del centro y en donde los días de temporal puede haber dificultades de amarre).

Reparto de usos, siendo predominantes los destinados a eventos (35%), y residenciales (30%).

Concibe el puerto como “un cinturón verde”, grandes espacios verdes en San Diego y Centenario.

Modelo económico mediante Consorcio público-privado, realiza cálculos de rentabilidades económicas

7º CIUDAD PUERTO

Probablemente un sobredimensionamiento de puertos deportivos (Méndez Núñez, San Diego, ..) que se unen a los existentes.

Demasiados “edificios polifuncionales” como barrera ciudad-puerto (más de 70, destinados a oficinas, coworking, hoteles, comercios, ..). Centro comercial de 10.000 m2, dotación que ya posee la ciudad en exceso.

Igualmente profusión de centros culturales (Escuela de Artes Circenses, Centro Galego de Artes Escénicas, Centro Cultural del Mar.

No hay un proyecto claro de movilidad y accesibilidad: cita carril bici y sendas peatonales, la estación de San Diego desaparece para convertirse en el “Parque de las Vías” y no se mencionan intercambiadores modales.

Cruceros para el Muelle de San Diego y pantalán de petroleros (muy lejos del centro de la ciudad). Anécdota: chorro paisajístico de 150 m. de altura.



Se menciona un “Masterplan” para contemplar las rentabilidades de las operaciones privadas, aunque se desconoce en qué consiste, se “potencia” la Dársena de Pesca y el proceso de participación se basa en talleres, debate, encuestas, .., sin mayor concreción.

8º SISTEMA OPERATIVO SOU1

Diagramas y esquemas de funcionamiento, expone las ideas, pero no concreta.

No aporta datos sobre movilidad o accesibilidad, conexiones de transporte, etc. Muy teórico.

Modelo económico basado en “concesiones de uso” (riesgo para la iniciativa privada); “sistema operativo”, pero sin saber qué agentes lo forman para “favorecer nuevos modelos inclusivos en el uso del espacio urbano”, incertidumbre.

En la participación se hace mención a la “economía colaborativa”, al ciclo de planificación>implementación>..., falta de concreción y muy teórico”.

D. José Manuel Casabella López, Representante Real Academia Galega Belas Artes, manifesta que falou das propostas con algún membro da Real Academia e incide en que é unha mágoa ter excluído un número tan importante de propostas e que lle gustaría que se incluían nunha futura exposición.

O sr. Alcalde resposta que a mesma proposta trasladou o xurado, engadindo D. Xiao Varela Gómez que requirirán a autorización dos propoñentes, unha vez rematado o concurso para poder levalo a cabo.

D. José Manuel Casabella López manifesta que centrará o análise en dúas propostas porque considera que supoñen unha gran diferenza con respecto ás outras, e que son “Nósfíos” e “Porsuporto”, porque son as dúas máis elaboradas en tódolos aspectos, as que demostran un maior coñecemento dos temas relativos á transformación dos terreos portuarios e ás que concretan aportacións substantivas de cara á creación dun novo urbanismo.

O sr. Casabella López fai unha análise pormenorizada de cada unha das propostas de cada un dos cinco apartados nos que se estruturan as memorias, destacando do traballo de NÓSFÍOS, ao seu xuízo, que é o que mellor enfoca a futura transformación non só dos terreos portuarios, senón tamén do ámbito máis próximo e que, de levarse a cabo, suporía unha radical transformación da nosa cidade. Explica que inclúe importantes e decididas intervencións para o tráfico, o tratamento de zonas verdes e do cantil, a conservación de parte do patrimonio industrial construído e das novas posibles edificacións, etc., e plantexa solucións de transformación para algúns dos espazos máis conflitivos e podería ser merecedor de varios dos premios.

(O día 10 de decembro D. José Manuel Casabella López achegou o seguinte documento coa súa análise da proposta “Nósfíos”:



A proposta, no seu conxunto, atende aos cinco requirimentos especificados nas Bases (Integración urbana, Mobilidade e accesibilidade, Sustentabilidades, Modelo económico e Participación cidadá), que soluciona de maneiras variadas e satisfactorias en torno a 5 NÓS e 6 ÁREAS, hilvanadas a través dun delicado FÍO, estratexicamente localizadas no territorio, dacordo co seguinte relato.

A) Estratexia de Integración urbana entre porto e cidade

NODO 1 Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón

Entre a illa de S Antón e a muralla elimínase o aparcadoiro existente deseñando un novo acceso ao castelo mediante unha lixeira pasarela. A explanada da Solana substituíse por un Espazo que en graderío baixa ao mar.

Accións:

Continuidade do soterramento da vía perimetral ata a muralla para enlazar coa subida da Maestranza. Paseo inferior a carón da muralla. Novo paseo superior pola muralla incorporando e facendo visibles as ruínas de San Francisco. Percorrido e enlaces a carón do hospital Abente e Lago, Museo Militar, Igrexa da Orde Terceira e Fundación Luís Seoane. Mirador e bosque no final da rúa San Francisco. Conexión coa Cidade Alta. Baixada no final da muralla.

Portas Cravo – Parrote – Explanada Solana

As Portas do Cravo e Parrote son elementos, xunto co pano da Muralla, con escasa presenza no espazo público. A súa relación co mar vese reforzada coa reconversión da Solana como parque público e coa extensión de dous camiños en forma de Pier (pasarela sobre o mar). Un deles como soporte do baño (lixeiro, con bancos), e outro para as Asociacións de Pesca deportiva (con taquillas e aseo). A Solana recupérase como espazo público, con grada na ribeira deixando as piscinas como elementos de apoio vinculado ao hotel.

Humanización da Dársena da Mariña

A humanización deste espazo conleva actuacións previstas de protección viaria, mellora dos espazos verdes e proteccións fronte ao sol e a chuvia (pérgola).

Peirao Trasatlánticos - Centro de Ocio – Xardíns Méndez Núñez

Imaxinar unha intervención sobre o Centro de Ocio, apenas sen uso, para atravesalo aproveitando os ocos da súa estrutura, ou ben a súa desmontaxe para permitir unha conexión que dende Riazor pode chegar ao Peirao de Trasatlánticos. Enlace Praia-Cidade-Porto

Accións: O soterramento completo da Avenida do Porto, permite o seu tratamento como espazo de referencia peonil. Desmontaxe de trozos da fachada: ocos e transparencias.

NODO 2 Batería (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edifícios Institucionais)

As institucións quedarán agora metidas nun parque. Ensanche, cara ao mar e novidade dun peirao reconvertido en Centro para Actividades Deportivas



Accións:

Continuidade do soterramento das vías de Juana de Vega e Avenida do Porto, de acceso peonil como o resto da Avenida da Mariña. Reforma da Rosaleda.

Peirao Batería – Linares Rivas

Traslado no futuro da actual Lonxa que dificulta a relación cidade- mar. Existe unha traza histórica en ángulo do peirao que tiña moito que ver coa forma da cidade. Recuperar a presenza do mar nas rúas Menéndez Pelayo, Marcial del Adalid, Ramón de la Sagra ou Escalinata Rafael del Río.

NODO 3 Palloza – Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego

Creación da Praza do Muro, mestura de usos propios da cidade: xustiza, mercado, cultura. Eira triangular, baleiro tratado que articulará os usos existentes cos novos. Mantemento dun patrimonio edificado, incorporado como pezas urbanas

Accións: Aperturas nos peches e valados. Substitución dos edificios sen interese para os novos usos e crear. Do outro lado da avenida, a Praza do Muro como contrapunto da Palloza, unha vinculada á antiga Fábrica de Tabacos (hoxe da Xustiza) e outra cos edificios de Frío, oficinas de Armadores e a Lonxa do Gran Sol, recuperada como espazo diáfano para actividades de mercado público e degustación de produtos do mar. Reconversión da Estación de San Diego como centro de produción de actividades culturais coa singularidade da gran superficie cuberta diáfana existente que permite acoller grandes eventos comercial e turístico.

Rego Monelos

O documental “Esquece Monelos” fala da perda deste río para a cidade, canalizado e cunha entrega ao mar imposible de ver. Como parte do Parque da estación de San Diego e do Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar, polo menos no seu último tramo final irá á vista.

NODO 4 Castelo San Diego – Cargadoiro

De Castelo a Castelo. Esquecido lugar de gran importancia na historia da cidade e o seu perfil costeiro.

Accións: Conservar o imponente cargadoiro, Monumentotempo, que sintetiza a memoria deste sitio. Ante a imposibilidade de recuperación total do castelo, rastrexar a base do seu muro defensivo e levantar un muro calado que permite apoiar unha pasarela que ven dos Castros ata o cargadoiro. Esta operación de descuberta e construción, permitirá o desenrolo do Nodo onde se xuntan e dan comezo o parque, o Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar e o Tecido-Depósitos de Aloxamento e Equipamento públicos.

Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar

O desmantelamento das naves existentes permitirá a ocupación dos espazos por novas edificacións. A proposta é dedicar todo este ámbito de naves a viveiro de empresas



relacionadas cos produtos do mar que investigan e producen neste ou noutros lugares. A ocupación, mediante unha ordenanza sinxela permitirá ir construíndo o tecido entre os edificios e as construcións dos tinglados e aparellos cara o mar.

Tecido-Depósitos de Aloxamento e Equipamento públicos.

Reutilización dos depósitos e de toda a interesante arquitectura industrial vinculada á zona de petroleiros. As súas dimensións permiten o desenrolo de Equipamentos e Aloxamentos públicos, mantendo un tratamento do solo libre como zona verde

Os Castros – Peirao Pesqueiro

Sección de contacto entre a parte alta dos Castros. Ramplas, bancais verdes, equipamentos e aparcadoiros que, xunto con pasarelas, permiten a transición cara o mar dende as cotas altas.

NODO 5 *Varadoiro de Oza – Triángulo ferroviario*

Reconversión dun gran espazo ocupado por infraestruturas. Confluencia. Val. Cotas baixas que permiten o lagunaxe, a retención de auga e a plantación de especies dixestoras. A exuberancia dun parque que é selva. A vía como paseo cara ás Xubias, Culleredo... Tamén asomarse aos varadoiros, en parte obsoletos. O xardín polas ramplas cara o mar. Aconsellable a modificación do trazado de acceso cara ao talude do Porto de Oza desde o túnel de Eirís, que semella unha obra excesiva que socava a propia configuración granítica dos Castros. Intervir na zona de contacto, abrindo o recheo baixo a vía para mellorar o acceso peonil dende o paseo ao novo parque e barrio dos Castros cara a Oza.

Praia Oza – Paseo das Xubias

Ampliación da praia de Oza no espazo entre a actual e os varadoiros. Variante do camiño ciclopeonil para conectar cunha futura proposta de extensión polas vías ferroviarias cara ás Xubias e a Pasaxe.

ÁREAS

Espazos de transformación que irán mudando a partir das intervencións sobre os NÓS. A dinámica de cambio virá condicionada polo convenio e a s dispoñibilidades. Será unha intervención gradual na que as trazas, superficies e mesmo estruturas, serven de soporte dos novos usos. A destacar, as pegadas do tecido industrial e as do ferrocarril onde elementos como os silos, algunhas naves, a estación e as vías do tren, son aproveitadas como bases xa construídas para o desenrolo de equipamentos e espazos libres.

Área 1 Solana–Paseo Marítimo

Área 2 Peirao de Calvo Sotelo

Área 3 San Diego–Os Castros (Parque e Centro de Actividades)

Área 4 San Diego–Peirao Centenario (Tecido Produtivo do Mar-Peirao de Carga–Nova Lonxa)

Área 5 Depósitos (Tecido Aloxamento/Asistencial)

Área 6 Varadoiros–Praia de Oza (Mestura Pesca – Deporte – Praia)



B) Estratexia de Mobilidade e accesibilidade

Peóns e ciclistas

A accesibilidade peonil e ciclable é a principal aposta de orden do proxecto. O camiño-fío, liña continua que aproveita a pavimentación existente ou o trazado das liñas obsoletas de ferrocarril. No caso do ferrocarril, aprovéitanse as liñas interiores do porto e tamén as que desaparecen coa proposta de mantemento exclusivo da liña ferroviaria que entra dende a mariña ata a futura intermodal de San Cristóbal.

Rodada

Cinco puntos de intervención melloran o tratamento e alcance da proposta. Trátase de cambios de diferente intensidade que abren posibilidades ás transformacións urbanas propostas

1 continuidade do soterramento da vía perimetral da Solana ata o Clube Náutico e Oceanográfico.

2 continuidade do soterramento da Avenida do Porto ata a Praza de Ourense que afecta a toda a relación lonxitudinal entre os peiraos de Calvo Sotelo, os edificios institucionais e o Centro de Ocio cos Xardíns de Méndez Núñez e Os Cantóns. Aposta de interese para a relación Pescadería-Ensanche co enlace tamén soterrado dende Praza de Ourense ata o túnel cara Praza de Pontevedra.

Inda que non teñen unha incidencia directa na mobilidade e accesibilidade, contéplase o derrubo do ramal aéreo de Alfonso Molina en Linares Rivas, pasándoo cara o interior e tamén o dos Castros entre o inicio de Ronda de Outeiro e rúa Posse.

Ferroviario

Contéplase como único acceso ferroviario dentro do ámbito de estudio o mantemento da conexión dende a mariña coruñesa coa estación de San Cristóbal. Mais é precisamente o trazado das liñas ferroviarias e a súa materialidade a que fai de soporte da accesibilidade ciclopeonil da meirande parte da proposta así como da definición dalgúns espazos do Parque de San Diego.

Espazo libre vinculado á mobilidade

Unha das características máis importantes dos NÓS que se propoñen é que vinculan sempre mobilidade e espazo libre. O pulo cara á transformación de si mesmos e do seu entorno ven dado por intervencións que xuntan valores de mellora na mobilidade peonil, ciclable, mais tamén de creación de espazo libre.

5 PROPOSTAS DE MELLORAS NO VIARIO

V1 Continuidade soterramento Solana-San Antón

V2 Continuidade soterramento Av. Do Porto

V3 Eliminación viaduto Linares Rivas

V4 Eliminación viaduto Ronda Outeiro-Os Castros

V5 Novo acceso ao Porto Pesqueiro de Oza



C) Estratexia de Sustentabilidade

A transformación da fronte portuaria que se define nesta proposta ten coma prioridade mellorar a sustentabilidade do sistema urbano da Coruña tanto en aspectos ambientais, coma económicos e sociais:

- - **No eido ambiental**, a proposta incide na naturalización dos antigos peiraos e zonas adxacentes, substituíndo os acabados e coberturas artificiais por solucións porosas e vexetais, que faciliten a mellora do ciclo da auga e a continuidade da infraestrutura verde da cidade. Amais, defínense propostas específicas enfocadas a acadar un maior eficiencia enerxética, diminución das emisións de gases de efecto invernadoiro e dos punto de vertido da rede de saneamento existentes.
- - **No eido social**, manterase a propiedade pública do solo en todo o ámbito, favorecendo o acceso ao mar mediante una combinación de prazas, paseos e zonas verdes. Por outra banda, posibilitase a construción de equipamentos e vivendas sociais en réxime de aluguer no ámbito dos antigos depósitos de petróleo. Tanto a forma de xestión coma a formalización da proposta permiten manter a propiedade pública do solo e dos inmobles, podendo activar unha política de vivenda que responda as necesidades locais. Finalmente, a conservación dun número elevado de edificacións singulares dos peiraos e a recuperación da memoria histórica con fitos coma o antigo castelo de San Diego e praia do Parrote favorecen o mantemento do Patrimonio colectivo e a identificación da sociedade cos novos espazos.
- - **No eido económico** a sustentabilidade da proposta basease na progresiva transformación dos peiraos, tendo sempre presente e valorando as actividades portuarias e loxísticas que se levan a cabo e que seguran a desenvolverse a curto e medio prazo. Non se parte dunha táboa rasa senón que se integra a proposta na estrutura existente de modo que poderían convivir os novos usos cos industriais compatibles durante o tempo necesario para non por en risco a sustentabilidade das empresas e o emprego asociado a elas.

Unha das principais ideas de actuación tratará de aproveitar a transformación dun ámbito tan amplo e central para mellorar o metabolismo urbano da Coruña. Unha serie de medidas propostas iniciarían a transición dun modelo metabólico lineal a un modelo circular. No modelo lineal a cidade extrae recursos (enerxía, auga, comida...) de ámbitos externos, e tras procesalos os expulsa coma residuos a outros ámbitos externos. Pola contra, nun modelo circular, unha parte dos recursos consumidos son xerados dentro do propio ecosistema urbano e, ademais, haberá unha maior porcentaxe de aproveitamento dos residuos para reciclalos de volta no sistema. Dentro do ecosistema urbano hai dous elementos que destacan pola súa importancia, cuxa xestión pode ser mellorada pola transformación dos peiraos: a enerxía e o ciclo da auga.

ENERXIA

A enerxía é un dos principais fluxos no ecosistema urbano. A nivel global tense estimado que un 70% da enerxía consumida a nivel mundial utilízase nas cidades. No caso de A Coruña, a cidade require unhas 40.000 TeP ao mes para desenvolver as súas actividades (transporte, operación de edificios, procesos industriais, alumeadado público...). Os principais combustibles son os derivados do petróleo, o gas e a electricidade. Para os dous primeiros dependemos da



subministración de fontes externas, principalmente mediante transporte marítimo, sendo logo almacenados e procesados en A Grela (refinería, 120.000 barrís de petróleo ao día) e Mugardos (terminal de GNL, 115GWh/día).

A principal fonte de electricidade ten orixe na central térmica de Meirama, central a carbón que ten unha capacidade de 557MW. A central de Sabón, de ciclo combinado aporta unha capacidade de 391MW ao sistema e reduce a dependencia dunha única fonte de subministro principal. Nos últimos anos engadíronse fontes alternativas baseadas na coxeneración e o uso de combustibles derivados dos residuos (CDR) entre os que destacan as plantas de Nostión, Bens e Sogama, cunha capacidade conxunta de case 60MW.

Este esquema enerxético é moi relevante xa que indica a case total dependencia do carbón coma fonte primaria da enerxía eléctrica que abastece a cidade da Coruña e minimiza a súa capacidade de autosuficiencia. Pode concluírse que o modelo enerxético da cidade é un modelo totalmente lineal. Fronte a este modelo lineal propónse activar os espazos portuarios coma xerme dun novo modelo circular, que reduza a dependencia externa e fomente a micro-xeración, e o aproveitamento de enerxías renovables e residuais dispoñibles no ambiente.

No ámbito existen dúas estruturas (o tren e o oleoducto) que conectan directamente o porto cos centros de maior consumo de electricidade da comarca (a refinería e a planta de aluminios). Propoñemos aproveitar ese calor xerado por esas grandes industrias transportándoo ata o Porto aproveitando esa comunicación directa facilitada polo trazado do oleoducto. Para elo disporíase un sistema de conducións adecuadamente illados para transportar un fluído caloportador. Este calor achegaríase as vivendas e edificacións propostas no porto mediante un sistema de calefacción e refrixeración de distrito.???????

Tamén se propon a creación de diversas plantas de micro-xeración baseadas na tecnoloxía solar fotovoltaica, eólica, biogás e mareomotriz.

- - Planta solar fotovoltaica situada na cuberta do aparcadoiros a sur do barrio dos Castros, aproveitando a boa orientación e ausencia de obstrucións que causen sombras. Estímase un potencial aproximado de capacidade duns 500kW.
- - Colocación de ata sete turbinas eólicas, de eixe vertical no peirao existente entre a zona de graneis e o porto de pescadores. A capacidade de xeración de electricidade estímase en 2MW.
- - Como parte da planta de biodepuración de augas residuais se inclúe una zona de compostaxe coa posibilidade de xerar biogás a partir da fermentación de materia orgánica. Estímase unha capacidade potencial duns 500kW.
- - Contémplase a instalación de turbinas somerxidas que aproveiten os movementos das mareas para xerar electricidade.

O CICLO DA AUGA

A auga potable consumida na Coruña e o seu entorno proven principalmente dos ríos Mero e Barcés, que é almacenada no embalse do Cecebre e tratada na Estación da Telva, cunha capacidade de tratamento e 63hm3 anuais. O consumo doméstico de auga e duns 146 litros por persoa e día (lpd), mentres que o consumo medio para todos os usos urbanos está nos 242lpd.

Unha vez utilizada, a auga é recollida pola rede de saneamento, que é maiormente unitaria, o que dificulta e penaliza o proceso de tratamento e a posible reciclaxe de augas pluviais. As



augas da rede de saneamento son levadas a Estación Depuradora de Augas Residuais de Bens onde son tratadas antes do seu vertido ao mar. Sen embargo, aínda existen tramos non conectados ao colector da EDAR de Bens polo que existen puntos de vertido sen tratamento, tanto no litoral como no interior, asociados estes últimos aos cursos fluviais históricos.

A estratexia de xestión da auga da presente proposta pasa por adoptar, de forma integral, un Sistema Urbano de Drenaxe Sustentable, consistente na restauración do ciclo natural da auga, o aproveitamento das augas grises e o emprego de sistemas de fitodepuración e purificación natural. A planta de depuración sitúase nas proximidades de Oza, no triángulo conformado pola vía da Pasaxe, a estrada do Porto e as vías ferroviarias que conectan a San Diego coa liña a Ferrol-Betanzos e a San Cristóbal. A pendente natural do terreo pode aproveitarse para deseñar un recorrido do fluxo de auga que, tras unha primeira fase de pre-tratamento, poida ser purificada mediante un sistema de lagoas e filtración con biótopos purificadores. As augas residuais que actualmente carecen de tratamento se recollerían cun colector que chegaría a primeira fase de tratamento, onde se levaría a cabo a separación de sólidos. De este modo, a parte sólida do residuo pasaría a planta de compostaxe para a xeración de compost e biogás. A parte líquida pasaría logo as lagoas de purificación por dúas fases con diferentes profundidades e velocidades de infiltración. As especies vexetais especificamente seleccionadas introducirán o osíxeno necesario na interface terra-auga de forma que se produzan os procesos aeróbicos de descomposición. Tras pasar polas lagoas, a auga tratada condúcese a zona de drenaxe natural onde a maior proporción pasa ao subsolo e so unha pequena parte terminará vertendo ao mar, xa purificada. ????

D) Estratexia do Modelo económico

Intervencións que resolven problemas concretos que a cidade ten e que os cidadáns perciben. O problema que se trata neste proxecto é o da preocupación polo desmantelamento dun porto como o da Coruña e da posibilidade do achegamento desta parte da cidade ao mar. Ese obxectivo debe facerse dun xeito gradual, con actuacións concretas e aproveitando todos os recursos dispoñibles.

Actuacións de baixo custe e alta rendibilidade na aproximación dos cidadáns ao mar.

Ir facendo camiños aproveitando a apertura do espazo do porto é unha intervención de baixo custe. A utilización de pavimentos existentes e a oportunidade de aproveitar os trazados do ferrocarril e as súas servidumes, garanten a continuidade e o enlace entre as intervencións segundo se van facendo as cesións do solo. Tanto na Zona 1 como na Zona 2, existe trazado de vías que facilitan unha utilización rápida e a aproximación ao mar. Neste sentido o CAMIÑO-FÍO que se propón representa unha infraestrutura global que relaciona todo o ámbito entre si e que vai tecendo a ambos lados e entre os NÓS.

Outra das necesidades da cidade é a dotación de árbores que deben tamén formar parte deste xeito de transformar o espazo aproveitando os procesos de des-pavimentación e os baleiros non pavimentados. Neste senso a creación na Zona 2 do Parque da Estación de San Diego co soporte do trazado viario e os espazos que deixa entre vías é tamén unha proposta que non supón un consumo excesivo de recursos.



Actuacións de aproveitamento dos tecidos existentes.

Aproveitamento dos tecidos construídos existentes que conectan a proposta cun sistema sostible dos procesos construtivos.

Por unha banda, a reutilización dos depósitos existentes como soporte directo para equipamentos e aloxamentos públicos que poden funcionar en réxime de aluguer ou residencia comunitaria tutelada. Neste senso hai unha posibilidade cuantificable de retorno dos investimentos que pode ser moi importante dada a superficie de solo construída que para este uso se destina no proxecto 79.704 m2.

Por outra, a substitución das naves de almacéns cunhas condicións de desmantelamento e reedificación que permita a creación dun tecido propio dentro dos límites e referencias existentes. Esa implantación gradual permite a convivencia temporal de diferentes empresas, a reciclaxe empresarial e a posibilidade de afrontar intervencións en grupos non delimitados de antemán, senón ao través de sinerxias. Este tecido ademais se estende entre os peiraos de Petroleiros e do Centenario e ocupa un solo de 90.227 m2.

Actuacións nas infraestruturas. Propostas secuenciadas de transformación.

O proxecto contempla o desenrolo de diferentes actuacións secuenciadas no tempo, relacionadas co viario e as infraestruturas. Algunhas delas son xa ideas de proxectos que se teñen discutido e mesmo iniciado en parte. Algunhas, como as continuidades do soterramento do viario entre Parrote e San Antón ou o da Avenida do Porto entre o Centro de Ocio e Praza de Ourense, son actuacións de entidade xa iniciadas e afrontadas noutros períodos e que mellorarían as posibilidades da proposta dos NÓS próximos. Outras, como a eliminación de viadutos que non son xa tan necesarios tralos cambios sufridos na mobilidade da cidade, semellan máis doadas de afrontar economicamente.

E) Estratexia de Participación Cidadá: O fío que cose urbanismo e tecido social.

1. INTRODUCCIÓN.

Como un bafo de aire novo, nos últimos anos, tense producido, en moitas cidades españolas, un movemento de anovamento dos procedementos de participación, retornando á liña daquilo que xa encetara a formularse na década dos 60 do século pasado. Aquel movemento que no ano 1960 subscribira Paul Davidoff no seu artigo “Advocacy and pluralism in planning” reivindicando o apoio dos técnicos aos colectivos máis desfavorecidos para resolver os conflitos urbanísticos diante das administracións públicas, semella ter agora unha evidente vixencia. Aínda cando desde esa década dos 60 ata o de hoxe, os procedementos de participación pública teñan percorrido “formalmente” un longo camiño, nunha andaina que se materializará realmente nos posteriores anos 70 e 80, no caso do noso país, coa constitución das primeiras corporacións democráticas e apoiándose no importante papel acadado nese momento polas Asociacións Veciñais, a realidade é que a participación cidadá, entendida como debate acerca da actuación o ámbito público, ten ido, aos poucos, decaendo. A principal razón para este desinterese será consecuencia do maior peso que os partidos políticos teñen adquirido, tanto no goberno da cidade, como nas sucesivas lexislacións e regulamentacións de ámbito local.



A pesar da teórica dimensión específica que as lexislacións urbanísticas e os procedementos de transparencia na rede dos Plans e Proxectos Urbanísticos, a realidade ven amosando que os debates e a participación acerca do público son cada vez menores.

É nese sentido de reivindicación do debate público acerca dunha actuación fundamental para a cidade da Coruña e o seu Porto como debe entenderse o presente concurso. É dicir, como unha tentativa de afirmar unha nova puntada dese fío que cose urbanismo e tecido social, ao longo do proceso secuencial que haberá de seguir a transformación do ámbito portuario coruñés.

Deste xeito, o concurso enténdese como un primeiro revulsivo que pule da participación cidadá, necesitada de propostas alternativas para a súa manifestación.

2. ACTUACIÓNS.

A transformación da fronte portuaria vai ser un proceso prolongado no tempo que, nunha grande medida, vai ter un senlleiro punto de partida no presente concurso. De forma esquemática, formúlanse algunhas das etapas que deberan cubrirse para, ao longo dos primeiros anos, abordar a transformación. Todas estas fases ou etapas, terían que contar coa participación cidadá dalgún xeito. O deseño desta participación cidadá, haberá de vincularse con cada unha das sucesivas fases que terá que seguir a tramitación da transformación dos terreos portuarios sen utilidade.

Esquema de actuacións a contemplar:

A. Partindo da investigación recollida no informe “Tecendo Litoral” e do presente concurso, montaxe dunha exposición na que se amosen e subliñen os seguintes aspectos:

- 1. Exposición sobre o litoral coruñés que expoña á cidadanía o coñecemento específico do Porto e beira costeira, tanto na súa configuración histórica como respecto da súa situación actual.*
- 2. Exposición dos diferentes traballos aportados para o concurso, presentación e debate acerca dos traballos premiados, con discusión sobre as principais ideas propostas. Esta exposición fará posible a apertura dun proceso de participación fundamental, ao amosar actuacións concretas sobre as que opinar e discutir.*
Deseño de actividades a realizar (charlas, debates, documentos divulgativos e explicativos, configuración dunha web de consulta e outras ferramentas que fomenten a participación) son coñecidas e frecuentes.

B. Procesos derivados da exposición pública e ideas debatidas.

- 1. Toma de posición política dos diferentes partidos ou organizacións en relación coa transformación portuaria, nos seus respectivos programas electorais.*
- 2. Toma de posición e respostas alternativas dos axentes implicados ou con intereses no ámbito portuario: Entidades, Asociacións, Federación AAVV, Corporacións, Usuarios Porto, Concesionarios, Sociedades.*

C. Necesidades de acadar acordos institucionais en relación coa intervención a realizar e a súa xestión.

- 1. Revisión convenio.*



2. *Posible consorcio e configuración. Aportacións, participación.*
4. *Novas propostas en función dos acordos institucionais alcanzados.*

D1. 1. Derivadas de procesos temporais transcorridos.

D1. 2. Derivadas dos sucesivos cesamentos das actividades portuarias.

D1. 3. Novas reivindicacións veciñais acerca de superficies vacantes.

D1. 4. Apertura de espazos non precisados polo Porto.

D2. 1. Propostas de detalle para zonas concretas.

D2. 2. Proxectos sobre o espazo comunitario (Parques, prazas, viarios, paseos peonís e ciclistas).

D2. 3. Proxectos de revitalización de pezas patrimoniais existentes.

D2. 4. Proxectos e estudos medioambientais (Descontaminación de solos, río Monelos, enerxías renovables)

D2. 5. Debate e participación cidadá na definición final.

D2. 6. Propostas veciñais acerca de espazos concretos.

5. *Reformulación do novo marco urbanístico e portuario.*

1. Modificación do PXOM en relación cos ámbitos portuarios.

2. Nova delimitación de espazos e usos portuarios.

3. Formulación do Plan Especial correspondente para o seu desenvolvemento posterior.

4. Proxectos específicos.

ACTUACIÓN DA PARTICIPACIÓN.

As actuacións sinaladas forman parte do procedemento encamiñado a configurar un novo marco de intervención sobre o ámbito portuario no seu conxunto.

O momento máis significativo será a toma de posición dos distintos partidos políticos nos seus programas electorais, a partir da divulgación do concurso, da súa exposición e discusión.

Por iso deben activarse a discusión, o debate e a participación cidadá mediante a organización de visitas, mesas redondas, conferencias, explicacións dos traballos premiados e un modelo divulgativo e didáctico das ideas máis senlleiras terá que ser un reto a conseguir”).

En canto ao traballo de PORSUPORTO, expón que tamén resulta destacable na súa análise e coñecemento dos problemas existentes na cidade, chegando a propor alternativas realistas e posibilistas con vistas á súa execución en Fases correlativas. Na súa opinión a esta proposta faltaríalle un chisco de ambición na formulación das intervencións e comete un erro no posicionamento do peirao de contedores interrompendo o acceso á medusa e zonas próximas, aínda que tamén podería ser merecedor de varios premios.

(O día 10 de decembro D. José Manuel Casabella López achegou o seguinte documento coa súa análise da proposta “Porsuporto”:



“Integración urbana entre porto e cidade. A proposta reconece un dobre proceso de integración necesario: co porto e coa auga. A integración co porto non pode implicar a substitución das actividades portuarias polos usos cidadáns, senón a integración entre ambas actividades.

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

Sustentabilidade. Formúlase unha liña de actuación que integra a xestión dos recursos (reciclaxe, transformación, reutilización) procedentes do desmontado de naves e obras, apostando por unha produción de enerxías limpas (maremotriz) e pola plantación de especies arbóreas.

Modelo económico. Considerase necesario ampliar a concepción do porto como lugar ligado exclusivamente ao mar e entender o seu valor dun xeito máis abstracto. O centro de reciclaxe urbano podería ser unha das actividades que este tipo de espazos, ampliando a concepción do loxístico .

Participación cidadá. A partir da firma dun novo convenio entre as administracións competentes se crea un Grupo Motor formado polas administracións públicas, as veciñanzas da Coruña, as xentes do porto, as institución técnicas e profesionais e o sector privado para a xestión da transformación do porto. O convenio tamén implicaría a creación dun Foro Cidadán e un Foro Portuario aos que se adiquen os recursos necesarios para que as veciñanzas da cidade e os usuarios e traballadores do porto podan formular propostas para o Grupo Motor.

Premisas do proxecto:

- 1 Mantemento da actividade portuaria.
- 2 Introducción progresiva das actividades cidadáns nos terreos portuarios.
- 3 As implicacións para a participación cidadá e a temporización das accións formuladas da condición procesual dunha operación de transformación urbana desta escala.
- 4 A combinación da lectura transversal (escala barrio) e lonxitudinal (escala metropolitana).
- 5 A funcionalidade social e medioambiental do bordo costeiro como interconexión da rede de espazos libres rexionais.
- 6 A aposta pola titularidade pública da totalidade dos actuais terreos portuarios.

FASES

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

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



Intervencións de custo cero (xestión):

- 1.1.- *Apertura parcial/temporal do peirao de Transatlánticos*
- 1.2.- *Mellora do programa de acceso e visitas á lonxa de peixe*
- 1.3.- *Transformar a política de xestión do solo portuario para permitir a ocupación das naves e espazos sen uso na actualidade*
- 1.4.- *Uso mixto do aparcadoiro da lonxa (tardes e fins de semana)*
- 1.5.- *Prohibición do aparcadoiro no istmo do castelo de San Antón*

Intervencións de baixo custo:

- 1.6.- *Apertura visual do peche da Solana en fronte á praza de Capitanía*
- 1.7.- *Desprazamento do muro do porto para ampliar beirarrúas no lateral do viaduto de Linares Rivas*
- 1.8.- *Rupturas puntuais e estratéxicas do muro do porto para crear novos camiños que transformen o uso dos espazos portuarios.*
- 1.9.- *Conversión da dársena da Mariña nun lugar de uso e baño público.*
- 1.10.- *Desprazamento do muro do peirao de Transatlánticos para a conexión entre a dársena da Mariña e a de Calvo Sotelo*
- 1.11.- *Reordenación do espazo público entre o edificio de “Los Cantones Village” e o túnel do Parrote*
- 1.12.- *Acondicionamento para usos públicos temporais das naves que quedarán baleiras en Batería/Calvo Sotelo*
- 1.13.- *Equipamento para o baño xunto ao peirao de Batería cunhas plataformas frotantes, áreas de baño e instalacións recreativas*
- 1.14.- *Ordenación do tráfico. Eliminación dun carril entre praza de Ourense e o Obelisco e reserva doutro exclusivo para taxi-bus.*

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

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

Intervencións:

- 2.1.- *Creación dunha planta para o peche de ciclos no proceso de transformación do porto e gran infraestrutura de reciclaxe urbana. A gran escala do porto permite formular a súa transformación como un proceso de ciclo pechado no que os seus solos e instalación sen uso poidan ser recuperadas e empregadas no seu propio proceso de reordenación urbana. A plataforma, situada nos terreos da estación de mercadorías de San Diego a partir do momento no que deixe de ter uso industrial, estará conformada por espazos de provisión de materiais e elementos reutilizables (cubricións, estruturas metálicas)*



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

2.3.- *Reordenación da zona entre As Ánimas e O Parrote para dar un tratamento adecuado ás importantes pezas patrimoniais que conforman este lugar. A intervención consistirá na reordenación do tráfico (xa que na actualidade duplícanse percorridos neste punto) para por en valor o baluarte do actual hospital (as antigas murallas da cidade e a porta de San Miguel) mediante a ampliación do espazo público ao seu carón, así como na recuperación da condición de illa do Castelo de San Antón, unha operación que implicará a recuperación do borde costeiro e a aparición dunha pasarela peonil como a que existe no castelo de Santa Cruz en Oleiros. Na zona da Solana, entre o espigón curvo e o castelo de San Antón, estase a acumular área como parte do proceso natural de sedimentación derivado das correntes mariñas actuais (xusto un pouco máis atrás estaba a antiga praia do Parrote destruída polo recheo da Solana). Nas fotografías antigas non parece que a area desta praia chegara ata aquí, polo que parece acumulación recente: o proceso de creación dunha praia natural neste ámbito está en marcha e só é cuestión de tempo.*

2.4.- *Consolidación do uso portuario dos peiraos do Centenario e San Diego. A partir do traslado das actividades relacionadas cos graneis sólidos nos peiraos do Centenario e de San Diego cara o porto exterior, todos os espazos e naves empregados seguirán cun uso portuario. Son moitas as voces que teñen dado por certa a imposibilidade do porto exterior para acoller o tráfico de contedores, o gran tema da loxística global na actualidade, e un inxente negocio sobre o que non hai un gran consenso sobre as posibilidades do porto da Coruña para acollelo. As condicións técnicas de forma, calado e protección do peirao do Centenario son excepcionais a nivel europeo, polo que o único problema é a dispoñibilidade dunha superficie limitada para o almacenaxe e a realización das operacións loxísticas dos contedores.*

Fóra dos usos portuarios que poidan aparecer, non se poderán formular edificacións non provisionais neste espazo, pois debe ser o gran espazo de reserva no centro dunha gran área metropolitana para o que o futuro dispoña, é dicir, a idea é manter un gran espazo no centro metropolitano onde poda pasar todo o imaxinable en termos loxísticos e de mobilidade, desde algo

2.5.- *Reconversión da Medusa nun gran espazo público aberto e cuberto. Sexa cal sexa o uso e o proceso de transformación do peirao do Centenario, o único espazo que si será desafectado de usos portuarios será a cúpula da Medusa, que será reconvertido en parte da rede de espazos públicos da cidade e que posibilitará a realización de todo tipo de eventos multitudinarios nun espazo espectacular desde a perspectiva arquitectónica, xeográfica e paisaxística. Para conectar a Medusa co resto da cidade fórmase unha rede peonil segregada (incluíndo unha pasarela elevada onde é necesario) que permite a convivencia das actividades portuarias, da realidade funcional do porto, coa nova vida urbana que comeza a infiltrarse.*



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

2.7.- Mobilidade ferroviaria de proximidade. No referente á mobilidade ferroviaria, esta proposta asume a análise da situación actual e boa parte da proposta para o ámbito do porto formulada pola Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas. A proposta é a introdución dun tren de proximidade ata San Diego, onde estaría situada unha pequena estación final xunto á glorieta da ronda de Outeiro e a avenida do Exército Respecto ao tranvía polo bordo ata o centro, outra cuestión moi debatida nos últimos anos para aproveitar o viario existente no porto, esta proposta non o contempla neste momento. As razóns son dúas: o impacto que tería no resto de formas de mobilidade nun ámbito lonxitudinal xa moi definido polos fluxos multimodais, e a posibilidade de que a mellora do sistema de autobuses sexa máis racional para o caso da Coruña: a implantación dun sistema de carrís exclusivos para o transporte público (bus e taxi) nas vías principais da rede viaria municipal, e sobre todo no bordo definido polo porto, tería xa un impacto transcendental na mobilidade urbana. Aínda así, mantéñense as vías existentes nos espazos portuarios desafectados, xa que esta análise depende dun contexto que pode cambiar en calquera momento polos avances tecnolóxicos ou as continxencias asociadas as diferentes formas de enerxía empregadas no transporte.

2.8.- Mobilidade marítima. No referente á mobilidade marítima, propónse a introdución dun sistema de transporte público por barco entre A Coruña e Oleiros. Na parte portuaria fórmulanse varios puntos posibles de atraque (As Ánimas-O Parrote, A Mariña, A Palloza, o Centenario e Os Castros). En Oleiros fórmulase un único punto inicial en Santa Cristina, implicando a construción dun pequeno peirao no lugar no que xa existía cando funcionaba a liña regular (durante boa parte do século XX) e no que agora xa existen dous espigóns que poderían servir de base. A elección deste punto basease na súa situación xunto á estrutural avenida de Ernesto Che Guevara e xunto a varios espazos de gran superficie libre onde se poderían formular aparcadoiros para as persoas usuarias, de xeito que se poida alcanzar o obxectivo de ser funcionais para os desprazamentos cotiás. Un contexto nada improbable é que cada vez sexa máis complicado o acceso por estrada ao centro urbano, xa sexa porque as políticas públicas toman a decisión de priorizar os sistemas de transporte público a costa do espazo para o vehículo particular, ben sexa porque o tráfico aumenta nun lugar onde xeograficamente os límites da capacidade de escalar continuamente as infraestruturas non é posible. por captar e dar espazo a este tipo de empresas que están a innovar desde o noso territorio.

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

2.10.- Creación dun novo parque en Casabranca para facer unha adecuada conexión peonil e ciclable entre Os Castros e Oza salvando as vías de ferrocarril que na actualidade fragmentan



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

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

Mellora e modernización dos espazos portuarios do sector pesqueiro. Consolidación das actividades loxísticas e comerciais nos peiraos con usos portuarios. Ampliación e interconexión da rede de espazos verdes e recuperación do leito do río Monelos. Novos desenvolvementos urbanísticos con usos mixtos.

Condicións de partida:

- Todas as variables están abertas, pero asúmese que as actividades petroleiras e dos graneis sólidos remataron o seu traslado ao porto exterior. Isto implicará que, se non se toman medidas en forma de acordos inter-administrativos previos (que esta proposta asume como a súa hipótese), unha boa parte do porto da Coruña será susceptible de desafección total, co que a presión urbanística sobre os solos liberados será moi sensible.

- Aínda que a idea é ofrecer unha proposta aberta aos diferentes escenarios posibles (una variabilidade que pode materializarse nunha maior ou menor capacidade de investimento público, pero tamén no grao de presión urbanística, na evolución do funcionamento do porto exterior ou no impacto do cambio climático ou o esgotamento dos recursos), hai una hipótese que a proposta acepta como premisa: a confianza nunha pacificación e redución do tráfico rodado a medio prazo, un proceso que culminará coa aceptación maioritaria do interese público de primar as formas de mobilidade colectivas e sobre todo a recuperación da cidade para o peón.

Intervencións:

3.1.- Traslado da Lonxa da Coruña cara ao peirao do Leste. Unha das decisións transcendentais da proposta formulada para o longo prazo e a liberación do peirao de Linares Rivas - Santa Lucía para o seu uso público. Trátase dun lugar nodal en termos de mobilidade no que a densidade das infraestruturas e a actividade portuaria non permite a infiltración da vida urbana dun xeito adecuado. Ademais, na situación actual e coa configuración arquitectónica do edificio existente é moi difícil formular intervencións que fomenten a súa condición de centro de actividade vinculado á cidade, é dicir, o seu enriquecemento con usos tanxentes que a dote de servizos complementarios

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



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

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

3.3.- Ampliación do parque de San Diego e recuperación do patrimonio ecolóxico e cultural desta zona da cidade: o río Monelos e o castelo de San Diego. En gran parte do espazo ocupado pola praia de vías da actual estación de mercadorías de San Diego fórmase a continuación do parque de San Diego, a recuperación do leito do río Monelos desde o Parque Europa ata o mar e a visibilización das trazas murais que se atopan do castelo de San Diego destruído xa entrado o século XX. Desde os xardíns de Méndez Núñez, pasando polo novo parque das hortas de Garás - Linares Rivas – Santa Lucía e A Palloza, ata esta ampliación e ao actual parque San Diego nun sistema que chegue por Oza e As Xubias ata a ría do Burgo. No referente á recuperación do río Monelos, fórmase unha solución que acolla os elementos xeomorfolóxicos da súa antiga desembocadura, unha marisma ou zona intermareal. A restauración ou recreación dunha zona húmida (única zona de marisma do concello xunto cos bordos da ría do Burgo) tería un gran impacto na biodiversidade do territorio, acollendo varias especies animais consideradas en perigo ou en alta vulnerabilidade en todo o mundo, como a anguía europea, a folosa acuática ou a rula común. O que está claro e que ademais dos beneficios sociais (en termos de estándares de espazo público) e medioambientais (en termos por exemplo de captura de CO₂), a recuperación dun río no entorno dun gran parque que forma parte dunha gran rede de espazos libres interconectada terá importantes consecuencias para moitas especies de peixes, anfibios, réptiles, mamíferos, aves, insectos e outros invertebrados. Por último, en canto aos restos que se atopan do castelo de San Diego, serán integrados no parque e na marisma como un espazo público accesible.

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

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

- A primeira das zonas é a que ocupará durante dúas décadas a plataforma de reciclaxe urbana desde que quede sen uso a estación de mercadorías de San Diego, así como una parte dos espazos ocupados por naves de usos pesqueiros no peirao de San Diego (e que



serán recolocados na nova ordenación). Neste caso, a proposta define formalmente una continuación do ensanche de Catro Camiños, mantendo as súas trazas para darlle continuidade, pero mantendo tamén unha altura xenérica da edificación (B+4) acorde coas dimensións das rúas (15 metros) e non coa deformación urbanística que ten na actualidade ese ensanche, que empeorou considerablemente as condicións ambientais das súas rúas. Para permitir unha certa flexibilidade na edificación deste ámbito, esta altura xenérica de B+4 poderase aumentar sempre que non se supere a edificabilidade permitida e o resultado implique o aumento da superficie pública libre e a mellora das condicións ambientais das rúas. Formularase ademais unha parcelación singular que faga lugar a parcelas de moi diferentes tamaños e condicións que faciliten a emerxencia dunha certa diversidade urbana. Na ordenación formulada inclúese unha zona con usos máis urbanos xunto a avenida do Exército e unha zona de usos portuarios para recolocar as actividades auxiliares do sector pesqueiro desprazadas polo movemento da lonxa cara o peirao do Leste.

- A segunda das zonas é a que ocupa na actualidade o peirao petroeiro e as instalacións de Repsol. Neste caso o reto principal é que a nova ordenación inclúa a máxima reconexión posible entre Os Castros e o mar. Formúlase así unha cuadrícula referenciada á liña de costa e aos límites infraestruturais e funcionais do ámbito, pero introducindo o recoñecementos dos eixos marcados polos camiños e espazos públicos de relación co barrio dos Castros. Propóñense catro novas conexións dos Castros co bordo costeiro, tres en forma de pasarelas peonís convencionais e unha gran infraestrutura peonil e ciclable que forma parte dunha edificación singular e pública central no novo desenvolvemento. En ambos os casos emprégase a cuadrícula para colonizar espazos que cambian radicalmente de uso e que requiren de formalizacións capaces de xerar urbanidades recoñecibles en contornas rodeadas por actividades alleas ao tecido común das cidades. Aínda que non se materialice nas cartografías, suxírese que ambos desenvolvementos incluírán unha parcelación formulada para xerar diversidade, así como que as formas finais das arquitecturas edificadas deberá ter marxe para fomentar igualmente esta diversidade en termos de altura e forma edificatoria. Todo isto coa intención de que sexan desenvolvementos moi fragmentados en múltiples propiedades e actores involucrados, todo o contrario ás grandes operacións urbanísticas unitarias ás que estamos acostumados. Por último, no relativo ao residencial, os edificios de vivenda serán construídas sobre chan público e terán modelos de xestión diferentes ao da propiedade privada convencional: vivenda pública en aluguer social, cooperativas de vivenda en cesión de uso, residencias e albergues xuvenís, etc. A introdución de vivenda é un xeito de mesturar usos evitando franxas do día sen actividade algunha nas rúas e estes terreos tan centrais son óptimos para experimentar con fórmulas alternativas de xestión, construción e tenza das vivendas”.)

D. Emilio Vega Rodríguez, Representante da Comisión Aberta en Defensa do Común explica que eles fixeron unhas liñas polas que deberían ir as valoracións do xurado, partindo da proposta da Comisión Aberta, que os terreos teñen que reverter á cidade gratuitamente, e a denuncia do convenio de 2004, así:

- Espazos destinados a usos cívicos, zonas verdes, relacionar Os Castros e A Gaitreira cos espazos portuarios e tamén a avenida do Porto, mesmo con esa valla que hai que manter.



- Incrementar zonas de uso de esparcemento como a ampliación da praia de Oza aos asteleiros de Valiña.
- Usos sociais e culturais coma un Museo das artes pesqueiras.
- Aproveitar espazos para a mobilidade e para conectar cos concellos adxacentes.
- Incrementar os usos produtivos coma os talleres para usos marítimos, comercializadoras e creación de economías limpas.
- Integracións Gaiteira-Os Castros, deixando esa concepción do centro como a sala de estar da burguesía e recuperar tamén espazos para os veciños da Gaiteira-Os Castros, coma o faro de Oza, os espazos de ADIF en San Diego ou o actual oleoduto, integrándoos de xeito máis amable coa Gaiteira-Os Castros.
- Oposición á construción de vivendas de calquera tipo porque hai vinte mil vivendas baleiras e algúns polígonos aínda en proxecto, polo que, aínda que non se contempla nas bases o goberno municipal manifestouse algunhas veces contra a construción de vivenda.

Sinala finalmente que é unha batalla da cidadanía, dos movementos cívicos e pensa que do goberno municipal contra Fomento e se se quere recuperar para a cidadanía débense acumular forzas que agora son bastante débiles, e para elo o debate debe saír do comité asesor e debater na rúa sobre a reversión e ese debate é tarefa do concello, articulando medios entre moitos movementos cívicos e que poda plasmarse nunha unidade cidadá.

O sr. Alcalde manifesta que non sabe se Fomento é un inimigo ou non pero que ten que ser parte da solución, e por iso está representado no xurado.

D. Emilio Vega Rodríguez resposta que refiríase a “batalla” coma expresión plástica.

(O día 10 de decembro Defensa do Común achegou o seguinte documento respecto á reformulación do cinturón de litoral promovido polo Goberno Municipal, resultado do debate realizado na asemblea constituínte celebrada o pasado día 4, e recolle practicamente todo o capítulo de reivindicacións estruturado por Defensa do Común desde a súa constitución en marzo de 2016 no horizonte de recuperar gratuitamente todos os espazos comunais obxecto de operacións de poxas ou vendas directas.

“1º) Dende a nosa Asociación defendemos sempre como inicio de todo o proceso de transformación da Fachada Marítima a necesidade dunha consulta popular sobre o destino, uso e propiedade dos terreos portuarios, tal como, a proposta da nosa Asociación, aprobou o Pleno do Concello da Coruña de 6 de marzo de 2017 e que “O Goberno Municipal terá en conta o resultado desta consulta popular nas súas relacións, acordos ou convenios coas distintas administracións públicas”, como recolle o citado acordo plenario.

2º) O bordo litoral debe incluír tamén o Parrote e o Campo da Estrada-Maestranza, dúas zonas moi sensibles, ameazadas pola política especulativa e de privatización de espazos públicos seguida até agora polas distintas administracións: Ministerio de Defensa, Autoridade Portuaria-Xunta de Galicia, Ministerio de Fomento. Para recuperar eses terreos para uso e propiedade pública, así como o Hotel Finisterre, cando remate a súa concesión, os



plenos municipais de 11 de abril de 2016 e 6 de novembro de 2017 aprobaron uns acordos que están sen executar.

3º) O formato de actuación a proposta do Concello non deixa de ser un sistema “participativo” e non “participado”, tal como entendemos que debe ser un proceso popular e democrático. No proceso os movementos cívicos e axentes sociais “actuamos” a partir de propostas e esquemas previamente elaborados polo Concello, e só como “axentes de opinión”. Se queremos ilusionar e implicar á cidadanía no futuro da Cidade, o Concello debería abrir portas e ventás.

4º) Pensamos que o Concello debe facer unha declaración explícita e clara sobre a defensa da reversión gratuíta da totalidade dos espazos portuarios á propiedade municipal (hoxe son propiedade de Fomento e ADIF). Esta reversión pública foi sempre unha constante na historia da liberación dos espazos da fachada marítima da cidade. Sen esta reversión dos espazos portuarios, todo tipo de concurso non deixa de ser unha proposta “pirotécnica”.

5º) O Concello debe abrir un proceso de información e debate entre a cidadanía a través dos movementos cívicos da cidade: informar, debater, decidir. O futuro da fachada marítima, que é como dicir da cidade, non pode quedar só en mans do Concello ou técnicos cualificados. A cidadanía debe ser informada e ter capacidade directa de decisión, e o mellor vehículo son os movementos cívicos. O Goberno Municipal debería comprender que este é o mellor sistema para acumular as forzas cidadás suficientes para defensa do común.

6º) Subliñamos a ambigüidade do Goberno Municipal na elaboración das bases do concurso. A posibilidade de edificación de vivendas, xa públicas ou privadas, nos espazos portuarios vén dada polas mesmas bases, motivo polo cal a maioría das propostas presentadas ao concurso aproveitan este rasquizo, que pode deixar vía libre á privatización do espazo público. É asombroso esta eiva a pesar do detallismo das bases. Este punto podería significar unha conexión coa proposta do Ministerio de Fomento de vender parte dos peiraos da Cidade para pagar a débeda do Porto Exterior.

Defensa do Común sempre se manifestou contra a privatización dos espazos públicos. Solicitamos un uso cívico e cidadán dos mesmos, xerando riqueza urbana e emprego sostíbel. Por outra parte, existe un enorme parque de 20.000 vivendas baleiras e varios polígonos aprobados. Tamén ten aparecido nos medios de comunicación a oposición do Goberno Municipal á venda dos terreos portuarios, en coincidencia coa nosa alternativa.

A recuperación dos terreos gañados ao mar e a súa cesión gratuíta para equipamentos, espazos libres e zonas verdes de titularidade e usos públicos é un signo de identidade da Coruña dende fai 140 anos. Non se entendería pola cidadanía coruñesa en particular e a cidadanía galega, en xeral, que nunha etapa democrática se rompa unha tradición centenaria de recoñecemento de espazos como públicos, conseguido grazas ao traballo de moitas xeracións.

7º) Por todo o exposto, consideramos que:

- Deberían rexeitarse aqueles proxectos que contemplan a posibilidade de edificación de calquera tipo de vivendas no espazo portuario.
- O Goberno Municipal debe iniciar perentoriamente o proceso de Consulta Popular á cidadanía nos termos aprobados xa no Pleno da corporación municipal e non limitada a unha “consulta telemática”.
- O Goberno Municipal debe facer unha convocatoria pública e aberta aos movementos cívicos da cidade para iniciar un proceso de información, debate e mobilización cívica,



reclamando para uso público os espazos do común (propiedades de Defensa, Fomento, ADIF, etc) e a súa reversión a propiedade municipal”.)

D^a. María Luisa Varela Insua, Representante da Federación de AAVV, expón que deberon convocar a todas as asociacións pero que non tiveron tempo á vista dos prazos, pero que como haberá participación cidadá, están tranquilos. Destaca que entenden imprescindible que se teñan en conta os seguintes aspectos:

- Financiamento das obras: calquera proposta que se realice debe ter en conta o financiamento das obras, que dificilmente cren que vaia a ser todo público. Porén, vista a posible necesidade de que parte das obras se financien con capital privado, entenden que pode haber dúas posibilidades:
 - o Construción de equipamentos comerciais e concesións de explotación dos mesmos (prazo non superior a 25 anos e cumprimento estrito das condicións da concesión).
 - o Construción de vivendas. Entenden que debe reservarse unha parte a vivendas de protección oficial, as alturas dos bloques de vivendas non poden superar as xa existentes na primeira liña actual de vivendas xa construídas (Linares Rivas, Cantóns,...) e as vivendas deberían situarse no lugar máis alonxado do mar.

Ademais, debería reservarse o mínimo imprescindible que garanta este financiamento con capital privado, deixando a meirande parte do espazo aberto para o uso libre da cidadanía, mediante a creación de novos espazos verdes e equipamentos de uso público.

- Potenciar o turismo: as novas infraestruturas que se constrúan deben promover á Coruña como cidade turística, con actividades incardinadas na contorna dos seus antigos peiraos. Para iso, sería interesante a construción de espazos de exposición permanentes e temporais (museo do mar, A Coruña industrial, o comercio marítimo con América,...)
- O bordo litoral forma parte da cidade da Coruña: as novas infraestruturas que se proxecten non deberían rachar a tradicional imaxe da Coruña, como cidade aberta ao mar. Porén, os novos usos que se prevexan coa liberación dos peiraos deberían estar plenamente integrados coas propias necesidades da cidade: espazos verdes, parques infantís, áreas caninas,...Ademais, o novo bordo litoral debería estar conectado cos distintos barrios da cidade, sobre todo os máis próximos, como pode ser a Cidade Vella, o Ensanche,...
- Convivencia pacífica entre medios de transporte diferentes: tendo prevista a construción da Estación Intermodal no futuro, debería preverse algún espazo deste novo bordo litoral como nó de conexión entre diferentes medios de transporte. Neste novo espazo que xurdiría coa liberalización dos peiraos, podería habilitarse un sistema de comunicación (tranvía, metro lixeiro, bus,...) que conecte directamente coa futura Estación Intermodal. Tamén sería moi interesante habilitar, aproveitando



o grande espazo que vai a gañar a cidade coa liberación dos peiraos, para implantar un sistema municipal de aluguer de vehículos non contaminantes (bicicletas, patinetes,...) para circular única e exclusivamente por este espazo e entre o bordo litoral e a futura Estación Intermodal. Isto melloraría en grande medida algúns dos problemas de mobilidade da cidade. Esta convivencia pacífica entre diferentes medios de transporte debería de garantir a necesaria reserva de espazos para uso exclusivo dos peóns.

- Espazos verdes e reservados exclusivamente a peóns: entenden que a ubicación dos espazos verdes que se deseñen debe estar nos lugares máis próximos ó mar, entendendo a cidade coma un lugar para utilización e goce da súa veciñanza e coma unha cidade aberta ó mar. Todo iso, sen descoidar a necesaria protección e separación entre estas zonas verdes e o bordo do peirao, para evitar posibles accidente. Tamén deberá darse prioridade á necesaria reserva de espazos exclusivos para uso de peóns.
- Instalacións deportivas: atendendo ás limitacións espaciais na zona centro da cidade no relativo a instalacións deportivas públicas, sería moi interesante a construción no bordo litoral de instalacións deportivas e de ocio, de carácter público.
- Garantía de mantemento das novas instalacións: Independentemente do deseño que se utilice, debería avaliarse detidamente que o mantemento das novas instalacións estea garantido con custes que non sexan imposibles para as arcas públicas e, polo tanto, para os petos da cidadanía nos seus impostos, como é o caso de diferentes instalacións xa existentes na cidade que están oxidadas xa desde o seu deseño orixinal e que acaban lixando o pavimento no que están instaladas.

Refírese tamén a sra. Varela Insua a que os proxectos deberán ter en conta a sostibilidade; dar moita “cancha” á Lonxa porque somos unha cidade pesqueira, que sexa unha zona de mobilidade lenta e que se abra en todo o seu percorrido e que se faga un museo dedicado ao mar para que o mar volva a integrarse co cidadán.

Remata dicindo que cal é a mellor proposta déixano para o xurado.

D^a. Marta García Pérez, Directora da Asesoría Xurídica Municipal sinala que unicamente comprobou que todas as propostas eran conformes coas bases e manifesta que concorda con moitas das opinións escoitadas nesta reunión, destacando que NósFíos parécelle que destaca no cumprimento de todos os requisitos requiridos nas bases do concurso aínda que bota en falta en case todas as propostas o modelo económico e a participación cidadá máis desenvolvido, afirmando que “Porsuporto” destaca no apartado de modelo económico polo seu realismo.

Remata a sra. García Pérez expresando que ao seu parecer “NósFíos” e “Porsuporto” son as propostas que máis se axustan aos requirimentos das bases.



D. Cristóbal González Triñanes pregunta se son cinco premios iguais ou un por apartado da memoria e se poden quedar desertos, ao que o sr. Presidente resposta que son cinco premios iguais e non por apartado e que podería haber desertos. Sinala tamén o sr. Presidente que na segunda rolda do xurado o pasado día 30 de novembro destacaron dúas ou tres propostas cun número maior de apoios dos membros do xurado e na vindeira reunión decidirán se conceder ou non os cinco premios. Remata o sr. Presidente dicindo que a valoración cidadá si é por apartado.

Agradece o sr. Presidente o traballo e as achegas dos membros deste comité e que as trasladará ao xurado para o que comezará a vindeira sesión facendo un resumo das mesmas.

O sr. Casabella López destaca que estas dúas propostas que analizou polo miúdo fundamentan suficientemente a convocatoria do concurso, pois nas dúas hai material abundantísimo para un futuro, que é o que se buscaba.

Remata o sr. Presidente insistindo en que foi unha mágoa ter que desbotar esas outras propostas.

Sendo as vinte horas e vinte e seis minutos, levántase a reunión, que estendo eu, Oficial Maior do concello da Coruña, en exercizo das funcións de fe pública, que asina xunto a min o sr. Presidente en proba da súa conformidade.