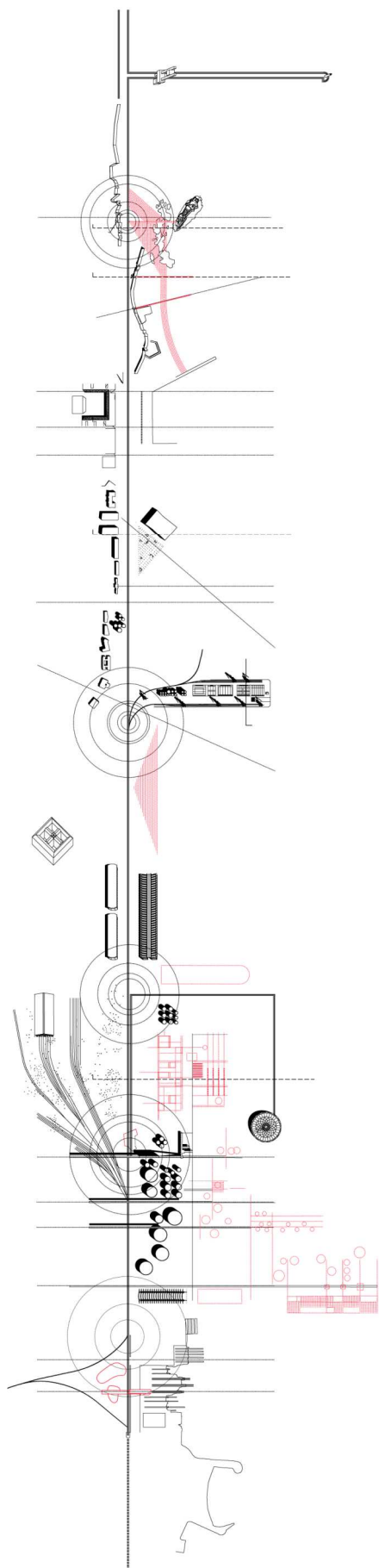
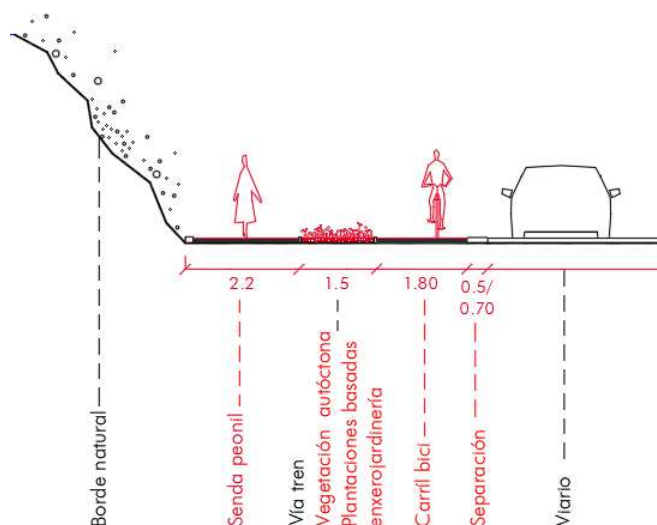




MEMORIA DE INTENCIONS. PUNTADAS CON FÍO. CAMIÑO, NÓS E ÁREAS DE OPORTUNIDADE

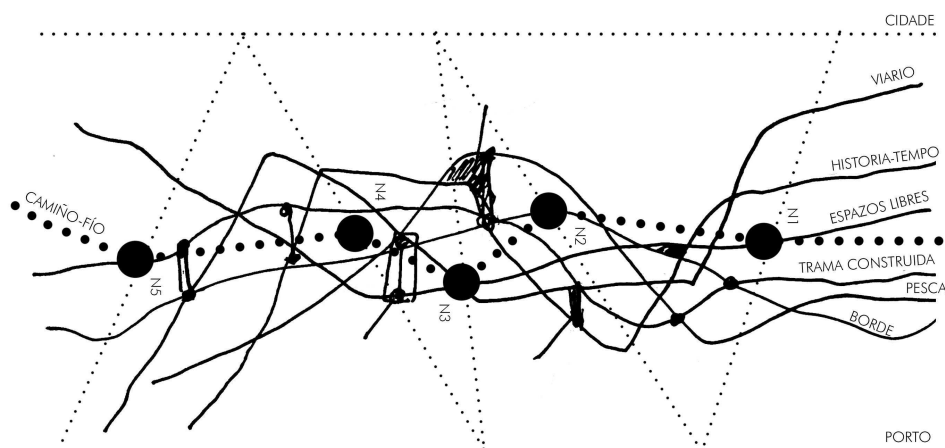
CAMIÑO-FÍO

Intervención mínima. Xa. Unha obra doada de facer que aproveita o existente. Pavimento, vías do ferrocarril... Fío do porto, veta (cabo, corda) da cidade. Liña continua, estrutura do movemento onde facer nós (nodos). 7.569,26 metros de percorrido polo ámbito. Enlace co Paseo Marítimo no dique de abrigo e con outro futuro que se propón dende Oza-Xubias cara Ponte Pasaxe. O camiño-fío recolle unha aspiración e vocación que a cidade ten: a accesibilidade ao mar e a recuperación de tramos de costa agora esquecidos, con todo o que conleva de memoria e conexión visual e espacial. Perceptiva. O camiño representa a loita dos cidadáns contra a desconexión e perda dos espazos. Deambular permite reflexionar sobre a cidade dun. Propor (participar).



NÓS-XERMES

Oportunidades. Lugares que xogarán un papel chave na historia, trazado e construción da cidade a partir de agora. Espazos en reconversión onde as intervencións arquitectónicas e de enxeñaría terán moito que dicir. A súa activación dependerá das circunstancias, das posibilidades do momento e do consenso cidadán. Os nós son xermes para a transformación da cidade no tempo e cada un deles concentra valores dos cinco principais criterios a ter en conta na intervención. Son por tanto, estratexias por si mesmas que na proposta aparecen representadas en posición nunha liña secuencial norte sur, e desenroladas no tempo cun orde suposto relacionado coas necesidades recollidas que poder tamén ser posto en análise coa participación cidadán de novo.



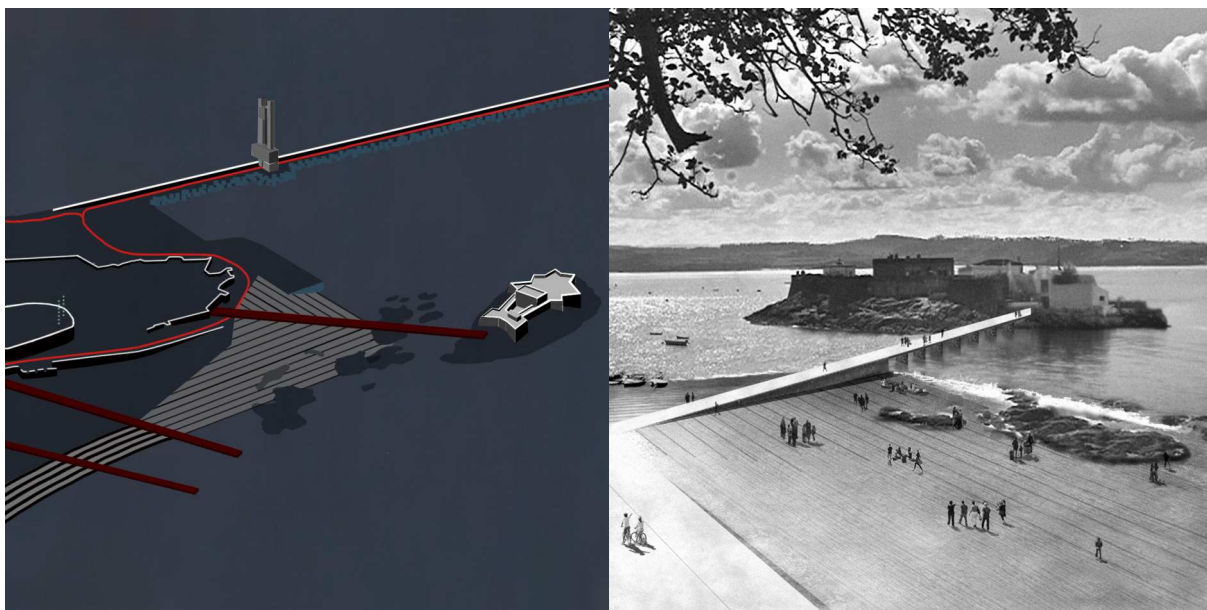
A) Estratexia de Integración urbana entre porto e cidade

Os nós escollidos son lugares de articulación e integración que implican por igual á cidade consolidada e ao borde portuario en transformación (puntada). Xunto co camiño (fío) permiten entender unha proposta de conxunto que, sen embargo, pode ser executada dende a intervención puntual, por tramos e mesmo en función dos tempos e a dispoñibilidade dos terreos. Preto dos nós aparecen outras actuacións intermedias que collen importancia como fases previas ou posteriores. O panel 2 recolle a liña de tempo e o desenrolo máis en detalle de cada un deles.

De Norte a Sur:

N1 *Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón*

A illa é illa. Entre ela e a muralla un pasál, a divisoria dunha superficie inclinada. Pública, espazo libre que en graderío baixa ao mar. Incidencias e accións: continuidade do soterramento da vía perimetral ata a muralla. 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, Mueso Militar, Igrexa da Orden Terceira e Fundación Luis Seoane. Mirador e bosque no final da rúa San Francisco. Conexión coa Cidade Alta. Baixada no final da muralla.



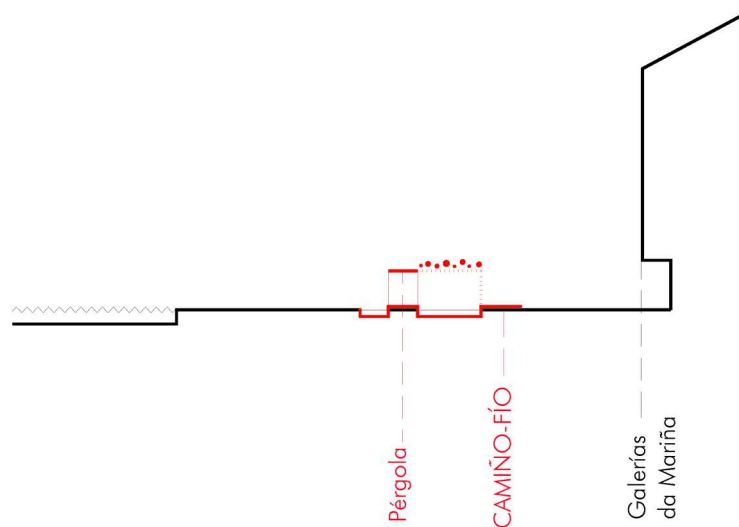
Portas Clavo – Parrote – Explanada Solana

As Portas do Cravo e Parrote son elementos, xunto co pano da Muralla neste tramo, 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 que entrar nel en forma de Pier (pasarela sobre o mar). Un deles como soporte do baño (lixeiro, con bancos e ocos), e outro para as Asociacións de Pesca deportiva (con parte edificada para taquillas e aseo). A Solana recupérase como espazo público, con grada na ribeira deixando as piscinas como elementos de apoio e un espazo vinculado ao hotel.



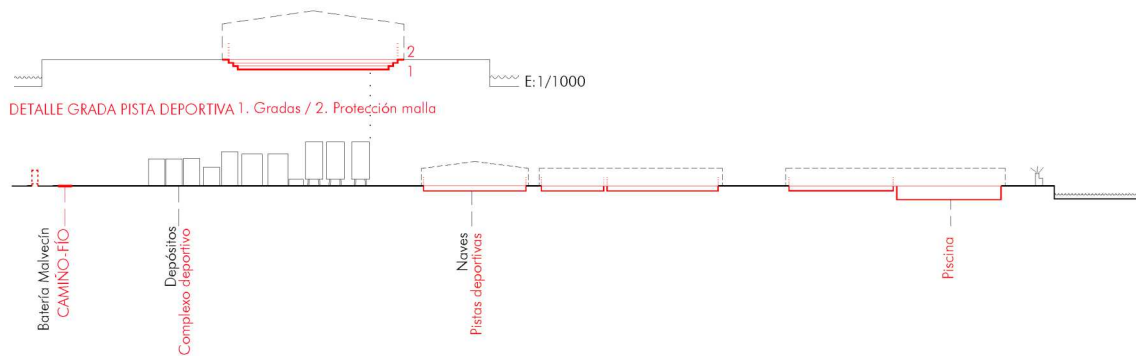
Dársena da Mariña (Humanización)

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



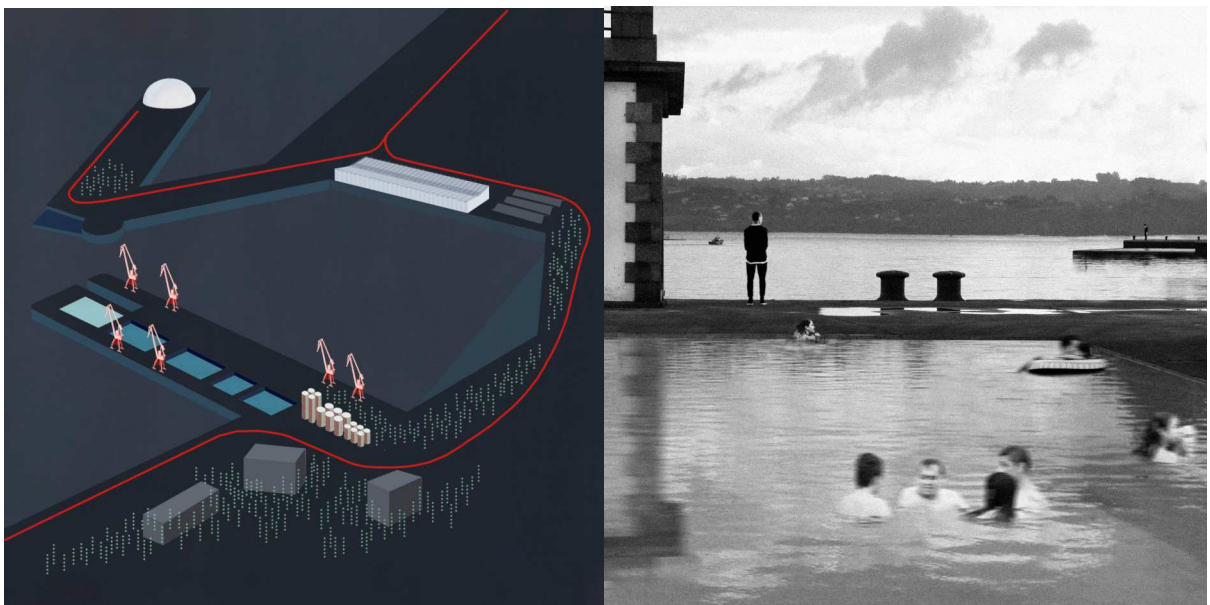
Peirao Trasatlánticos - Centro de Ocio – Xardíns Méndez Núñez

O Centro de Ocio require tratamento singularizado. Apenas sen uso, non conseguiu ser erme de cidade. Imaxinar unha intervención sobre el pode ir dende propoñer atravesalo, aproveitando os ocos da súa estrutura, ata a súa desmontaxe para permitir unha conexión ben necesaria: a canle secuencial que dende Riazor pode chegar ao Peirao de Trasatlánticos. Praia-Cidade-Porto. É posible a conexión Obelisco-Porto ao través do Centro de Ocio (intervención mínima). Incidencias e accións: O soterramento completo da Avenida do Porto, permite o seu tratamento como espazo de referencia peonil e unha maior intervención. Desmontaxe e trocos na fachada: ocos e transparencias.



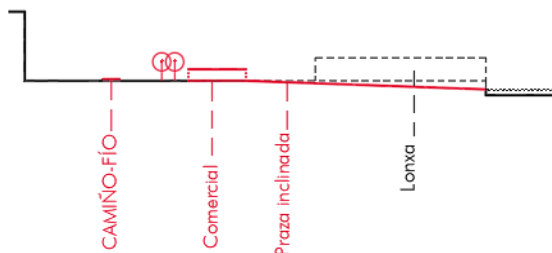
N2 Bateria (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edifícios Institucionais)

A continuidade dos Xardíns no litoral. As institucións agora metidas nun parque. Xerme dun traspaso necesario da cidade a carón dun seus tecidos máis emblemáticos: o Ensanche, cara ao mar. Garás e Malvecín, historia e novidade dun peirao reconvertido en Centro para Actividades Deportivas, imprescindibles e necesarias nesta zona compacta da cidade. Incidencias e accións: continuidade ao soterramento das vías en Juana de Vega e Avenida do Porto. Superficie de preferencia peonil como oreto da Avenida da Mariña. Reforma da Rosaleda. Participación cidadadán na creación dun xardín.



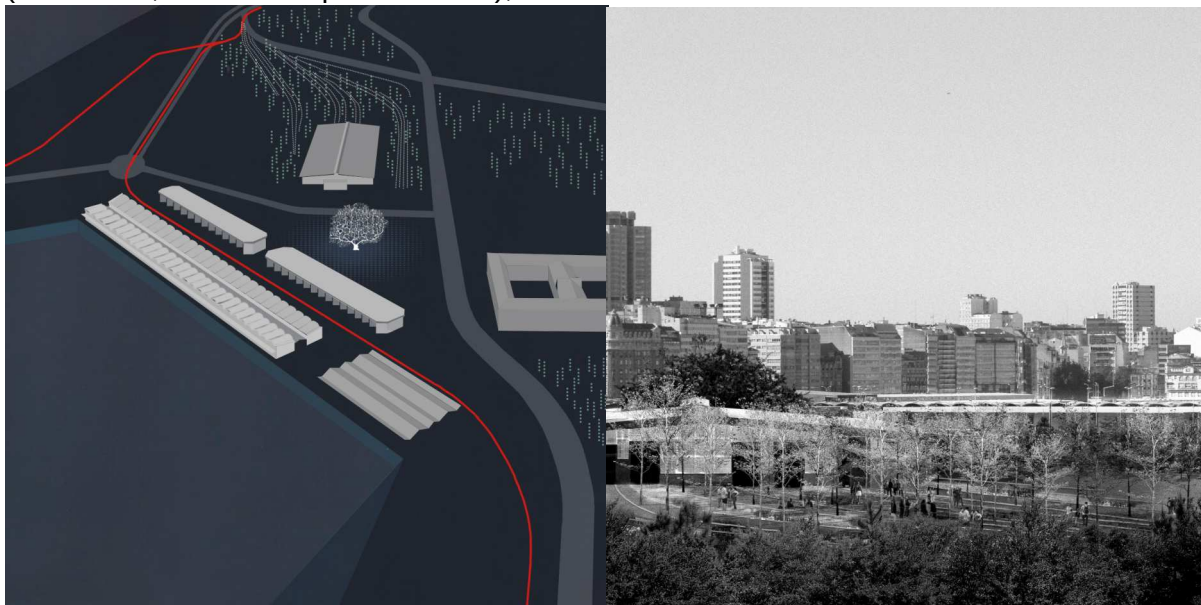
Peirao Batería – Linares Rivas

Neste punto propónse un proxecto de tempo non inmediato que supón un traslado no futuro da actual Lonxa que dificulta a relación cidade- mar. Ademais existe unha traza histórica en ángulo do peirao moi interesante que tiña moito que ver coa forma da cidade. Recuperar a diferenza entre Peiraos de Batería (Malvecín-Salvas) e Linares Rivas permite unha mellor relación coa trama do Ensanche e a recuperación da presenza do mar nas súas rúas (Menéndez Pelayo, Marcial del Adalid, Ramón de la Sagra ou Escalinata Rafael del Río).



N3 *Palloza – Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego*

A creación da Praza do Muro, o mercado do peixe. Mestura de usos propios da cidade: xustiza, mercado, cultura. Eira triangular, baleiro tratado con pavimentos de diferente textura. Grans e pedras lavadas. Este espazo articulará os usos existentes cos novos. Mantemento dun patrimonio edificado, incorporado como pezas urbanas ao través da apertura dos peches e o tratamento das superficies. Incidencias e accións: Aperturas no lado do porto, en peches e valados. Substitución dos edificios sen interese para os novos usos e crear, do outro lado da avenida, unha praza 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: o Muro, para actividades de mercado público e degustación de produtos do mar. Reconversión da Estación de san Diego como centro de produción de actividades culturais nun contexto de Parque e nunha zona de cidade necesitada e coa singularidade da gran superficie cuberta diáfana existente que permite acoller grandes eventos preto dos centros de comunicación (intermodal, terminal de pasaxeiros...), comercial e turístico da cidade.

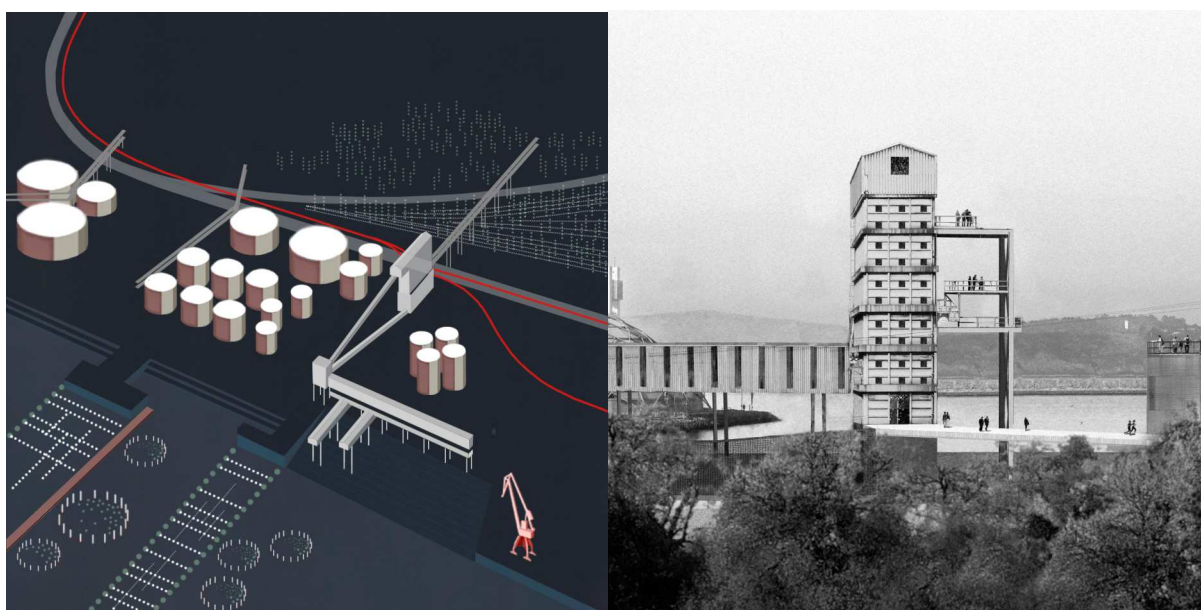


Rego Monelos

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

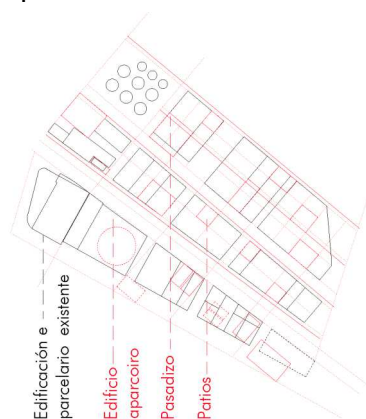
N4 Castelo San Diego – Cargadoiro

De Castelo a Castelo. Esquecido lugar de gran importancia na historia da cidade e o seu perfil costeiro. No seu entorno imponente cargadoiro de gran. *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 cargadorio. Esta operación de descuberta e construción, permitirá o desenrolo da Zona 2. 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.



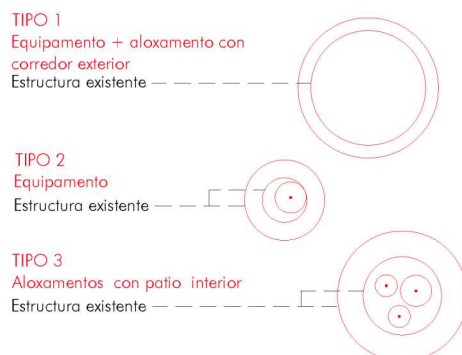
Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar

Pouco a pouco, o desmantelamento das naves permitirá a ocupación dos espazos que deixan por novas edificacións. A proposta é de dedicar todo este ámbito de naves á 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 patios e corredores co apoio do parcelario existente que han ir enlazando 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 toda 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 máis altas.

N5 *Varadoiro 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 (Giles Clément, Piet Oudolf). Inda que se ve aconsellable a modificación de trazado do acceso cara o talude do Porto de Oza desde o túnel de Eirís, parece 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 da vía, o novo parque e o barrio dos Castros cara Oza.



Praia Oza – Paseo das Xubias

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

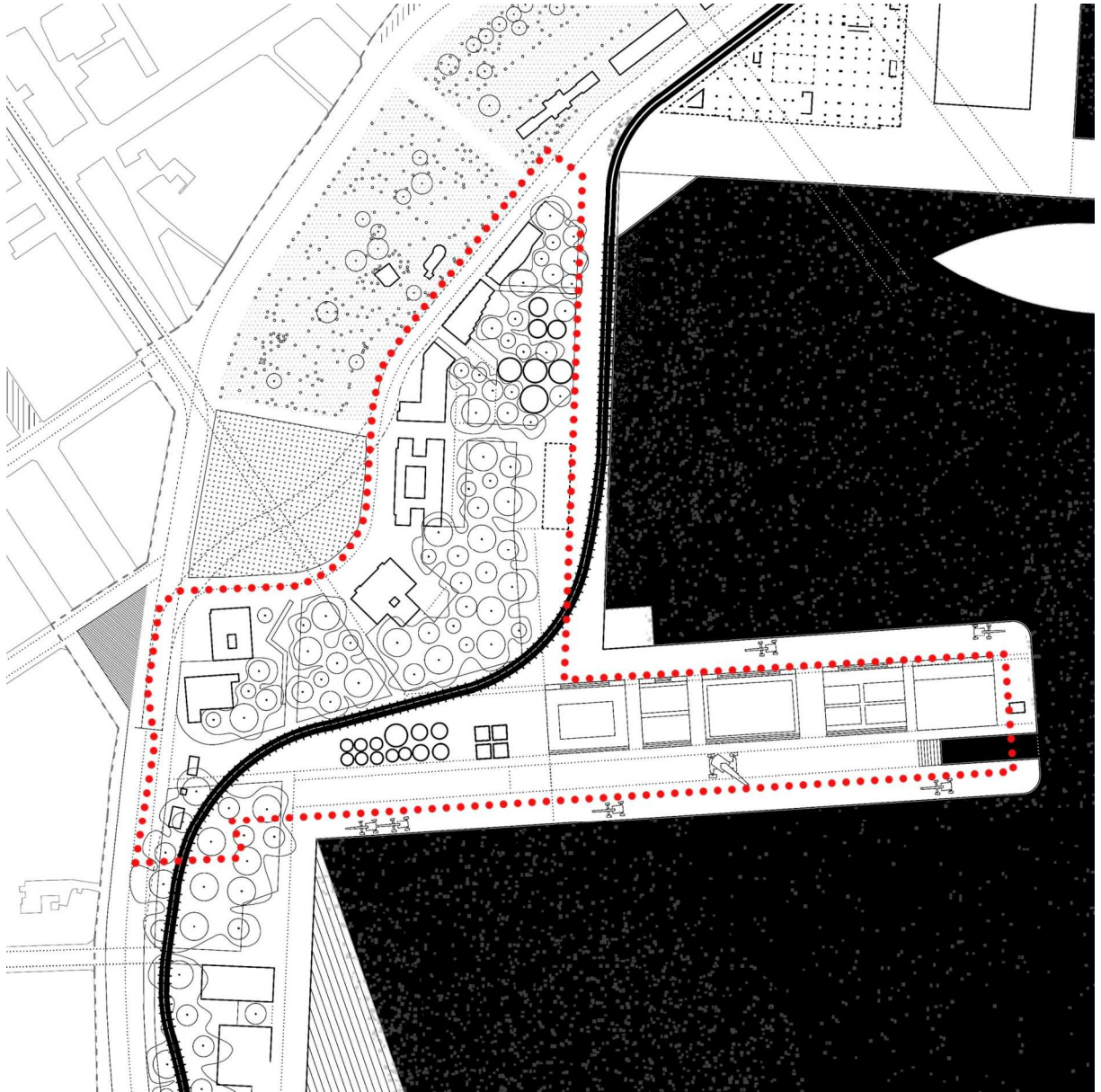
ÁREAS

Espazos de transformación no tempo. Ámbitos que irán mudando a partir das intervencións nos nós. A dinámica de cambio virá condicionada polo convenio e a disposición. 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 desenvolvemento de equipamentos e espazos libres.

A1 Solana – Paseo Marítimo



A2 Peirao Calvo Sotelo



A3 San Diego – Os Castros (Parque e Centro Actividades)

A4 San Diego – Peirao Centenario (Tecido Produtivo do Mar- Peirao de Carga – Nova Lonxa)

A5 Depósitos (Tecido Aloxamento/Asistencial)



A6 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. Tamén da economía e posibilidades de implantación gradual do resto das propostas de intervención. 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 a que as transformacións urbanas propostas nos NÓS, incidan nos ámbitos das súas contornas.

No 1 a proposta de continuidade do soterramento da vía perimetral da Solana ata o Clube Náutico e Oceanográfico.

No 2 a continuidade do soterramento da Avenida do Porto ata Praza de Ourense 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. A proposta recolle tamén outra 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, pois se trata mais ben de aportar melloras na integración de espazos, entre o 3 e o 4 nó, contéplase o derrubo do ramal aéreo de Alfonso Molina en Linares Rivas, pasándoo cara o interior e, no entorno do 4 a posta no terreo do viario entre os Castros e o inicio de Ronda de Outeiro e rúa Posse.

Ferroviario

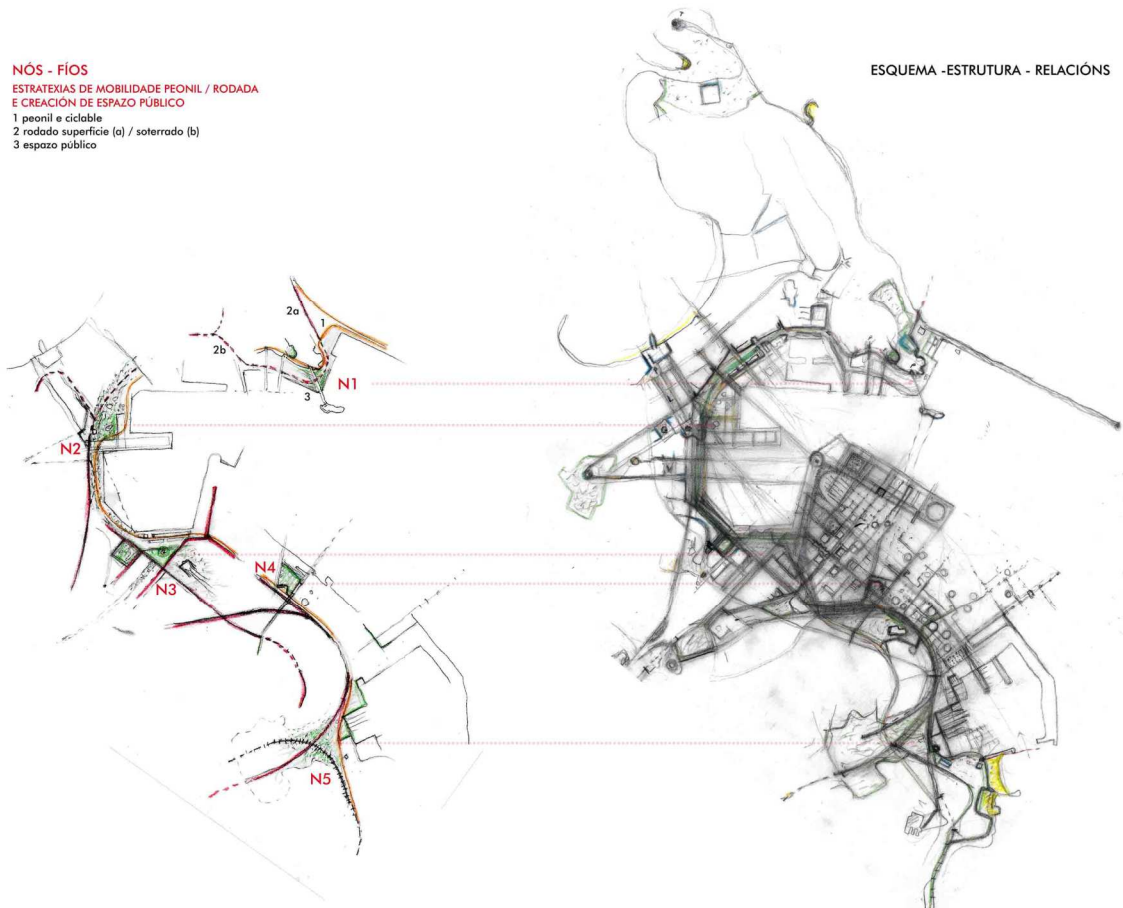
A proposta contempla como único acceso ferroviario dentro do ámbito de estudio o mantemento da conexión dende a mariña coruñesa coa estación de San Cristóbal. Mais é precisamente o trazado das liñas ferroviarias e a súa materialidade a que fan de soporte da accesibilidade ciclopeonil da meirande parte 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 dada por intervencións que xuntan valores de mellora na mobilidade peonil, ciclable, mais tamén de creación de espazo libre.

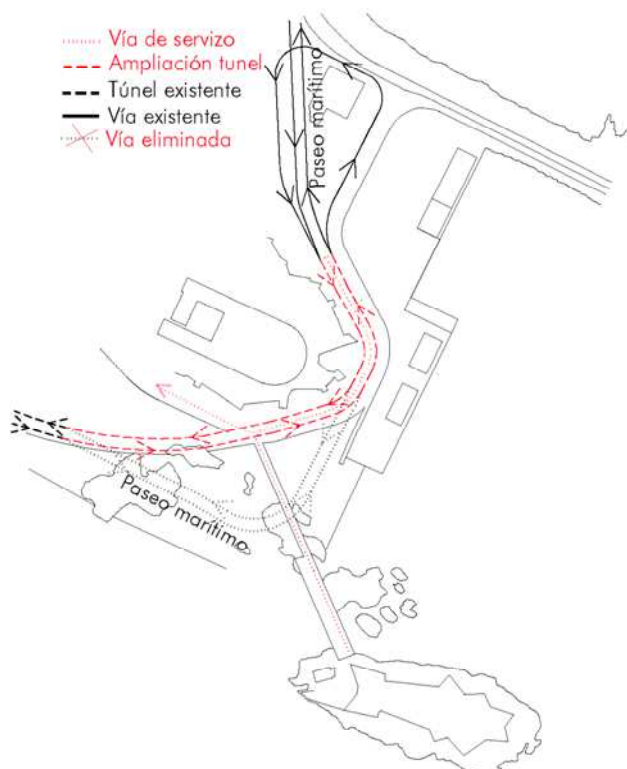
NÓS - FÍOS
ESTRATEGIAS DE MOBILIDADE PEONIL / RODADA
E CREACIÓN DE ESPAZO PÚBLICO
 1 peonil e ciclable
 2 rodado superficie (a) / soterrado (b)
 3 espazo público

ESQUEMA - ESTRUCTURA - RELACIÓNS

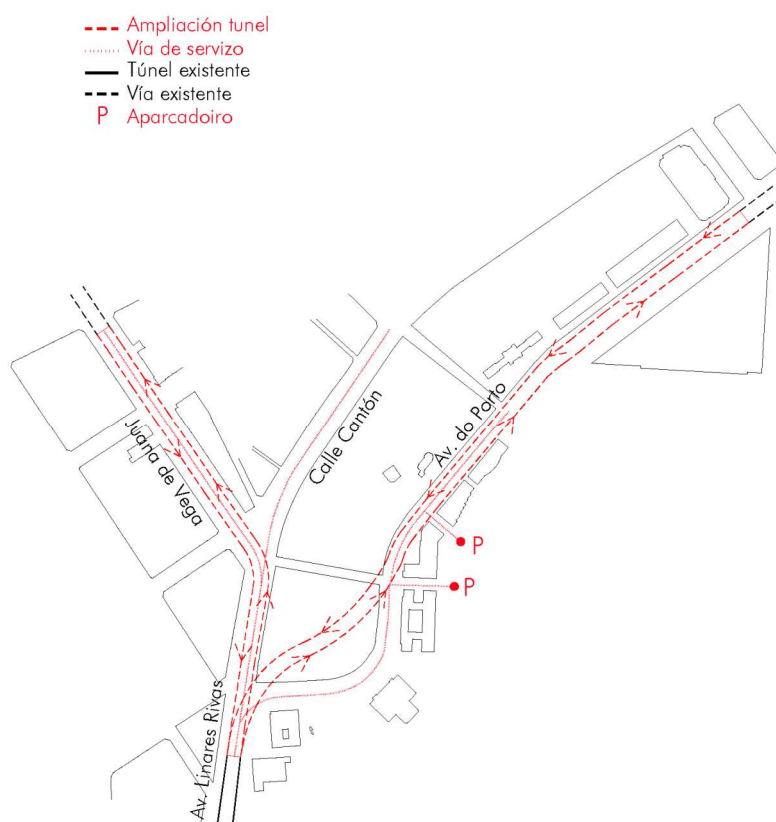


5 PROPOSTAS DE MELLORAS NO VIARIO

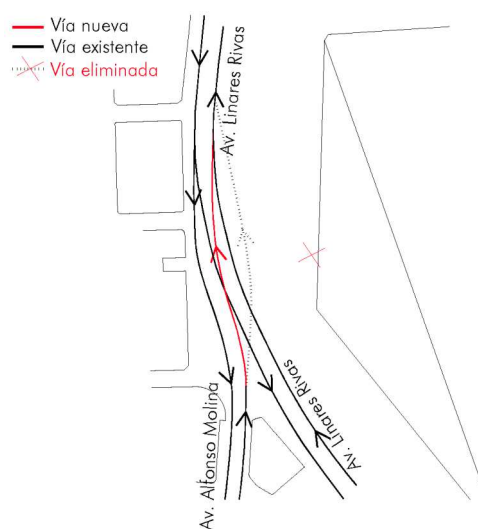
V1 Continuidade soterramento Solana-San Antón



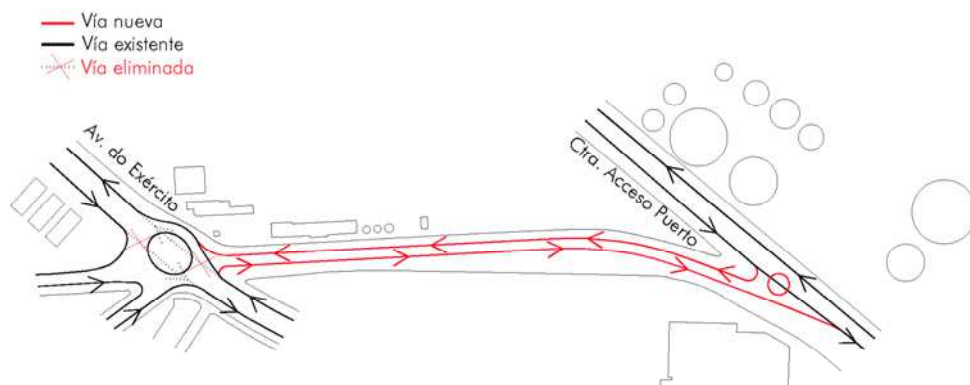
V2 Continuidade soterramento Av. Do Porto



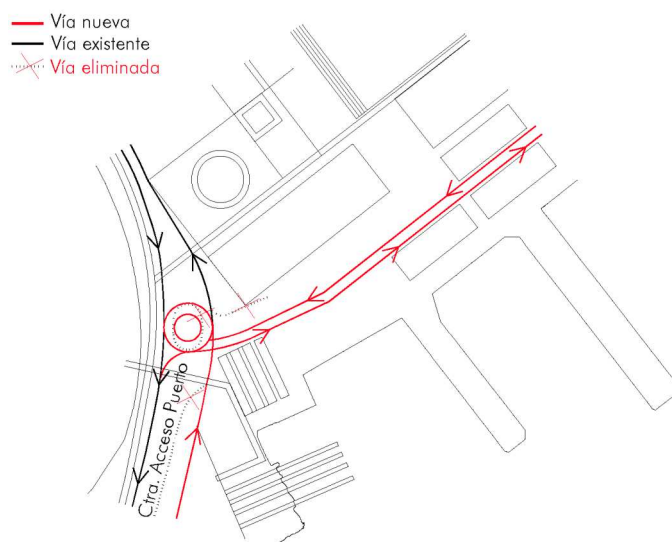
V3 Eliminación viaducto Linares Rivas



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 baseadas, 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 puntos de vertido da rede de saneamento existentes.
- **No eido social**, manterase a propiedade pública do solo en todo o ámbito, favorecendo o aceso 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 seguiran 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.

A continuación describíranse máis polo miúdo as propostas do eido ambiental, xa que os aspectos sociais e económicos están descritos de forma transversal nos diversos apartados do presente documento.

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. Coma consecuencia, o modelo circular reducirá tanto a dependencia de recursos externos coma a xeración de residuos.

Dentro do ecosistema urbano hai dous elementos que destacan pola súa importancia e cuxa xestión pode ser mellorada a través da 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, alumado público...). Os principais combustibles son os derivados do petróleo, o gas e a electricidade. Para os dous primeiros dependemos da subministración de fontes externas, que se achegan 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

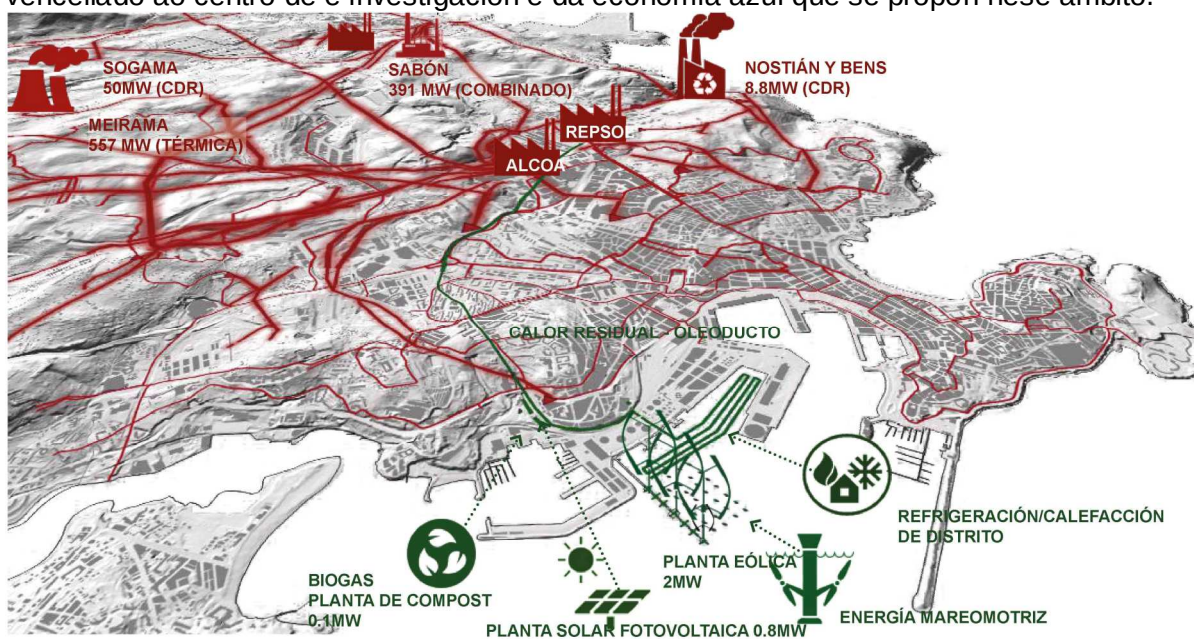
coxeneración e o uso de combustibles derivados dos residuos (CDR) entre os que destacan as plantas de Nostián, Bens e Sogama, cunha capacidade conxunta de case 60MW.

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, xa que case a totalidade dos recursos son captados externamente. 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). Como é ben sabido, e segundo a segunda lei da termodinámica, todo proceso de transformación de enerxía implica unha perda en forma de calor. Polo tanto, as actividades que requiren gran cantidade de enerxía van a xeran calor residual que, en moitos casos é disipado directamente a atmosfera. 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.

De forma complementaria, propónse a creación de diversas plantas de micro-xeración baseadas na tecnoloxía solar fotovoltaica, eólica, biogás e mareomotriz.

- A planta solar fotovoltaica estaría situada na cuberta do aparcadoiros a sur do barrio dos Castros, aproveitando a boa orientación e a ausencia de obstrucións que causen sombras. Estímase un potencial aproximado de capacidade duns 500kW.
- Propónse a 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.
- Finalmente, contéplase a posibilidade da instalación de turbinas somerxidas que aproveiten os movementos das mareas para xerar electricidade. Esta instalación terá un carácter experimental, dado o estado de desenvolvemento da tecnoloxía, e quedará vencellado ao centro de e investigación e da economía azul que se propón nese ámbito.



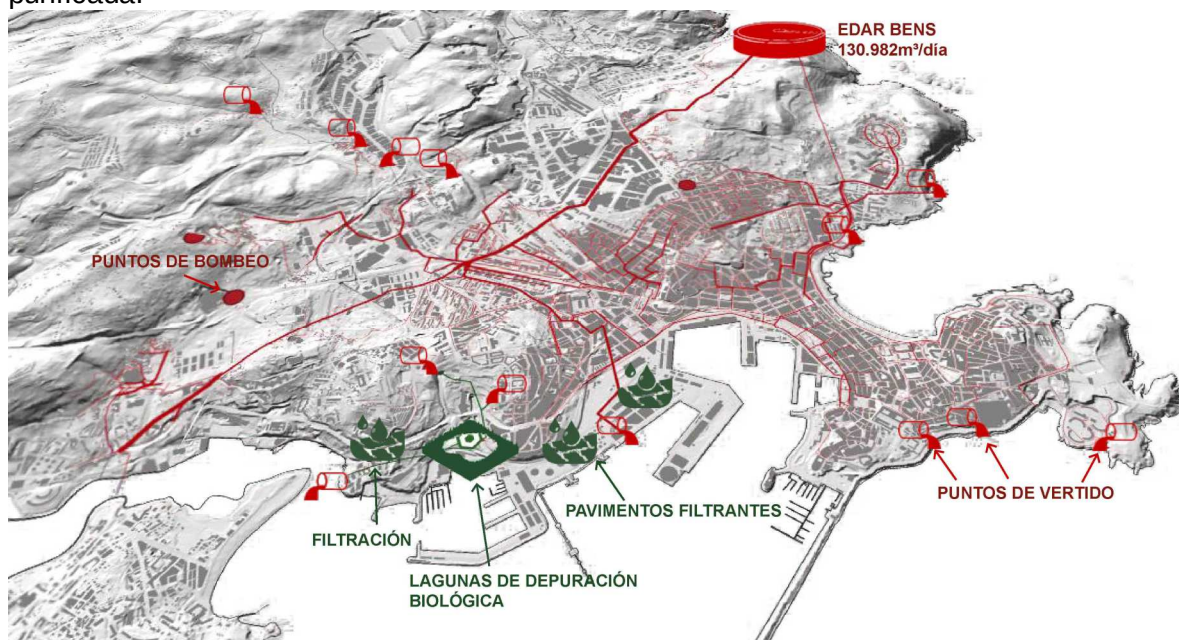
O CICLO DA AUGA

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 de 63hm³ anuais. Dende alí repártese aos diferentes depósitos de distribución e, finalmente, ata os puntos de consumo da cidade. O consumo doméstico de auga é 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 biótupos purificadores. As augas residuais que actualmente carecen de tratamento se recollerían nun 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 onde pasaría por dúas fases con diferentes profundidades e velocidades de infiltración. As especies vexetais especificamente seleccionadas introducirán o oxíxeno necesario na interface terra-auga de forma que se produzan os necesarios 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

O que se propón parte da concepción da eficacia das 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.

A proposta de conseguir 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 nodos.

Outra das meirandes 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.

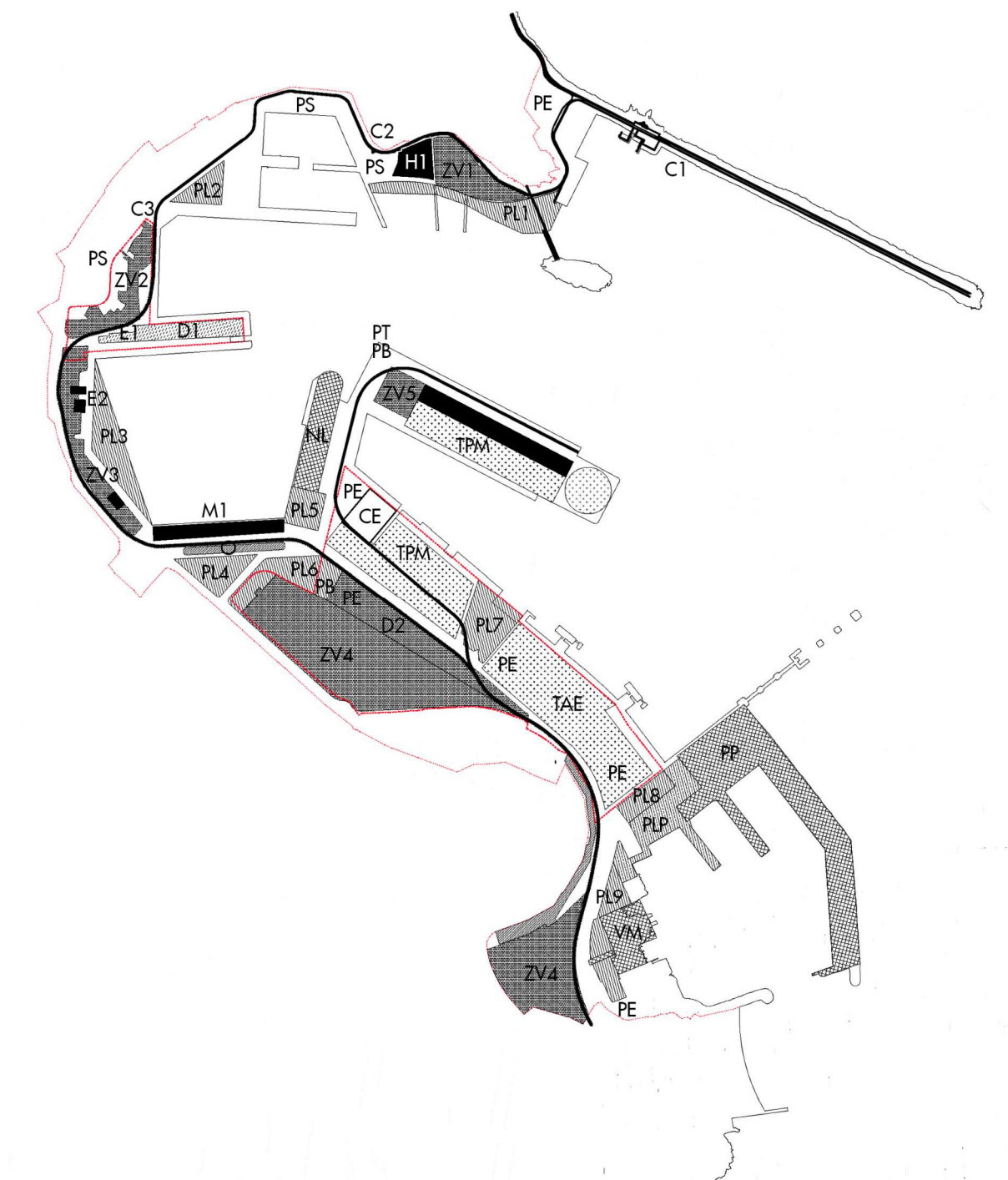
Actuacións de aproveitamento dos tecidos existentes.

Hai dúas estratexias para o 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 polo tanto unha posibilidade cuantificable de retorno dos investimentos que pode ser moi importante dada a superficie de solo e construída que para este uso se destina no proxecto 79.704 m².

Por outra, o plantexamento de substitución no tempo das naves de almacéns ao través de establecer unhas condicións de desmantelamento e reedificación que permita a creación dun tecido propio dentro dos límites e referencias do existente. 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.

Calificación, ordenación e superficies dos NOVOS usos e delimitacións



ZV ZONAS VERDES ZV1 Muralla – Puertas Parrote-Cravo-Embarcadoiro ZV2 Extensión Xardíns MN cara Peirao Calvo Sotelo ZV3 Peirao Batería-Linares Rivas ZV4 Parque de San Diego ZV5 Triángulo ferroviario ZV6 Arboreda Peirao Centenario **PL** PRAZAS PL1 Parrote San Antón PL2 Centro de Ocio PL3 Peirao Batería-Linares Rivas PL4 Palloza - San Diego PL5 Mercado – Nova Lonxa PL6 Centro San Diego PL7 Castelo San Diego PL8 Pórtico Nave Redeiras PL9 Praza Varadoiros PLP Praza e Peirao Pesca Deportiva **D** DEPORTIVO D1 Peirao Calvo Sotelo D2 Deportivo San Diego **H** HOTELEIRO H1 Parcela Hotel Finisterre **E** EQUIPAMENTO COMERCIAL / OF E1 Oficinas (Silos Calvo Sotelo) E2 Comercial **M** MERCADO M1 Mercado do Muro (Lonxa Gran Sol) **NL** NOVA LONXA **O** OBRADOIROS **CE** COMPLEXO ENERXÉTICO E DE SERVIZOS **TPM** TECIDO PRODUTIVO DO MAR **TAE** TECIDO ALOXAMENTO-EQUIPAMENTO **PB** **PP** PORTO PESQUEIRO **VM** VARADOIRO MARINA

ORDENACIÓN. **NOVOS** USOS E SUPERFICIES SOLO

ZV ZONAS VERDES	272.255 m2
ZV1 Muralla – Puertas Parrote-Cravo-Embarcadoiro	21.315 m2
ZV2 Extensión Xardíns MN cara Peirao Calvo Sotelo	19.205 m2
ZV3 Peirao Batería-Linares Rivas	25.690 m2
ZV4 Parque de San Diego	145.290 m2
ZV5 Triángulo ferroviario	49.930 m2
ZV6 Arboreda Peirao Centenario	10.825 m2
PL PRAZAS	174.733 m2
PL1 Parrote San Antón	24.344 m2
PL2 Centro de Ocio	8.560 m2
PL3 Peirao Batería-Linares Rivas	21.137 m2
PL4 Palloza - San Diego	12.530 m2
PL5 Mercado – Nova Lonxa	11.550 m2
PL6 Centro San Diego	22.044 m2
PL7 Castelo San Diego	22.600 m2
PL8 Pórtico Nave Redeiras	8.452 m2
PL9 Praza Varadoiros	16.330 m2
PLP Praza e Peirao Pesca Deportiva	27.180 m2
D DEPORTIVO	26.334 m2
D1 Peirao Calvo Sotelo	16.084 m2
D2 Deportivo San Diego	10.250 m2
H HOTELEIRO	
H1 Parcela Hotel Finisterre	8.503 m2
E EQUIPAMENTO COMERCIAL / OF	3.809 m2
E1 Oficinas (Silos Calvo Sotelo)	855 m2
E2 Comercial	2.954 m2
M MERCADO	
M1 Mercado do Muro (Lonxa Gran Sol)	12.845 m2
NL NOVA LONXA	21.775 m2
O OBRADOIROS	5.370 m2
CE COMPLEXO ENERXÉTICO E DE SERVIZOS	13.195 m2
TPM TECIDO PRODUTIVO DO MAR	90.227 m2
TAE TECIDO ALOXAMENTO-EQUIPAMENTO PB	79.704 m2
PP PORTO PESQUEIRO	91.938 m2
VM VARADOIRO MARINA	18.660 m2

Actuacións nas infraestruturas. Propostas secuenciadas de transformación.

O proxecto contempla o desenvolvemento 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. Neste sentido, a gráfica que constitúe o panel 2 recolle o proceder no tempo recomendado das actuacións que, en todo caso, poden ser afrontadas do xeito independente.

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 nos próximos.

Outras, como a eliminación de viadutos que non son xa tan necesarios tras os cambios sufridos na mobilidade da cidade, semellan máis doadas de afrontar economicamente e, para o proxecto que se propón, pertinentes.



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 seguido, e sempre de forma esquemática, formúlanse algunhas das etapas que deberán 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 o 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.
O deseño e actividades a realizar (charlas, debates, documentos divulgativos e explicativos, configuración dunha web de consulta e outras ferramentas que fomenten a participación, son ben 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 sobre o 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.
- D. 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, etc.).
 - D2. 5. Debate e participación cidadá na definición final.
 - D2. 6. Propostas veciñais acerca de espazos concretos.
- E. 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.

NÓSFÍOS

