

AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA
DEPARTAMENTO DE SERVICIOS GENERALES DE REGENERACIÓN URBANA
CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE JURADO, PARA LA
DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN DEL BORDE LITORAL
DE LA CIUDAD DE A CORUÑA, DESDE EL DIQUE DE ABRIGO HASTA LA
PLAYA DE OZA

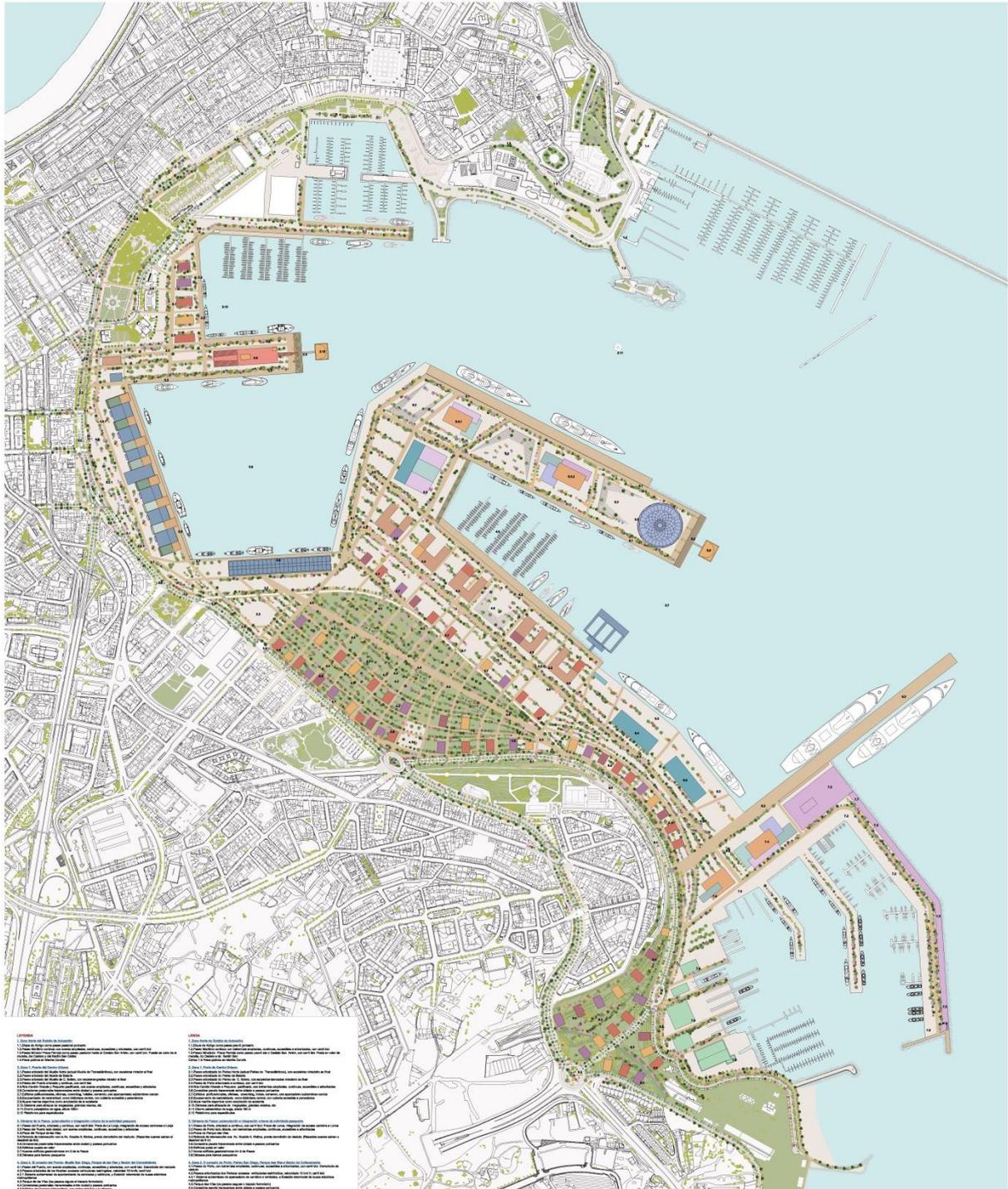
CIUDAD PUERTO. MEMORIA AMPLIADA

Equipo:

J. HENRICH, Integración urbana entre puerto y ciudad / INTRA, Movilidad /

X. MAYOR + J. BARBA, Sostenibilidad /

J. ALEMANY, Modelo económico / MOMENTUM CO, Participación



LEMA: CIUDAD PUERTO / CIDADE PORTO

LEMA: CIUDAD PUERTO

INDICE DE LA MEMORIA AMPLIADA

A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD UNA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD QUE POTENCIE EL DESARROLLO MÚTUO Y LA CALIDAD DE VIDA DE TODOS LOS CIUDADANOS

- A.1 POR UNA NUEVA CONCEPCIÓN DE LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD.**
- A.2 EL ESPACIO PÚBLICO COMO MARCO PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO Y LAS NUEVAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONÓMICAS**
- A.3 EL ESPACIO PORTUARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL PARA LA CIUDAD**
- A.4 PLAN MAESTRO, MASTERPLAN O PLAN GLOBAL DE LA INTEGRACIÓN URBANA DEL PUERTO**
- A.5 DESARROLLO DEL MASTERPLAN POR MUELLES Y DÁRSENAS 82'19-2055)**

B. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD PARA POTENCIAR DE FORMA SOSTENIBLE EL ESPACIO PORTUARIO Y SU ENTORNO

- B.1 OBJETIVOS**
- B.2 ESTRATEGIAS**

C. SOSTENIBILIDAD

D. MODELO ECONÓMICO

- D.1 OBJETIVOS ECONÓMICOS DE LA PRESENTE PROPUESTA**
- D.2 LAS BASES DEL MODELO ECONÓMICO**
- D.3 VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA**

E. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- E.1 OBJETIVO**
- E.2 ETAPAS DEL PROCESO PARTICIPATIVO**
- E.3 CANALES DEL PROCESO PARTICIPATIVO**
- E.4 METODOLOGÍA**

ANEXO 1: CUADROS DE SUPERFICIES DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES PROPUESTAS

ANEXO 2: PRESENTACIÓN DE NUESTRO EQUIPO



CIUDAD PUERTO

MEMORIA AMPLIADA



PRESENTACIÓN GENERAL

La presente propuesta es viable y se basa en unos innovadores objetivos y planteamientos que se pueden resumir en los siguientes seis puntos:

- ✓ Valoración especial del espacio público de calidad, integrando ciudad, puerto y paisaje, como marco global de los servicios, equipamientos y actividades socio-económicas públicas y privadas
- ✓ Consideración del medio ambiente, no como una variable exterior a considerar, sino como elemento central presente en todas y cada una de las propuestas
- ✓ Nueva movilidad sostenible, potenciando el transporte público de 2019, el bus eléctrico, con pacificación de todo el ámbito que suponga unos desplazamientos interiores en el nuevo espacio con mínimos impactos sobre el medio
- ✓ Preservación de la memoria histórica y la identidad del lugar. Un puerto es un espacio especial con unas características singulares que hay que respetar e, incluso, potenciar
- ✓ Liderazgo e impulso desde el sector público y colaboración con las entidades educativas de alto nivel, entidades cívicas y el sector privado: impulso decidido y planificado de las actividades socio-económicas con mayor impacto positivo sobre el empleo y los sectores de nuevas tecnologías
- ✓ Participación popular en todo el largo proceso de transformación (no solo para el presente análisis de las Estrategias ni siquiera en la aprobación del plan global) que, en las operaciones tan extensas como la de A Coruña, pueden durar varias décadas

La transformación del espacio portuario de A Coruña con la introducción de nuevos servicios y equipamientos urbanos y con los planteamientos anteriores no debe significar la subvaloración de la importancia del puerto; al contrario, **deberán impulsarse las actividades portuarias**. Sus sectores de pesca, reparación naval, cruceros, marinas deportivas...no sólo deben continuar en el nuevo puerto urbano sino que deben potenciarse y, **a la vez deben introducirse nuevas actividades** del mundo de la cultura, la formación, el turismo, los sectores emergentes de las nuevas tecnologías y la economía del conocimiento.

La propuesta urbanística valora especialmente **la consideración del espacio público como elemento central y como marco global** de todas las actividades viejas y nuevas del puerto. El diseño del conjunto del espacio se basa en: la pacificación del tráfico rodado; la promoción del paseo; la transparencia y visualización del paisaje marítimo y

urbano; la consideración de unos servicios terciarios y una dotación habitacional equilibrada que permita desarrollar una mixtura de actividades y una economía dinámica de la zona, pero que en ningún caso suponga una congestión o densificación; la planificación de nuevos edificios de servicios en tierra para las nuevas actividades marítimas. Para todo ello se ha dividido funcionalmente todo el espacio portuario en ocho áreas y se han detallado (cuantificándolas) numerosas propuestas para cada una de ellas.

Las **propuestas para la sostenibilidad del conjunto del área** y de su proceso de transformación se han construido en base a tres estrategias concretas: a) diseño de Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS); b) generación de un entorno de mayor calidad para todos los ciudadanos; c) sostenibilidad considerando el metabolismo urbano específico de A Coruña

El **modelo económico** considera esencial la **colaboración público-privada** para conseguir los grandes objetivos urbanísticos y económicos del interés general de la ciudad y su entorno. Un organismo específico, con clara dirección pública local y con representación de los organismos implicados debe dirigir toda la operación considerando siempre una estrategia económica que le permita actuar en todo momento promoviendo la inversión pública, los equipamientos y el mantenimiento de la zona portuaria sin déficits.

Por último, se propone un sistema de **participación popular que no sea una cuestión puntual, sino para todo el proceso**, desde la planificación a la ejecución total del proyecto

En definitiva, la amplitud del espacio portuario, su situación en relación a la ciudad y la ría convierte el proyecto de su reconversión en una oportunidad única y excepcional para la ciudad. Por ello se ha elaborado una propuesta muy ambiciosa, pero realizable en su globalidad y en todos sus detalles.

La presente Memoria amplía y destaca todas las propuestas contenidas en la Memoria presentada al concurso sin modificar su esencia. Para facilitar su lectura se expondrá al comienzo de cada gran apartado un breve texto en negrita con un resumen de su contenido.



A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD UNA RELACIÓN PUERTO-CIUDAD QUE POTENCIE EL DESARROLLO MÚTUO Y LA CALIDAD DE VIDA DE TODOS LOS CIUDADANOS

A.1 POR UNA NUEVA CONCEPCIÓN DE LAS RELACIONES PUERTO-CIUDAD

Analizando las reconversiones portuarias en el mundo, algunas de las cuales tienen ya una larga trayectoria de casi cuatro décadas, se puede comprobar que en la actualidad se están produciendo profundos cambios en la concepción, planificación y realización de las propuestas urbanísticas y económicas para estos espacios y, en general en las relaciones de las ciudades con sus puertos. Hay un agotamiento del modelo de simple introducción en los viejos espacios portuarios de un diseño urbanístico tradicional y de localización de algunas actividades comerciales y turísticas, incluso si ambas cuestiones tienen una mayor consideración en algunos parámetros medio-ambientales o paisajísticos. Es necesaria una nueva concepción de las reconversiones urbanísticas de los espacios portuarios.

Nuestra propuesta, basada en la creación de la máxima superficie posible de espacios públicos, de sostenibilidad y del máximo desarrollo económico, socialmente responsable e igualitario, y de creación de ocupación mediante nuevos usos complementarios que creen sinergias entre ellos, permite visualizar una transformación positiva y espectacular de los nuevos muelles integrados, y también de la ciudad de A Coruña y de su relación con la Ría y con su paisaje único.

La creación en los muelles y ámbito portuario de grandes espacios públicos pacificados, paseos, plazas, parques, será trascendental para A Coruña del siglo XXI, que pondrá así en valor su especificidad urbana y paisajística.

Nuestros paneles y video muestran una posible visión final de nuestra propuesta, evidentemente flexible, de la integración del Puerto de A Coruña. Estas imágenes no son una foto fija, sino una estrategia, un camino, una serie de conceptos a aplicar, que se irá precisando a lo largo del proceso que ahora iniciamos.

Es evidente que la transformación del Puerto es esencialmente la creación de nuevos ámbitos públicos, y esta estrategia debe ser proyectada y desarrollada desde lo público, desde la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, con la implicación de las universidades y sociedad civil. Sólo desde la perspectiva pública se garantizará el establecimiento de espacios y mezcla de funciones para la ciudadanía. La colaboración del sector privado es esencial, y siempre con la voluntad de crear nuevos espacios públicos y usos que enriquezcan los valores y funciones de la ciudad y del puerto.

Nuestra propuesta planifica la integración del puerto de A Coruña a partir de una estrategia basada en un sistema articulado en los diferentes muelles y en relación a la ciudad de diferentes espacios públicos pacificados, respetando y poniendo en valor las características únicas de cada muelle y de su relación estrecha con la ciudad y con el paisaje, conectando al máximo los dos ámbitos, con una visión global y atenta a cada espacio, planificación dirigida y acordada entre la Autoridad Portuaria de A Coruña y el Ayuntamiento de A Coruña, y con tres grandes objetivos para esta gran área portuaria, para su integración en la ciudad y para poner en valor todo su potencial transformador como espacios únicos abiertos al paisaje y al horizonte:

1--Crear un ámbito público y paisajístico del siglo XXI de gran calidad con características únicas que aporte identidad, un ámbito ciudadano, un ámbito pacificado, con espacios públicos peatonalizados y ciclables abiertos al paisaje, con parques, plazas cívicas, con equipamientos públicos de diferentes tipologías, con edificios polifuncionales

que permitan y favorezcan la mezcla de usos urbanos, académicos, educativos, de investigación y también relacionados con el mar, creando las condiciones para el trabajo de alta calidad: un ámbito habitable y transformador. Los edificios polifuncionales son necesarios porque tienen la capacidad de a la demanda futura. Los centros culturales como los que proponemos, tiene cada vez mayor importancia en el desarrollo de las ciudades, aportando identidad y conocimiento, y en la creación de desarrollo económico.

2--Desarrollar una economía enraizada y social, con mixticidad funcional, para la creación de nuevos puestos de trabajo especializados y de calidad

3--Preservar un medio ambiente sostenible y creación de un nuevo entorno energéticamente eficiente. En este sentido es esencial en nuestra estrategia el establecimiento de la movilidad pacificada mediante la creación de un sistema de transporte público urbano y metropolitano contemporáneo, versátil, flexible y limpio: el bus eléctrico.

Nuestra respuesta clara a la potenciación del transporte público de calidad es la integración de una estación intermodal subterránea de buses eléctricos urbanos y metropolitanos situado en el lado oeste de la Lonxa.

La presente propuesta se basa en algunas características diferenciales que, resumidamente, se exponen a continuación:

-Consideración de un doble objetivo: **mejora sustancial global del urbanismo del frente marítimo y promoción de nuevo desarrollo socio-económico de la ciudad**. No se trata de una operación urbanística más. Tampoco se trata de llevar a la práctica una propuesta de crecimiento económico o de un proyecto para la obtención de grandes beneficios económicos con los que financiar la construcción del puerto comercial a un lugar alejado de la ciudad y exterior a su ría. Se trata esencialmente de un proyecto global de un nuevo diseño urbano-portuario que contenga un programa de desarrollo económico sostenible a largo plazo

-Valoración especial y prioritaria del **espacio público como marco global y como elemento de relación** de todas las propuestas concretas de transformación y desarrollo. Inicialmente todo el puerto actual es espacio de dominio público. Aunque en el futuro este espacio pueda descatalogarse como “dominio público” ha de mantenerse la visión de su origen y el concepto de espacio público como contenedor de todo tipo de actividades, obviamente también de carácter privado, pero al servicio de la ciudad y su desarrollo social, económico y cultural

-**Movilidad sostenible** en el ámbito interno de los límites de la propuesta y que **facilite la integración** con el resto de la ciudad. Por la configuración geográfica de A Coruña será necesario combinar una movilidad de carácter urbana y metropolitana que discurre en los límites del puerto actual con una movilidad interna del espacio urbano-portuario del futuro sostenible y sin impactos medio-ambientales elevados

-**Preservación y potenciación del patrimonio construido y del inmaterial**. La preservación y reutilización del patrimonio portuario es una condición para dar continuidad a elementos importantes del paisaje portuario y mantener la identidad portuaria e histórica del lugar. En la propuesta mantienen y se reutilizan todos los edificios calificados como bienes patrimoniales y aquellos que se consideran que tienen interés técnico o funcional portuario

-No solo la movilidad ha de tener la característica de ser sustentable, sino que la **consideración de la mejora medio-ambiental** ha de presidir todas las actuaciones. La propuesta medio-ambiental es global. Tiene por objetivo generar en el nuevo espacio portuario un entorno de mayor calidad para los ciudadanos. La estrategia de actuación está diseñada con los criterios y propuestas de *Nature Based Solutions (NBSs)* –Soluciones Basadas en la Naturaleza

-Elaboración de un **Plan Maestro**, un **Plan de Gestión Económica**, un **Plan de Etapas** y un **Programa de participación popular en la planificación y realización de propuestas**. Por su extensión, por la complejidad de la transformación, por la importancia de las inversiones económicas a realizar y, por último, para instrumentar correctamente los planes para cada zona (Planes Especiales en la legislación española), los proyectos

concretos de urbanización y de edificación y la necesaria participación es necesario considerar que el conjunto de la transformación del puerto durará varios decenios. Un análisis comparativo de grandes proyectos de transformación portuaria así lo indica. En base a este análisis es necesario proponer un **Plan Maestro** que englobe y de sentido a todos los planes y proyectos de todo tipo que deberán elaborarse durante todo el largo proceso de transformación. Un proceso tan largo y complejo como el que se propone no es posible realizarlo como una suma de planes individualizados. Esta figura de Plan Maestro, en la legislación española puede asimilarse al **Plan Director** de la ley de Puertos, pero siguiendo estas experiencias internacionales debe ser más amplia y profunda.

La presente Memoria describe, explica y justifica el conjunto de propuestas urbanísticas y socio-económicas que tienen por objetivo una nueva relación entre el puerto y la ciudad de A Coruña. Esta nueva relación, más estrecha y coherente, en cierta forma una nueva integración, ha de surgir en la etapa que se está abriendo actualmente cuando un conjunto importante de actividades y tráficos del puerto histórico se están desplazando al puerto exterior de Punta Langosteira. Los amplios espacios terrestres y marítimos que se están liberando suponen una extraordinaria posibilidad de contribuir decisivamente, con los planes, proyectos y gestión adecuados, al desarrollo urbanístico y socio-económico de la ciudad en los próximos decenios

A.2 EL ESPACIO PÚBLICO COMO MARCO PARA EL DESARROLLO URBANÍSTICO Y LAS NUEVAS ACTIVIDADES SOCIO-ECONÓMICAS

Los espacios públicos son centrales en la calidad e identidad de las ciudades, en sus contextos urbanos, y en su relación con sus contextos paisajísticos inmediatos, sean ríos, playas o puertos. El espacio público se concibe también modernamente como el espacio de relación, el marco donde se producen e interrelacionan todas las actividades, sean éstas de carácter público o privado. En la presente propuesta el espacio público tiene un papel central y determinante, lo cual no significa minusvaloración de las actividades y espacios privados, sino reconocer su función de espacio de relación de personas y actividades

Los espacios de los muelles del Puerto de A Coruña forman un contexto urbano y portuario único y extraordinario que transformará absolutamente y muy positivamente la ciudad, potenciando su identidad como ciudad portuaria, marinera y pescadora, y su relación con la Ría de A Coruña.

Los nuevos espacios públicos de los muelles transforman la forma urbis, ya que amplían de manera extraordinaria la superficie de espacios libres de la ciudad, introduciendo un sistema de espacios de grandes dimensiones, incorporando la ría, el cielo y el horizonte en la identidad urbana, y creando nuevas percepciones de la ciudad vista desde ella misma.

La transformación positiva de los espacios públicos se genera como consecuencia de la pacificación del tráfico rodado, la peatonalización, la continuidad urbana y su accesibilidad. Una calle NO es una carretera, por lo que en los nuevos espacios públicos hay que potenciar el transporte público eléctrico de calidad y de mayor eficiencia, limitando las velocidades máximas a 30 o incluso a 10 km/h, ampliando al máximo los espacios peatonales, conectándolos en continuidad, y calificándolos. Así se crean nuevos espacios diáfanos, abiertos, sobrios, poli-funcionales. El tratamiento preciso del plano del suelo, a nivel de trazados claros de planimetría, de trabajo minucioso de micro-topografía adaptada al contexto, crean continuidades mediante las pendientes, simplificando y minimizando a lo estricto imprescindible los trazados viarios.

Los nuevos espacios públicos que se generan en los muelles, paseos, plazas, jardines, parques, permiten sobre todo poner en valor una actividad ligada al ser humano: pasear, caminar, y con este acto afirmar su condición de ser culto y libre.

Son conocidas las estrategias de diferentes ciudades europeas, por otra parte las más avanzadas en urbanismo y algunas en integración social, que están transformándose

radicalmente con una estrategia adaptada a cada caso específico, transformando e integrando sus espacios fluviales, marítimos y portuarios ligados a sus cascos urbanos: Barcelona, Palma (reciente concurso para pacificar el Paseo Marítimo), Bilbao, Marsella, Londres, Glasgow, Amberes, Rotterdam, Hamburgo, Copenhague, Malmö, Oslo, Helsinki...En los espacios portuarios incorporados a la ciudad se desarrollan los nuevos equipamientos culturales, educativos, deportivos, de centralidad, oficinas, comercio, hoteles, vivienda y actividades económicas con usos distribuidos a lo largo de muelles y paseos.

A Coruña también ha empezado la integración de sus espacios urbanos cercanos a los espacios portuarios transformando y pacificando sus paseos de Avenida Marina y jardines al norte del puerto poniendo en valor la fachada urbana de las galerías, minimizando el impacto de la movilidad vehicular y creando amplios espacios peatonales

A.3 EL ESPACIO PORTUARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL PARA LA CIUDAD

Los puertos han sido históricamente, son en la actualidad y continuarán siendo en el futuro motores de crecimiento económico para las sociedades. Pero convenientemente planificados y con la participación directa de los actores institucionales (organismos de representación de los ciudadanos) y de la sociedad civil (asociaciones de los ciudadanos, agentes económicos privados, empresas públicas y sindicatos) pueden ser, además de generadores de crecimiento económico, importantísimos instrumentos para un objetivo muy superior: motores de desarrollo económico y social. En este sentido no solo pueden contribuir al crecimiento económico en sentido estricto, sino también a la generación de empleo, a la formación, a la introducción de nuevas tecnologías, a la creación de equipamientos culturales y, en definitiva, a la renovación de la economía de la ciudad, del área metropolitana y de todo el entorno territorial más próximo.

A.3.1 Los puertos y el desarrollo económico

Los puertos han sido históricamente, son en la actualidad y continuarán siendo en el futuro **motores de crecimiento económico** para las sociedades. Pero convenientemente planificados y con la participación directa de los actores institucionales (organismos de representación de los ciudadanos) y de la sociedad civil (asociaciones de los ciudadanos, agentes económicos privados, empresas públicas y sindicatos) pueden ser, además de generadores de crecimiento económico, importantísimos instrumentos para un objetivo muy superior: **motores de desarrollo económico y social**. En este sentido no solo pueden contribuir al crecimiento económico en sentido estricto, sino también a la generación de empleo, a la formación, a la introducción de nuevas tecnologías, a la creación de equipamientos culturales y, en definitiva, a la renovación de la economía de la ciudad, del área metropolitana y de todo el entorno territorial más próximo.

La idea básica del presente proyecto de futuro es que el espacio portuario actual ha de transformarse profundamente para facilitar una relación directa y coherente con la ciudad, pero que **ha de continuar siendo puerto, con usos y actividades compatibles con los usos urbanos del entorno**. La existencia de un puerto dinámico, con sus actividades específicas –ahora sin impactos negativos importantes en el medio ambiente y sin barreras infranqueables- es una gran ventaja y una oportunidad única para la ciudad.

En base a las experiencias internacionales y al análisis concreto de las condiciones de A Coruña se proponen, aquí redactadas muy resumidamente, los siguientes **usos y actividades portuarias** que supondrán un impacto muy positivo sobre la estructura económica de la ciudad de A Coruña:

A.3.2 Usos y actividades económicas en tierra

a. Mantenimiento y desarrollo de las actividades pesqueras. No se trata de fomentar un crecimiento de las cantidades capturadas, sino de desarrollar unas actividades complementarias que aumenten considerablemente el valor añadido de la pesca realizada

b. Construcción y reparación naval. También, como la pesca, es un sector existente en el puerto. Se trata de desarrollar un conjunto importante de actividades complementarias de gran incidencia económica.

c. Formación. Se propone desarrollar la formación profesional de todos los sectores nuevos complementarios a las funciones portuarias, como pueden ser la de los diversos oficios de los tripulantes de cruceros y ferrys, las nuevas tecnologías, los nuevos materiales

d. Actividades científicas. Los muelles cercanos al centro urbano y a los centros de investigación son el mejor espacio para atracar los buques científicos de todo tipo

e. Turísticas y de ocio. Se trata de servicios urbanos como son los restaurantes, bares, hoteles o discotecas

f. Servicios terciarios. En los puertos se están localizando centros terciarios importantes como son oficinas, edificios para agentes marítimos, World Trade Center.

g. Servicios comerciales. Las propuestas más novedosas y con más éxito no se refieren a centros comerciales tradicionales, sino modernos centros de productos locales, tiendas gastronómicas, artesanales.

h. Culturales. Se debe considerar, aunque no sea su finalidad principal, fomentar el papel económico que también tienen los equipamientos y las actividades culturales

i. Terminales especializadas. Las más importantes en la actualidad son las de cruceros, con sus espacios complementarios de servicio. En muchos casos, en estas terminales se suelen localizar otros servicios como pueden ser los comerciales o centros de convenciones.

j. Usos habitacionales. En general, cuando los espacios portuarios que deben reconvertirse son reducidos (por ejemplo, menos de 30 hectáreas) no es aconsejable disponer de viviendas. Por otra parte, estos usos están prohibidos en la Ley de Puertos española. En una reconversión grande como la de A Coruña, se pueden incluir viviendas en espacios alejados del área marítima y desafectados del dominio público portuario.

A.3.3 Usos y actividades en la superficie de agua abrigada

a. Marinas deportivas y de ocio. La ría de A Coruña tiene condiciones para recibir nuevas actividades vinculadas a los deportes náuticos. Aunque ya existen actualmente pueden tener un mayor crecimiento y con ello crear ocupaciones y ser punto de atracción para el turismo los deportes de vela (ligera y de crucero) y el remo. También todos los deportes vinculados al *surfing*.

b. Tráfico de cruceros. No es necesario insistir en la importancia que el tráfico de cruceros, siempre dentro de unos límites razonables que no impliquen deseconomías de congestión o de impacto negativo medio-ambiental, tiene para la ciudad. Actualmente las maniobras de atraque y desatraque se hacen con motores de gas natural licuado, sin contaminación.

c. Sector pesquero. Las embarcaciones de pesca profesional necesitan su dársena especializada y sus servicios complementarios en los muelles que la delimitan como así sucede en el puerto de A Coruña. Como ya se ha expuesto se propone desarrollar este sector con una serie de servicios complementarios que aumenten el valor de esta actividad tan importante, como ha sucedido por ejemplo en Bergen (Noruega)

d. Embarcaciones históricas, científicas y para formación. Necesitan muelles cercanos a los servicios en tierra de carácter cultural, científico o de formación

e. Dársena e instalaciones de reparación naval. Se propone una mejora de la dársena de Oza y de sus instalaciones, tanto de varada como de reparación, para ampliar la oferta a nuevos tipos de embarcaciones (yates y otras embarcaciones de tamaño medio-grande) y nuevos materiales (las modernas fibras) y tecnologías (electrónica)

A.4 PLAN MAESTRO, MASTERPLAN O PLAN GLOBAL DE LA INTEGRACIÓN URBANA DEL PUERTO. 2019-2055

La gran extensión del puerto, la complejidad de todas las operaciones de reconversión, las importantes inversiones públicas y privadas que habrán de efectuarse comportarán, sin duda, un periodo largo de ejecución de toda la gran operación transformadora. Comparando con otras grandes operaciones de reconversión de espacios portuarios de extensión similar o menor (Liverpool, Barcelona, Marsella, Buenos Aires, Génova...) se puede considerar que una propuesta global para A Coruña puede durar dos o tres decenios. Ello no significa que no puedan obtenerse resultados positivos y de importante repercusión urbana en una primera fase de cuatro años, para que los ciudadanos hagan suya desde un principio la transformación) a corto plazo. Si se programan correctamente las actuaciones pueden encadenarse proyectos y realizaciones con resultados positivos.

Es absolutamente necesario un Plan Maestro (un Master Plan en la versión anglosajona) que englobe, coordine y de sentido a todos los Planes Especiales de Urbanismo y a todos los Planes específicos. Si no se elabora este Plan Maestro las actuaciones individualizadas pueden producir contradicciones entre sí y una descoordinación que en nada ayude a dar una visión unitaria y planificada de toda esta gran operación transformadora

En el presente capítulo se expone los elementos esenciales del contenido de la operación transformadora que deberán ser estudiados y ampliados en el futuro Plan Maestro o plan global de toda la operación. Aquí solo se esboza este contenido, considerando tres cuestiones básicas:

✓ El largo proceso de realización de la operación de reconversión portuaria y la consideración de que deberá realizarse en base a la colaboración público-privada aconseja no precisar a nivel concreto todos los usos y funciones por dos motivos: a) en un mundo en acelerada transformación que hace imposible predecir cuáles serán las demandas sociales y económicas en los próximos dos o tres decenios; b) la moderna planificación es flexible permitiendo cambios en función de las propuestas de los futuros promotores.

✓ Todo el espacio de agua ha de continuar siendo puerto, pero con actividades compatibles en la mayor parte de casos -no en todos- con el uso urbano y el acceso de los ciudadanos al borde del agua. Por ello se propone estudiar la ampliación de las marinas deportivas con aquella oferta que actualmente no existe, los servicios de construcción y reparación naval, la pesca y sus nuevas actividades complementarias, los cruceros grandes y pequeños, las embarcaciones históricas y científicas, las actividades deportivas, la promoción de la vela ligera y el remo...

✓ Las actividades propuestas en tierra tienen un carácter más flexible pues como se ha apuntado dependerán de la demanda futura. Por ello se han propuesto algunos edificios y usos polifuncionales y otros de carácter cultural o formativo (escuela de

circo, formación en nuevas tecnologías y algunos otros) que son solo hipótesis de trabajo y ejemplos que no necesariamente se llevarán a la práctica.

Una planificación global de todo el espacio portuario necesita de un **Plan Maestro o Masterplan de la Integración Urbana del Puerto de A Coruña**. Éste será desarrollado por **Planes Especiales** de distintas áreas que pueden coincidir, en términos generales con los muelles y las dársenas, y que incluya un **Plan Director de Espacios Públicos del Puerto**, y un **Plan Director de Movilidad Pacificada y Transporte Público mediante el bus eléctrico**.

La Participación Ciudadana se desarrollará en dos vertientes: al principio, ahora, para discutir los proyectos globales del Masterplan, i a lo largo del desarrollo del Masterplan, para ir concretándolo mediante Planes Especiales.

Hacemos la descripción de la transformación de los diferentes muelles desde el Norte del Ámbito de Actuación según el Anexo I, siguiendo por la Fase 1 hacia el Sur. La imagen en planta del Panel 1 y desarrollada en los Paneles 2 , 3, 4 y 5 corresponde a la propuesta final a largo plazo, con los datos de que disponemos en este momento.

A.4.1 Estrategia proyectual

La transformación del puerto histórico de A Coruña en un nuevo paisaje abierto a la ciudad no significa que deban abandonarse o reducirse las actividades marítimas; al contrario, este espacio HA DE CONTINUAR SIENDO PUERTO. Se propone, en concreto, para el espacio de agua y el terrestre más próximo las siguientes actividades:

- ✓ Estudiar el desarrollo de las marinas deportivas con una oferta que cubra mejor la demanda futura de embarcaciones medianas y grandes. Estas tienen en general una mayor repercusión económica en la ciudad
- ✓ Promover la práctica de los deportes náuticos, fundamentalmente vela ligera y remo, entre los escolares y la juventud. Las experiencias de Centros Municipales de Vela gestionados por la ciudad y las federaciones han sido muy positivas (Barcelona, Marsella) o Centros Olímpicos de Vela (Santander, Palma de Mallorca)
- ✓ Desarrollar decididamente las actividades complementarias a la náutica deportiva y turística (venta, alquiler y chárter de embarcaciones; construcción y reparación naval de embarcaciones deportivas; formación de patrones y capitanes de yate; formación de oficios y formación profesional de trabajadores...)
- ✓ Facilitar el turismo náutico
- ✓ Complementar las actuales actividades de pesca con un nuevo edificio para servicios de gastronomía, cultura, turismo, convenciones, ferias, etc, siempre ligadas a este sector que tanta importancia tiene y puede tener, todavía más en el futuro, en A Coruña. La pesca en el nuevo espacio urbano-portuario puede y debe potenciarse
- ✓ Reservar el muelle más cercano al centro histórico para cruceros pequeños y megayates. Los grandes cruceros necesitan muelles e instalaciones lejos del centro porque requieren grandes superficies para autocares y taxis. Aunque son poco conocidas hay que considerar dos cuestiones: a) una de las actividades con mayor repercusión positiva en la ciudad es el suministro de todo tipo de productos y servicios (incluso trabajadores y técnicos) a los grandes cruceros; b) la actividad menos interesante pero necesaria en los cruceros de base es la recogida de residuos. Ambas necesitan espacios lejanos al centro

- ✓ Disponer de espacio en los muelles céntricos para embarcaciones históricas, científicas, grandes buques de vela visitantes, ferias...

Hay experiencias internacionales de gran valor para A Coruña que deben ser analizadas para obtener criterios de actuación (no copias miméticas) para el futuro del puerto. Promover decididamente todas las actividades náuticas tiene una importante repercusión en la economía local y en la creación de empleo.

Solo apuntamos aquí dos experiencias: La Rochelle en la costa atlántica francesa se ha convertido después de la política local de desarrollo de la náutica en un referente para toda Francia. Con solo 75.000 habitantes dispone de puertos deportivos (especialmente el Port des Minimes) con más de 5.000 amarres y con una gran importancia en actividades económicas complementarias, con una incidencia importante en la creación y mantenimiento de un empleo de calidad. La otra experiencia interesante puede ser Barcelona, donde antes de 1990 había solo 320 amarres para embarcaciones deportivas. Después de la promoción de los años 1990 hay en la actualidad 1542 amarres que incluyen la principal oferta del Mediterráneo en grandes embarcaciones y en servicios para su reparación y mantenimiento. En el área metropolitana, en una extensión de 40 km de costa a ambos lados de la ciudad hay cerca de 4.000 amarres más. En el área del Port Vell trabajaban antes de 1995 (año de su inauguración) unas 50 personas. En el último censo específico que se ha hecho en 2017 (“Estudio de impacto económico del Port Vell”) se han contabilizado en este espacio de 56 hectáreas 7.400 empleos. En las nuevas ampliaciones en el área Nueva Bocana se podrán crear probablemente 1.000 empleos más.

a. Paseos de los muelles

Una vez liberados las tres grandes áreas de muelles de sus funciones actuales portuarias incompatibles con el uso urbano, estarán disponibles para ser integrados como nuevos espacios públicos calificados con usos mixtos urbanos, públicos y privados.

La estrategia general para los nuevos espacios públicos generados en los muelles es la de crear un sistema continuo y articulado de paseos portuarios, siempre por el borde de los muelles, a lo largo de los diferentes cantiles, con secciones amplias, generadas por agrupaciones lineales irregulares de vegetación, con árboles, arbustivas y herbáceas. Con ello se crean espacios diáfanos con vistas largas en todas direcciones, para poner en valor la apropiación de la visión de los contextos urbano, portuario y paisajístico de la ría.

En nuestra propuesta los muelles mantienen su carácter de muelles como espacios lineales de grandes dimensiones, geoméricamente rectilíneos a lo largo del agua, abiertos al paisaje. Se califican con estructuras lineales de vegetación que crean ámbitos de sombra y conectores verdes, que respetan y realzan las diferentes morfologías de cada muelle.

En los muelles transversales situados en los extremos de los dos muelles, se sitúa unos espacios miradores como grandes gradas escalonadas que descienden hacia el agua, quedando a la cota de la marea alta.

Es decir, no transformamos los muelles en parques románticos ondulados con recorridos sinuosos, ya que consideramos que esta acción haría perder el carácter inherente de los muelles como muelles, espacios portuarios y geoméricos de aristas rectilíneas, creados por la razón funcional, y rodeados de agua. Consideramos que hay que respetar y potenciar la esencia del carácter y de la geometría de los espacios públicos, la diafanidad y razón geométrica.

b. Paseos urbanos y permeabilidad transversal entre ciudad y muelles

Los paseos urbanos se pacifican ampliando sus aceras y calificándolas con estructuras lineales de arbolado proporcionado a las dimensiones de cada espacio, con visión global de fachada de ciudad y atenta a las especificidades de cada ámbito. En principio, proponemos dejar dos carriles en cada sentido, uno de ellos para buses eléctricos y taxis; dejamos una fila de aparcamiento lado ciudad, e introducimos el carril bici en los dos sentidos a lo largo de los paseos lado puerto.

Los nuevos espacios públicos deben tener la iluminación a base de leds y las luminarias de diseño sobrio para integrarse en el paisaje del puerto deben estar situadas a distancias de forma que faciliten el ahorro energético. El diseño del espacio público debe considerar la implementación de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) y contribuir a aumentar la eficiencia en su uso y la adopción de medidas de ahorro energético.

c. Nuevas funciones para las dársenas y los muelles: acercar la cultura de la navegación deportiva a la ciudadanía como equipamientos deportivos para todos, no como lujo de pocos

Se considera apropiado el estudio de la viabilidad de situar nuevas marinas deportivas a lo largo del puerto, en el centro y en el sur, como ampliación de las marinas existentes, con nuevos concesionarios que desarrollen una marina con otras dimensiones de embarcaciones.

Proponemos unas marinas deportivas diferentes a las existentes, no elitistas, sino abiertas a la ciudadanía para democratizar y extender la cultura de la navegación.

Además las marinas deportivas, integradas con espacios públicos perimetrales, sin espacios privatizados, son fuente de ocupación y de actividad a lo largo de los diferentes muelles.

Hay que considerar que la transformación del puerto comercial en puerto urbano, hará que éste sea mucho más atractivo para las embarcaciones deportivas, lo que generará, probablemente, más demanda. Se estudiará la integración de edificios topográficos, con marinas secas para embarcaciones <10m donde sea posible integrarlas en un entorno con las dimensiones suficientes, y con plazas miradores en sus cubiertas.

Como referencia similar, el puerto de La Rochelle tiene marinas deportivas con 5.000 amarres, en una ciudad más pequeña que A Coruña.

La marina real tiene 353 amarres; parece que hay margen para establecer otras marinas en las diferentes dársenas.

Evidentemente las dársenas y los muelles tienen una función inherente que es la de acoger el atraque de embarcaciones, en principio de todo tipo, y las marinas deportivas son muy versátiles y acercan el puerto al uso ciudadano.

Nuestra propuesta es obviamente flexible, y se combinará con zonas de reparación y construcción de todo tipo de embarcaciones deportivas e históricas, y se irá precisando con el desarrollo del Masterplan.

Proponemos la creación de escuelas públicas de vela en diferentes muelles del puerto y que se facilite el alquiler de embarcaciones, como se ha realizado en otros puertos

d. Cruceros y transatlánticos

Los cruceros y transatlánticos deben desplazarse hacia el sur. El movimiento de vehículos que requiere una de estas grandes embarcaciones, autocares, taxis, camiones de suministros y limpieza, hacen necesario su desplazamiento para alejarlos del Centro urbano actual, para descargar el volumen de tráfico actual, además de minimizar así la contaminación ambiental.

En la propuesta para la 1 Fase en los peiraos de Batería y CS, los cruceros y transatlánticos pueden ir, de manera provisional, al peirao del Centenario habilitando las dos naves como terminales, con una inversión mínima, en un muelle que tiene todas las condiciones para acoger esta actividad; de esta manera se empieza a activar la transformación de este muelle central

e. Embarcaciones históricas en los muelles

Para enriquecer el uso de los muelles se puede favorecer el atraque de diferentes veleros y embarcaciones históricas y que sean visitables, para acercar la cultura náutica a los ciudadanos.

En Estocolmo en los muelles hay o había hace unos años un gran velero histórico atracado en un muelle público que funcionaba como youth hostel. Evitando la proliferación o

la especulación, puede ser una actividad que enriquezca la nueva funcionalidad de los muelles-paseos públicos.

f. Movilidad pacificada gracias al transporte público urbano y metropolitano del siglo XXI: el bus eléctrico

El paradigma de la movilidad del siglo XXI es la reducción paulatina y drástica del número de vehículos privados circulando y aparcados en los centros urbanos, y la implantación de un sistema de transporte público contemporáneo, limpio, ecológico, integrado, versátil y metropolitano. Los proyectos de integración del puerto deben ir en esta dirección.

La integración del nuevo frente portuario en la ciudad es la ocasión para transformar pacificando los espacios públicos de la ciudad y especialmente la fachada portuaria; para ellos proponemos establecer desde el primer momento una amplia red de buses eléctricos urbanos y metropolitanos.

Esta es la transformación radical del transporte público en 2019, contemporánea, tecnológicamente avanzada, económicamente viable y de fácil mantenimiento, versátil, urbana, flexible, con una imagen atractiva, con coste bajo de implantación, especialmente en relación al tranvía-tren, a los túneles viarios, etc.

Referencia cercana. La ciudad francesa de Amiens Métropole de 135.000 habitantes la ciudad y 185.000 la metrópolis, ha adquirido recientemente 70 buses eléctricos, con una inversión de 122 millones de euros, y establece el concepto BHNS (Bus a Alto Nivel de Servicio), y para incitar a los usuarios a usarlo los tickets serán gratuitos los primeros de mes y todos los sábados. La red se compone de 4 líneas estructurantes metropolitanas paralelamente a la red urbana de proximidad. Cada bus articulado, de una marca vasca, puede transportar hasta 150 viajeros y está prevista una frecuencia de paso de 10 minutos. En marzo 2019 entran en servicio 43 buses eléctricos, limpios, atractivos, puntuales, regulares, accesibles.

Por tanto recomendamos que paralelamente al inicio del Masterplan se realice un estudio de la viabilidad de la implantación de la red urbana y metropolitana de buses eléctricos, para verificar su posible implantación de modo inminente y que se desarrolle en los próximos años. La viabilidad y funcionalidad del bus eléctrico es ya un hecho, y permite superar el modelo del tranvía, del tren-tram (modelos ya superados, rígidos y con un alto coste de inversión).

La nueva red de bus eléctrico, el establecimiento de carriles bici y amplios paseos continuos para los peatones en todo el frente portuario y en los nuevos muelles integrados, permitirá reducir notablemente el tráfico privado, lo que permitirá la reducción de la anchura de las calzadas circulatorias y la ampliación de las aceras actuales para transformarlas en paseos continuos y accesibles. También esta reducción del tráfico privado, la reducción de la velocidad a 30 km/h hará innecesarios nuevos túneles, un modelo a revisar, por su elevado coste de construcción y mantenimiento.

Grafiamos una propuesta de nuevas líneas de bus eléctrico en el ámbito portuario. Las marquesinas de las paradas tendrán pantallas con los horarios de paso de los buses inminentes. En principio proponemos una línea perimetral entre ciudad y puerto de norte a sur y viceversa, y otra que entrará en el muelle de San Diego sentido norte sur hasta la playa de Oza.

En consecuencia, en 2019 el tren deja de ser una opción para el transporte público urbano y metropolitano relacionado con el puerto, incluso su transformación en tranvía-tren o equivalente, y todos los espacios relacionados con los trazados ferroviarios, incluida la estación de San Diego (que no tiene valor arquitectónico para ser rehabilitada para nuevos usos), proponemos que se transformen en espacios urbanos, paseos y parque, dentro del ámbito del Masterplan.

g. Los edificios existentes a conservar; el espacio público como protagonista

Nuestra propuesta respeta todos los edificios de calidad que pueden ser rehabilitados e integrados en el nuevo ámbito Ciudad Puerto Porto Velho; también es necesario activar desde el principio y como acción inicial en cada muelle el protagonismo esencial de la calidad y continuidad de los diferentes espacios públicos portuarios abiertos a la ciudad y a las dársenas, y por tanto creemos prioritaria la creación de paseos en los muelles: ésta será la primera gran transformación del puerto, cuando los ciudadanos paseen por paseos portuarios de calidad y hagan suyo este nuevo ámbito urbano abierto a las vistas de las dársena y de la fachada urbana. Se estará creando la nueva identidad portuaria.

En principio y con el conocimiento que tenemos a la hora de redactar esta propuesta, y que se verificará en la redacción del Masterplan, consideramos que hay que mantener e integrar los siguientes edificios: La Lonxa, el edificio en el peirao da Palloza, quizás el edificio con cubierta trapezoidal situado al norte de la estación de San Diego, la cubierta esférica al extremo del peirao Centenario, y algunas naves del peirao de Oza.

Algunas de las naves industriales en los diferentes muelles son susceptibles de utilizarse de manera provisional para nuevos usos ligados a la transformación gradual del Puerto, per su conservación debe ir acompañada de la construcción de espacios públicos de calidad, paseos arbolados que las integren con el contexto urbano, evitándose en todo momento el establecimiento de espacios de terrain vague, ya que son anti urbanos, y por tanto susceptibles de degradarse y pasar a ser conflictivos, con lo que se comprometería la calidad de la integración de los espacios portuarios.

Cada proyecto, cada nuevo muelle donde se actúa, debe ser una oportunidad para crear nuevos espacios públicos, con nuevos usos que se integren en el imaginario colectivo de la ciudadanía.

La estación de San Diego, las naves industriales de los peiraos de San Diego y Centenario no tienen la calidad arquitectónica que justifique su mantenimiento, más allá de un uso provisional. Los depósitos cilíndricos, si bien pueden parecer atractivos y fotogénicos son elementos con difícil función como no sea el almacenaje de gases y líquidos, y por tanto proponemos que sean desmontados, especialmente en los peiraos de Batería y CS; quizás en el peirao de San Diego se puede estudiar la reutilización de alguno como sala de exposiciones o sala de actos polivalente.

En los paneles en principio mantenemos nuestra propuesta de nuevas edificaciones adaptadas a los usos educativos propuestos en San Diego.

h. Otros frentes portuarios de referencia

Otras ciudades con muelles en transformación pueden ser una referencia que ayude a ver el enorme potencial de los nuevos espacios portuarios integrados y transformados: Rotterdam, Amsterdam, Hamburgo, Duisburgo, Aarhus, Copenhague, Oslo, Helsinki, Reijkiavik...

i. Ampliación del ámbito actual de Centro

La transformación e integración del puerto de todos los espacios de conexión con la ciudad, será un cambio de una trascendencia importante para A Coruña, como es sabido. Uno de los cambios más significativos será la ampliación del ámbito de Centro, que se extenderá hacia el sur progresivamente, con la integración de los diferentes muelles, y la creación de nuevos usos urbanos

j. Algunas estrategias de sostenibilidad

Algunas estrategias de sostenibilidad ya son viables como la potenciación del gas natural, gas natural licuado como combustible para los barcos, y otras se estudiarán como el estudio de los muelles como generadores de energía eléctrica.

Todos los nuevos edificios tendrán sistemas de captación de energía solar, y el alumbrado público será sobrio, funcional, integrado en los diferentes espacios y con leds de última generación



ESQUEMA DE PROGRAMACIÓN ESPACIAL Y CRONOLÓGICA POR FASES (2019-2055)

LEMA: CIUDAD PUERTO / CIDADE PORTO

A.4.2. El nuevo Puerto integrado desarrollado por muelles y fases

1. Fase 0. Zona Norte del Ámbito de Actuación



La Zona Norte del ámbito de Actuación es extraordinaria ya que tiene una posición topográfica de balcón mirador privilegiado de todo el puerto de A Coruña y de la ría. Además, en ella se encuentran situados diferentes elementos de patrimonio arquitectónico histórico como la Muralla de San Miguel y el Castelo de San Antón, el Paseo Portuario Ánimas continua hacia el norte hacia el Paseo Marítimo Alcalde F. Vázquez, completándose el sistema de espacios públicos con el Paseo Mirador Praza Parrote que es un paseo espectacular por sus vistas. En toda la presente propuesta se plantea la preservación y potenciación de los edificios patrimoniales, incluidos los de patrimonio industrial y portuario.

Aquí empieza nuestra propuesta de pacificación, peatonalización y reducción de los espacios circulatorios a lo estricto necesario, eliminando aparcamientos amplios en superficie, dejando sólo una fila en el lado ciudad donde sea necesario para taxis y transporte público, ampliando las aceras del lado ciudad el máximo posible y en continuidad, con una fila de arbolado.

El paseo Marítimo mantiene en principio los 2+2 carriles de la calzada, 1+1 para buses eléctricos y taxis, ya que continúan hacia el centro, se propone prolongar el paseo Marítimo peatonal lado ría con el paseo Marítimo hacia el norte, pasando por Marina Coruña, e integrando como espacios peatonales los accesos al dique de abrigo que se convierte en un paseo espectacular.

La praza Parrote se peatonaliza completamente en toda la zona desde la Marina hasta el Castelo de San Antón, creándose un eje paisajístico de gran calidad, que pone en valor la Muralla de San Miguel y el Mirador del Xardín San Carlos. Los vehículos de servicio podrán acceder

Los espacios que ahora son aparcamientos se convierten en plazas miradores a lo largo del paseo Marítimo, se estudiará la viabilidad de situar aparcamientos subterráneos debajo de algunas de las plazas



2. Fase 1. Puerto del Centro Urbano, Peiraos Transat, Batería, CS y Dársena de la Pesca hasta el peirao Palloza



Estratégicamente proponemos una actuación muy bien planteada ya que será la actuación inicial. Con todos los elementos necesarios para la transformación e integración de los muelles: buenos espacios públicos pacificados y abiertos a la ciudad y al puerto, y nuevos edificios con mezcla de usos.

Se propone, de manera inmediata, el desplazamiento de los transatlánticos y cruceros provisionalmente hacia el muelle Centenario, donde se puede habilitar fácilmente los muelles y las dos naves de manera provisional, y a medio plazo hacia la terminal Petrolífera, cuyas actividades deben trasladarse previamente fuera del ámbito urbano, hacia el puerto de Punta Langosteira.

Muelle Batería, el primer muelle activado con espacios públicos y nueva arquitectura integrada, proporcionada y permeable creando un nuevo entorno urbano y portuario.

El peirao Batería se activa con una agrupación permeable de nuevos edificios que completen los existentes, dejando un gran espacio de 30 m de anchura hasta el cantil, y donde se crea el primer paseo de los muelles del nuevo puerto urbano; por tanto creamos las condiciones urbanas para consolidar nuestra estrategia de espacios públicos arbolados de calidad.

Los nuevos edificios son volúmenes a cuatro fachadas, edificios abiertos a sus contextos urbanos, evitándose especialmente la formación de agrupaciones en forma de manzana cerrada o semicerrada.

Las agrupaciones de edificios comparten aparcamientos subterráneos de 15 o 30 m de anchura, de una planta, minimizando los accesos vehiculares, y con accesos peatonales directos a cada edificio.

En el muelle de Batería proponemos situar cinco más dos edificios de oficinas, *coworking* y hoteles, con plantas bajas abiertas y de uso comercial polivalente que interactúen con el espacio y aporten actividad.



Completando nuestra estrategia de mezcla de usos repartidos a lo largo de los muelles, para activarlos como espacios urbanos, en el eje del muelle de C. Sotelo se

propone situar un nuevo equipamiento público de centralidad que sea motor, generador de urbanidad y que simbolice los beneficios de la integración del puerto con la ciudad. Puede ser la nueva Biblioteca Central, un equipamiento que usa toda la ciudadanía, desde niños, adolescentes, adultos, mayores, como un edificio abierto, transparente como espacio público, topográfico con una cubierta accesible desde el paseo del muelle y como mirador del puerto. Tiene una sala de actos polivalente abierta a las vistas del puerto integrado. En la cubierta se sitúa la cafetería de la biblioteca abierta a la gran plaza elevada bellavista.



La dársena de la Fase 1 se propone que quede abierta, y pueda ser mixta, con una ampliación de la marina deportiva en el muelle de transatlánticos, y la parte sur de la dársena para visitas de barcos históricos, grandes veleros, etc.

3. Fase 1. Paseo do Porto

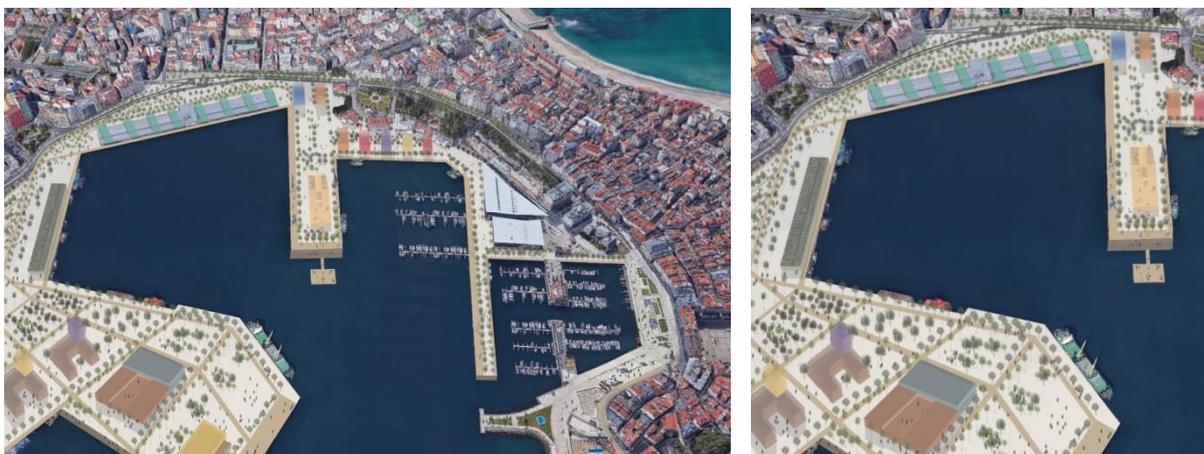
La Fase 1 se completa con la pacificación y la creación del Paseo do Porto con amplios paseos continuos y arbolados a ambos lados, reduciéndose el número de carriles: 1+1 a 20 km/h desde el norte hasta la Avenida del Porto, y 2+2 a 30 km/h, con 1+1 para el transporte público, bus eléctrico + taxi eléctrico. Carril bici doble en lado Puerto. Nueva permeabilidad transversal para peatones y ciclistas: cada calle del contexto urbano tiene dos pasos de peatones transversales semaforizados que la conectan directamente con los nuevos espacios portuarios integrados. Se deja un carril intermitente en el lado ciudad, sólo para taxis y buses eléctricos. Esto permite la creación de dos amplios paseos tanto en el lado ciudad como en el lado puerto, lo que es esencial para permeabilizar totalmente ciudad y puerto, y para que estos espacios creen la nueva identidad del puerto urbano abierto a la ciudad.



El nuevo Paseo do Porto, de más de 4.500 m de longitud, con amplios paseos arbolados a los dos lados conecta en continuidad el dique de Abrigo al norte del ámbito del Masterplan con la playa de Oza al sur, a través de los diferentes muelles, parques y espacios urbanos, siendo la espina dorsal que estructura toda la transformación e integración del puerto de A Coruña y se convierte en el paradigma de la integración del Puerto en la Ciudad.

4. Fase 1. Dársena de la Pesca: potenciación de la actividad pesquera y gastronómica

La dársena delimitada por los muelles CS Sur, L. Rivas, La Palloza y del Este se mantiene y potencia como dársena pesquera y el edificio de la Lonxa de A Coruña mantiene su función, integrándose en el nuevo contexto urbano y portuario, así como el edificio situado al sur en el muelle Palloza que tiene valor arquitectónico, donde proponemos situar una escuela de gastronomía galega, y donde se potencia decididamente la gastronomía gallega de km 0, con espacios de restauración; los espacios perimetrales a los edificios se integran en el sistema de paseos arbolados portuarios que estructuran todos los muelles y los relacionan con la trama urbana y con los paseos de la avenida Linares Rivas que se amplían, reduciéndose la calzada a dos carriles en cada sentido.



La Lonxa se integra totalmente como edificio urbano, mejora la relación urbana y se abre hacia la ciudad y hacia el puerto, con dos fachadas vidriadas transparentes donde sea posible, y con un sistema alternado de pabellones ligeros prefabricados situados en la cubierta, con terrazas panorámicas; estos pabellones son de uso gastronómico para restaurantes, y abren la Lonxa al contexto poniendo en valor la gastronomía km 0 de la pesca, tipo *slow food*. Los pabellones tienen un sistema de acceso mediante escalera y ascensores desde la plaza.

A nivel viario es muy importante la demolición del viaducto que conecta la avenida Alcalde A. Molina con la Avenida Linares Rivas, que se convierte en el Paseo do Porto, un paseo portuario libre de estructuras pesadas, antiurbanas y agresivas que rompen la armonía y la diafanidad de paseo de fachada portuaria. Estas estructuras viarias son inadecuadas para el espacio público, especialmente si están delante del Puerto, y su impacto es muy negativo en todo el entorno, y en la relación ciudad-puerto que estamos creando y potenciando, siendo un modelo de autovía urbana de los años 70, modelo felizmente ya totalmente superado. Estos viaductos deben ser demolidos.

La intersección se resuelve con un cruce simple semaforizado, que se adapta a la morfología y topografía del lugar, que permite integrar y conectar las diferentes avenidas y paseos e integrar todos los recorridos peatonales, longitudinales, transversales y ciclables.

La acción más integradora y transformadora de la Lonxa, y que muestra el potencial de nuestra estrategia de integración de infraestructuras, es el soterramiento de los accesos y aparcamientos de camiones lo que permite liberar completamente el espacio al oeste

como la Praça de la Lonxa. Este gran aparcamiento subterráneo tiene un sistema de montacargas, ascensores y escaleras repartido a lo largo de la fachada oeste del edificio, para conexión directa.

Anexo al oeste del aparcamiento de camiones de la Lonxa, y compartiendo accesos, se sitúa un nuevo aparcamiento subterráneo de vehículos de 15 m de anchura, dos baterías, y dos plantas de altura.

Anexo al oeste de este aparcamiento y compartiendo accesos se sitúa la Estación Intermodal subterránea de buses eléctricos urbanos y metropolitanos, y de taxis. Esta estación permite optimizar y potenciar el transporte público eléctrico flexible y versátil, para disminuir al máximo el número de vehículos privados que circule por este entorno entre la ciudad y el puerto.

Anexo al oeste de este aparcamiento subterráneo se encuentra el aparcamiento subterráneo existente, según imágenes de google earth, al que se le reconstruye el muro este, intentando afectarlo lo mínimo posible.

Los accesos a las infraestructuras subterráneas son compartidos para minimizar su impacto en la superficie, con rampas de entrada y salida situadas según los dos sentidos de acceso.

En los espacios de acceso a los dos grandes edificios de la Lonxa y al del muelle de la Palloza, se crea dos grandes plazas arboladas conectadas con los paseos longitudinales.

5. Fase 2. Muelle del Centenario, corazón del Puerto: Nueva Sede de la Autoridad Portuaria de A Coruña, Centro Multiusos y Museo del Puerto en la Cúpula



Se crean dos paseos arbolados longitudinales a lo largo de los dos muelles, siendo el paseo sur más ancho, y se sitúa un sistema de dos edificios de modo que son permeables transversalmente, con tres grandes plazas abiertas, ligeramente inclinadas, accesibles y trazadas con perímetros de escaleras para sentarse, que permiten las vistas transversales ciudad-puerto, y que permiten todo tipo de actos cívicos y conciertos en verano.

El edificio norte proponemos que se la sede de la Autoridad Portuaria de A Coruña, con un emplazamiento óptimo y central en el puerto urbano, protagonizando y dinamizando la integración del peirao del Centenario; el edificio sur es un edificio multiuso a la manera del Blox de Copenhague de OMA, con centro de la Arquitectura galega, co-working, salas de conferencias, cafés, librerías, fitness center y equipamiento deportivo público.

La hermosa cúpula de la terminal de carbón, estructura singular y bien integrada en el extremo del muelle, se rehabilita para convertirla en un espacio fantástico polivalente, que podría ser un auditorio polivalente, sala de exposiciones, Museo del Puerto de A Coruña (como el del Puerto de Hamburgo o el de Dunquerque), o escuela de Artes Circenses y Artes Escénicas.

Al final del muelle unas escaleras panorámicas bajan hacia el agua y permiten crear un mirador espectacular hacia el sur de la ría, formando un espacio público atractivo que aporta identidad al muelle. Una plataforma flotante puede ser escenario de espectáculos.

6. Fases 3, 4 y 5. El corazón del Puerto: F3. Muelle San Diego, F4. Franja activa, F5. Parque de las Vías y Campus del Conocimiento



El muelle de San Diego, el corazón del puerto, se integra totalmente en la ciudad con espacios públicos y nuevos usos urbanos, y debe ser reconvertido, de manera que las nuevas actividades que se sitúen allí transformen el muelle de manera radicalmente positiva, lo que permitirá crear un centro del puerto muy dinámico, integrado, con mezcla de usos y que aporte identidad y conocimiento.

Es el ámbito más complejo y ambicioso de nuestra propuesta, ya que tiene una gran superficie, unas 350.000 m², con una anchura de 500m y una longitud de 700m, ámbito que abarca desde la fachada urbana, la avenida de la Fachada Portuaria, la estación y la playa de vías, el sector con grandes naves de almacenaje.

Nuestra propuesta es introducir todas las escalas y tipologías de espacios públicos creando un sistema articulado y continuo de paseos arbolados de ciudad y de puerto, perfilando el sinuoso Paseo do Porto, y los paseos arbolados rectilíneos de muelles.

Proponemos la demolición del viaducto existente a lo largo de la avenida urbana ya que es inútil y crea una barrera entre ciudad y vistas al nuevo puerto integrado.

La creación del Parque de las Vías que integra el trazado de las vías en su estructura de paseos y de verdes, es una celebración de la nueva realidad urbana y portuaria de San Diego; el parque se estructura con unos recorridos paralelos al muelle San Diego y el trazado de la avenida urbana. En el parque se integra zonas de juegos infantiles y adolescentes, circuitos de running, y pistas de basket, skate parks, etc

Dos plazas en el noroeste y en el sudeste conectan el parque con los paseos exteriores. El trazado de la actual calzada de la AC-10 se transforma en el Paseo Peatonal del Parque, el Paseo de los Tilos.

El parque sin edificios, de 180.000 m², integra también en el lado más urbano y en su sistema de paseos dos agrupaciones permeables de edificios de cuatro fachadas con un porcentaje del 50% de vivienda pública (cuestión perfectamente financiable con los ingresos

que suponen el conjunto de viviendas) Las plantas bajas siempre deben ser abiertas y activas con locales amplios y versátiles.

El parque es un parque abierto, ya que es diáfano y tiene un sistema de paseos abiertos que lo estructuran en sentido longitudinal y transversal para conectar la trama urbana con el muelle, además tiene mezcla de usos en todos sus perímetros.

El Parque de las Vías se integra con los dos parques existentes a través de la Plaza Central: con el Parque Europa y el Parque San Diego, creándose un gran espacio transversal central verde que se abre hacia la Plaza Central del peirao del Centenario.

En el muelle de San Diego proponemos crear un Campus de estudios humanistas y técnicos donde se den los estudios universitarios más innovadores y actuales que se pueda reunir, para crear un polo de conocimiento e investigación: Humanidades, Filosofía, Ciencias Medioambientales, Ciencias Políticas, Artes Escénicas, Teatro, Danza, Música, Economía social de proximidad, Ecología, Ingeniería basada en el desarrollo de nuevos conceptos sostenibles, con el mar, estudios de Agricultura y Agronomía ecológicas y de proximidad.

El Campus está integrado también en el gran parque de las Vías, formado por edificios con espacios centrales abiertos al paseo del muelle de San Diego, y con una plaza central Ágora que se abre a muelle y a la dársena.

En el límite del parque situamos otra agrupación lineal permeable de edificios de cuatro fachadas a lo largo del paseo del Campus. Estos edificios tienen plantas bajas activas con comercio y espacios de trabajo. Todos los edificios tienen una planta de aparcamiento subterráneo. Los paseos longitudinales y transversales estructuran los muelles y los diferentes ámbitos y sectores.

En el muelle que conecta con el muelle del Centenario Sur se propone situar un gran equipamiento de ciudad.

7. Fases 2 y 3. Dársena Central (entre muelles Centenario y San Diego)

En esta Dársena Central se propone estudiar una posible marina deportiva pública en el muelle San Diego, para extender la cultura de la navegación deportiva, la relación con el mar, y acercarla a los jóvenes; puede completarse con una escuela de Náutica, escuela de navegación a vela; todo ello semejante a la realización de la Escuela Municipal de Vela de Barcelona de gran éxito en la ciudad

En la Dársena Central se podría estudiar la viabilidad de crear, en el extremo del muelle, un equipamiento deportivo flotante público, con un pequeño edificio flotante de vestuarios y local social, y con unas piscinas flotantes y zonas de solárium orientadas al sol. Una referencia sería los equipamientos similares en los lagos y ríos suizos, como el Paquis de Ginebra, donde además de vestuarios y zonas de baño, en el local social popular se puede degustar una magnífica raclette, o las piscinas flotantes en Berlín.

8. Fase 6. Nuevos Muelles de Cruceros y Ferries en la actual terminal petrolífera

La actual terminal petrolera se transforma en terminal para cruceros y ferries, siendo su situación muy apropiada ya que se encuentra al sur del ámbito portuario, al sur del nuevo centro urbano ampliado, y mínimamente fuera del ámbito del Centro histórico denso para que los impactos negativos de la terminal, contaminación del aire por los barcos y aumento puntual de tráfico de buses y taxis, afecten al mínimo el centro urbano, mejorándose así la operatividad del muelle y la sostenibilidad. Proponemos transformar el tercero y cuarto pantalán en un nuevo muelle operativo para el atraque de cruceros y el acceso de entrada y salida de vehículos y muelles de carga y descarga; el nuevo muelle aumenta la explanada al norte de la dársena de Oza. Se propone estudiar la posible viabilidad de tres edificios terminales para pasajeros de cruceros y ferries.

Los paseos portuarios conectan los muelles con el sistema de espacios públicos del puerto mediante el nuevo paseo del Puerto que agrupa y enlaza las vías actuales. En el ámbito del muelle de San Diego, la AC10 se desplaza hacia la AC12 liberando así todo el espacio necesario para los nuevos usos urbanos; este desplazamiento es hasta la

intersección con la Ronda Outeiro, a partir de la cual se continua el Paseo do Porto hacia la AC10 para conectar los nuevos usos portuarios con la ciudad y con los paseos de los muelles.

Las nuevas vías son con la velocidad limitada a 30 km/h, pasos de peatones semaforizados en las intersecciones con la trama urbana, y son paseos con la calzada con 2+2 carriles, amplias aceras continuas y arboladas en el lado ciudad y paseos continuos lado Puerto con la incorporación del doble carril bici.

A lo largo del nuevo paseo del Puerto se sitúa una agrupación permeable transversalmente de edificios de usos mixtos hoteles, oficinas, coworking, vivienda pública co-housing y privada, con las plantas bajas activas para usos comerciales, oficinas, etc. Estos edificios extienden la mixticidad funcional urbana a lo largo del nuevo muelle de Cruceros hasta el muelle de Oza, de manera que los nuevos usos portuarios quedan integrados con el centro urbano mediante espacios públicos de calidad y nuevos usos urbanos mixtos.

9. Fase 7. Ámbito urbano delante de los Nuevos Muelles de Cruceros

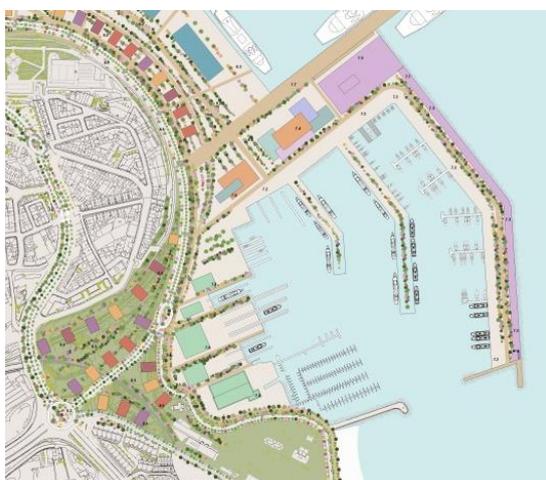


Esta fase es clave para extender el carácter urbano desde el norte hacia el sur, para conectar los nuevos ámbitos del Parque de las Vías y del peirao de San Diego hasta la dársena de Oza.

La propuesta se basa en la prolongación de la nueva Avenida Litoral situada en el trazado actual curvo ferroviario, en la prolongación del Paseo del Puerto y en la implantación de un sistema permeable transversalmente de edificios de usos terciarios y residenciales, con un porcentaje alto de vivienda pública, todos con plantas bajas activas para comercio de proximidad, talleres, despachos, galerías de arte, centros cívicos, centros de estudio, etc

El paseo do Porto se conecta mediante rampas peatonales con la rasante alta de la ciudad.

10. Fases 8 y 9. Dársena de Oza: mezcla de usos portuarios y urbanos



Proponemos el estudio de viabilidad de una tercera y pequeña marina deportiva situada a lo largo del dique de abrigo. Esta marina tendría una marina seca para embarcaciones pequeñas, con lo que la lámina de agua sería para embarcaciones medianas. El edificio del dique albergaría en dos o tres plantas, aparcamiento y pañoles.

Las cubiertas de los edificios de marina seca y del edificio lineal del dique se convierten en paseos públicos panorámicos que ponen en valor la nueva dársena pública y su relación con la ciudad, con el puerto y con la ría.

Al oeste de la marina seca proponemos situar un Centro Cultural del Mar y/o Centro Galego del Siglo XXI, por ejemplo, edificio abierto en todas direcciones y con terrazas panorámicas accesibles.

Todos los espacios de muelles se articulan con paseos públicos y con el Paseo del Puerto.

Al oeste de la dársena de Oza se actualiza y potencia el uso de reparación de embarcaciones, introduciendo el uso de acabados.

Al oeste del Centro Cultural se propone también introducir un Centro de Trabajos del Mar, como El Far de Barcelona, donde estudia los oficios relacionados con la construcción de embarcaciones tradicionales, y otros estudios.

11. Fase 10. Ámbito urbano entre avenida Pasaxe y dársena de Oza



Este ámbito urbano, abierto a las vistas de la dársena de Oza y de la ría, se integra en el sistema de espacios portuarios mediante dos actuaciones principales y constantes en nuestra propuesta general: la creación de un ámbito de parque urbano con edificios residenciales públicos y privados, un sistema de espacios públicos continuos donde los espacios peatonales sean continuos y de calidad, con paseos arbolados, y con nuevos edificios permeables y abiertos situados a lo largo de los paseos.

Integración de infraestructuras. Proponemos demoler los viaductos e intersecciones tipo autovía y trazar las nuevas avenidas e intersecciones mediante rotondas urbanas, según las rasantes existentes en el terreno, para crear un ámbito urbano diáfano, sin obstáculos ni discontinuidades, y abierto a las vistas del paisaje marino. Se mantiene el trazado ferroviario que conecta con la estación central y se elimina el que conecta con la estación portuaria actual que será previamente eliminada e integrada su playa de vías en el Parque de las Vías.

El nuevo Paseo do Porto, de más de 4.500 m de longitud, con amplios paseos arbolados a los dos lados conecta en continuidad la playa de Oza con el dique de Abrigo al norte del ámbito del Masterplan, a través de los diferentes muelles y espacios urbanos, siendo la espina dorsal que estructura toda la transformación e integración del puerto de A Coruña y se convierte en el paradigma de la integración del Puerto en la Ciudad.

A.5 DESARROLLO DEL MASTERPLAN POR MUELLES Y DÁRSENAS (2019-2055)

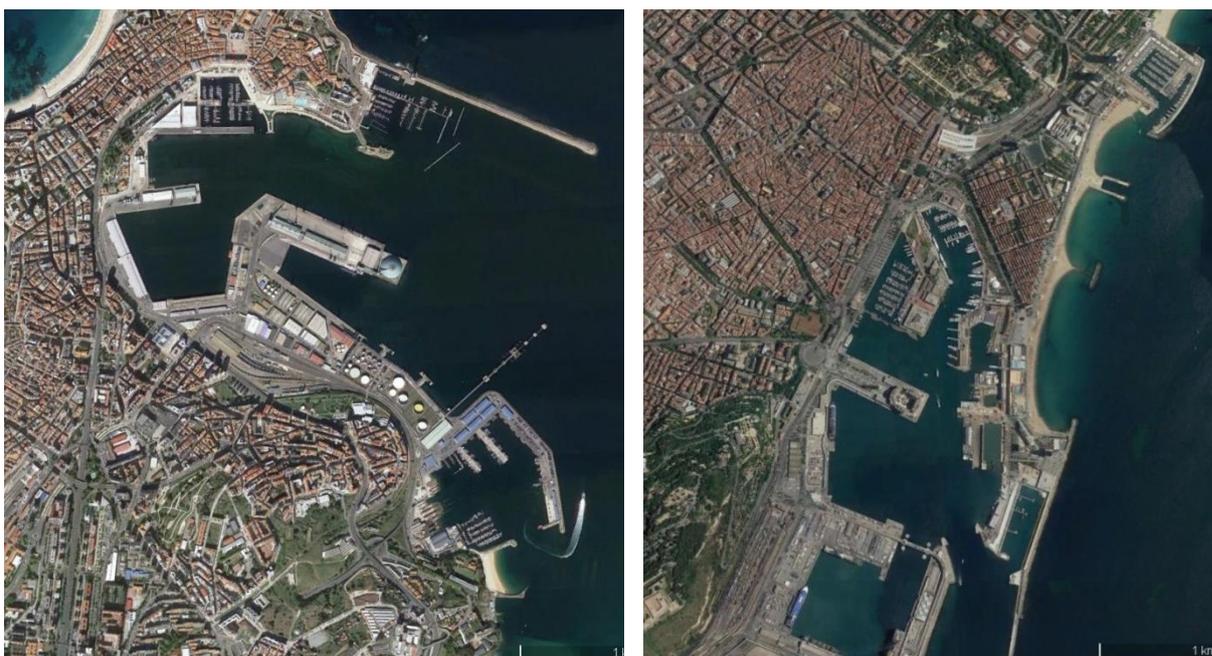
El Masterplan es el instrumento que permite explicar el desarrollo espacial y cronológico del Puerto por muelles y dársenas, ya que son unidades espaciales que permiten una gestión unitaria y coordinada del proyecto urbano y portuario. Por ejemplo, permite estudiar el programa funcional de las nuevas edificaciones, de los edificios existentes a mantener o demoler, el estudio de movilidad pacificada, los espacios públicos que los conectan e integran con la ciudad, los nuevos paseos, la movilidad y accesibilidad, las infraestructuras como los aparcamientos subterráneos, la sostenibilidad y el estudio económico financiero.

Los diferentes ámbitos de planeamiento se pueden programar temporalmente con más claridad y con unos objetivos y plazos más precisos, y al mismo tiempo flexibles.

Las sinergias entre muelles y en relación a los diferentes contextos urbanos han de ser una estrategia clave para coordinar flexiblemente la programación temporal y económica. Por tanto es conveniente desarrollar el Masterplan desde el norte hacia el sur, buscando la continuidad desde los espacios ya integrados hacia los espacios a integrar, evitando los espacios baldíos y terrain vague.

El Masterplan contemplará el Plan Director de Espacios Públicos incluyendo el estudio de Movilidad necesario.

El Port Vell de Barcelona como referencia



Como ejemplo cercano, salvando todas las diferencias y que puede ilustrar nuestra estrategia, el Port Vell de Barcelona, un ámbito más pequeño que el del Puerto de A Coruña, se ha desarrollado así. Sin entrar en detalles, los diferentes muelles han sido las unidades espaciales de planeamiento y de proyecto urbano que han desarrollado el Plan Especial del Port Vell en 35 años.

Desarrollo por fases según los diferentes muelles y dársenas: Demolición de la valla portuaria (1985), Moll de la Fusta (1987), Moll de la Barceloneta (1993), Moll de Espanya (1995), Plaza Portal de la Pau (1995), Moll de Barcelona (2001), Moll de Sant Bertran (2003), Moll Adossat Terminales de Cruceros (2008), Plaza del Mar, Paseo Marítimo de la Barceloneta 3 fase (2009), Muelle de Pescadores, Plan Especial de la Nova Bocana, tres versiones con modificaciones (2007, 2011), Moll de la Nova Bocana ámbito norte Hotel Vela

y espacios públicos de conexión con la Barceloneta, Moll de Costa con la terminal de Italia, (2012), 3ª modificación aprobada definitivamente por el Ayuntamiento de Barcelona en 2018), Moll de la Nova Bocana ámbito sur Marina Vela rodeada por paseos públicos a nivel de muelles y por la plaza Rosa del Vents i Paseo panorámico del Dique Trencaones-Rompeolas, situados a la cota 11,00 y con unas vistas espectaculares sobre el Port Vell, sobre la ciudad, sobre la costa norte de Barcelona, la Nova Bocana, el puente Porta d'Europa, Montjuïc, el Moll Adossat con las terminales de cruceros. Todos los muelles relacionados con el contexto urbano tienen aparcamientos subterráneos. La Marina Vela tiene además una marina seca. Está contemplada la implantación de un transporte público acuático y ecológico que atraviesa la dársena del Port Vell.

El protocolo entre el Ayuntamiento y el Puerto de Barcelona se ha cumplido en lo referente a que el puerto urbano contribuya al reequipamiento de la ciudad, a la realización de espacios públicos, y la garantía de la calidad de diseño de los proyectos de espacios públicos y de arquitectura. Se ha conseguido la integración de los espacios públicos portuarios y sus diferentes contextos urbanos del Barrio Gótico y de la Barceloneta, abriendo la ciudad a su puerto y completando la apertura al mar, integrando la playa de Sant Sebastià como espacio público de gran éxito.

Así pues, nuestra estrategia de programación espacial y temporal por muelles como unidades de proyecto permite establecer unas unidades espaciales de proyecto claras según los diferentes muelles y espacios portuarios, creando una secuencia espacial y temporal que permite mostrar una evolución lógica de la transformación del puerto a partir de una primera fase. La creación de sinergias desde la primera fase integrada con las siguientes fases sigue una lógica espacial y funcional que parece positiva y congruente en su capacidad de integrar el puerto por fases, en un horizonte de 35 años, ya que el ámbito del Puerto de A Coruña es mayor que el del Port Vell.

FASES Y CRONOGRAMA ORIENTATIVO

FASE 0. 2019-2023



Diferentes proyectos de la Fase 0

- Eliminación de todos los espacios de aparcamiento del ámbito en superficie
- Urbanización del Paseo do Porto y de la conexión con el Castelo
- Urbanización del Paseo Mirador pacificado de Praza Parrote
- Implantación inicial de las nuevas líneas de bus eléctrico, paradigma de la nueva movilidad pacificada.

FASE 1. 2019-2023. Puerto del Centro Urbano, Peiraos Transat, Batería, CS y Dársena de la Pesca hasta el peirao Palloza

Desde la Rúa Cantón Grande pasando por la Cantón Pequeño, Sánchez Bregua, Praza Ourense, Av Linares Rivas, intersección con Av. A. Alfonso Molina hasta el peirao de Palloza, incluyendo los peiraos de Transatlánticos, peiraos de Batería y CS, el puerto pesquero con los peiraos Este, Palloza y Linares Rivas

La Fase 1 es la que permite iniciar la integración de los espacios portuarios y mostrar todo el potencial de transformación de nuestra estrategia en un plazo corto de tiempo, lo que

establecerá una percepción de las extraordinarias cualidades de los nuevos espacios públicos y usos urbanos y portuarios transformados e integrados en el centro de la ciudad.

La estrategia global y conjunta de los diferentes proyectos propuestos permitirá explicar, programar y realizar la primera gran transformación integral del nuevo ámbito portuario y urbano.



Diferentes proyectos de la Fase 1 (todos pueden ser construidos simultáneamente, incluidos los edificios encima de los aparcamientos subterráneos, ya que son una sola obra):

--Derribo de la valla portuaria y de las puertas; se conserva el mural cerámico delante del peirao CS como símbolo del puerto.

--Implantación inmediata de las nuevas líneas de buses eléctricos, regulares y puntuales, para reducir desde el primer momento el volumen del tráfico privado. Hacer algunos días de transporte público gratis para incentivar y extender su uso.

--Urbanización de la pacificación de la avenida de la fachada urbana, que llamamos Paseo do Porto, continuando hacia el sur con la pacificación ya construida. Reducción de la calzada a 1+1 carriles entre Cantón Grande y Av do Porto, con la reducción de la velocidad a 10-20 km/h, con la calzada compartida por ciclistas, bus eléctrico. Reducción a 2+2 carriles entre Av do Porto y peirao Palloza. Construcción de amplios paseos lado ciudad y lado puerto. Integración como espacios peatonales de los espacios entre edificios existentes al norte.

--Demolición de los depósitos y acondicionamiento provisional como terminales de cruceros y ferries de muelles y naves industriales existentes en el ámbito portuario previo traslado de la actividad actual al puerto exterior.

--Desplazamiento provisional de cruceros, ferries transatlánticos al peirao Centenario

--Construcción de los nuevos aparcamientos subterráneos, debajo de los edificios y del espacio público.

--Construcción de los 5+2 nuevos edificios en el ámbito del peirao Bateria y CS

--Construcción de la nueva Biblioteca Central

--Demolición del viaducto de AA Molina lado puerto y mantenimiento de la calzada y acera y aparcamiento subterráneo lado ciudad.

--Construcción del sistema de infraestructuras subterráneas, construcción por fases para permitir el tráfico durante las obras. Desde este a oeste, el aparcamiento de camiones de la Lonxa, el aparcamiento de vehículos en dos plantas, la estación intermodal de buses urbanos-metropolitanos eléctricos.

--Integración urbana de la Lonxa: construcción rápida y sin interrupción de la actividad de la Lonxa de módulos prefabricados ligeros para restauración situados en la cubierta.

--Rehabilitación del edificio del peirao Palloza

--Urbanización de los nuevos paseos portuarios arbolados sin interrupción del tráfico, incluido el paseo del muelle al este de Palexco.

--Construcción de la nueva marina deportiva pública.

FASE 2. 2023-2027. Muelle Centenario, corazón del Puerto: Nueva Sede de la Autoridad Portuaria de A Coruña, Centro Multiusos y cúpula rehabilitada como equipamiento cultural



Diferentes proyectos de la Fase 2:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes en el ámbito portuario, excepto los que se mantienen y rehabilitan.
- Rehabilitación de la bellísima cúpula como pabellón polivalente y equipamiento cultural
- Construcción del aparcamiento subterráneo de una planta
- Urbanización de las diferentes plazas miradores del puerto y del sistema de paseos
- Construcción de las gradas mirador en el extremo sur este del muelle
- Construcción de los dos edificios: el de la APC y el edificio poli funcional

FASE 3. Muelle San Diego Norte. 2023-2031



Diferentes proyectos de la Fase 3:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes en el ámbito portuario excepto los que se mantienen y rehabilitan
- Construcción de los aparcamientos subterráneos
- Construcción de las infraestructuras, de drenaje, energéticas,
- Urbanización de los espacios públicos, paseos arbolados de los muelles
- Construcción de los cinco grandes edificios del nuevo Campus

FASE 4. Franja Activa. Muelle San Diego Centro. 2023-2031



Diferentes proyectos de la Fase 4:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes en el ámbito portuario excepto los que se mantienen y rehabilitan
- Construcción de los aparcamientos subterráneos
- Construcción de las infraestructuras, de drenaje, energéticas
- Urbanización de los espacios públicos, paseos arbolados de los muelles
- Construcción de los edificios

FASE 5. 2023-2031. Parque de las Vías y Campus del Conocimiento en el peirao y antigua estación de San Diego



Diferentes proyectos de la Fase 5:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de la estación y naves existentes en el ámbito portuario excepto los que se mantienen y rehabilitan. La mayoría de edificios no tienen interés arquitectónico.
- Demolición del viaducto de la Av del Ejército que no tiene ninguna función que no se pueda realizar sin él, a fin de liberar el espacio para el nuevo Paseo do Porto.

--Urbanización del nuevo Paseo do Porto pacificado con amplios paseos arbolados peatonales a los dos lados. Urbanización del nuevo Paseo al este de la rotonda al norte del Parque de San Diego, donde ahora no existe ninguna avenida ni paseo, sólo la playa de vías.

--Urbanización de las Avenidas perimetrales del Parque de las Vías lado norte, y de los paseos interiores del Parque de las Vías.

--Mantenimiento de la calzada de la AC-10, como base para el pavimento del Paseo de los Tilos paseo central del Parque de las Vías.

--Se estudiará la posibilidad de mantener parte de las vías integrada en el pavimento de los paseos y en las superficies vegetales del parque de las Vías, cuyo trazado sigue su recorrido, como memoria del lugar.

--Se estudiará la posibilidad de mantener la cubierta de planta trapezoidal situada al norte de la estación, sin los edificios laterales, dejando solo la estructura vertical y la cubierta; tiene capacidad de albergar usos como centro cívico, sala de exposiciones, pequeño mercado de productos de proximidad...La cubierta se sitúa perfectamente en la gran plaza norte del Parque de las Vías, por tanto es posible su integración positiva como pabellón del parque.

--Construcción del sistema de SUDs para evacuación y reciclaje de las aguas pluviales del Parque

--Urbanización del Parque de las Vías, con dos plazas en los extremos norte y sur, y en el centro creando un ámbito de permeabilidad transversal y de corredor verde entre los Parques de Europa y San Diego y la Plaza del Campus del peirao de San Diego.

--Construcción en el oeste y sur del Parque de los nuevos conjuntos permeables de edificios de viviendas, públicas y privadas, y plantas bajas activas para equipamientos, comercio de proximidad, y con aparcamientos subterráneos

FASE 6. 2023-2027. Nuevos Muelles de Cruceros y Ferries en la actual terminal petrolífera



Diferentes proyectos de la Fase 6:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes
- Demolición de los dos pequeños muelles a lo largo del cantil de San Diego sur.
- Construcción del nuevo muelle perpendicular de Transatlánticos en el emplazamiento del conducto de petróleo actual
- Urbanización de los muelles, de las plazas y de los paseos de acceso
- Construcción de los edificios

FASE 7. 2031-2035. Ámbito urbano delante de los Nuevos Muelles de Cruceros



Diferentes proyectos de la Fase 7:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes en el ámbito portuario excepto los que se mantienen y rehabilitan
- Construcción de los aparcamientos subterráneos
- Construcción de las infraestructuras, de drenaje, energéticas
- Urbanización de los espacios públicos, paseos arbolados de los muelles
- Construcción de los diferentes edificios

FASE 8 y 9. 2037-2045. Dársena de Oza: mezcla de usos portuarios y urbanos



Diferentes proyectos de la Fase 8 y 9:

- Derribo de la valla portuaria y de las puertas.
- Demolición de los depósitos y naves existentes en el ámbito portuario excepto los que se mantienen y rehabilitan
- Construcción de las infraestructuras, de drenaje, energéticas
- Construcción de la nueva marina deportiva integrada
- Urbanización de los muelles, paseos y plazas
- Construcción de los diferentes edificios



FASE 10. 2041-2055. Ámbito urbano entre avenida Pasaxe y dársena de Oza: un parque topográfico abierto a las vistas, con edificios de viviendas y equipamientos



Diferentes proyectos de la Fase 10:

- Demolición de las infraestructuras viarias con carácter de autovía urbana, viaductos, para eliminar obstáculos que provocan discontinuidades y son antiurbanas.
- Eliminación del trazado ferroviario que conecta con la antigua estación de San Diego.
- Urbanización de los nuevos paseos urbanos arbolados construidos en la rasante del terreno, según los trazados de las vías actuales, con amplias aceras continuas conectados con nuevas rotondas en las intersecciones en doble sentido.
- Urbanización del ámbito como parque urbano respetando y poniendo en valor la topografía y abriendo el espacio a las vistas del peirao de Oza.
- Construcción de los nuevos conjuntos permeables de edificios de viviendas, públicas y privadas, y plantas bajas activas para equipamientos, comercio de proximidad, y con aparcamientos subterráneos.



B. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

PROPUESTAS PARA POTENCIAR LA MOVILIDAD URBANA DE FORMA SOSTENIBLE DEL PUERTO Y SU ENTORNO, TENIENDO SIEMPRE EN CUENTA LAS CARACTERÍSTICAS PROPIAS DE LA CIUDAD DE A CORUÑA.

El espacio público urbano es escaso y susceptible de un mayor disfrute por los ciudadanos. Tradicionalmente, la ocupación de espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros usos de transporte o equipamiento.

La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejorar las condiciones ambientales del espacio público, potenciando los desplazamientos a pie con seguridad y comodidad.

OBJETIVOS GENERALES DE LA CIUDAD

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, la salud, la seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

ESCENARIOS DE MOVILIDAD FUTURA

Los viajes internos en el municipio de A Coruña, desplazamientos intramunicipales, pasarán de los 562.623 actuales a los 683.914 del año 2024 (+22%).

Para el mismo número de viajes dentro del municipio coruñés en el año 2024 se observa una distribución modal completamente diferente en los dos escenarios contemplados (con y sin PMUS).

Los modos de transporte sostenibles supondrán un 72,3% de la movilidad en el escenario con PMUS frente a un 56,7% en el escenario tendencial, (sin acciones a favor de la movilidad más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y energéticamente eficiente).

En el escenario con PMUS los desplazamientos realizados por medio del vehículo privado sufrirán un retroceso de un 39,2% frente al escenario sin actuaciones, lo que supone una disminución de más de 100.000 viajes diarios en vehículo privado. (Fuente PMU).

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PLAN MOVILIDAD PUERTO

Mejorar la habitabilidad del espacio público y avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura.

Las principales líneas de actuación en movilidad en el Puerto de la Coruña serán la incorporación de un modelo de movilidad sostenible y saludable, bajo en carbono, que tiene como prioridad la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo, además de crear un espacio público confortable que favorezca la convivencia ciudadana.

En consecuencia, los objetivos propuestos en materia de movilidad para este entorno serán:

1. REDUCIR EL VOLUMEN DEL TRÁFICO PRIVADO Y SUS EXTERNALIDADES EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO
2. GANAR EN SALUD Y HABITABILIDAD, RECUPERANDO LA ZONA PORTUARIA PARA LA CIUDAD
3. AUMENTAR EL ATRACTIVO Y CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS MODOS NO MOTORIZADOS, AMPLIANDO A SU FAVOR EL REPARTO DE LA SUPERFICIE VIARIA

Las propuestas de mejora de la movilidad y la accesibilidad para la integración del Puerto se organizaran bajo los criterios y objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y los acuerdos adoptados en relación a este entorno viario.

DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS PLAN MASTER:

1. REDUCIR EL VOLUMEN DEL TRÁFICO PRIVADO Y SUS EXTERNALIDADES EN EL ÁMBITO DEL PROYECTO

a) **Reducción del 43%del tráfico** en el ámbito de estudio, pasando de los 86,2 Millones de veh-km anuales actuales a 49,1 M veh-km anuales en el escenario propuesto por las actuaciones previstas en el entorno del Puerto.

Esta reducción será resultado de la nueva distribución del espacio, pasando el espacio dedicado a los vehículos de los 6 / 7 carriles actuales en el eje principal a 4 carriles de circulación, con un reparto de tiempo semafórico del 50% de tiempo de verde.

b) **Aumento de la movilidad en transporte colectivo**, apoyado también en una estación intermodal, un carril bus exclusivo. Se prevé también la reclasificación de la red viaria del entorno del Puerto de A Coruña, teniendo en cuenta el uso, características y entorno geográfico de cada una de sus vías.

c) **Disminución de la velocidad media de los vehículos** que circulan por la zona del Puerto y centro urbano, para tratar de reducir el número de accidentes y aumentar la seguridad de los peatones.

d) Reclasificación del viario, estableciendo **una nueva jerarquía de vías** que se ajuste a las necesidades del espacio donde se ubican y que permita la circulación eficiente y la

capacidad que se requiere. Clasificación a tres niveles de jerarquización en la zona portuaria: red básica, red local y red de tráfico calmado (vecinal, zona 30, peatonal)

e) Tratamiento de la **distribución urbana de mercancías** como un soporte imprescindible de la actividad económica de la ciudad. A su vez es un elemento que condiciona la fluidez del tráfico, tanto motorizado como no motorizado.

Mejora de la gestión y control de zonas de carga y descarga, mejorando la operativa del transporte, el tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público.

Optimización de las operaciones de carga y descarga de mercancías es necesario no solo para mejorar el servicio, sino para mejorar el funcionamiento general de la ciudad. En la zona comercial de la Lonxa (mercado del Pescado) las operaciones se realizarán desde espacios en aparcamientos subterráneos.

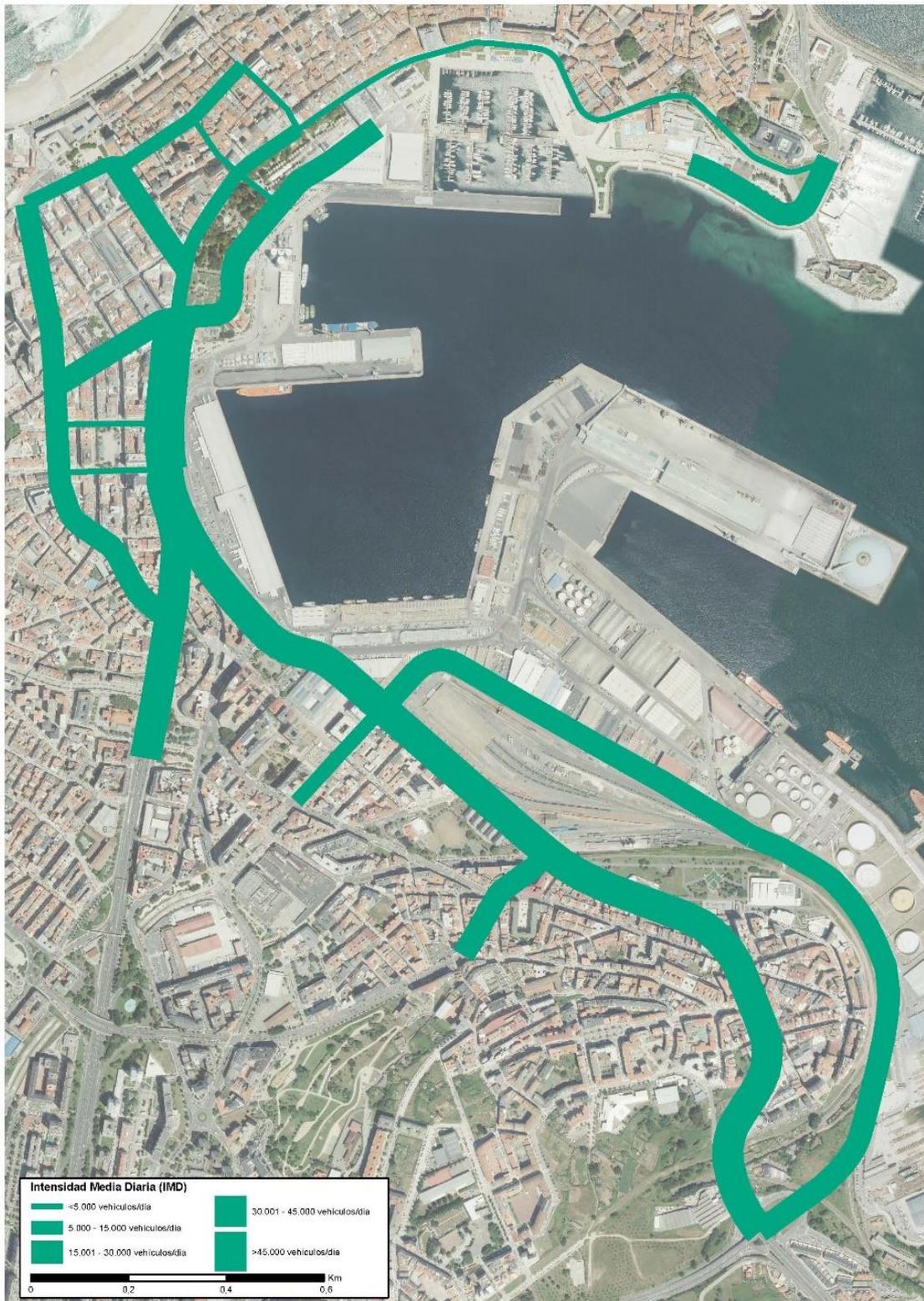
f) Aseguramiento de **una oferta de aparcamientos fuera de la vía pública**, generalmente subterráneos, que incluya aparcamientos públicos de rotación.

g) **Gestión Smart de la movilidad del Puerto y entorno**, apoyada en las nuevas tecnologías, dando protagonismo a la ciudadanía, permitiendo implementar y desarrollar importantes proyectos tecnológicos, cuyas aplicaciones tengan efecto sobre el medio ambiente, la movilidad, el consumo energético, la asistencia social, etc. Debe constituir un verdadero revulsivo para modernizar el funcionamiento de la ciudad.

Dentro del **Plan de movilidad del Puerto** se apuesta por una mejora en la gestión de plazas en los aparcamientos subterráneos, recibiendo información en tiempo real en **un Centro de Control** establecido a este efecto para conocer la realidad de los aparcamientos y el número de plazas libres con la finalidad de trasladar la información al usuario, bien a través de paneles informativos instalados en las vías de la ciudad, bien a partir de una aplicación móvil.



INTENSIDADES DE TRÁFICO EN SITUACIÓN ACTUAL



Fuente: *PMU de A Coruña*

Veh-km anuales (escenario actual): 86.179.840

INTENSIDAD DE TRÁFICO EN SITUACIÓN PROPUESTA:



Fuente: *elaboración propia, INTRA, SL*

Veh.-km anuales (escenario propuesta): 49.061.000

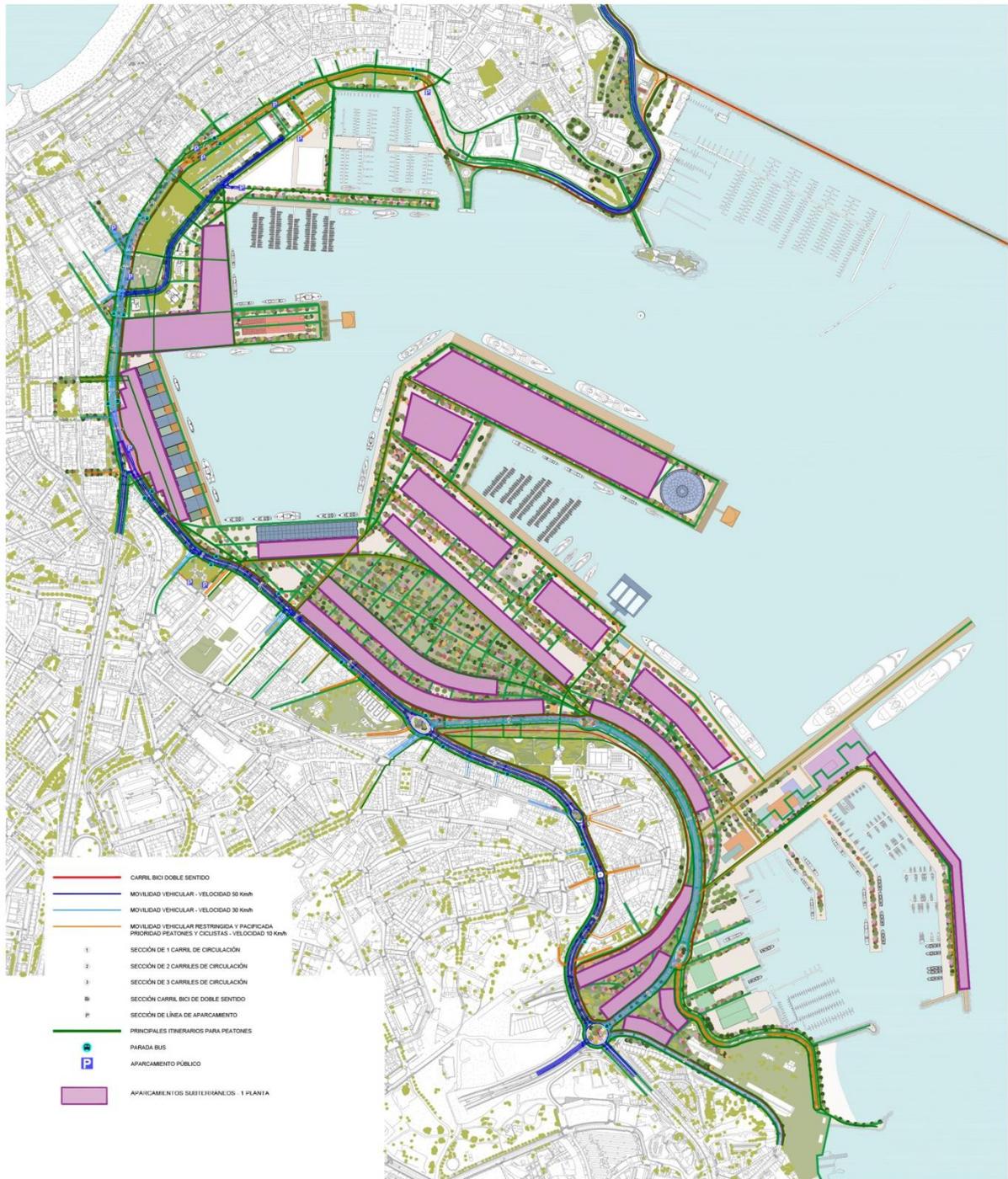
PROPUESTA DE REGULACION Y PACIFICACION DE LA RED VIAL



Fuente: *elaboración propia, INTRA, SL*

Pacificación del eje principal. Reducción de las velocidades en 30Km/ h

JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIARIA Y ZONAS DE TRÁFICO CALMADO DEL ENTORNO



Fuente: *elaboración propia, INTRA, SL*

2. GANAR EN SALUD Y HABITABILIDAD, RECUPERANDO LA ZONA PORTUARIA PARA LA CIUDAD

a) **Reducción del ruido y la contaminación** provenientes del tráfico en el espacio público y ganar en salud y habitabilidad: este será otro de los objetivos. Con ello se recuperará la ciudad para sus habitantes, ampliando la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.

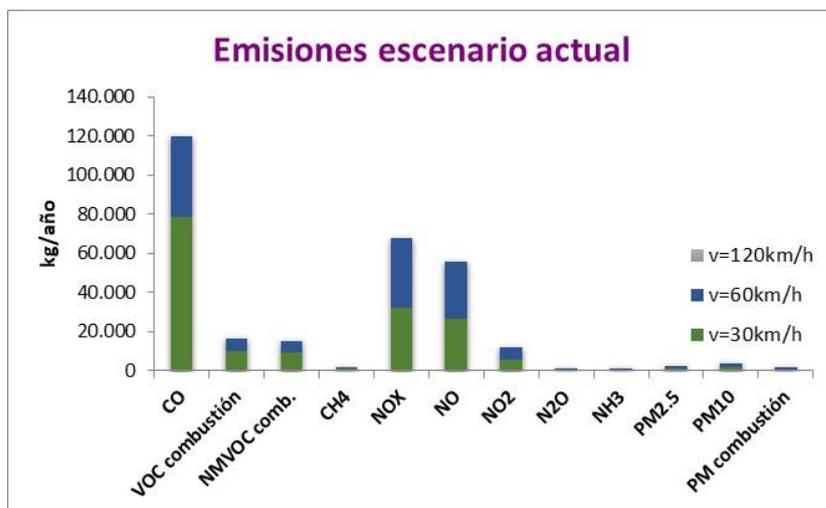
b) Aumento del atractivo del espacio público para los modos no motorizados, ampliando a su favor el reparto de la superficie viaria.

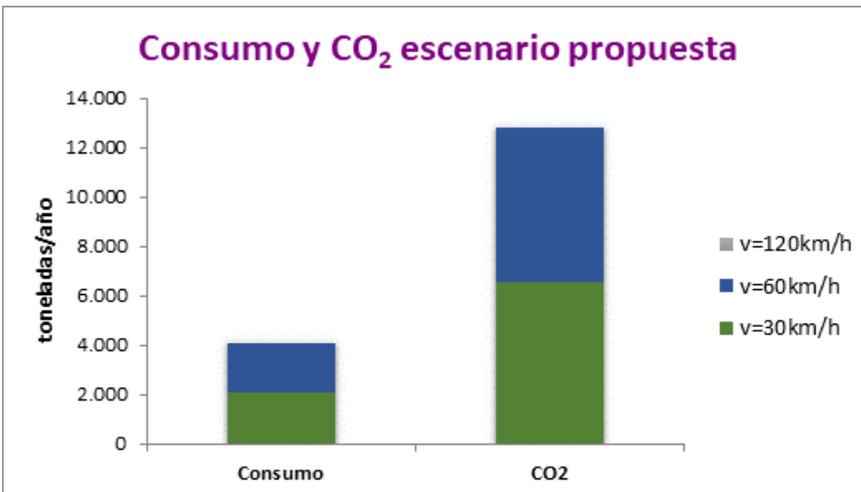
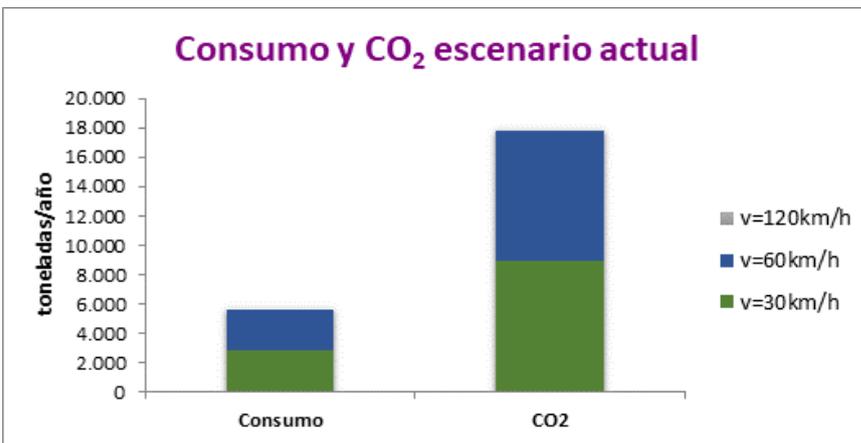
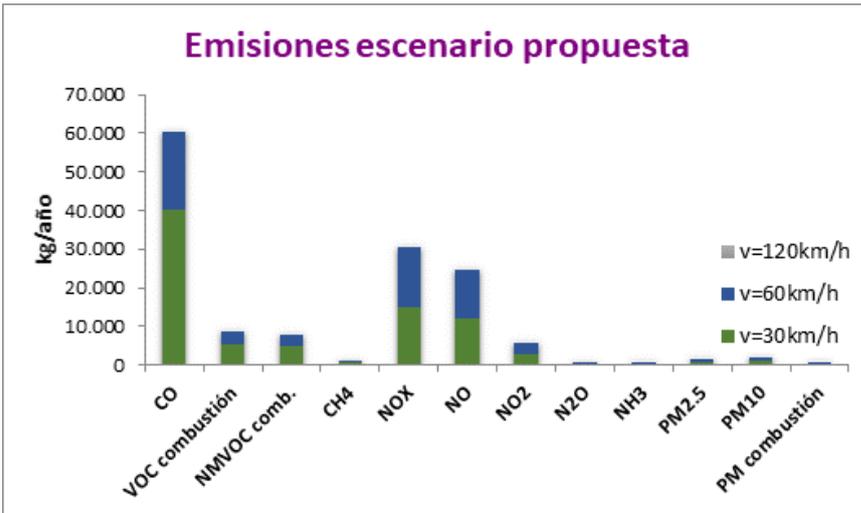
c) **Reducción de la siniestralidad en el ámbito municipal**, creación de áreas en las que se modere la presión de la movilidad motorizada, de forma que coexista con modos más sostenibles (desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público), además de un tráfico de vehículos de baja intensidad y velocidad.

Por ello se obliga a la definición del modelo de movilidad del Puerto desde el punto de vista de la movilidad con tráfico calmado. En gran parte, el viario actual puede ser reorganizado, para dar un tratamiento de calmado de tráfico, con el objetivo de generar espacios con mayor calidad medioambiental y descargarlos de la presión del tráfico urbano.

Para ello se establecerán categorías de vías a partir de la denominación vías de estar y de pasar o tránsito. Dichas zonas tendrán una señalización específica y unas características morfológicas determinadas, como son la delimitación de las puertas de entrada.

d) La propuesta de pacificación generará un gran impacto medioambiental con una reducción estimada de las emisiones contaminantes en un 28% respecto a la situación actual y también del 28% de CO₂





Propuesta	(kg/año)											
	CO	VOC combustión	NMVOC comb.	CH ₄	NO _x	NO	NO ₂	N ₂ O	NH ₃	PM _{2.5}	PM ₁₀	PM combustión
Reducción	-50%	-47%	-47%	-44%	-55%	-55%	-52%	-24%	-45%	-46%	-42%	-57%

	(tep/año)	(toneladass/año)
	Consumo	CO₂
Reducción	-28%	-28%

IMPACTO ESTIMADO DE LA CONTAMINACION ACÚSTICA EN LA ZONA PUERTO



Fuente: *elaboración propia, INTRA, SL*

3. AUMENTAR EL ATRACTIVO DEL ESPACIO PÚBLICO PARA LOS MODOS NO MOTORIZADOS, AMPLIANDO A SU FAVOR EL REPARTO DE LA SUPERFICIE VIARIA.

Movilidad peatonal

Generar itinerarios peatonales entorno al Paseo Marítimo, a través de una red continua de itinerarios peatonales que ofrezca un cosido entre los distintos centros de atracción y generación de viajes. Todo ello sin menoscabo de los tratamientos de calmado de tráfico o peatonalización de algunas calles del entorno portuario y zonas anejas, conforme a la jerarquización viaria que vertebra el conjunto.

Los itinerarios cumplirán con los siguientes requisitos de funcionalidad:

- conectarán con los principales centros de generación y atracción de viajes,
- serán directos, sin obligar a rodeos o esperas,
- la red de itinerarios será continua y estará conectada entre sí, evitando barreras y cuellos de botella,
- dispondrá de zonas de sombra y protección frente a la lluvia, entre otras características,
- será compatible con los criterios de accesibilidad universal.

Movilidad en bicicleta

La bicicleta es el medio de transporte más sostenible, por lo que se debe fomentar su uso, mejorando su seguridad y formando a los usuarios y conductores de otros vehículos en el uso compartido del viario.

Las distancias y orografía hacen de A Coruña un lugar favorable para el uso de la bicicleta. Su ubicación habitual debe ser la calzada, conviviendo con el coche en zonas de tráfico calmado.

Se propone ampliar la red ciclista de itinerarios urbanos con un carril bidireccional que transcurre por todo el eje del Puerto, conectando con la red planificada de la ciudad.

Movilidad en Transporte colectivo

Para reducir la dependencia del vehículo privado, es necesario mejorar el transporte público urbano e interurbano, conectando eficazmente todas las zonas, con un servicio de calidad y un coste asumible por todos.

El proyecto de reforma del Puerto propone un carril bus preferente en todo el eje del puerto, con una estación intermodal subterránea.

Se potenciará la flota de buses urbanos eléctricos, con un sistema de prioridad autobús que incluya la instalación de reguladores semafóricos en todos los cruces y equipos embarcados a bordo de los autobuses, con diferentes niveles de detección en función del retraso o adelanto de los autobuses sobre el horario previsto, y permita dar prioridad de paso a los autobuses para mejorar así la regularidad de las líneas.

Mejoras del servicio de taxi eficiente contribuirán también a mejorar la calidad ambiental del entorno urbano, al promover una menor dependencia del vehículo privado.

Los avances tecnológicos constituyen una oportunidad para implantar progresivamente prácticas sostenibles que beneficien al conjunto de la población y también al profesional del taxi. Es necesario, no solo conseguir una reducción de las emisiones que su circulación provoca, sino también a favorecer el ahorro de los profesionales del sector.

El proyecto contempla la reordenación de la ubicación y número de plazas de las paradas de taxi.

DETALLE DE JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL



Fuente: elaboración propia, INTRA, SL

C. SOSTENIBILIDAD

La propuesta en relación a la aportación de la ecología urbana, la calidad ambiental y la sostenibilidad no las considera como aspectos adicionales de mejora del espacio objeto de concurso sino, contrariamente, considera su imbricación central y plena en el desarrollo de la misma. La finalidad es conseguir un espacio útil y funcionalmente destacado por el planteamiento técnicamente más actual en estas materias.

Consecuentemente, se plantean 3 estrategias complementarias y de claros efectos sinérgicos (pata más detalle ver apartado correspondiente de la memoria). Son las siguientes:

- ✓ Estrategia ecológica del verde urbano i el espacio perimetral: diseño del ámbito basado en Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS)
- ✓ Estrategia ambiental: Generar un entorno de mayor calidad i confort para los ciudadanos
- ✓ Estrategia de Sostenibilidad: Metabolismo urbano implicado

PLANTEAMIENTO DE ESTRATEGIAS ECOLÓGICA, AMBIENTAL Y DE SOSTENIBILIDAD

1. Estrategia ecológica del verde urbano y el espacio perimetral: diseño del ámbito basado en Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBS)

En la actualidad las posibilidades de aplicar aspectos eco-ambientales al diseño de espacios en contexto urbano son importantes. Efectivamente, el enriquecimiento en biodiversidad a partir de planteamientos ecológicos, conocidos como Nature Based Solutions (NBSs), permite plantear estrategias ecológicas en la constitución o reconstitución de los espacios urbanos.

La finalidad esencial de su aplicación es la de maximizar la calidad de vida de los ciudadanos y la calidad del entorno, sin que ello vaya en detrimento de su funcionalidad. Este planteamiento contribuye significativamente lograr lo que llamamos *ciudad sostenible*.

En esencia, se trata de mejorar el espacio potenciando su biodiversidad y su complejidad estructural, lo que mejora los aspectos funcionales de conectividad ecológica. Efectivamente, la mejora se consigue a través de la configurando los espacios verdes con una elevada permeabilidad ecológica, procurando maximizar su continuidad y facilitando su conexión futura en la red de corredores verdes urbanos de la ciudad. En consecuencia, en el contexto del ámbito de estudio y en la medida de lo posible hay que apostar decididamente por un diseño que posibilite el incremento de la biodiversidad a nivel urbano, que posibilite el establecimiento de ecosistemas urbanos más estables y autogestionados por tanto de funcionalmente dinámico.

La apuesta del incremento de la superficie de vegetación y de su desarrollo vertical (por tanto, considerando estrato arbóreo, estrato arbustivo y estrato herbáceo) mejora la biodiversidad, estructuran el ecosistema y hacen una contribución positiva a la captación de CO₂ por parte de los espacios verdes, evitando y minimizando gastos energéticos y materiales condicionantes. Esto implicará un conjunto de medidas de preservación y mejora ecológica y ambiental que compensarán o minimizarán las posibles afecciones e impactos actuales aprovechando la nueva ordenación del ámbito.

Igualmente, la aproximación de las Soluciones Climáticas Naturales (NCSS) sirve para evitar y combatir los efectos del cambio climático que requiere acciones transformadoras en todos los sectores de nuestra sociedad y la economía. La aplicación de NCSS en el ámbito urbano incluye la conservación, restauración y mejora de las acciones de gestión del suelo que aumentan el almacenamiento de carbono o evitan las emisiones a través de los usos más naturales. También posibilitará una cierta regulación ambiental térmica y de humedad. Estas

soluciones ofrecen potencial de mitigación rentable, que se puede conseguir sin impactos nocivos para la biodiversidad y los consecuentes aspectos funcionales.

El diseño se completa con la consideración de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) que de manera concordante mejoran los planteamientos de las NBSs. El diseño implica la creación de un suelo más continuo y permeable (con las discontinuados imprescindibles para movilidad), que además contribuye el desarrollo de las NBS del ven el espacio público urbano.

Finalmente, estas estrategias contribuirán de manera relevante a abordar la modulación y control de las perturbaciones ambientales del ámbito, aspecto importante para preservar la estabilidad dinámica de la propuesta del verde urbano.

2. Estrategia ambiental: Generar un entorno de mayor calidad i confort para los ciudadanos.

El planteamiento de la propuesta responde a la voluntad de generación de un entorno que incentive el confort (conductual, etológico) de los ciudadanos, y facilite una mejor de interrelación entre las personas en el espacio y entre las personas y el entorno.

Consecuentemente, la propuesta se plantea pensando activamente en el bienestar de las personas y del entorno del ámbito en términos ecológicos (a partir de planteamientos de NBSs) y ambientales (especialmente considerando la autosuficiencia energética y al uso y gestión de materiales y residuos). Para conseguirlo se plantean los siguientes para la gestión ambiental:

Autosuficiencia energética y reducción de la huella ambiental. Se busca crear un espacio público lo más autosuficiente energéticamente, procurando la renovación, la eficiencia y el ahorro energético, y contribuir a la mejora del confort, la habitabilidad y la seguridad de las personas. Por ejemplo, se propone incluir la instalación de pequeñas placas fotovoltaicas y micro-generadores de energía eólica, especialmente en elementos puntuales (iluminación decorativa de edificios, estación de bicicletas eléctricas, etc.). Se busca el máximo ahorro energético y la minimización de la contaminación lumínica con la utilización de tecnología LED. También se plantea la gestión integral y monitorizada de toda la instalación eléctrica. Así se puede comprobar el buen funcionamiento y ser eficiente en la detección y solución de las eventuales anomalías.

Confort térmico, acústico y calidad del aire. Se persigue una mejora de las condiciones ambientales, especialmente considerando la mitigación del cambio climático, así como un amortiguamiento del ruido ambiental. La mejora de estas condiciones ambientales se logra a partir de las estrategias anteriores, que permiten la generación de un microclima más suave en invierno y más fresco en verano, y el apaciguamiento del ruido. También se establecerán sensores de ruido y contaminación que permiten una monitorización en tiempo real. Se utilizarán pavimentos de tonalidades claras para maximizar el confort en los dos aspectos descritos i la instalación de pavimentos fotocatalíticos para minimizar los contaminantes presentes (NOx, SOx, COV, CO, compuestos policromáticos, etc.).

Mejora en la gestión sostenible de los residuos y de los materiales implicados. Hay que actuar para favorecer la mejor gestión tanto de los materiales como de los residuos. Así, se utilizarán materiales respetuosos con el medio ambiente y se potenciarán materiales reciclables y / o reciclados que permitan reducir la generación de residuos. Se priorizará el uso de materiales que dispongan de un certificado de calidad ambiental. Se tendrá en cuenta la optimización de la recogida y transporte de los residuos, que además supondrá una medida de eficiencia energética y de reducción de la huella de carbono asociada a los vehículos de recogida de residuos y otros sistemas de transporte.

Ciclo del agua. Hay que tratar cuidadosamente este valioso y limitando recurso con respeto por el ciclo ecológico y de manera sostenible, de acuerdo a la comprensión que tenemos hoy del recurso y su una mejor gestión. Se mejorará la capacidad de infiltración del suelo y se reaprovechará parte de la escorrentía del ámbito con SUDS, para favorecer el

planteamiento expuesto del verde urbano y contribuir a la limpieza y el riego de la zona. Se monitorizarán con sensores las condiciones climáticas y de humedad del suelo y la gestión integral de la instalación de agua (riego, limpieza, etc.), preparada para detectar y solventar con eficiencia las posibles anomalías.

Movilidad y gestión de flujos. El proyecto se caracteriza por una importante presencia de usuarios (usuarios de las instalaciones, transeúntes y visitantes en general) que coproducen el espacio público, condicionando sus patrones de movilidad y comportamiento. Un aspecto muy relevante de la propuesta es el replanteamiento de la definición de la movilidad de vehículos a motor, que implica una priorización del acceso a los usuarios de las instalaciones y los servicios, habilitación de zonas de aparcamiento, etc., con priorización de soluciones que consideren la seguridad, menos ruido y menos contaminación en su funcionamiento. Entender la composición real de los usuarios y su comportamiento (con observaciones de campo para capturar patrones de comportamiento) permite prever sus movimientos en escenarios propuestos, detectando posibles conflictos e incompatibilidades de forma más precisa. Si es necesario, plantear una nueva ordenación de las paradas de transporte público según las necesidades de los usuarios.

3. Estrategia de Sostenibilidad: Metabolismo urbano implicado

El concepto desarrollo sostenible es muy útil porque se basa en considerar activamente el entorno o territorio como la pieza esencial sobre la que poder edificar buena parte del futuro.

El metabolismo urbano aborda el conocimiento de las relaciones funcionales e interacciones de los diferentes elementos de un territorio determinado. En general, y para cada vector, hay que valorar los aspectos del anabolismo implicado (es decir, los procesos de transformación en el sentido de construcción material y energética de estructuras más complejas y estables) y del catabolismo (es decir, los procesos de transformación en el sentido de degradación también material y energética).

El metabolismo urbano tiene una comprensión sistémica y, por tanto, tiene una complejidad intrínseca importante que incluye tanto los flujos, intercambios y transformaciones de varios elementos, como las "cajas" entre las que se dan estos movimientos. Consecuentemente, a menudo se utiliza la estructura de ciclos con "cajas" y "flujos" que los relacionan, incluyendo procesos anabólicos y catabólicos, en que los vectores implicados no funcionan aislados sino con niveles de interrelación más o menos intensos.

En síntesis, los principales componentes o vectores del metabolismo urbano que se abordarán para materializar la propuesta son los siguientes:

- Ocupación del suelo. La pauta de desarrollo urbanístico y de las edificaciones tienen que ver con los materiales y la energía empleada para este fin. Por su naturaleza de permanencia a largo plazo, teniendo en cuenta el ciclo de vida, son determinantes para la sostenibilidad de la propuesta a la sostenibilidad. Cuanto más durable y resiliente se plantee más buena aportación hace en la contención de la huella.
- Biodiversidad, verde urbano, y paisaje. La definición del verde urbano desde la aproximación de las Soluciones Basadas en la Naturaleza (NBSs) y de las Soluciones Climáticas Naturales (NCSS) contribuye significadamente lograr lo que llamamos ciudad sostenible (ver estrategia ecológica planteada). Este planteamiento de infraestructura verde aumenta la calidad de los servicios ecosistémicos y el valor paisajístico del conjunto urbano. También permite definir y ajustar los usos y actividades compatibles.
- Ciclo del agua. Es muy importante caracterizar los balances entre el abastecimiento y el saneamiento de un recurso tan relevante. Con valorar las posibilidades de aumentar la eficiencia, en base a la optimización de la demanda de agua y la adopción de medidas de ahorro. El diseño del espacio público (zonas ajardinadas y de parque) debe

considerar la implementación de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), que de manera concordante mejoran los planteamientos de las NBSs y de las NCSS.

- Materia y residuos. En el ámbito urbano el flujo de la materia-residuos lo componen objetos de ciclo de vida muy dispares: desde productos de consumo que permanecerán pocos días hasta las estructuras de los edificios que durarán décadas. Desde el proyecto se puede incidir en hacer más eficiente la configuración de este flujo, facilitando procesos (recogida de residuos, reutilización y potenciación de materiales reciclables en la construcción) atendiendo a las distintas tipologías de usos i actividades.
- Energía. A nivel energético es muy importante abordar su nivel de consumo, origen y tipología de la fuente, y la eficiencia en el uso i determinar el balance energético de la actuación. Se debe considerar especialmente la energía vinculada directamente en la movilidad.
- Movilidad y calidad atmosférica. La calidad atmosférica es una parte importante a tener en cuenta en el análisis del metabolismo urbano, especialmente por su incidencia en la salud humana, de gran coste económico. Esta contaminación tiene una variable importante en la movilidad, muy relevante en cuanto a los contaminantes atmosféricos en la dinámica del CO₂ atmosférico y su contribución al cambio climático.
- Importaciones y exportaciones. Como cualquier ecosistema, el ecosistema urbano intercambia con mayor o menor medida materia y energía, lo que llamamos habitualmente las importaciones y exportaciones. Esto determina la dependencia metabólica respecto de otros territorios.
- Cambio climático y ciclo del carbono. Actualmente es una prioridad tener en cuenta los efectos del cambio climático. Consecuentemente, hay que abordar el conocimiento del ciclo del carbono (liberación y absorción) y establecer una cierta medida de la huella de carbono. A partir del diseño final del ámbito se pueden considerar acciones para favorecer la absorción por encima de la liberación de CO₂. Estas soluciones ofrecen potencial de mitigación rentable, que se puede conseguir sin impactos nocivos para la biodiversidad y los consecuentes aspectos funcionales.

Las consiguientes medidas irán encaminadas al cierre de los flujos metabólicos, en planteamientos circulares más equilibrados bajo criterios de menor coste y mayor eficiencia. Es decir, que se reducirán tanto las entradas desde el exterior de energía, agua y materiales, como las salidas de residuos, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, contribuyendo a una buena funcionalidad ecológica del ámbito. Se trata de una configuración de hábitat urbano que permitirá sincronizarse con las dinámicas circulares de los ecosistemas. En cualquier caso, la configuración urbana teniendo en cuenta el análisis de su metabolismo no tiene una única solución sino un cierto rango en el que las soluciones funcionan mejor tanto a nivel interno del ámbito de estudio como de manera relacional con los espacios urbanos adyacentes ya constituidos.

Además, esta aproximación deber ser coherente en relación a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), adoptados por las Naciones Unidas (2015) en el horizonte temporal del 2030.

D. MODELO ECONÓMICO

Una propuesta de transformación urbana de un área tan importante y extensa como es el puerto histórico de A Coruña requerirá de un Plan de Desarrollo Económico y de Inversiones. No es esta la etapa ni la presente propuesta el lugar de esbozar este Plan, pero sí es necesario exponer aquí los principios básicos del modelo económico que proponemos que deben sustentar este Plan. Las tres ideas básicas son:

- ✓ La propuesta de transformación urbana del puerto de A Coruña es la oportunidad para relanzar la economía de la ciudad y su área metropolitana modernizando sectores tradicionales del puerto e introduciendo nuevas actividades de tecnologías avanzadas
- ✓ La creación de empleo de calidad será un elemento que debe ser estudiado y propuesto explícitamente en cada plan y proyecto concreto. Para ello el Plan de Desarrollo Económico y los Planes Especiales deberán considerar actividades, planes y proyectos de formación especial, reglada y continua
- ✓ Las inversiones y el desarrollo económico de la zona portuaria se regulará en los planes elaborados desde las administraciones públicas (con la máxima participación de organizaciones sociales y empresariales) y la realización de los proyectos en la colaboración público-privada

D.1 OBJETIVOS ECONÓMICOS DE LA PRESENTE PROPUESTA

Como ya se ha expuesto en el Capítulo A, la presente propuesta tiene un doble objetivo de carácter general: la mejora urbanística de toda el área urbano-portuaria y un nuevo desarrollo socio-económico de la ciudad. Ambos objetivos están integrados de forma que uno no debe prevalecer sobre el otro.

En el aspecto económico, el **objetivo general de promoción del desarrollo socio-económico** preside el siguiente conjunto de objetivos concretos:

- crear nuevas actividades económicas** en unos espacios de alta calidad. Son actividades de muy distintos sectores (industriales y fundamentalmente terciarios) pero deben ser especialmente potenciadas las vinculadas a las nuevas tecnologías
- generar nuevas rentas para la ciudad** (de carácter fiscal) y **para el organismo de gestión** de la transformación con las que financiar el mantenimiento de estos nuevos espacios
- rentabilizar unos espacios portuarios** obsoletos que, con las nuevas actividades, pueden aportar una incidencia muy positiva sobre la estructura económica local y, a la vez, aportar fondos para nuevas inversiones y para aquellas actividades o equipamientos deficitarias
- crear empleo directo** (que se mantiene en la zona), **indirecto** (en otras áreas pero que trabaja para las actividades del área portuaria) e **inducido** (en la ciudad)

D.2 LAS BASES DEL MODELO ECONÓMICO

En el presente proyecto o propuesta general predomina el criterio del interés público de la ciudad. En el apartado anterior se han expuesto los objetivos urbanísticos porque van a condicionar el modelo económico. No se trata de buscar solo, ni siquiera de forma prioritaria, la rentabilidad de las inversiones, sino la consecución de todos los objetivos anteriores.

A la vez que se ha de considerar los objetivos generales de ciudad y urbanísticos es necesario destacar que para que toda la operación se pueda llevar a término es necesario

contemplar la **rentabilidad de las operaciones privadas**. Por tanto, ha de ser forzosamente una propuesta con un modelo de **colaboración público-privada**.

Las bases principales de este modelo de colaboración público-privada son, resumidamente (más adelante pueden detallarse), las siguientes:

-Modelo de administración y gestión. En base a las enseñanzas de los principales proyectos de reconversión portuaria de otras ciudades, una operación urbanística y económica de la envergadura de la propuesta para el puerto de A Coruña, requerirá de una administración especial. Como en la mayoría de las experiencias internacionales estudiadas, la presencia del Concello ha de ser muy importante, presidiendo el organismo responsable de la reconversión

-Planificación general y Planes especiales. Para llevar a término una transformación tan importante será necesaria la elaboración de un Plan de carácter general que abarcaría todo el puerto histórico de A Coruña y su concreción posterior en diversos Planes Especiales que es la figura establecida en la legislación española. El Plan de carácter general sería semejante a los llamados en *Master Plan* en los países anglosajones (Plan Maestro en los países latinoamericanos). Todos los planes han de ser aprobados por la autoridad urbanística de la ciudad que puede establecer los más modernos sistemas de participación como se proponen en el apartado correspondiente de la presente Memoria

-Responsabilidad económica pública. La Administración Pública, a través del organismo que se cree para la administración y gestión, debe realizar las inversiones en infraestructura, en los espacios públicos y equipamientos públicos y debe asegurar el mantenimiento de toda el área portuaria reconvertida. Para ello ha de contar con los recursos obtenidos de las concesiones, ventas y otros ingresos que se determinen. En la planificación de las actividades por zonas y etapas deberán presupuestarse detenidamente tanto los ingresos como los gastos de las operaciones

-Concesiones y ventas a privados. La mayoría de usos y actividades que se proponen encuentran en el sector privado, en organizaciones cooperativas y asociaciones de la economía los agentes que mejor pueden llevarlas a término. En este sentido, a partir de los correspondientes concursos y con la mayor transparencia deberán adjudicarse las actividades planificadas. Los ingresos originados por estas concesiones y ventas deberán estar planificados y presupuestados de forma que puedan cubrir sin déficits en ninguna etapa ni momento del proceso las inversiones en espacios públicos, infraestructuras, equipamientos públicos y mantenimiento de toda el área reconvertida

D.3 VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA

Esta Memoria tiene como finalidad presentar las principales ideas de ordenación del amplio espacio portuario de la ciudad de A Coruña. Un presupuesto detallado y justificado en todas sus partidas requeriría tener disponible un Plan de Etapas. No obstante, sí es interesante ofrecer algunos conceptos según las propuestas básicas del modelo económico expuesto en el apartado anterior. También es importante constatar que del análisis de las principales experiencias internacionales de reconversión de grandes espacios portuarios se desprende que no se conoce ninguno que se haya saldado con pérdidas económicas; al contrario, todas presentan importantes ventajas y beneficios socio-económicos para la ciudad y los agentes participantes. El atractivo de estos espacios portuarios con sus magníficos paisajes, sus amplios espacios públicos, sus equipamientos y servicios comporta una elevada demanda y unas rentabilidades económicas muy elevadas para las actividades de carácter privado. Recuperar para la inversión pública, los equipamientos culturales y sociales (todos de baja o nula rentabilidad) y para el mantenimiento de toda el área la parte proporcional de estos beneficios privados es la función del organismo de gestión de toda la operación y de los planes económicos.

Es necesario tener presente que las dimensiones del espacio a reconvertir y la importancia de las actividades e inversiones a efectuar supondrán un largo periodo de realización (comparando con otras reconversiones, probablemente no menos de tres

decenios). Por tanto, se habrá de elaborar un Plan de Etapas que contemple tres grandes etapas decenales y cada una con dos sub-etapas quinquenales. Para cada etapa se elaborará un Plan Económico que asegure la viabilidad de las operaciones a efectuar y que no suponga en ningún momento déficits para el organismo gestor. Las experiencias internacionales muestran, en general, criterios y estrategias económicas en este sentido de evitar déficits. Combinar desde un principio las concesiones a actividades altamente rentables (que suponen fuertes ingresos para el organismo gestor) con las inversiones públicas y los equipamientos menos rentables es la base de la estrategia para disponer de fondos de financiación y no incurrir en déficits.

En el Anexo a esta Memoria se publica el Cuadro con las principales superficies de las actividades propuestas. Muestra la importancia de algunas funciones que son las generadoras de recursos económicos que van a permitir realizar toda la operación con resultados económicos directos positivos. A estos resultados directos e inmediatos habría que sumar los beneficios que representará para las administraciones el impacto fiscal positivo de las actividades económicas y el impacto fiscal y social que va a representar la creación de empleo directo, indirecto e inducido



E. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Uno de los objetivos principales de este proyecto es identificar y recoger el conocimiento práctico y contextual, las ideas y los deseos de las entidades y de la ciudadanía para tenerlos en cuenta de cara al desarrollo del proyecto de integración urbana entre el puerto y la ciudad, que se materializará en el “MASTERPLAN DE LA INTEGRACIÓN URBANA DEL PUERTO DE A CORUÑA”. Y es que no se trata de una transformación urbanística más de la ciudad, sino de un proyecto crucial cuya realización durará muchos años. Su progresiva puesta en práctica ayudará a configurar la Coruña del futuro, así como las galerías de la Avenida de A Mariña han sido un signo distintivo que han dotado de personalidad a la ciudad hasta hoy. Una transformación de este calibre no se puede hacer sin tener en cuenta de forma continuada durante todo el largo proceso de su realización la opinión de los ciudadanos, que deben ser los principales usuarios y beneficiarios del proyecto en cuestión.

E.1 OBJETIVO

Uno de los objetivos principales de este proyecto es **identificar y recoger el conocimiento práctico y contextual, las ideas y los deseos de las entidades y de la ciudadanía** para tenerlos en cuenta de cara al desarrollo del proyecto de integración urbana entre el puerto y la ciudad, que se materializará en el “MASTERPLAN DE LA INTEGRACIÓN URBANA DEL PUERTO DE A CORUÑA”. Y es que no se trata de una transformación urbanística más de la ciudad, sino de un proyecto crucial que ayudará a configurar la Coruña del futuro, así como las galerías de la Avenida de A Mariña han sido un signo distintivo que han dotado de personalidad a la ciudad hasta hoy. Una transformación de este calibre no se puede hacer sin tener en cuenta la opinión de los ciudadanos, que deben ser los principales usuarios y beneficiarios del proyecto en cuestión. En las siguientes páginas de la presente memoria se detalla una propuesta de proceso de participación ciudadana del proyecto en cuestión, caracterizado por:

- **TRANSPARENCIA:** el primer elemento clave para participar es disponer de suficiente información al respecto del tema en el que se va a opinar. Así, el primer reto a abordar es explicar bien el proyecto, situando los antecedentes, enmarcando el alcance y detallando aquellos grandes rasgos que se plantean. Una buena comunicación inicial respecto al proyecto esencial para poder recoger ideas, orientaciones y sugerencias por parte de los distintos implicados, que serán tenidas en cuenta en la futura elaboración del Máster Plan, para que cumpla los objetivos del Ayuntamiento de adecuarse a las necesidades o voluntades de la mayoría de la ciudadanía.
- **ACCESIBILIDAD:** es importante asegurarse que todas las personas que tengan interés en participar pueden hacerlo, ejerciendo su derecho a participación en un proyecto de tal calado como es el presente Master Plan. Es por este motivo que se plantea un proceso participativo multi canal, combinando espacios de participación presencial con elementos que permitan y faciliten una participación
- **TRAZABILIDAD:** la propuesta presentada permite disponer de trazabilidad de todas las ideas recogidas a lo largo del proceso, gracias a la estructuración de los diferentes espacios de debate i deliberación y a la importancia que se da a la fase de retorno a todos los agentes implicados.

Con el proceso que planteamos se busca fomentar el intercambio social y la inclusión de los stakeholders clave del entorno y las entidades ciudadanas en los asuntos propios de la ciudad, mediante la creación de espacios de información, reflexión, comunicación y

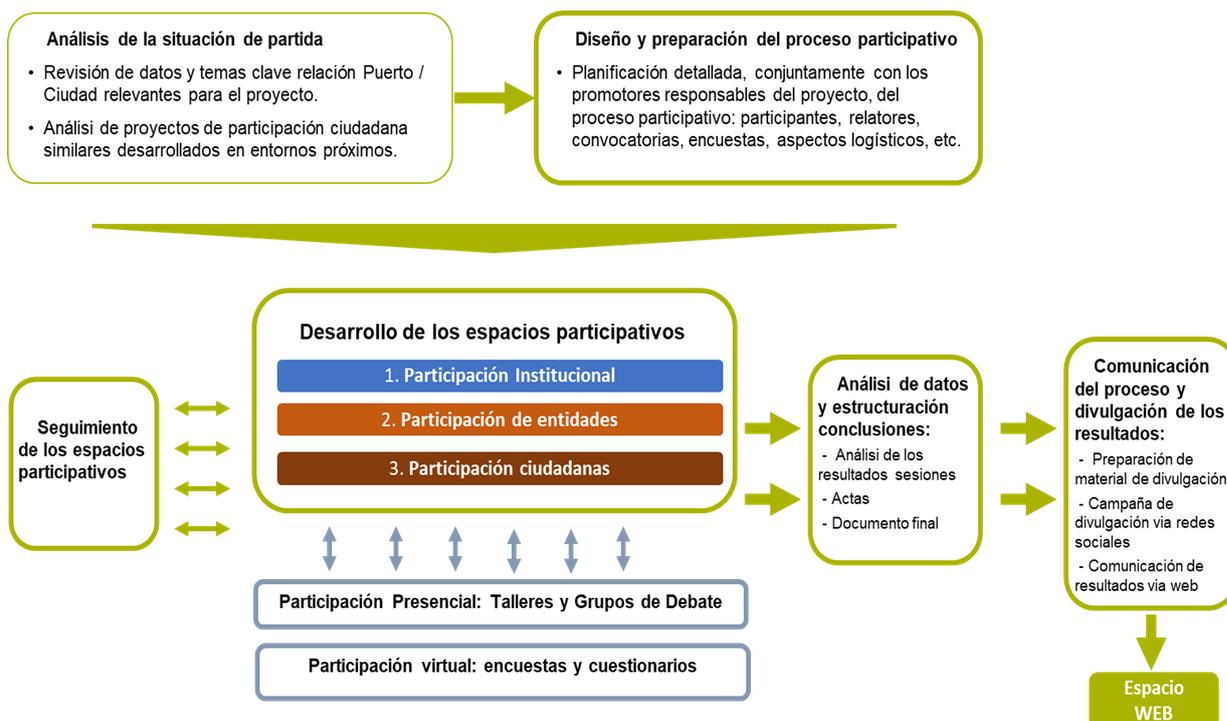
encuentro que permitan acercar los espacios y muelles del Puerto a la ciudad de A Coruña y hacerlos sentir propios para el conjunto de la ciudadanía.

Participación a lo largo de los próximos años

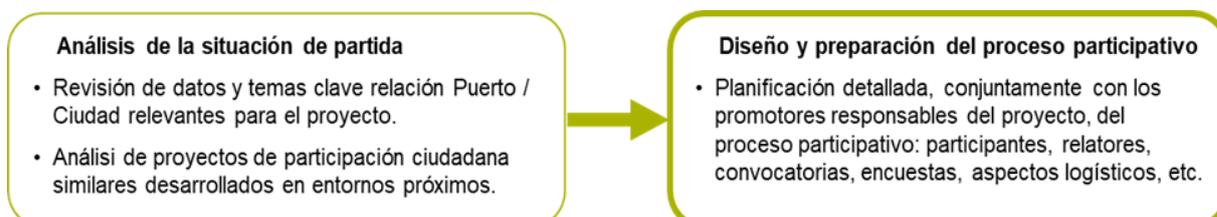
En la presente propuesta se plantea un proceso participativo sobre el proyecto global. Asimismo, se tiene que tener en cuenta que el proyecto planteado contempla la concreción de diferentes Planes Especiales en los próximos 30 años, para la cuales se tendrá que diseñar y ejecutar procesos participativos más acotados y concretos.

E.2 ETAPAS DEL PROCESO PARTICIPATIVO

Para conseguir que el proyecto sea lo más inclusivo, transparente y eficaz posible, planteamos crear un espacio participativo en el que los distintos agentes sociales puedan confluír y compartir sus ideas. Para ello, se propone un proceso de participación pública que contará con las siguientes fases:



E.2.1 Preparación del proceso participativo



Antes de poner en marcha el proceso participativo propiamente dicho es muy importante realizar una buena preparación de este con el Ayuntamiento de la Coruña. Aspectos básicos para una buena preparación son:

- **Entender bien el contexto social** en el que se encuentra actualmente la ciudad de la Coruña y revisar datos y temas clave de la relación Puerto - Ciudad, así como documentación relativa a proyectos de participación ciudadana similares realizados en entornos próximos.
- **Identificar los principales implicados con los que hay de contar en el proceso participativo**, y elaborar el mapa de agentes a distintos niveles:
 - **Institucional** (Ayuntamiento de A Coruña, Diputación, Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria de la Coruña, Universidad de Coruña, Ayuntamiento de Arteixo, grupos políticos, ...)
 - **Entidades vecinales**: aquellas entidades que dinamizan la vida de la ciudad y que estructuran el tejido social de la misma, tales como asociaciones de vecinos más implicadas (A Barcarola – Centro, Castrillón, Oza Gaiteira Os Castros, ...), Federación de Asociaciones Vecinales de A Coruña y Área Metropolitana, entidades deportivas, sociales, pesqueras, de actividades acuáticas, culturales, educativas y asociaciones de comerciantes, entre otras.
 - **Entidades empresariales** (Confederación Provincial de Empresarios de A Coruña, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de A Coruña, representantes del sector pesquero y del sector logístico con implicación directa con el puerto, ...)
 - **Usuarios del puerto**: empresas instaladas, trabajadores, ...
 - Finalmente, se debe extender la participación también a **la ciudadanía en general**, favoreciendo que pueda compartir sus ideas a título individual.
- **Identificar los principales ámbitos que se pondrán a participación**: movilidad, equipamientos, ordenación territorial, zonas verdes, mobiliario, ...
- **Elaborar un calendario de trabajo**
- **Definir las metodologías concretas** que se utilizarán en cada uno de los espacios.
- **Preparación logística**: espacios, material necesario, convocatorias, ...
- Elaborar conjuntamente un **plan de comunicación del** proceso participativo.

Esta fase inicial es de gran importancia para que el desarrollo del proceso sea finalmente un éxito, ya que en ella se establecerán todas las bases organizativas.

Una buena información es clave para obtener participación de calidad: detalle de un punto informativo en la calle



E.2.2 Proceso participativo



Una vez realizada toda la preparación necesaria, el proceso participativo, este concebido en 3 grandes etapas:

1. **Información:** no siempre se le da la importancia que merece, pero entendemos que es una etapa clave para obtener una buena participación. Su objetivo es informar a todos los agentes implicados de la forma más clara y concisa posible las principales ideas que plantea el proyecto propuesto, así como los espacios, canales, metodologías y calendario previsto para el proceso participativo. Para que esta etapa sea efectiva, hará falta elaborar material gráfico y didáctico para poder explicar a la ciudadanía el proyecto y el proceso participativo. La información debe realizarse a través de distintos canales: online y offline
 - a. **Online:** se plantea la construcción de una web específica del proyecto que irá recopilando toda la información generada a lo largo del mismo. Esta web puede estar albergada a la web municipal o ser independiente, pero siempre disponer de un enlace desde la web municipal del Ayuntamiento. Ella debería contener:
 - i. Información global del proyecto
 - ii. Calendario del proceso participativo
 - iii. Canales previstos para la participación
 - iv. Repositorio de las actas de las sesiones participativas
 - v. Fotos del proceso
 - vi. Acceso a un formulario para poder hacer aportaciones
 - b. **Offline:** el material informativo previo debería estar disponible en distintos espacios públicos de la ciudad (oficinas de atención ciudadana, bibliotecas municipales, otros locales municipales, locales sociales, ...). También se realizarán presentaciones del proyecto a través de la organización de charlas en distintas zonas de la ciudad (centros cívicos, bibliotecas, ...) para explicar el proyecto y el proceso participativo.

2. **Recogida de ideas / Participación:** para favorecer el debate y la recogida de aportaciones se plantea esta etapa utilizando diferentes canales, combinando la presencialidad con la virtualidad a través de la web. La combinación de ambos tipos de canales (online y presenciales) se considera clave para garantizar el grado más alto de inclusión posible en el proceso, debido a que ciertos grupos sólo utilizan uno de los dos canales.

Participación presencial

- **Talleres de trabajo:** pensamos que es interesante estructurar la participación a distintos niveles, ya que el grado de conocimiento o implicación en el proyecto o las inquietudes pueden ser distintas en función del origen de los participantes. Así, se plantean tres tipos de sesiones, de las cuales podrían celebrarse dos ediciones para cada una de ellas.
 - Sesiones de Participación Institucional
 - Sesiones de Participación de entidades
 - Sesiones de Participación ciudadanas

Estas sesiones, planteadas inicialmente de una duración aproximada de dos horas, se estructuran en una primera fase explicativa de los antecedentes, objetivo global del proyecto e información de los aspectos clave de este. Seguidamente se abrirá un turno de palabra para poder hacer preguntas concretas sobre ciertos aspectos de la presentación o del proyecto, y poder así clarificar las dudas que puedan tener los participantes. Finalmente, se contempla una hora para recoger las aportaciones de los participantes respecto al proyecto. En función de la asistencia, esta parte se realizará en plenario o en grupos de trabajo.



Sesión de participación ciudadana con grupos de trabajo



Sesión de participación ciudadana celebrada en plenario

Para sistematizar la recogida de aportaciones se repartirán unas fichas de trabajo en las que se identificarán aquellos ámbitos susceptibles de participación (previamente pactados con el Ayuntamiento de A Coruña) y se dispondrá de un tiempo para poder escribir las aportaciones que se consideren pertinentes en base a:

- Aspectos que se valoran positivamente del proyecto en cuestión
- Aspectos a modificar y motivo
- Nuevas propuestas de ideas a añadir al proyecto

En función de la dinámica de trabajo, las fichas serán rellenas por los grupos de trabajo o a nivel individual. Posteriormente a cada una de las sesiones se elaborará un acta que consistirá en la transcripción y estructuración de todas las aportaciones realizadas por los distintos participantes. Si en la parte inicial de preguntas también se expresan ideas respecto al proyecto, éstas serán recogidas e incorporadas al acta de la sesión.

Las distintas sesiones serán temáticas, es decir, centradas en aspectos concretos del proyecto: muelles, dársenas, paseo, ...

- **Puestos informativos:** se distribuirán puestos informativos en distintos sitios de la ciudad, en los que se informará a los ciudadanos de los grandes rasgos del proyecto y del calendario previsto y canales de participación habilitados. En estos puntos, en los que habrá material explicativo gráfico y didáctico, e informadores, también se podrán depositar aportaciones a través de unos folletos elaborados para tal finalidad. Estos folletos serán recogidos diariamente y serán transcritos para dejar constancia de las aportaciones recibidas a través de los puntos informativos.



Ejemplos de puntos de información fijos y móviles

- **Paseos explicativos:** se realizarán dos o tres paseos por las zonas afectadas para explicar los grandes elementos que se plantean inicialmente en el Master Plan, pudiendo recogerse opiniones de los participantes respecto a aspectos concretos. Estos paseos se realizarán en fin de semana para favorecer la participación. Al final de estos, se repartirán folletos similares a los de los puntos de información para eventualmente recoger las aportaciones de los participantes. Al final del paseo se explicará el calendario del proceso participativo, así como los canales y espacios habilitado para la recogida de opiniones.

Participación virtual

- **Página web específica:** se pondrá en marcha una página web pública que reúna y presente toda la información que se vaya generando a lo largo del proyecto, informando de los avances producidos en la definición del Master Plan, pero también anunciando la agenda de espacios de participación previstos. Como se ha comentado anteriormente, la propia web dispondrá de un formulario online para poder realizar aportaciones al respecto.
- **Plataforma de participación online:** en el caso que fuera posible, se podría habilitar una plataforma como canal de participación abierto, accesible desde la página web, para que los ciudadanos puedan aportar sus opiniones y favorecer el debate sobre las distintas propuestas recibidas.
- **Redes sociales:** la creación de hasthags específicos puede ayudar a fomentar la participación entre el segmento de ciudadanos más jóvenes, que no suelen ser muy activos en foros de participación presencial, pero que están muy acostumbrados a usar las redes sociales como elemento de comunicación y participación colectiva.
- **Formulario online:** realización de un formulario online para facilitar la recogida de aportaciones. Este formulario debería estar accesible desde la página web.

En esta fase es muy importante establecer unos mecanismos de coordinación y seguimiento entre los distintos canales y espacios de participación, así como una coordinación periódica con el cliente, para, siguiendo la metodología de mejora continua, identificar aspectos a mejorar en las sesiones celebradas para poder aplicar a las siguientes programadas.

E.2.3 Deliberación y retorno



Una vez terminado el proceso participativo, se identificarán todas las aportaciones recibidas en los distintos espacios y canales, las cuales se trabajarán, analizarán y se estructurarán en los distintos ámbitos en cuestión (equipamientos, ordenación territorial, zonas verdes, mobiliario, ...) intentando, en la medida de lo posible agrupar aquellas similares. Fruto de este trabajo, se dispondrá de un documento de síntesis detallado pero muy ejecutivo que listará todas las aportaciones con información de donde se han recogido, a través de un código que identificará si proviene de un espacio presencial u online, y de qué espacio concreto

proviene. El documento se diseñará para facilitar el poder hacer una buena valoración de cada una de ellas. Una o varias comisiones mixtas entre el equipo redactor del proyecto y el Ayuntamiento de A Coruña (en el caso de constituir varias, cada una de ellas se responsabilizaría de una temática concreta) analizarán las distintas aportaciones y tomarán la decisión de hasta qué punto cada una de ellas de forma individual se puede incorporar en el proyecto o no. Se completará el documento identificando, para cada aportación, su viabilidad y si se contemplará o no, especificando el motivo en aquellas que no se incorporen finalmente al proyecto final.

Finalmente, tendrá lugar el retorno propiamente dicho en el cual se explicará todo el proceso seguido: los grandes números (espacios organizados, participantes, aportaciones recibidas, ...), el procedimiento seguido para el tratamiento i análisis de las aportaciones, así como el resultado de este, es decir, cuantas han sido incorporadas y cuantas no y el motivo. Toda esta información estará disponible a la página web del proceso y se explicará a los participantes en una o dos reuniones de retorno que se celebrarán físicamente a un auditorio municipal con la capacidad necesaria.



Sesión de retorno de los resultados del proceso

E.4 METODOLOGÍA

Para los talleres presenciales se prevé el uso de dos metodologías básicas contrastadas desde hace años y que dan muy buenos resultados ya que facilitan una participación de todos los asistentes, generando dinámicas muy positivas de compartición de ideas y opiniones.

E.4.1 Metodología de reflexión estratégica Writing Thinking Momentum^{co}

Para favorecer la cohesión de todos los agentes, se propone el uso de la metodología **Writing Thinking Momentum^{co}** que permite, mediante el uso de tarjetas y paneles de trabajo, una completa visualización de las ideas aportadas por los participantes, las cuales son agrupadas generando grupos de conceptos similares. Esta metodología

- Promueve el diálogo constructivo y el intercambio de opiniones y puntos de vista,
- Fomenta la participación de todas los asistentes, evitando monopolizaciones del debate.
- Permite disponer de forma inmediata los resultados de la sesión (fotografía de los paneles).



E.4.2 Grupos de Debate Abierto

Se trata de una metodología participativa en la que se combina el trabajo en plenario con el trabajo en grupos, en los cuales las personas pueden autogestionar la forma de participar. Las reglas básicas de funcionamiento de los grupos de trabajo que se formarán en cada sesión es el siguiente:

- Presentación / Introducción del tema a los integrantes del grupo de trabajo. Esta introducción se concibe también como breve espacio de tiempo en el que los miembros del grupo intercambien experiencias, retos y expresen su opinión sobre el tema.
- Se pueden presentar a los participantes algunas ideas o preguntas inspiradoras para animar el debate en los grupos.
- Los grupos pueden ser autogestionados por los mismos miembros o dinamizados por un facilitador/a. En cualquier caso, la figura del facilitador/a, sino es fija, es compartida con otros grupos de debate y por lo tanto siempre se velará por que las dinámicas que se generen aseguren la participación igualitaria y abierta de todos.



E.5 CALENDARIO

El proceso participativo se prevé realizar a lo largo de 4 meses siguiendo el siguiente esquema, que será finalmente pactado con el Ayuntamiento de A Coruña.

FASES / ETAPAS	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4
Preparación	[Barra azul]			
Proceso participativo		[Barra azul]		
• Información		[Barra azul]		
• Recogida de ideas			[Barra azul]	
Deliberación y retorno				[Barra azul]



**SEMANA del
PUERTO y la CIUDAD**

“SEMANA del PUERTO y la CIUDAD”

Se propone diseñar el proceso participativo de forma que se identifique una semana como la “Semana del Puerto y la Ciudad” y sea una semana en la que se concentren una mayoría de eventos y actividades relacionadas con el proceso participativo. Consideramos que concentrar actividades es una forma de poder dar mucha publicidad a una iniciativa como esta y así fomentar y favorecer la participación ciudadana, generando el interés para acercarse a la zona en cuestión y participar en alguna de las múltiples actividades previstas. Más concretamente se propone organizar, a lo largo de la semana actividades de las descritas en el apartado de canales de participación, como son:

- **Presentaciones**
- **Paseos explicativos**
- **Talleres de trabajo con ciudadanos**
- **Otras actividades para perfiles específicos:** por ejemplo, se pueden hacer talleres de dibujo con niños para que dibujen como les gustaría que fuera la zona del Puerto en la Coruña del futuro, concursos de micro -relatos relacionados con el Puerto, ...



ANEXO 1: CUADROS DE SUPERFICIES DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES PROPUESTAS

TOTAL DEL ÁMBITO (m2):	1602200 m2
TOTAL OCUPACIÓN (m2):	506635 m2
TOTAL URBANIZACIÓN - ESPACIO PÚBLICO (m2):	887363 m2
TOTAL PARQUES (m2):	208200 m2

Total de Ocupación por uso (m2):	
Vivienda:	219067
Equipamientos:	287568

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 1	1	4	620	2480	
TIPO 2	1	3	714	2142	
TIPO 3	1	4	808	3232	
TIPO 4	1	4	902	3608	
TIPO 5	1	3	997	2991	
TIPO 6	1	5	1090	5450	
TIPO 7	1	4	918	3672	Total Vivienda
					23575
Equipamientos:					
Biblioteca	1	2	6400	12800	
Restaurantes	1	5	600	3000	Total Equipamientos
					15800
TOTAL ZONA				39375	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 8	4	6	504	12096	
TIPO 9	5	6	540	16200	
TIPO 10	4	6	550	13200	
TIPO 11	4	6	560	13440	
TIPO 12	3	6	600	10800	Total Vivienda
					65736
Equipamientos:					
Mixtos (Frente):					
TIPO 1	1	4	2400	9600	
TIPO 2	1	3	3600	10800	
TIPO 3	1	4	1600	6400	
TIPO 4	1	6	1950	11700	
TIPO 5	1	4	2400	9600	
TIPO 6	1	6	1650	9900	
TIPO 7	1	3	2800	8400	
Conexiones	1	1	741	741	
Centro comercial	1	3	10064	30192	
Educativos (Zócalos y Torres):					
TIPO 1 (Z)	1	3	3400	10200	
TIPO 2 (Z)	2	3	3700	22200	
TIPO 3 (Z)	2	3	3900	23400	
TIPO 4 (T)	5	3	600	9000	
Comerciales Cruzeros	2	3	4800	28800	Total Equipamientos
					190933
TOTAL ZONA				256669	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2	
Edificios de Vivienda:					
TIPO 8	4	6	504	12096	
TIPO 9	5	6	540	16200	
TIPO 10	5	6	550	16500	
TIPO 11	6	6	560	20160	
TIPO 12	4	6	600	14400	Total Vivienda
					79356
TOTAL ZONA				23575	

TIPO	CANTIDAD	PLANTAS	M2 (ud)	TOTAL M2		
Edificios de Vivienda	14	6	600	50400	Total Vivienda	50400
Equipamientos:						
Mixtos:						
TIPO 1	1	4	3445	13780		
TIPO 2	1	3	1181	3543		
TIPO 3	1	4	885	3540		
TIPO 4	1	3	3224	9672		
TIPO 5	1	4	1675	6700		
Edif. Mixto Complejo	1	1	43600	43600	Total Equipamientos	80835
TOTAL ZONA				131235		

ANEXO 2: PRESENTACIÓN DE NUESTRO EQUIPO

Nuestro equipo está formado por diferentes profesionales con gran experiencia en las diversas especialidades requeridas en el concurso:

--Arquitectura, integración puerto-ciudad desde el **planeamiento urbanístico, el diseño urbano y paisajístico**, la creación de espacios públicos pacificados, paseos, plazas, parques, equipamientos públicos, edificación pública y privada, vivienda, oficinas, integrando infraestructuras, incluso integración de planeamiento con espacios públicos y usos públicos-privados con concesionarios privados.

--Movilidad pacificada y sostenible

--Sostenibilidad, ecología aplicada al territorio

--Economía, experto en relaciones ciudad-puerto y en historia y planificación de puertos urbanos

--Participación ciudadana

JORDI HENRICH, ARQUITECTO, INTEGRACIÓN PUERTO-CIUDAD

Arquitecto especialista en espacios públicos, paisajismo urbano y diseño urbano a partir de los espacios públicos de calidad y la integración paisajística y de las infraestructuras y equipamientos públicos y privados.

Con 33 años de experiencia, es coautor del sistema de paseos, plazas y parques de los diferentes muelles del perímetro del Port Vell y de los paseos de la playa de la Barceloneta de Barcelona, paseos que aportan identidad, doble escala de barrio y de ciudad y que integran los muelles y la playa como grandes espacios públicos abiertos a los diferentes paisajes, a las dársenas portuarias, al perfil de la ciudad, a la playa como espacio público, al mar y al horizonte.

Además proyecta y construye, en diferentes escalas y tipologías, espacios públicos pacificados que aportan identidad a sus contextos urbanos y paisajísticos, integrando en una concepción global, contemporánea y sobria, todos los requerimientos técnicos, contextuales, históricos y funcionales.

INTRA, MOVILIDAD PACIFICADA Y SOSTENIBLE

Jordi Parés Estela, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (UPC, 1995). Director de estudios y proyectos de movilidad y seguridad vial de la empresa INTRA. Colabora con diversos grupos de arquitectos en planificación de espacios públicos. También es Auditor de Seguridad Viaria acreditado por el Ministerio de Fomento.

XAVIER MAYOR ET AL SL, SOSTENIBILIDAD

ESTUDI XAVIER MAYOR *ET AL* S.L. es un estudio profesional especializado en ecología aplicada al territorio, que desarrolla su actividad como empresa realizando estudios y consultoría en materia ambiental y de sostenibilidad.

Nuestro estudio profesional, a través de la ecología territorial aplicada, que sirve de base científico- técnica para desarrollar nuestros encargos profesionales, nace como una iniciativa especializada para abordar con criterio y solidez un nuevo ámbito del conocimiento, el de la planificación ambiental estratégica.

JOAN ALEMANY, ECONOMISTA

Doctor en Ciencias Económicas. Profesor de la Universidad de Barcelona. Consultor especialista en Planificación Urbana i Economía Portuaria. Autor de 10 libros, co-autor de 7 libros, editor de 6 libros y ha escrito numerosos artículos sobre organización, planificación y transformación de puertos. Ha realizado estudios de planificación portuaria para Buenos

Aires, Rosario, Santos, Porto Alegre y Valparaíso, en América Latina y Barcelona, Tarragona, Vigo, El Ferrol, Las Palmas de Gran Canaria, Puertos de Baleares y otros puertos menores de España. Ha trabajado para diferentes Ministerios e instituciones públicas españolas y organismos internacionales (Banco Interamericano de Desarrollo, Corporación Andina de Fomento) en temas de economía y organización portuaria.

Es miembro del Comité de Expertos de la Asociación Internacional Villes et Ports (AIVP), miembro del Comité Científico de RETE y Director de la revista Portus, dedicada al estudio de las relaciones puerto-ciudad, de la que han aparecido 27 números. Actualmente realiza diversos estudios sobre las relaciones económicas y la organización, gestión y financiación de las reconversiones urbanísticas portuarias, el desarrollo del turismo náutico y de los cruceros y la implantación de nuevas Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) en los grandes puertos comerciales.

MOMENTUM, PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Momentum^{co}

X.1 Presentación General

Ponemos nuestro CONOCIMIENTO y nuestra EXPERIENCIA al servicio de nuestros clientes.

Momentum^{co} es una empresa de servicios profesionales de consultoría que tiene como misión acompañar a los equipos directivos de instituciones, organizaciones, empresas y redes en la definición, ejecución y seguimiento de su estrategia.

Ofrecemos servicios en cuatro ámbitos:



Definición de la estrategia

- Estrategia institucional y empresarial
- Planes estratégicos de Departamento / Centre / Unidad de Negocio / ...
- Estructuración y coordinación de procesos de reflexión estratégica
- Dirección y facilitación de sesiones de reflexión estratégica



Ejecución y seguimiento

- Planes de acción
- Implantación de la estrategia
- Identificación y monitorización de los principales indicadores de logro
- Seguimiento periódico del grado de avance de actividades y proyectos
- Oficina de gestión de proyectos



Mejora organizativa

- Mapas de procesos
- Planes de mejora
- Evolución organizativa
- Redefinición de procesos
- Simplificación administrativa



Impulso a la participación

- Estructuración de procesos participativos
- Diseño, ejecución y análisis de encuestas online
- Dinámicas participativas con distintas metodologías
- Facilitación de sesiones de brainstorming



JORDI HENRICH MONRÀS, ARQUITECTO

Arquitecto por la ETSAB (1982) y Master in Architecture and Building Design por la Columbia University de Nueva York (1985), especialización en edificios de uso público.

Profesor de diseño de espacio público en el Master de Espacio Público, Arte, Ciudad, Sociedad, del CR POLIS, UB, 2008-2018.

Profesor de elementos urbanos en Elisava, proyectos de espacio público y paisajismo en la ETSAB y al Master de Urbanismo de la UPC, y de proyectos de paisaje urbano en la Diplomatura y el Master de Paisajismo de la ETSAB, hasta 2004, profesor de proyectos de arquitectura en RPI School of Architecture, Troy, NY, 1985.

1987-2007. Funcionario de carrera. Arquitecto del Servicio de Proyectos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona (1987-2004) y arquitecto del Servicio del Espacio Público del Área Metropolitana de Barcelona (2004-2007).

2007-2019. Excedencia. Trabaja como profesional liberal, en asociación con otros arquitectos, arquitectos paisajistas, ingenieros, economistas, ecólogos, expertos en movilidad y participación, diseñadores y con diferentes equipos profesionales, también de otros países, en proyectos de espacios públicos, paisajismo, urbanismo de detalle, y edificios públicos, en Barcelona, Cataluña, y diferentes ciudades de Europa y América Latina.

Trabajo en espacio público

Su trabajo en el espacio público es una síntesis de la experiencia desarrollada en diferentes proyectos en Barcelona, según el modelo actualizado de espacio público sobrio, esencial y bien construido: una concepción contemporánea, global y arquitectónica del espacio público, como motor de la mejora urbana, con la integración de los requerimientos históricos, arquitectónicos, técnicos; la síntesis y la simplificación del espacio a lo esencial, buscando la creación de un "vacío" cualificado, y la puesta en valor del contexto urbano, integrándose y calificándolo sin imponerse; el trabajo geométrico el trazado y sobre el plano del suelo, el arreglo y la potenciación de los espacios peatonales acotando e integrando al máximo los espacios circulatorios, el trabajo preciso sobre la micro topografía, buscando la continuidad entre los espacios y el contexto, y el correcto desagüe de los espacios; el trabajo tectónico sobre los revestimientos y bordillos, en piedra natural, losas de hormigón prefabricado de calidad, asfaltos de color, de hormigón in situ, de césped o arena; el trabajo sobre la estructura vertical

de los espacios con las alineaciones y tramas regulares o irregulares de árboles, proporcionados a las dimensiones y carácter de los espacios, la integración de los elementos de alumbrado y de mobiliario urbano, así como de los elementos mecánicos (ventilaciones de aparcamientos, etc), buscando un carácter esencial y la permanencia en el tiempo de los diseños, trabajando con formas simples y materiales de calidad.

El resultado son espacios públicos abiertos, integrados y respetuosos con el contexto, con una concepción espacial clara y con identidad propia.

Trabajo en el ámbito portuario y costero del Port Vell y de la Barceloneta (1988-2019)

Durante treinta años proyecta y construye un sistema de diferentes paseos del Port Vell y de la Barceloneta en Barcelona, en ámbito portuario y marítimo; paseos diferentes, por los contextos portuarios y urbanos, y por las propias condiciones morfológicas y paisajísticas de cada paseo, desarrollados con la estrategia de conectarlos a sus contextos portuarios y urbanos, y de abrirlos al paisaje, conectándolos en continuidad entre sí, favoreciendo y potenciando los espacios para peatones, acotando y simplificando la movilidad vehicular, algunos totalmente peatonales, introduciendo los carriles bici, integrando aparcamientos subterráneos y los accesos vehiculares al Moll de Sant Bertrán y de Costa junto con Moll de Barcelona-WTC (con INTRA), Moll de la Fusta, Plaza Pau Vila y paseo del Moll de la Barceloneta, Plaza del Mar, Paseo Marítimo 4 fases, parque de la Barceloneta, Moll de Marina, Plaza Rosa de los Vientos, Espacios públicos de Marina Vela (con INTRA). Proyecto del Moll Adossat con las terminales de cruceros.

El trabajo sobre micro topografía y sobre continuidad entre paseos ha permitido conectar en continuidad paseos a diferentes niveles, como el Paseo Marítimo entre la 1ª y la 2ª fases, o la plaza Rosa de los Vientos y el Hotel Vela.

Los espacios públicos resultantes, desarrollados con la estrategia de Barcelona de crear espacios públicos sobrios, con los elementos esenciales, bien contruidos, abiertos, diáfanos, respetuosos con los diferentes contextos, a los que califican sin imponerse, ponen en valor los diferentes espacios y su relación con la ciudad, el Puerto, la playa, el mar, el cielo y el horizonte. La playa de la Barceloneta como espacio público conectado por el paseo marítimo es uno de los grandes espacios públicos que califican la fachada marítima de la ciudad y le dan identidad.

Integración de infraestructuras

Una de las especialidades desarrolladas es la de la integración de diferentes infraestructuras urbanas mediante el espacio público.

En diferentes proyectos y obras hemos ido integrando infraestructuras, por lo que los espacios públicos las cubren y transforman un problema en un oportunidad de un nuevo espacio, capaz de dialogar con el contexto y de transformarlo, de manera positiva y respetuosa, eliminando discontinuidades, muros, etc, integrando topográficamente en continuidad, el nuevo espacio público y el contexto, e integrando los elementos mecánicos.

Integración de aparcamientos subterráneos:

Esta tipología es la más común en Barcelona, y nuestra experiencia nos permite integrar aparcamientos subterráneos en diferentes espacios públicos, minimizando su impacto en los diferentes espacios.

Varios espacios públicos han resuelto de manera integrada esta tipología: Paseo Lluís Companys, Paseo Nacional-Moll de la Barceloneta, Plaza del Mar, Plaza Rosa de los Vientos-Hotel Vela, Marina Vela, Moll de la Fusta, Muelle de Barcelona, Ronda del Mig-Brasil, Rambla de Gavà-Plaza Batista y Roca.

Otras infraestructuras integradas son:

Rambla de la Ronda del Mig entre Capmany y Diagonal: integración de la autovía urbana de la Ronda del Mig, Depósito de aguas en el Parque de la Ronda Bellavista de Mataró, Ronda Litoral en la Plaza Pau Vila y el Moll de la Fusta y en el acceso al Moll de Barcelona WTC.

Diseño urbano a través de estrategias de espacio público, paisaje, equipamientos y mixticidad funcional

Nuestra experiencia en el desarrollo de proyectos a través de sistemas de espacios públicos de calidad, de diferentes escalas y tipologías, con relaciones claras y continuas entre el construido y los contextos paisajísticos, priorizando las zonas para peatones y bicicletas, y limitando minimizando y optimizando las zonas destinadas al tráfico, para conseguir nuevas áreas pacificadas con una excelente calidad en el transporte público urbano.

La relación con los paisajes existentes es también de gran importancia y tratamos de definirla de manera respetuosa y clara, con recorridos peatonales continuos, áreas verdes abiertas a ríos, lagos, bosques, mar o en las vistas del puerto.

Estas características las encontramos en nuestros proyectos de concursos premiados de Masterplan como El Prat Norte (Premio a la integración paisajística), Moscú distrito financiero IFC, Orestad Syd en Copenhagen 2 premio, 3ª Mod del Plan Especial de la Bocana Norte en el Puerto de Barcelona, master plan de super manzana de usos mixtos en el centro de Moscú frente al Kremlin, Plan Maestro Parque Samanes en Guayaquil en Ecuador, Plan de Espacios Públicos y Parque del río Anoaia en el barrio del Rec, Igualada, y Plan de Espacios Públicos para dinamización de Mataró centro y abrirlo al mar, integrando su puerto deportivo y la carretera N-II como boulevard, con propuesta de desplazamiento del trazado ferroviario al interior de la ciudad en túnel, 2º lugar en la pacificación e integración del Paseo Marítimo de Palma.

PRINCIPALES ESPACIOS PÚBLICOS

Ha realizado diversos espacios públicos en Barcelona, en colaboración con varios equipos, principalmente el Sistema continuo de diferentes espacios públicos del perímetro del Port Vell y de la Barceloneta, (1988-2019), cerca de 6 km de paseos situados entre la ciudad y el puerto y la playa, como el Muelle Adosado (cruceiros), Muelle de Costa (estudios previos con GPO), Muelle de Sant Bertran, Muelle de Barcelona (WTC), la remodelación del Balcón del Muelle de la Madera, el paseo Juan de Borbón y Moll de la Barceloneta, plazas Pau Vila y Palau y conexión a Via Laietana con Paso Bajo Muralla, el paseo Marítimo de la Barceloneta (4 fases diferentes construidas, 2.000 m de longitud, desde Nueva Bocana-Hotel Vela hasta el Muelle de Marina en el Puerto Olímpico incluido, y con la Plaza del Mar), el Parque de la Barceloneta, espacios públicos del Muelle de Nueva Bocana (entorno del Hotel Vela), espacios públicos de la Marina Vela 2018-2019.

-Redacción de la 3ª Modificación del Plan Especial de la Nueva Bocana, (entorno Hotel Vela y Marina Vela) Aprobación por el Ayuntamiento en 2018.

Sistema de espacios públicos y edificios con mixticidad de usos alrededor de la marina deportiva. Muchos de estos espacios públicos están construidos sobre aparcamientos subterráneos, algunos sobre estructuras con aparcamientos y marina seca, son de propiedad privada y uso público.

Espacios públicos de la Noca Bocana-Marina Vela. Paseos y plazas abiertos a las vistas. 2018-9.

-Espacio público de la cobertura de la Ronda del Mig entre Diagonal y Capmany, rambla de 1.600 m de longitud construida sobre la losa de cobertura de la autovía de los años setenta de la Ronda del Mig, con una primera fase, Brasil, construida sobre un aparcamiento situado sobre la Ronda Paseo de Lluís Companys, construido sobre un aparcamiento (1991), la Rambla del Poblenou (1991-2001) entre Perú y Taulat, los espacios públicos de la Paz, la calle Marina (Diagonal-Puente de Marina , con el cruce de Ali-Bei), la avenida de Roma (tramo entre Casanova y Urgell, construido según proyecto entre Casanova y Tarragona) 2004, Cerrar y puertas inoxidables y accesos de la estación de autobuses de San Andrés.

-En Barcelona ha realizado en los Barrios Gótico y de San Pedro la peatonalización de la calle Sant Pere Més Baix y de la Plaza Ramon Berenguer y calle Tapineria y gradas para la integración de la muralla, en Barcelona (con M.Quintana y C.Casamor resp.), 2015-2016.

-En Barcelona ha realizado los siguientes proyectos de espacios públicos: Calle Santa Rosalía, Plaza de La Paz e integración de aparcamiento subterráneo, Reparación de la calle Monte, Espacios públicos de la UA9 del 22 @, Sistema de espacios públicos alrededor de la nave de

Ca l'Alíer, Parque en Sarrià Vía Augusta y la calle Hort de la Vila, Conectividad del paseo Escultores Claperós el Parc del Clot, 2018, Monumento a las Mujeres de la Cárcel de las Cortes 2018, con propuesta de peatonalización de la calle Joan Güell, 2018.

Espacios públicos del Centro de Alella (con EIT), 2000, Plaza Mayor de El Burgo de Osma (con E.Pericas), 1987, Avenida Roureda, Viladecans, 1998, calle Primavera, El H 2012

-Parque de la Ronda Bellavista en Mataró, integrando un gran depósito de aguas (con Fabregat Fabregat y E.Cot), 2018-2019, en construcción.

-En el Área Metropolitana de Barcelona ha realizado:

Remodelación y peatonalización completa de la Rambla de Gavà y de la Plaza Batista y Roca, con integración de aparcamiento subterráneo bajo la plaza Batista y Roca, paso urbano accesible bajo vías, y acceso al refugio subterráneo, 2004-2012, el Parque MR a Ripollet, 2007, Biblioteca, salón de actos, centro cultural, sala de exposiciones, concejalía, servicios sociales en Bellvitge, L'H, 2007, Campo de fútbol del Cornellà, 2012.

EXPERIENCIA EN PASEOS: INTEGRACIÓN URBANA Y PACIFICACIÓN DE GRANDES EJES VIARIOS

Ha proyectado y construido diferentes paseos urbanos, y ha tenido propuestas finalistas y premiadas en concursos de esta tipología de espacios públicos, integrando la movilidad vehicular, minimizando la e incluso creando espacios totalmente vianalitzats, favoreciendo los espacios de calidad para peatones y ciclistas, espacios abiertos al paisaje.

-Paseo Lluís Companys, 1991. Premio FAD de espacios exteriores

-Paseo Nacional y Moll de la Barceloneta, 1993. Mención Especial del Jurado de los Premios FAD

-Rambla del Poble Nou entre Taulat y Pere IV

-Paseo Marítimo de la Barceloneta, 1 fase, 1995. Premio FAD de espacios exteriores.

-Rambla de Badal, Brasil y Carlos III. Finalista y Mención Especial Premio Ciudad de Barcelona, Premio Década, Finalista Premio de Bienal del Paisaje

-Avenida de Roma entre Casanova y Urgell. Con Jaume Llongueras, 2003

-Paseo Marítimo de la Barceloneta Fase 2, 2001

-Muelle de Barcelona, 2001

-Muelle de Sant Bertran, 2003. Muelle de Costa, 2015

-Muelle de la Madera, remodelación, 2004

-Paseo Nacional tramo sur entre Plaza del Mar y Nueva Bocana 2010

-Muelle Adosado, terminales de cruceros 2010

-Rambla de Gavà, 2012

-Cours Clémenceau, Verdun y Place Tourny, Burdeos, 2013. restringido, 3º lugar

-Vianalització de la calle Sant Pere més Baix y de la Plaza Berenguer, Bcn, 2015-2016

-Avenue Charles de Gaulle, Eje Champs Elysées, Neuilly-Paris, sección similar a Diagonal. Concurso restringido, 3º lugar, 2016

-Avenida Alfons el Magnànim, Barcelona, 2017

-Vía-parque de la autovía del este de Oviedo, Asturias, 2017

-Calle Pi y Margall, Barcelona, 2018, con TEC4

-Espacios públicos de los muelles de Marina Vela, 2018-19

-Pacificación del Paseo Marítimo de Palma y transformación en un paseo arbolado, con permeabilidad transversal, tramo Centro-Porto Pi. Longitud 2.500 m. Concurso abierto, 2º lugar, 2018.

-Estudio de transformación de la N-II en vía parque, corredor-verde, entre la Plaza Laietana y la Riera de San Simón, pacificada e integrada con permeabilidad transversal, Mataró, con estudio de nuevas ordenaciones urbanas a sus perímetros sur oeste. Longitud 2.250 m. Concurso restringido, 1º premio.

EXPERIENCIA EN PARQUES

Ha proyectado y construido diferentes parques, en contextos diferentes, tanto urbanos como paisajísticos. Desde el Parque MR en Ripollet de 0,82 ha hasta el Parque Baricentrale a Bari de 80 ha, y el Parque Samanes en Guayaquil, Ecuador, de más de 500 ha (más grande que el Central Park de NY), desde parques con pendientes mínimos como el parque de la Barceloneta hasta parques en muy pendiente como el parque Bellavista de Mataró con 37 m de desnivel; algunos parques integran diferentes equipamientos situándolos los perímetros para liberar espacios, como el parque Samanes, donde se integra grandes cantidad de campos de deporte a los perímetros y diferentes equipamientos dentro del parque como la Concha Acústica y un gran anfiteatro verde en pendiente creando una colina artificial (construido), parque de Temuco en Chile, el parque de Ca Xarau en Cerdanyola, o el parque de la Barceloneta con su campo de fútbol, otros parques integran infraestructuras urbanas como el parque Bellavista de Mataró, que integra un gran depósito de agua que se transforma en plaza-mirador.

Todos los parques tienen en común la integración con sus contextos urbanos y paisajísticos, la búsqueda de la continuidad espacial tanto visuales como funcional, poniendo en valor las cualidades espaciales de cada parque, buscando crear los espacios más amplios y fluidos posibles, eliminando discontinuidades, y el establecimiento de un sistema de paseos que estructuren cada parque según los su morfología y permitan crear nuevas relaciones espaciales, abriendo los parques a los paisajes, y que relacionen cada parque con su contexto; los paseos son rectilíneos, suavemente curvados, ondulados, en zigzag, anchos, estrechos. Las estructuras de arbolado acompañan los paseos y crean ámbitos sombreados, enmarcando vistas y diferentes espacios. Los parques proyectados, construidos o propuestas de concurso con premio son:

Parque de la Barceloneta, Barcelona; Parque MR, Ripollet; Parque de Can Xarau, Cerdanyola; sistema de parques de la nueva ciudad financiera de Rublyovo, Moscú; Parque Baricentrale, Bari; Parque Samanes, Guayaquil; Puertas de Collserola: Parque de la Guineueta-Collserola; Parque del río Anoia, Igualada; Parque Bellavista, Mataró. Finalistas en el Parque del Norte de Sabadell (longitud 2.000 m). Otros parques son: Parque de Ca n'Escandell, Ibiza; Parque en Temuco, Chile.

PREMIOS EN CONCURSOS INTERNACIONALES DE ESPACIOS PÚBLICOS, PARQUES, PAISAJISMO, MASTERPLANES, VIVIENDAS PÚBLICAS Y MONUMENTOS

-Finalista en el concurso para la Integración del Borde Litoral de A Coruña, con estrategia basada en una estructura de espacios públicos en los muelles, junto con una mezcla de usos funcionales, públicos y privados (con J.Alemaný, INTRA, XMayor, Momentum), 2019.

-3r premio concurso del Parque del Norte de Sabadell (con I.Bennasar), 2019.

-1º premio concurso para la dinamización del Centro de Mataró (con Scob, J.Alomar, M.Companys, J.Barba), 2018, con una estrategia global y detallada de pacificación de los espacios públicos de diferentes escalas, y propuesta de nuevas ordenaciones con mixticidad de usos, integración del puerto deportivo con equipamientos y paseos peatonales abiertos a la playa.

-Estudio de Transformación de la N-II en bulevar urbano pacificado y vía parque, y nueva ordenación urbana del acceso sureste a Mataró y consolidación del frente marítimo, 2018.

-2º lugar concurso para la pacificación del Paseo Marítimo de Palma (con GPO), 2018. Vía urbana perimetral pacificada para ampliar paseos y plazas creando un nuevo Paseo Marítimo, con permeabilidad transversal.

-2º premio concurso integración urbana y paisajística de la marina deportiva y edificios anexos de Cala Figuera, Puerto de Mahón, Baleares (con Scob + J.Alemaný + JL.Estrada + X.Mayor), 2018.

-3º lugar concurso dinamización del centro de Alès, Francia (con J.Vialettes, M.Huret, AP.Pertus JNC, Sitétudes) 2.018.

-1º premio concurso para el Monumento a las Mujeres de la Prisión de Les Corts, Barcelona (con N.Ricart, F.Hernández). Proyecto y obra 2018-2019.

-2º lugar en el concurso para la nueva centralidad sur de Grenoble en Francia (con Gabàs-Ribas, J.Vialettes, M.Huret, AP.Pertus JNC, Sitétudes) 2018.

- 1º premio concurso para el Parque Urbano de la Ronda Bellavista en Mataró, integración de depósito de aguas (con Fabregat & Fabregat, E.Cot, TADEC), 2017. Proyecto y obra 2018-19.
- Concurso para la integración urbana y paistgística de la autovía del este de Oviedo, Asturias, y transformación en vía-parque, (con GPO), 2018.
- 2º lugar concurso integración espacios públicos Puerto de El Molinar, Palma, (con GPO), 2017.
- 2º lugar concurso para la recalificación de los espacios públicos del barrio del Rec y parque Fluvial del Anoia, Igualada (con Scob, X.Mayor, A.Bestard), 2017.
- Finalista concurso Paseo Marítimo Alghero, Cerdeña, Italia (con équipe Archs Roma), 2018.
- 3º lugar concurso reordenación Avenue Charles de Gaulle, eje Champs Elysées, entre Periférico y Défense, en Neuilly-sur-Seine, Paris, (con Atelier Osty, Casamor+Gabàs+ Ribas), 2016.
- Finalista concurso del frente marítimo de la Côte des Basques, Biarritz, Francia, (con Scob y Bouriette-Vaconsin), 2016.
- Finalista concurso del paseo marítimo de Banyuls, Francia, (con Scob, M.Rouaud), 2016.
- 2º premio concurso para la Place Carnot, Apt, Francia, (con J.Vialettes, J.Mauffrey), 2016.
- 1º premio concurso para un masterplan de supermanzana residencial y espacios públicos y privados, en el centro de Moscú a Soyiskaia, frente al Kremlin, 4 ha, Moscú, Rusia, (colaboración con Skuratov Ark, y J.Vialettes), 2015.
- 2º premio Concurso internacional restringido por Masterplan Copenhague Orestad Syd, Kalvebodkvarteret Vest, 21 ha. Selección 2ª fase, (con J.Vialettes, E Lunar), con espacios públicos, jardines, paseos, viviendas, comercio, integración aparcamientos subterráneos 2014.
- 1º premio concurso internacional Masterplan Parque Samanes en Guayaquil, Ecuador, 430 ha, como Central Park, NY (con J.Artigues, I.Bennasar, Greccat, hidroplano, Consultora Tecnica Co Ltda). 2014. En construcción.
- Finalista concurso internacional Plan Director Centro financiero Rublyovo-Arkhangelskoye, Moscú, Rusia. 460 ha. Selección 2ª fase (con I.Bennasar, Mecanoo, Panerai, Jauzaproject, Buro Happold, Spectrum) 2013.
- 1º premio concurso internacional para la integración urbana del área ferroviaria de Baricentrale, un gran parque urbano como una duna verde sobre el trazado ferroviario, de 80 ha, cosiendo la ciudad (con M.Fuksas, A.Nardozzi, J.Romero, I.Bennasar, S.Cortellaro), 2013.
- Selección 2ª fase concurso restringido remodelación de espacios públicos de la Place Tourny, Cours Verdun y Clémenceau, Burdeos, Francia (con I.Bennasar, AWP-Paris, Artec3, ETC), 2013.
- 3º premio concurso Place Halte Ceva Champel en Ginebra, Suiza (con I.Bennasar), 2013.
- 5è premio (1º no portugués) concurso Internacional plaza Campo das Cebolas - Muelle Doca da Marinha, Lisboa (con I.Bennasar, A.Remesar, P.Brandão, S.Aires, C.Boyer, C.Tomás, a.fernandez , J.Catalão, M.Oliveria, N.Costa, PayTime) 2012.
- 3º premio concurso en el frente urbano del lago y espacios públicos del puerto de Neuchâtel, Suiza (con I.Bennasar, R.Vives, INTRA, ARTEC3 2011-12.
- 2º premio concurso para el Parque de Can Xarau, Cerdanyola, parque urbano con equipamientos, aparcamiento subterráneo (con J.Artigues), 2011.
- Finalista concurso para la Plaza Central de Badalona, con equipamiento y aparcamiento subterráneo (con J.Artigues), 2009.
- Concurso Masterplan del Prat Nord, mención del jurado a la integración paisajística (con J.Artigues, I.Jansana, J.Romero, y Landschaftarchitekten), nuevo ensanche urbano de 150 ha, con una estructura potente de espacios públicos de diferentes tipologías , 2008.
- Finalista concurso Rambla de Alella (con J.Artigues), 2007.
- 1º premio concurso para la remodelación de los espacios públicos del centro de Montpellier, Francia (con EIT, Bosque & Rouaud), eje rue Foch-Arc du Triomphe. 2.005.
- Proyecto de remodelación del Muelle Boompjies en Rotterdam, Holanda (con Forgas arq), 2001.
- Finalista concurso restringido espacios públicos Isla museos de Berlín. Alemania (con EIT), 2001.

PRINCIPALES PREMIOS POR LAS OBRAS DE ESPACIOS PÚBLICOS

- Ronda del Mig Premio Década 2007 y Mención Especial de los Premio Ciudad de Barcelona 1997, finalista premios FAD 1998.
- Primer Premio Ignacio de Lecea 2005-2006 el conjunto de su trabajo en el espacio público de Barcelona (otorgado por el centro de investigación Polis de la UB).
- Premio FAD de Espacios Exteriores 1996 por Paseo Marítimo de la Barceloneta 1ª fase, Barcelona, selección IV Bienal de Arquitectura Española, finalista 1er Premio Europeo Paisajismo, selección IV Muestra Arquitectos Jóvenes Españoles, selección VII premio Década 2006.
- Finalista Premio FAD 1993 Moll de la Barceloneta, con mención especial del jurado (con O.Tarrasó y R.Cáceres)
- Premio FAD de Espacios Exteriores 1991 por Paseo de Lluís Companys-Arco de Triunfo, Barcelona.
- Otras obras finalistas y seleccionadas de los Premios FAD son: 2016, calle Sant Pere Més Baix (con M.Quintana), 2009 Paseo Marítimo de la Barceloneta 3 fase, 2002 el espacio público del Muelle de Barcelona (con O.Tarrasó), 1998 Ronda del Mig-Brasil (con O.Tarrasó), 1989 Edificio Sede de Epidor (con P. Marieges).
- Sus obras han sido finalistas de la Bienal Europea de Paisajismo, de la Bienal de Arquitectura Española, y del Premio Architects.
- Como miembro de Proyectos Urbanos del Ayuntamiento de Barcelona recibió la medalla del FAD 1995 en reconocimiento a la trayectoria del Departamento de Proyectos Urbanos en el diseño del espacio público de la ciudad, así como el Premio Prince of Wales de Harvard University, y Prix de la Réconstruction de la Ville Européenne.

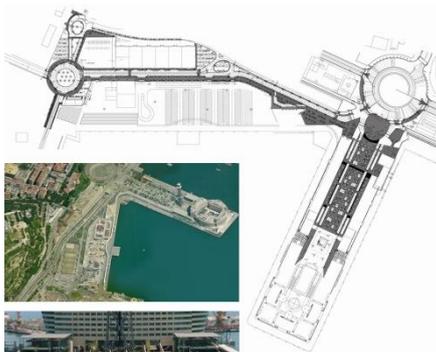
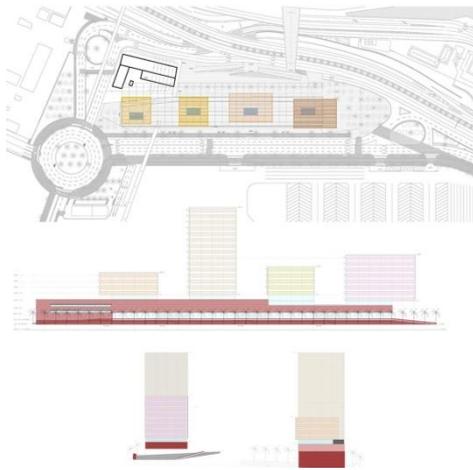




MUELLE ADOSADO (TERMINALES CRUCEROS)



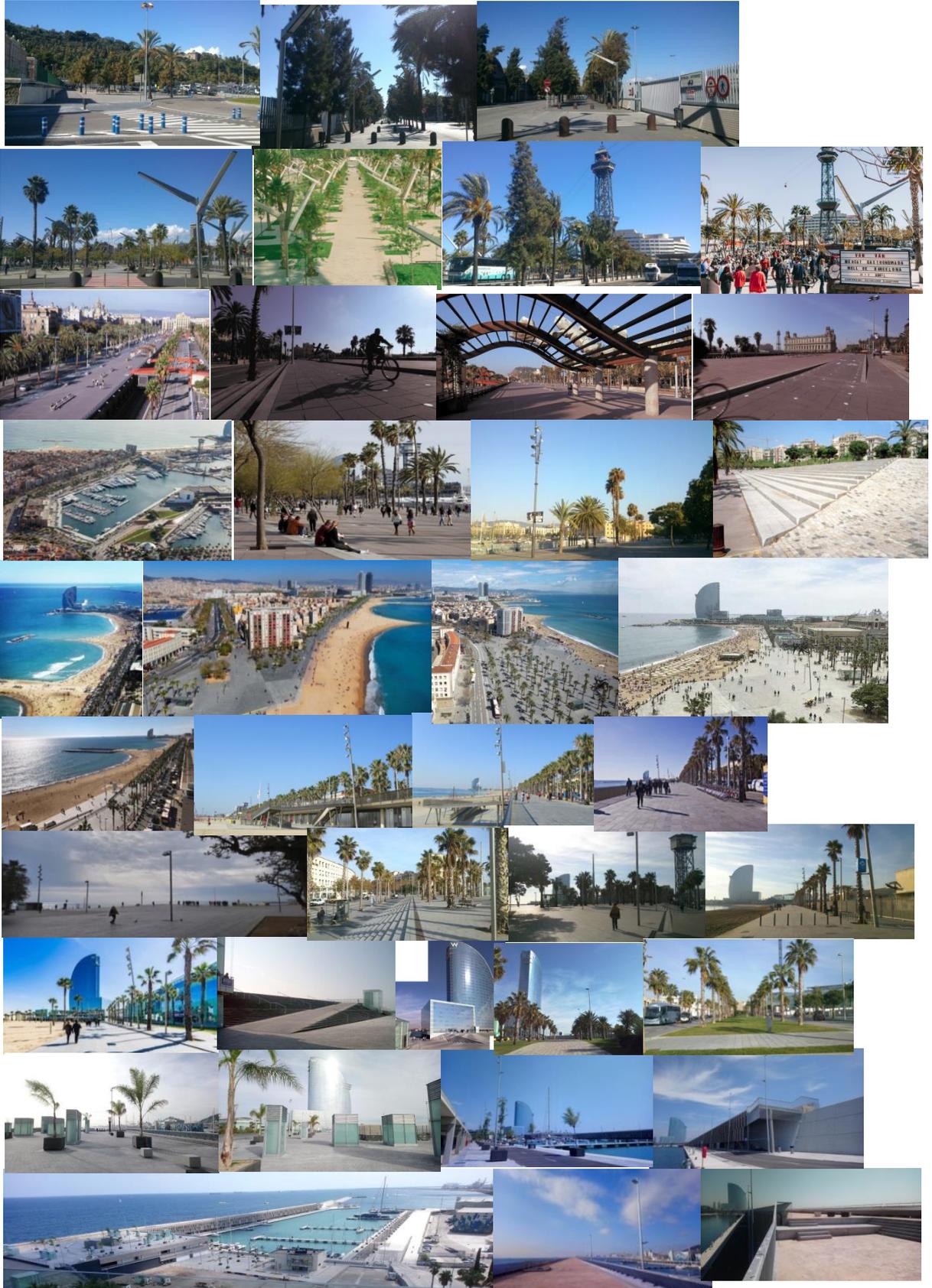
EDIFICIOS POLIFUNCIONALES MOLL ST BERTRAN



MOLL DE BARCELONA, TRADE CENTER

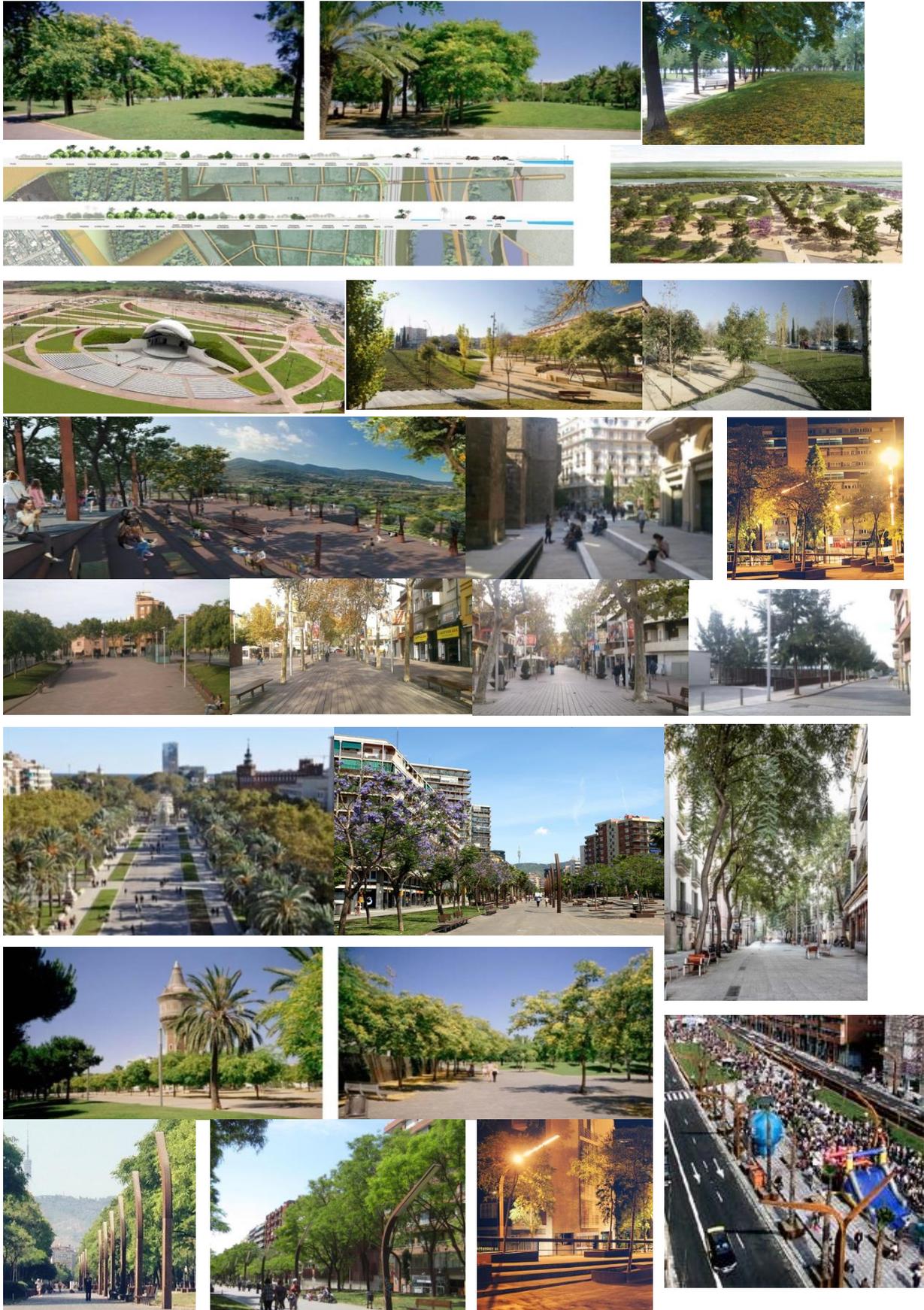


**JORDI HENRICH
ESPACIOS PÚBLICOS FRENTE PORTUARIO Y MARÍTIMO PORT VELL Y
BARCELONETA, BARCELONA, 1988-2019**



LEMA: CIUDAD PUERTO / CIDADE PORTO

JORDI HENRICH
ESPACIOS PÚBLICOS, PARQUES, PASEOS, PLAZA, RAMBLA, CALLE PEATONAL



LEMA: CIUDAD PUERTO / CIDADE PORTO



JORDI HENRICH I MONRÀS, Arquitecto
 Sant Pere Més Alt 1, principal bis, 08003 Barcelona
 T +34930101871
 E henrich@coac.cat W www.jordihenrich.com

INTRA

JORDI PARÉS ESTELA, INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

JORDI PARÉS ESTELA

Ingeniero de caminos, canales y puertos

Colegiado número 12.602



Datos personales	<p>Fecha nacimiento: 25-06-1966</p> <p>Estado civil: Casado</p> <p>Domicilio profesional: Diputació 211, ent. 08011 Barcelona</p> <p>Tel, fax y email: 93 301 37 78, 93 301 39 86, jordipares@intrasl.net</p>
Formación académica	<p>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Cataluña (1995).</p> <p>Postgrado de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial, Universidad Politécnica de Cataluña (1993).</p> <p>Programa de Desarrollo Directivo PDD-3-2003 por IESE, Universidad de Navarra.</p> <p>Programa de formación de Auditores de Seguridad Viaria de la RCE. D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento (2014).</p> <p>Curso Lean Construction y LPS, Bimetric, en DGIM de la Generalitat Cataluña (2016).</p>
Especialización	<p>Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos especialidad en Transportes (Universidad Politécnica de Cataluña).</p> <p>Auditor de Seguridad Viaria de la RCE (Red de Carreteras del Estado), certificado y acreditado por el Ministerio de Fomento (junio 2014).</p> <p>Curso de Introducción e Implantación de la Norma ISO 39.001-2012 Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial impartido por ADD Work Systems, 2013.</p> <p>Profesionalmente, especializado en movilidad y seguridad vial.</p>
Actividad profesional actual	<p>Socio Director de Ingeniería de Tráfico SL (INTRA). Actualmente, administrador de la empresa. Ha participado como ingeniero desde 1995 y como adjunto desde 1988.</p> <p>Colegiado 12.602 en el Colegio Ingenieros Caminos, Canales y Puertos. Colegiado en el Colegio de Ingenieros del Perú, desde 2012.</p> <p>Profesor externo de la <i>Fundació Politécnica de Catalunya</i> (Universidad Politécnica de Catalunya), desde 2011.</p> <p>Dirige, es autor, coordina y participa en los estudios y proyectos de movilidad y seguridad vial, a cargo de INTRA.</p> <p>Ha impulsado el Sistema de Gestión de Calidad en INTRA, certificada con la ISO-9001:2008, con la ISO 14:001 desde 2009, y con la ISO 39.001:2012 <i>Sistema de gestión de la seguridad vial</i> (2ª empresa en España y 1ª consultoría en obtener esta certificación).</p> <p>Ha participado como autor o co-autor en diferentes publicaciones tanto de carácter técnico como divulgativo. Redactor y ponente de comunicaciones en congresos, jornadas, seminarios nacionales e internacionales de</p>

	<p>Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>Colabora con diversos grupos de arquitectos en planificación de espacios públicos.</p>
Experiencias	
Profesor	<ul style="list-style-type: none"> - profesor externo de la Fundació Politècnica de Catalunya (desde 2011). - <i>Máster de Gestión de las Infraestructuras</i> (Universitat Politècnica de Catalunya), Barcelona, febrero 2015 y octubre 2014. - Maestría en Regulación de Servicios Públicos y Gestión de Infraestructuras (Universidad de Pacífico), Lima, septiembre 2014. - Cursos de capacitación en Seguridad Vial, AATE, Ministerio de Transporte y Comunicaciones del Perú, Lima, junio a noviembre de 2013. - I y III Curso de Auditores de Seguridad Vial en Carreteras, Universidad Politècnica de Catalunya. - II y III Curso Postgrado de Gestión del Tráfico y Seguridad Vial, Universidad Politècnica de Catalunya.
Ponente	<ul style="list-style-type: none"> - 4º Congreso Regional IRF Latinoamericano de Carreteras, Lima, septiembre de 2014. - 3r Encuentro Iberoamericano de Movilidad Sostenible, Lima, 2013. - VI Jornada Técnica de Seguridad Vial. Diputación de Barcelona, Barcelona, 2012. - Seminario Internacional Ciudad y Movilidad. Ponencia: Seguridad Vial Urbana. Universidad de Pacífico, Lima, 2012. - curso de especialización Método de Evaluación de Infraestructuras de Transporte, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 2011. - Walk-21. Congreso de Peatones en San Sebastián, 2002. - III Congreso de Ingeniería del Transporte, Barcelona, 17-19 junio 1998. - VELO'CITY '97. 10º Congreso Internacional de Planificación de la Bicicleta, Barcelona, 15-19 sept. 1997.
Otros	<p>Mención especial en los XII Premios Dragados de Proyectos Fin de Carrera por el <i>Proyecto de Rotonda en Can Feu (Sabadell)</i>, 1995.</p> <p>Miembro de la Junta directiva de Barcelona Camina, Asociación por los derechos de los peatones, desde julio de 1993.</p>
Publicaciones (autor o coautor)	<p><i>Manual de Auditorías de Seguridad Vial para Colombia</i>. BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y Ministerio de Transporte de Colombia, 2017.</p> <p><i>Manual de Seguridad Vial de Perú</i>. Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2016.</p> <p><i>Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de calles y carreteras</i>. Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2014.</p> <p><i>Manual de señalización de Obras Fijas en la Villa de Bilbao</i>. Ayuntamiento de Bilbao, 2011.</p> <p><i>Manual de implantación del paso de peatones en travesías</i>. Diputación de Barcelona, colección: Documents de Treball, serie: Territori, 13, 2009.</p> <p>Tesina de especialidad ICCP: <i>Criterios de planificación y dimensionamiento de la red de itinerarios para peatones en zona urbana</i>. Tutor: Ole Thorson.</p>

Principales estudios en los que ha participado para INTRA

Algunos proyectos y estudios singulares

Año	Estudio	Ciente
2019 en curso	Asistencia técnica para el despliegue del Plan Director de Movilidad (PDM): Análisis y propuestas de mejora en relación a los modos no motorizados y la seguridad vial.	Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona
2019 en curso	Plan de Movilidad de Salou	Ayuntamiento de Salou
2018	Plan de Movilidad del Parque de Atracciones del Tibidabo	Parc d'Atraccions Tibidabo, S.A.U. (PATSA)
2004-2018	Planes Locales de Seguridad Vial en 300 municipios de Catalunya. Incluye las 4 capitales de provincia, las 40 capitales de comarca y todos los municipios de más de 10.000 hab. (Asistencia técnica ofrecida por el SCT a los ayuntamientos de Catalunya)	Servei Català de Trànsit
2018	Plan de Seguridad Vial de Vitoria	Ayuntamiento de Vitoria
2018	Estrategias de actuación y asesoramiento en movilidad y seguridad vial en el proyecto de urbanización de la Rambla de Barcelona	Ayuntamiento de Barcelona
2017	Estudio de Movilidad de la nueva Granvia	Consorti per a la Reforma de la G.V. a l' Hospitalet del Llobregat
2017	Plan Director de la Bicicleta en Reus	Ayuntamiento de Reus
2017	Manual de Auditorías de Seguridad Vial para Colombia.	BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y Ministerio de Transporte de Colombia
2016	Consultoría y asistencia técnica a Futbol Club Barcelona para la movilidad del Nou Camp Nou	Fútbol Club Barcelona
2016	Manual de Seguridad Vial de la República del Perú.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2015	Diagnóstico de la movilidad de peatones y bicicletas para el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana	Área Metropolitana de Barcelona (AMB).
2014	Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de calles y carreteras.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2015-2018	In-Depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users. Horizon 2020.	European Commission
2009-2018	Seguimiento del Plan Municipal de Movilidad Segura de Bilbao.	Ayuntamiento de Bilbao
2009-2013	Colaboración técnica en materia de seguridad vial. Red de autopistas Abertis. Para Abertis. Incluye: informe de velocidades y estudio de tramos de concentración de accidentes, anuarios de accidentes, cursos de formación y otros estudios específicos.	Abertis Autopistas España SA

Planes y Proyectos de bicicletas

Año	Estudio	Ciente
2016	Estudio de viabilidad de carril bici en la calle Laureà Miró, entre la rotonda de Esplugues y la Rambla de Sant Just Desvern.	Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
2016	Estudio general de accidentalidad de usuarios vulnerables, peatones y ciclistas.	DGIMT, Generalitat de Catalunya
2015	Diagnóstico de la movilidad de peatones y bicicletas para el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana	Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB).
2014	Redacción de 5 proyectos ejecutivos de diferentes carriles bici en Barcelona - carril bicicleta en avda. Can Marçet, entre plaza Botticelli y paseo Vall d'Hebron - carril bicicleta en paseo Fabra i Puig, entre plaza Virrei Amat y el paseo Valldaura	Barcelona de Infraestructuras Municipales SA (BIMSA)

	- carril bicicleta en paseo Pujades, entre paseo Picasso y calle Wellington - carril bicicleta en calle Consell de Cent y supresión de carril bicicleta en calle Diputació - mejora intersección de los carriles bici de la avda. Meridiana, calle Sancho de Ávila y parque de la Estación del Norte	
2009	Plan de infraestructuras ciclistas de Barberà del Vallès	Ayuntamiento de Barberà del Vallès
2008	Criterios de evaluación de propuestas de actuaciones que mejoren las condiciones para los peatones y ciclistas en la red de carreteras de la Diputación de Barcelona	Diputación de Barcelona
2008	Estudio previo y proyecto ejecutivo de carril bici a la Vía Augusta de Barcelona	Ayuntamiento de Barcelona
2008	Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz	Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz
2008	Plan Director de Bicicletas de Vidreres	Ayuntamiento de Vidreres
2007	Plan Director de la Bicicleta de Lleida, y trabajos asociados	Ayuntamiento de Lleida
2006	Plan Director de la red ciclista de la comarca del Vallés Occidental	Consell Comarcal del Vallés Occidental
2005	Plan Director de la Bicicleta en l'Hospitalet del Llobregat	Ayuntamiento de l'Hospitalet del Llobregat
2005	Plan Estratégico de la Bicicleta de Barcelona	Ayuntamiento de Barcelona
2003	Estudio de viabilidad de un circuito de bicicletas en la línea costera del Baix Maresme	Consell Comarcal del Maresme
2003	Proyecto técnico de ejecución de un circuito de carriles de bicicletas en Sant Cugat del Vallès	Ayuntamiento de Sant Cugat
2002	Plan director de una red de bicicletas en Martorell	Ayuntamiento de Martorell
2002	Proyecto modificado del proyecto técnico de tres itinerarios de bicicletas comarcales los términos municipales de Badalona, Santa Coloma de Gramenet y Sant Adrià de Besòs	Consell Comarcal del Barcelonès
2002	Plan director de la red de carriles de bicicletas en Badalona	Ayuntamiento de Badalona
2002	Anteproyecto técnico para la ejecución de un itinerario de bicicletas a la riera de Sant Joan, en el término municipal de Badalona	Ayuntamiento de Badalona
2002	Proyecto modificado del proyecto técnico para la ejecución del itinerario de bicicletas en la avenida Marquès de Montroig a Badalona	Ayuntamiento de Badalona
2001	Plan Ciclista de Gijón	Ayuntamiento de Gijón
2001	Proyecto técnico para la ejecución del itinerario de bicicletas en la av. Marquès de Mont-Roig, en el término municipal de Badalona	Ayuntamiento de Badalona
2001	Estudio de viabilidad de un circuito de bicicletas de uso lúdico en Barcelona y otros municipios (Ronda Verda)	Consell Comarcal del Barcelonès
2001	Anteproyecto de instalaciones para bicicletas en el paseo de la Riera de Sant Andreu de Llavaneres	Ayuntamiento de Sant Andreu de Llavaneres
1998	Proyecto ejecutivo de la red de carril bicicleta en el municipio del Prat de Llobregat	Diputación de Barcelona
1998	Proyecto técnico para la ejecución de un circuito de bicicletas comarcal en los términos municipales de Sta. Coloma de Gramenet y St. Adrià de Besòs	Consell Comarcal del Barcelonès
1998	Proyecto constructivo. Carril de bicicletas desde el barrio de Montserrat hasta el polígono industrial Les Comes de Igualada. Tramo: estación de autobuses – c. Lleida – c. Mestre Muntaner	Ayuntamiento d'Igualada
1998	Proyecto técnico de señalización informativa "Bicis-Besòs"	Consell Comarcal del Barcelonès
1997	Estudio de un circuito de bicicletas que una Sta. Coloma de Gramenet, St. Adrià del Besòs, Badalona, Montgat y Tiana	Consell Comarcal del Barcelonès
1997	Estudio para la construcción de dos carriles bici en el Parque Natural del Delta del río Ebro	Parque Natural del Delta del Ebro, Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Catalunya

Movilidad urbana

Año	Estudio	Ciente
2017	Plan de Movilidad Sostenible del municipio de Arrasate-Mondragón.	Ayuntamiento de Arrasate-Mondragón
2016	Consultoría y asistencia técnica a Futbol Club Barcelona para la movilidad de les Corts	Fútbol Club Barcelona
2015	Plan de movilidad urbana de Olot.	Ayuntamiento de Olot
2014	Plan de movilidad urbana de Lloret de Mar	Ayuntamiento de Lloret de Mar
2014	Plan de movilidad urbana de Oñati	Ayuntamiento de Oñati
2013	Diseño y evaluación de alternativas de accesibilidad para personas en condiciones de discapacidad usuarias del sistema integrado de transporte público (SITP) de Bogotá (Colombia).	Secretaría distrital de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.
2013	Plan de movilidad urbana de Sant Cugat del Vallés.	Diputación de Barcelona y Ayuntamiento de Sant Cugat del Vallés
2013	Estudio de movilidad, accesibilidad, espacio público y estructura del territorio del Distrito de Horta-Guinardó de Barcelona.	Barcelona d'Infraestructures Municipals SA (BIMSA)
2012	Estudio de movilidad urbana de la EMD de Valldoreix.	Diputación de Barcelona y Ayuntamiento de l'EMD de Valldoreix
2011	Plan de Movilidad Urbana de Santa Perpètua de Mogoda.	Ayuntamiento de Santa Perpètua de Mogoda
2011	Plan Director de Movilidad de las Comarcas Centrales de Catalunya.	Generalitat de Catalunya
2011	Seguimiento del Plan Municipal de Movilidad Segura 2008-2013 de Bilbao.	Ayuntamiento de Bilbao. Área de Circulación
2011	Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Villaviciosa de Odón, Madrid. (Con Novotec Consultores).	Consortio de Transportes de Madrid
2010	Plan de accesibilidad del municipio de Sallent.	Diputación de Barcelona
2009	Estudio de movilidad. Modificación del PGM en el ámbito de Les Corts-FCBarcelona.	F.C. Barcelona
2009	Estudio de movilidad en el ámbito Granvia - Hospitalet.	Consortio para la Reforma de la Granvia
2008	Plan de Movilidad en el municipio de Ribes de Freser.	Ayuntamiento de Ribes y FGC
2007	Estudio de plan de tráfico y movilidad para el municipio de Barbastro.	Asociación de Empresarios de Barbastro
2007	Estudio de plan de tráfico y movilidad para el municipio de Alcañiz.	Asociación de Empresarios de Alcañiz
2007	Estudio de plan de tráfico y movilidad para el municipio de Ejea de los Caballeros	Asociación de Empresarios de Comercio, Industria y Servicios de la Comarca de Cinco Villas
2007	Estudio de tráfico y estudio de movilidad. Nuevo barrio de la Paz. Murcia.	López Rejas SL
2007	Plan de Movilidad Urbana (PMU) del municipio de Girona.	Ayuntamiento de Girona
2006	Planificación y gestión de la movilidad en la comarca de Urola Medio.	Iraurgi Lantzen
2005	Estudio sobre las directrices nacionales de movilidad: coordinación e integración de los trabajos específicos	Generalitat de Catalunya
2005	Redacción del estudio de vialidad en caso de incendio en varias urbanizaciones. Caso tipo y aplicación al T.M. Abrera	Diputación de Barcelona
2005	Asistencia técnica para el Plan de Movilidad Urbana 2004-2010 de Barcelona.	Ayuntamiento de Barcelona
2005	Estudio de vialidad en Torredembarra.	Ayuntamiento de Torredembarra
2005	Estudio de tráfico de la red viaria básica del Oeste de Girona.	Ayuntamiento de Girona
2005	Plan de Movilidad Sostenible en el municipio de Azpeitia.	Ayuntamiento de Azpeitia
2005	Plan de Movilidad Sostenible del municipio de Arrasate-Mondragón.	Ayuntamiento de Arrasate-

2003	Estudio de movilidad en el municipio de Amurrio.	Mondragón Ayuntamiento de Amurrio
2003	Plan de movilidad urbana de Mataró.	Ayuntamiento de Mataró
2002	Plan de Movilidad en Súrria	Ayuntamiento de Súrria.
2002	Plan de movilidad integral y su diagnóstico en la villa de Sant Boi de Llobregat.	Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat
2001	Estudio de movilidad y tráfico en Lepe.	Ayuntamiento de Lepe
2002	Estudio de definición de la red comarcal de carreteras de Catalunya.	Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya
2001	Plan de movilidad del municipio de Olot. (En colaboración con RACC).	Ayuntamiento de Olot
2001	Plan de mejoras de la red viaria entre el Vallès y el Centro del Área Metropolitana.	Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes
2000	Nueva codificación de la red comarcal de carreteras de Catalunya.	Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya
2000	Programazione e adeguamento delle Linee strategiche e piano generale nella città di Salerno.	Uficio di Piano di Salerno
2000	Plan de movilidad en el municipio de Castelldefels.	Ayuntamiento de Castelldefels
1999	Actualisation du plan directeur de transportes de la ville de Túnez (en colaboración con medioam, SL).	Ayuntamiento de Tunis
1999	Análisis de la movilidad en la red viaria interna de la ciudad de Hospitalet de Llobregat.	Ayuntamiento de l'Hospitalet de Llobregat
1999	Estudio de movilidad y accesibilidad en la ciudad de Huelva.	Ayuntamiento de Huelva
1998	Estudio de movilidad y accesibilidad en Matadepera.	Diputació de Barcelona
1997	Estudio de movilidad y accesibilidad en Manlleu.	Diputació de Barcelona
1997	Estudio de movilidad y accesibilidad en Cerdanyola.	Diputació de Barcelona
1997	Plan de Movilidad del casco urbano de Viladecans (con Interland).	Ayuntamiento de Viladecans
1996	Ordenación de la red viaria y del entorno urbano de Arenys de Mar.	Ayuntamiento d'Arenys de Mar
1996	Estudio básico de la movilidad en el núcleo de Moja.	Ayuntamiento d'Olèrdola
1996	Estudio de detalle sobre la movilidad dentro del ámbito geográfico de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.	Autoritat del Transport Metropolità
1995	Plan de infraestructuras en el Alt Penedès.	D.G. de Urbanismo de la Generalitat
1995	Estudio de movilidad en Vilafranca del Penedès.	Ayuntamiento de Vilafranca
1994	Estudio integral de movilidad en Granollers.	Ayuntamiento de Granollers
1993	Plan Intermodal del Transporte: plan de actuaciones complementarias.	D.G. de Transports de la Generalitat
1993	Plan Integral de movilidad en la ciudad de Lugo.	Concello de Lugo
1991	Estudio de tráfico, transporte y aparcamiento en Vilanova y la Geltrú.	Ayuntamiento de Vilanova
1989	Estudio del esquema vial básico y del tráfico del municipio de Sabadell.	Ayuntamiento de Sabadell

Proyectos y Sistemas ITS

Año	Estudio	Cliente
2017	Proyecto constructivo. Mejora de la seguridad viaria y de la movilidad del corredor C-55 / C-16 / C-58. Implantación de sistemas de gestión de la infraestructura y del tráfico. Tramo: Terrassa-Abrera-Manresa. Clave: MB-15012.1 y MB-15012.2	Infraestructuras.cat y ACISA
2017	Proyecto constructivo de mejora local. Seguridad viaria. Estudio e implantación de mejoras en seguridad viaria para motoristas en la red de carreteras de la Generalitat. Año 2014, Clave: MC-14006.	Infraestructuras.cat
2016	Redacción de tres proyectos ejecutivos de semaforización en diferentes puntos de la ciudad de Terrassa: -Cruce entre avda. Abad Marcet y las calles Badiella y Cistaré -Cruce entre paseo 22 de Julio y Mare Déu dels Àngels y Miguel Ángel -Plaza Països Catalans	Ayuntamiento de Terrassa
2014	Estudio de la red vial área industrial e incorporación de la nueva carretera de Maitenes-Confluencia, para Codelco Chile - División EI	Codelco (Chile)

	Teniente	
2013	Asistencia técnica al Ayuntamiento de Barcelona en el proyecto SUPERHUB (<i>SUstainable and PERsuasive Human Users moBility in future cities</i>) 2012-2014	Ayuntamiento de Barcelona
2013	Redacción de proyecto y Dirección de Obras de mejora de la seguridad vial mediante ITS en el cruce ferroviario de la zona portuaria de Barcelona.	Puerto de Barcelona y Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya
2012	Análisis de la calidad de la información en los puntos de información al usuario (PIU) en paradas de bus del Área Metropolitana de Barcelona.	Área Metropolitana de Barcelona
2011	Proyecto SIMETRÍA: modelos de simulación para la evaluación de escenarios multimodales de transporte globales y regionales.	Ministerio de Fomento, dentro del Plan Nacional I+D+i 2008-2011, con CENIT, Universidad de A Coruña y Universidad de Sevilla
2011	Proyecto tecnológico, de diseño y localización de semáforos con prioridad para el transporte público en carreteras de la región metropolitana de Barcelona.	Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM)
2010	Redacción de proyecto y Dirección de Obras y coordinación de seguridad y salud. Creación de un carril bici, pacificación y ordenación del tráfico en el Paseo Marítimo, creación de un área con control de acceso de vehículos, centralización y control de semáforos, e implantación de un sistema de información variable a los conductores, en Lloret de Mar.	Ayuntamiento de Lloret de Mar
2008	Redacción de proyecto y asistencia a la Dirección de Obras de la semaforización y centralización del tráfico en el entorno del centro comercial Badalona Basket.	UTE Sacresa – Club Joventut de Badalona
2008	Proyecto de señalización dinámica para los aparcamientos públicos de Mataró.	Ayuntamiento de Mataró
2007	Redacción de proyecto y Dirección de Obras de la mejora mediante sistemas ITS de las condiciones de acceso y aparcamiento a la estación de esquí de La Molina.	Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya
1998	Estudio de estrategias y sistemas de control de accesos al mercado mayorista de Barcelona, Mercabarna	Mercabarna
1995	Proyecto de regulación y gestión del tráfico en los accesos al Moll de España del puerto de Barcelona	Puerto de Barcelona

Seguridad vial

Año	Estudio	Ciente
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Remodelación del enlace e implantación de estación de peaje en sistema cerrado en el enlace de Martorell (fase 1). Autopista AP-7". Clave 98-B-9001. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en la "Remodelación del enlace e implantación de estación de peaje en sistema cerrado en el enlace de Gelida. Autopista AP-7". Clave 98-B-9002. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Plan estratégico municipal de seguridad vial y movilidad sostenible de Vitoria-Gasteiz 2018-2023	Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz
2018	Observatorio sobre el comportamiento al volante de los usuarios en la red de autopistas de peaje de Autopistas España. Año 2018	Abertis
2018	Informe de velocidades libres de circulación en la red de autopistas de peaje Autopistas España. Año 2018	Abertis
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en la "Remodelación del enlace e implantación de estación de peaje en sistema cerrado en el enlace de Sant Sadurní d'Anoia. Autopista AP-7". Clave 98-B-9003. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en la "Remodelación del enlace e implantación de estación de peaje en sistema cerrado en el	Abertis

	enlace de Vilafranca sur. Autopista AP-7". Clave 98-B-9006. Auditor auxiliar	
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en la "Remodelación del enlace e implantación de estación de peaje en sistema cerrado en el enlace de Vila-seca/Salou. Autopista AP-7". Clave 98-T-9913. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en el "Tercer y cuarto carril por calzada entre el nuevo enlace de Fornells y el nuevo enlace de Vilademuls. Autopista AP-7, pk 66+300 al pk 47+000". Clave 98-GI-9903. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Estudio de seguridad viaria de la intersección a nivel de la calle Jiménez Fraud con bulevar Louis Pasteur de la línea 1 de Metro Málaga. Autor	Metro Málaga
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en el proyecto complementario de la "Conexión del enlace de Vilademuls de la autopista AP-7 con la carretera N-II ". Clave 98-GI-9906.C. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Auditoría de seguridad viaria en fase de proyecto para "Proyecto de modificaciones ejecutadas por el concesionario en el "Tercer carril por calzada en el tramo Vilademuls-Figueroles sur. Autopista AP-7, del pk 47+000 al pk 29+660". Clave 98-GI-9907. Auditor auxiliar	Abertis
2018	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2019-2020.	Servei Català de Trànsit
2017	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2018-2022.	Servei Català de Trànsit
2017	Auditoría de Seguridad Viaria. Fase previa a la puesta en servicio. Una intersección y un enlace de la Carretera N-II en el T.M. de Tordera. Clave 25-B-4860	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2017	Manual de Auditorías de Seguridad Vial para Colombia.	BID (Banco Interamericano de Desarrollo) y Ministerio de Transporte de Colombia
2016	Asistencia técnica en Seguridad Viaria del Avant-Projet-Sommaire (APS) de las carreteras RN-8 (FEZ-MARRAKECH) y RR-503 (entre la RN-8 y la RN-13), en Marruecos.	BEI (Banco Europeo de Inversiones) y la Direction des Routes del Ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique du Royaume du Maroc
2016	Auditoría de Seguridad Vial de la prolongación de la autopista C-32 de Blanes a Lloret.	Abertis
2016	Informe de seguridad vial por la instalación de publicidad dinámica en marquesinas de transporte público de Madrid y su aplicación a 205 ubicaciones.	JCDcaux
2016	Auditoría de Seguridad Vial de proyectos de mejora de las carreteras C-16, C-35, C-352 y la autopista B-23.	Infraestructures.cat
2016	Manual de Seguridad Vial de la República del Perú.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2016	Estudio de Seguridad Vial del proyecto de modificación en la estación de peaje de La Roca, Autopista AP-7, PK 128,7	Abertis
2016	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2017-2020.	Servei Català de Trànsit
2015	Estudios de seguridad vial y de tráfico del Principado de Asturias. Años 2012, 2013 y 2014.	Principado de Asturias
2015	Auditoría de Seguridad Viaria. Fase previa a la puesta en servicio. Autovía A-21 Tramo: Enlace con ctra. A-1601 – Enlace de Sigüés (Zaragoza).	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2015	Inspecciones de Seguridad Vial en las carreteras BP-1432, BV-5224, B-502, BV-5001 y BV-1221.	Diputació de Barcelona
2015	Informe de seguridad vial por la instalación de publicidad dinámica en marquesinas de transporte público de Madrid y su aplicación a 30 ubicaciones.	JCDcaux

2014	Manual de Dispositivos de control de tránsito automotor de calles y carreteras.	Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2015	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2016-2019.	Servei Català de Trànsit
2015-2018	In-Depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users. Horizon 2020.	European Commission
2014	Consultoría para el diseño e implementación de una base de datos para la investigación de la accidentabilidad de la red vial nacional del Perú.	Consejo Nacional de seguridad Vial (CNSV) y Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2014	Auditoría de Seguridad Vial. Fase previa a la puesta en servicio. Autopista AP-7. Enlace de Vilademuls.	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridad Vial. Fase inicial en servicio. Autovía A-8 del Cantábrico, tramo: Otur-Villapedre.	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2014	Proyecto "Semiseparación de calzadas en carretera convencional calzadas en carretera convencional: análisis de diferentes sistemas y evaluación de intervenciones ya realizadas".	Dirección General de Tráfico (en colaboración con la Agencia de Salud Pública de Barcelona)
2014	Auditoría de Seguridad Vial. Fase previa a la puesta en servicio. Autovía A-49. Tramo: enlace de Gines-Bormujos - enlace de Sanlúcar-Benacazón.	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridad Vial. Fase previa a la puesta en servicio. Autovía V-21, tramo Puçol - Carraixet.	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridad Vial. Fase previa a la puesta en servicio. Autopista AP-7. Enlace de Figueres Norte.	Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
2014	Auditoría de Seguridad Vial: Expediente Técnico y Ejecución de las Obras Civiles y Electromecánicas del Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Tramo 2: Avenida Grau – San Juan de Lurigancho (Perú)	AATE, Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico, Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2014	Inspección de seguridad vial en las carreteras BV-5001, BV-2002 y BV-1462	Diputación de Barcelona
2014	Informe de las afecciones de seguridad vial de 10 pantallas LED provisionales en diferentes ubicaciones de la red vial de Madrid.	Clear Channel
2014	Estudio de accidentalidad de camiones en la red de autopistas Abertis. Estudio de accidentalidad en peajes en la red de autopistas Abertis.	Abertis Autopistas España SA
2014	Seguimiento del Plan Municipal de Movilidad Segura de Bilbao.	Ayuntamiento de Bilbao
2014	Informe de seguridad vial. Afecciones de carteles con tecnología LED en la plaza Callao (Madrid).	Callao City Lights
2014	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2015-2018.	Servei Català de Trànsit
2013	Estudio de comparativa de diferentes métodos de análisis de TCA's y propuestas para un nuevo modelo.	Diputación de Barcelona
2013	Estudio de identificación de los TCA's 2008-2012 de la red de carreteras de la Generalitat de Cataluña.	DG Carreteras de la Generalitat
2009-2013	Seguimiento del Plan Municipal de Movilidad Segura de Bilbao 2008-2013.	Ayuntamiento de Bilbao
2009-2013	Colaboración técnica en materia de seguridad vial. Red de autopistas Abertis. Para Abertis. Incluye: informe de velocidades y estudio de tramos de concentración de accidentes, anuarios de accidentes, cursos de formación y otros estudios específicos.	Abertis Autopistas España SA
2013	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2014-2017.	Servei Català de Trànsit
2012	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2013-2016.	Servei Català de Trànsit
2011	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2012-2015.	Servei Català de Trànsit
2011	Realización de un análisis de los tramos de la red viaria de Menorca con mayor peligrosidad para los conductores ingleses.	Consell Insular de Menorca
2010	Dirección y supervisión de los Planes Locales de Seguridad Vial 2011-2014.	Servei Català de Trànsit

2010	Asistencia técnica para la realización de la evaluación del Plan de Seguridad Vial 2008-2010.	Servei Català de Trànsit
2010	Estudio EuroRAP 2010 en Catalunya. Trienio 2007-2009.	Fundación RACC
2010	Anuario estadístico de accidentes en Catalunya, 2009.	Servei Català de Trànsit
2010	Toma de velocidades a 50 tramos urbanos de la red de carreteras gestionada por la Diputación de Barcelona y su grabación y presentación.	Diputació de Barcelona
2010	Análisis de la evolución de la accidentalidad en las vías de alta capacidad de la zona 1, en relación a la disminución del límite de velocidad a 80 Km / h.	Fundación RACC
2009	Estudio EuroRAP 2009 en Catalunya. Trienio 2006-2008.	Fundación RACC
2009	Estudio de accidentalidad EuroRAP en las carreteras gestionadas por la Diputació de Lleida.	Fundación RACC
2009	Estudio de seguridad vial del cruce ferroviaria en el límite sur de la zona portuaria de Barcelona.	Autoridad Portuaria de Barcelona y Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
2009	Anuario estadístico de accidentes en Catalunya, 2008.	Servei Català de Trànsit.
2009	Análisis de los Accidentes Potencialmente evitables (APE), o la relación entre el mapa de riesgo y el RPS en la Comunidad Autónoma de Murcia.	Fundación RACC
2009	Estudio EuroRAP 2008 en Catalunya. Trienio 2005-2007.	Fundación RACC
2008	Colaboración técnica en materia de seguridad vial 2008.	Autopistes, Concesionaria Española SA
2008	Estudio cuantitativo sobre la exposición al riesgo en la red viaria de Catalunya.	Servei Català de Trànsit
2009	Estudio velocidades Iberpistas y Castellana.	Abertis Autopistas España SA
2008	Estudio EURO-RAP 2007 en la Comunidad Autónoma de Murcia.	Acaservi SA
2007	Estudio cuantitativo sobre la exposición al riesgo en la red viaria de Catalunya.	Servei Català de Trànsit
2007	Colaboración técnica en materia de seguridad vial 2007.	Autopistas, Concesionaria Española SA
2007	Diagnóstico de las (50) travesías con mayor accidentalidad de la red viaria gestionada por la Generalitat de Catalunya.	Dirección General de Carreteras
2007	Elaboración del estudio Euro-RAP 2007 en Catalunya.	Acaservi SA
2007	Evaluación del Plan de Seguridad Vial 2005-2007.	Servei Català de Trànsit
2007	Colaboración técnica en materia de seguridad vial. ACESA. 2006.	Autopistas, Concesionaria Española, S.A (ACESA)
2006	Análisis de las actuaciones para disminuir la incidencia de los accidentes de tráfico en los desplazamientos en días laborables en itinere y en misión.	Fundación Universal
2006	Exposición al riesgo en la red viaria catalana. Año 2005.	Servei Català de Trànsit
2006	Estudio EuroRAP 2005.	Acaservi SA

Estudios de tráfico y proyección de demanda

Año	Estudio	Ciente
2019	Estudio de tráfico e ingresos en la C-16	AUTEMA
2016	Explotación del modelo de tráfico TRANSMOBAL años 2014-2015	Diputació de Barcelona
2016	Estudio de movilidad de mejora local. Rotonda en la carretera C-152, PK 44+250. Tramo: la Vall d'en Bas – les Preses. Clave: EM-MG-13068	Infraestructures.cat
2015	Modelización del tráfico. Corte previsto en la carretera BV-2002	Diputació de Barcelona

2015	Estudio de tráfico con microsimulación AIMSUN, de la nueva GranVia y sus conexiones con la B-10 y el nudo del Llobregat.	Consorci per a la Reforma de la GranVia a l' Hospitalet del Llobregat
2012	Estudio del impacto vial del Gran Mercado Mayorista de Lima - Santa Anita (Perú).	Municipalidad de Lima, Perú
2011	Análisis de tráfico. Entrada al Hipercor, en Girona.	Hipercor SA
2011	Estudio de tráfico en la rotonda de la A-2 con la N-IIa y la C-1412, en Jorba.	Corporación Alimentaria Guissona SA
2010	Estudio de movilidad. Carretera BV-2002. Tramo: Sant Vicenç dels Horts - Sant Boi de Llobregat.	Diputació de Barcelona
2010	Estudio de tráfico Eje C-25 Cervera - Manresa - Vic-Girona.	CEDINSA
2009	Informe de tráfico, análisis de capacidad y niveles de servicio. Nueva carretera costera Stora (Skikda) - la Grand Plage. Argelia.	TEC-CUATRO SA
2008	Estudio de Tráfico, Variante de Sant Quirze del Vallés. Ctra. C-1413a. Inicio PK 17 +800, de la C-1413a y final en la C-58, PK 12 +600.	GISA
2008	Estudio de Tráfico correspondiente al Estudio Informativo "Mejora general. Variante de Coll de Nargó".	TEC-CUATRO SA
2007	Estudio de tráfico. Diferentes corredores en las autovías A-1, A-2, A-3, A-31 y A-4.	Construccions Llorente, Gea 21, Construccions Pavasal i Acsa Obras e infraestructuras
2006	Estudio d Estudio de tráfico. Desdoblamiento de la RN 01 entre La Chiffre y Boughzou. Argelia.e tráfico AP-53 Corredor Santiago-Ourense.	Autopista Central Gallega, C.E.S.A
2005	Estudio de tráfico de la C-15. Tramo: Vilanova y la Geltrú-Canyelles.	GISA
2004	Estudio de tráfico. Enlace entre las carreteras N-IIa y C-244a. Tramo: Òdena-Igualada.	GISA
2003	Análisis de la red viaria de Andalucía.	Junta de Andalucía
2003	Estudio de tráfico Eje Llobregat. C-16. (Tramo Sant Fruitós del Bages - Berga).	GISA
2003	Estudio de tráfico en la autopista A-7.	ACESA
2003	Análisis del peaje selectivo en la autopista C-32.	Delegación del gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas
2003	Política tarifaria en el Túnel de Envalira.	Túnel de Envalira
2003	Informe técnico, Travesía de la Jonquera.	Ayuntamiento de La Jonquera
2001	Análisis crítico de las prognosis de tráfico para las vías radiales de Madrid.	Banco Europeo de Inversiones
2001	Estudio de tráfico en el corredor del Baix Maresme. Previsión de crecimientos y sensibilidad al peaje.	Delegación del gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas
2000	Prognosis de tráfico por el Túnel de Envalira.	Túnel de Envalira
2000	Estudio de movilidad del Eje Horta-Cerdanyola. (En colaboración con DOYMO y ALG).	Túnel de Vallvidrera-TABASA
1999	Prognosis de tráfico por la autopista de peaje León-Astorga.	Fomento de Construcciones y Contratas
1997	Estudio de tráfico en el centro comercial Las Rozas Factory Shops.	Value Retail, SL
1997	Estudio de los factores determinantes del tráfico en el Eje del Llobregat.	Túnel del Cadí, SA
1996	Estudio de tráfico en la carretera N-152. Variante de Sant Quirze de Besora y Montesquiu. (con PROSER)	GISA
1996	Estudio de tráfico en la carretera C-250.	GISA
1996	Estudio de tráfico en el eje Pirenaico. Ctra. N-260 de Colera en Portbou.	Ministerio de Fomento

	(Con CICSА)	
1996	Estudio de tráfico en el Túnel de Envalira y accesos.	Fomento de Construcciones y Contratas
1996	Estudio de las intensidades de tráfico en la rotonda de acceso a Empuriabrava.	GISA
1996	Estudio de las intensidades de tráfico de las rotondas de acceso a Mont-ras.	GISA
1995	Estudio de tráfico en el Pueblo de Fabricantes de la Roca del Vallés.	Value Retail, SA
1995	Estudio de tráfico en el Túnel de Sóller.	Fomento de Construcciones y Contratas
1994	Previsión del efecto de una vía entre Vic y Olot.	GISA
1994	Estudio de impacto y viabilidad de la carretera Tor-Pal entre Andorra y el Pallars Sobirà.	MOPTMA
1992	Estudio de tráfico en la autopista E-9 Rubí - Terrassa.	AUTEMA, SA
1989	Previsión de tráfico en el Eix Macià, Sabadell.	Ayuntamiento de Sabadell

XAVIER MAYOR ET AL SL, SOSTENIBILIDAD

ESTUDI XAVIER MAYOR ET AL S.L. es un estudio profesional especializado en ecología aplicada al territorio, que desarrolla su actividad como empresa realizando estudios y consultoría en materia ambiental y de sostenibilidad.

Nuestro estudio profesional, a través de la ecología territorial aplicada, que sirve de base científico- técnica para desarrollar nuestros encargos profesionales, nace como una iniciativa especializada para abordar con criterio y solidez un nuevo ámbito del conocimiento, el de la planificación ambiental estratégica.

Así pues, el Estudio desarrolla su actividad en el sector conocido como de consultoría ambiental, aunque en una rama del conocimiento innovadora y sin tradición, como es la de la planificación ambiental o la de dar contenido ambiental a la planificación y proyección territorial a diferentes escalas de aproximación.

Consecuentemente, el Estudio ha tenido una especial dedicación en apoyar y dar contenido ambiental y de sostenibilidad a las administraciones públicas competentes sobre los diferentes territorios en los que se ha trabajado, sea cual sea su ámbito administrativo territorial.

La empresa mantiene desde su formalización 3 líneas estratégicas de trabajo: sostenibilidad, planificación y definición del espacio público; y una línea adicional relacionada con la difusión, formación y comunicación de esta nueva especialidad, de este nuevo campo de conocimiento y de trabajo para los especialistas ambientales.

EQUIPO HUMANO

DIRECCIÓN DEL ESTUDIO

XAVIER MAYOR FARGUELL

Especialista en Ecología Aplicada y Planificación Estratégica del Entorno

Nacido en Barcelona en 1960, es Doctor en Biología (también Máster en Ecología por la UAB y Máster en Tecnología y Gestión Ambiental por la UPC). Profesionalmente es especialista en Ecología Aplicada y Sostenibilidad.

En el ámbito académico, ha sido investigador del Centro de Investigación Ecológica y de Aplicación Forestales (CREAF) de la Universidad Autónoma de Barcelona. Ha sido técnico del



de la

Servicio de Planificación del Entorno Natural en el Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña. Desde el año 1999 dirige un estudio y consultoría profesional (Estudio Xavier Mayor et al. SL) especializada en la ecología aplicada al urbanismo y al territorio, así como la sostenibilidad, desde el que ha realizado una prolija y a menudo innovadora trayectoria profesional.

También ha desarrollado una profusa actividad como docente especialista en Másteres, postgrados y otros cursos especializados, así como ponencias y conferencias. Y ha realizado una apreciable contribución escrita en varias publicaciones científicas, técnicas y también de opinión especializada en la prensa escrita, radio y televisión.

Finalmente, a lo largo de su carrera profesional, ha contribuido de manera activa y altruista en diferentes instituciones vinculadas con la profesión. Así, fue vicepresidente de la Sociedad Catalana de Ordenación del Territorio (Instituto de Estudios Catalanes) y ha formado parte de las Juntas Directivas del Colegio de Biólogos de Cataluña y del Colegio de Ambientólogos de Cataluña. Actualmente es miembro del Consejo de Protección de la Naturaleza de Cataluña.

EQUIPO TÉCNICO

1 JÚLIA BARBA I MIRALPEIX

Nacida en Barcelona en 1979, es Licenciada en Ciencias Ambientales por la Universidad Autónoma de Barcelona y Diplomada en el Postgrado de Análisis e Intervención Social y Ambiental por la Universidad de Barcelona y la Universidad de Autónoma de Barcelona. Hizo su proyecto de final de carrera sobre el *Cambio Ambiental Global en el Montseny*, dirigido por el Dr. Martí Boada, con el que colaboró en el Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental de la UAB. En febrero de 2004 comienza el programa de Doctorado Interuniversitario en Educación Ambiental en la UAB. Se incorpora al equipo técnico



del Estudio en 2004 donde colabora como técnica experta en el desarrollo de planes y proyectos habituales. Actualmente está realizando tareas de coordinadora de estudios y responsable de los trabajos de Evaluación Ambiental de Planes y Programas, y de técnica en SIG.

CLARA MONTANER AUGÉ

Nacida en Barcelona en 1989, es Licenciada en Ciencias Ambientales por la Universidad de Barcelona y Máster en Planificación Urbana y Sostenibilidad por la Universidad Politécnica de Catalunya. Realizó el proyecto de final de máster en el Estudio colaborando en el proyecto *Cálculo de la huella Ecológica del Área Metropolitana de Barcelona y desarrollo de un método estándar para el cálculo municipal*. Colabora en el Estudio desde 2013 como técnica en medio ambiente y sostenibilidad.



JOAN ALEMANY LLOVERA, ECONOMISTA

RESUMEN CURRICULUM VITAE EN RELACIÓN A LOS ESTUDIOS PORTUARIOS

LIBROS PUBLICADOS SOBRE TEMÁTICA PORTUARIA

- * "El puerto de Barcelona. Historia y Actualidad" (L'Avenç-Puerto Autónomo de Barcelona, 1984).
- * "El Puerto de Tarragona" (L'Avenç-Puerto de Tarragona,1986).
- * "Guía del Turismo Náutico en Catalunya. La costa y los puertos deportivos" (Generalitat de Catalunya,1985).
- * "La navegació a Catalunya" (Diputació de Barcelona-Museo Marítimo,1987).
- * "Los puertos españoles en el siglo XIX" (Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Ministerio de Obras Públicas y Transportes,1991).
- * "El Plan Delta III. Análisis económico de las grandes infraestructuras". (Ayuntamiento de Barcelona, 1995).
- * "El Puerto de Barcelona". (Autoritat Portuaria de Barcelona- Lunweg,1998).
- * "Los grandes puertos de las Baleares. Palma, Alcúdia, Mahón, Ibiza y La Sabina" (Autoridad Portuaria de Baleares – Lunweg, 2001)
- * "El puerto de Barcelona, un pasado, un futuro" Edición actualizada. Editorial Lunweg-Puerto de Barcelona, 2002.
- * "Entre dos mares y dos continentes, 100 años de historia" Puerto Bahía de Algeciras, Puerto Bahía de Algeciras-Ayuntamiento de Algeciras-Puertos del Estado. Editorial Lunweg, 2004-2005
- * "Evolución de la costa de Barcelona". Transformación de la misma hasta el año 2005. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2005.
- * "Els fars de Catalunya" . Autoritat Portuària de Barcelona, Port de Tarragona. Editorial Rosa Esteve i Asociados, 2006
- * "Stratégies de transformation des sites portuaires délaissés, interfaces et intermédiaires entre la ville et le port" Elaboración de una guía de « buenas prácticas en materia de reordenación de los espacios de interfaz ciudad-puerto ». Se designaron dos científicos de la red de expertos de la AIVP, Joan Alemany, economista y Roberto Convertí, arquitecto-urbanista para la elaboración de este documento. Publicada por la ciudad de Marsella (Francia), dentro del Programa URBAL, directora del proyecto, abril, 2006.
- * "Expo Agua Zaragoza, 2008" Co-dirección del Catálogo de la Exposición. Zaragoza, 2007-2008.
- * Co-editor y autor de un capítulo del libro "La ciudad portuaria del siglo XXI" editado con motivo del 10º aniversario de RETE, 2011
- * Co-editor de la Revista "PORTUS". Editada por RETE, Asociación para la colaboración de ciudades y puertos. Se edita semestralmente desde 2001.
- * "Los grandes puertos de las Baleares en el siglo XXI. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina" Autoridad Portuaria de Baleares-Editorial Lunweg, 2016
- * "Construcción y reparación naval en la Barcelona Industrial: los Talleres Nuevo Vulcano" Libro en curso de publicación por el Museo Marítimo de Barcelona, Enero 2019

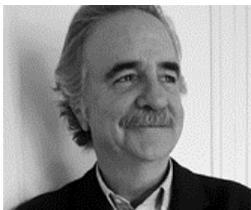
TRABAJOS REALIZADOS EN LOS 5 ÚLTIMOS AÑOS

- * "El patrimonio del puerto de Barcelona". Ponencia presentada en el Curso sobre Patrimonio "Barrios con puerto, puertos con ciudad" del Colegio de Arquitectos de Barcelona, 2012.
- * Organización y coordinación de las Jornadas de Trabajo de la "Association Internationale Viles et Ports" sobre el Puerto de Barcelona, diciembre 2012

- * Elaboración del guion como comisario de la exposición del Port Center Barcelona, para la Autoridad Portuaria de Barcelona (2013-2014)
- * Elaboración del guion del Proyecto Básico de la exposición del Port Center Barcelona (2013-2014)
- * “El nuevo Canal de Panamá y las ciudades portuarias de su entorno”. Portus 30. (www.portusonline.org), Octubre 2015
- * “Incidencia del puerto en la ciudad. La experiencia latinoamericana de renovación del waterfronts”. Revista Transporte y Territorio, num. 12 Universidad de Buenos Aires, 2015
- * “Patrimonio y paisaje industrial en la reconversión del puerto de La Habana”. Portus 31, (www.portusonline.org), junio 2016
- * “Las experiencias internacionales de revitalización del patrimonio y el puerto de Mahón”. Ponencia de las VI Jornadas de Arquitectura y Urbanismo de La Mola, Mahón, septiembre 2016
- * Capítulo del “Plan de Usos y Estudio de Viabilidad de las instalaciones del Lazareto de Mahón” de la Sociedad Consultora “Mediterraneum, Cultura, Turismo y Medio Ambiente” para el Consell Insular de Menorca, noviembre 2016
- * “Visión estratégica, propuestas y líneas de actuación en relación a las instalaciones náuticas del litoral de la ciudad de Barcelona”. Informe para el Ayuntamiento de Barcelona, noviembre 2016
- * “Avances en la rehabilitación del puerto de La Habana”. Portus 32, (www.portusonline.org), diciembre 2016
- * “Los grandes puertos de las Baleares en el siglo XXI. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa, La Savina” Estudio y libro editado por Autoridad Portuaria de Baleares-Editorial Lunweg, diciembre 2016
- * “Visión estratégica, propuestas y líneas de actuación en relación a las instalaciones náuticas del litoral de la ciudad de Barcelona”. Informe para el Ayuntamiento de Barcelona, noviembre 2016
- * “La transformación del Port Vell: Planes Urbanísticos, Convenios, Concesiones y Administración”. Informe para la Gerencia Urbanística Port 2000 de la Autoridad Portuaria de Barcelona, febrero, 2017
- * Actualmente está trabajando en el “Proyecto de Centro de Interpretación del Puerto de Mahón, Menorca” para la Autoridad Portuaria de Baleares
- * “Tematización de los espacios exteriores del Proyecto de la instalación náutica Marina Vela” Informe y Proyecto realizado conjuntamente con la Sociedad SCOB, Arquitectura y Paisaje, para la Autoridad Portuaria de Barcelona, abril 2017
- * Ponencia “Transformación y continuidad del paisaje industrial del puerto de Barcelona” presentada al Congreso Internacional de Arqueología Industrial, organizado por TICCIH, Santiago de Chile, Septiembre 2018
- * “Construcción y reparación naval en la Barcelona Industrial: los Talleres Nuevo Vulcano” Libro en curso de publicación por el Museo Marítimo de Barcelona, Enero 2019

MOMENTUM CO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Momentum^{co} Equipo



Xavier Estivill

Ingeniero Industrial (UPC, 1976) y Economista (UB, 1982). Post-Graduado en ESADE “Dirección Estratégica de la Comunicación en la Empresa”. Especialista en urbanismo y participación ciudadana. 20 años de experiencia en procesos participativos urbanísticos.

Ha sido responsable en varias Administraciones Públicas (Generalitat de Catalunya- Política Territorial, Corporación Metropolitana de Barcelona- Promoción Económica, Ayuntamiento de Barcelona-Urbanismo) y Vicegerente de la Universidad de Barcelona bajo el mandato del Rector Dr Bricall. Es fundador (1997) y socio – Director de Momentum^{co} y está especializado en Análisis Estratégico y Organizativo, Mejora de Procesos y Gestión de Proyectos con metodología Agile, en Universidades, Fundaciones, Empresas Públicas y Administraciones, Museos, ... y en Redes de Organizaciones.

[Linkedin Xavier Estivill](#)



Joan Casals, PhD

Doctor en Ciencias Químicas (UB, 2005) y pianista hace 10 años que desarrolla proyectos relacionados con la definición de la estrategia, mejoras organizativas, la estructuración e impulso de proyectos clave o el análisis de procesos internos. Especialista en participación ciudadana y el diseño y análisis de encuestas online. 20 años de experiencia en procesos participativos. Desde el año 2012 lleva también la gestión de

la Fundación Barcelona Respiratory Network (BRN), entidad orientada a potenciar la investigación en salud respiratoria.

[Linkedin Joan Casals](#)



Irene Humet

Licenciada en Economía por la UAB (2008) y Máster de Globalización, desarrollo y cooperación por la Fundación Món3 – UB (2012). Ha trabajado coordinando proyectos en el Tercer Sector. Recientemente ha trabajado en temas de mediación en vivienda social, concretamente, en el sector de ocupación ilegal. Ha estado vinculada a ONG's de cooperación y solidaridad internacional en diferentes áreas, desde la

Junta directiva hasta equipos de formación u otros proyectos. En el año 2016, se incorpora como consultora en el equipo de Momentum^{co}. Actualmente lleva más de tres años diseñando y desarrollando procesos de participación ciudadana.

[Linkedin Irene Humet](#)



Maria Moreno

Politóloga por la UPF (2017) con especialización en Política Internacional. Actualmente cursando Máster en Problemas Sociales por la UNED. Como formación complementaria, curso “Integrated Marketing Communications” por la IE Business School. Más de 3 años de experiencia participando en proyectos estrechamente relacionados con la ciudadanía. Como consultora en Momentumco, lleva a cabo tareas de documentación, análisis de datos y realización de informes, entre otras. Actualmente lleva más de tres años desarrollando procesos de participación ciudadana.

[Linkedin Maria Moreno](#)



Martí Segura

Politólogo por la UAB (2014) y MSC Crisis and Security Management per la Universiteit Leiden (2017). Experiencia en Relaciones Internacionales, elaboración de informes para diferentes organismos y colaboración en proyectos de participación ciudadana con la administración pública. En Momentum^{co} desarrolla tareas de consultor.

[Linkedin Martí Segura.](#)

X.3 Principales proyectos de participación ciudadana desarrollados en los últimos tres años

Año 2018

Proyecto	Cliente
Servicios de diseño, asistencia técnica, divulgación y ejecución del Proceso de Participación del Plan Especial de Protección del Medio Natural y del Paisaje (PEPNat) y la Modificación Puntual del Plan General Metropolitano en el ámbito del Parque Natural de la Sierra de Collserola (MPGMCo), en Aprobación Inicial. PEPNat - Avance de Planeamiento.	Área Metropolitana de Barcelona
Apoyo al diseño y desarrollo del proceso de participación ciudadana correspondiente a la modificación del PGM Sector Prim La Sagrera	Ayuntamiento de Barcelona
Apoyo a la concreción del Programa de Participación Ciudadana del PDU: identificación agentes clave implicados y redacción de la memoria participativa. Área Metropolitana de Barcelona.	Área Metropolitana de Barcelona
Desarrollo del proceso participativo en el marco de la elaboración de la Estrategia de Márqueting Turístico de la Destinación Barcelona.	Consorcio Turismo de Barcelona
Workshop participativo sobre los procesos de tratamiento de residuos sólidos urbanos	Cabildo de Gran Canaria

Diseño y ejecución del proceso de participación ciudadana para la elaboración del nuevo Reglamento Municipal de Participación Ciudadana	Ayuntamiento de Sant Adrià de Besòs
---	-------------------------------------

Año 2017

Proyecto	Cliente
Servicios de asistencia técnica y logística para desarrollar los procesos participativos relativos al seguimiento e implementación del plan estratégico de turismo 2020, los planes directores anuales del consejo municipal turismo y ciudad	Ayuntamiento de Barcelona
Diseño estructuración y facilitación de los talleres de participación ciudadana “Sesiones Operativas Metadecidim” para la construcción colaborativa de la plataforma de participación ciudadana decidim.barcelona	Ayuntamiento de Barcelona
Proceso participativo para el seguimiento y evaluación de las actuaciones del presupuesto participativo del Ayuntamiento de Badalona	Ayuntamiento de Badalona
Servicio de soporte y asesoramiento por la realización de sesiones de Trabajo participativo con los principales agentes implicados en el marco de la redacción de las nuevas ordenaciones singulares de terrazas y de las disposiciones previas. Año 2017.	Ayuntamiento de Barcelona
Dinamización de las reuniones de los órganos territoriales formales de participación: Consejos de Barrio del Distrito de Horta.	Ayuntamiento de Barcelona

Año 2016

Proyecto	Cliente
Servicio de asistencia técnica para el desarrollo de los procesos participativos vinculados al consejo municipal turismo y ciudad y la elaboración del plan estratégico de turismo 2015-2020	Barcelona Activa - Ayuntamiento de Barcelona
Servicio de asistencia técnica para el desarrollo del proceso de participación del Programa de Actuación Municipal PAM (2016-2020) de Barcelona	Ayuntamiento de Barcelona
Servicio de soporte y asesoramiento por la realización de sesiones de Trabajo participativo con los principales agentes implicados en el marco de la redacción de las nuevas ordenaciones singulares de terrazas y de las disposiciones previas. Año 2016.	Ayuntamiento de Barcelona
Dinamización de las reuniones de los órganos territoriales	Ayuntamiento de

formales de participación: Consejos de Barrio del Distrito de Sants – Montjuic.	Barcelona
Soporte para llevar a cabo el Proceso Participativo previo al planeamiento urbanístico en el ámbito de las Tres Chimeneas, de Sant Adrià de Besòs - Badalona	Consortio del Besòs
Apoyo en la preparación y dinamización del proceso de definición estratégica participativa sobre el futuro de la administración digital y su transformación	Consortio de la Administración Abierta de Catalunya

