

Propuesta para el concurso de ideas para la definición de estrategias de transformación del borde litoral de A Coruña , desde el dique de abrigo hasta la playa de Oza.

1960

2019

MEMORIA
PORSUPORTO

2050

ERGOSFERA
FLU-OR
HABITAT SOCIAL
DAMIAN ROMAY

Índice.

1.- Introducción.

2.- Líneas estratégicas.

- 2.1.- Máximo mantenimiento de la actividad portuaria.
- 2.2.- Introducción progresiva de las actividades públicas en los terrenos portuarios.
- 2.3.- Temporización de las acciones formuladas en 3 fases (corto, medio y largo plazo).
- 2.4.- Entendimiento del borde litoral en términos de funcionalidad medioambiental.
- 2.5.- Apuesta por la titularidad pública de la totalidad de los actuales terrenos portuarios.

3.- Estructura temporal.

4.- Tipos de intervenciones.

5.- Intervenciones formuladas.

- 5.1.- Fase 1: 2020. Las transformaciones inmediatas, de bajo coste y provisionales.
- 5.2.- Fase 2: 2030. La apertura a los usos públicos y a las nuevas formas de movilidad.
- 5.3.- Fase 3: 2050. El futuro incierto, pero público y con actividad portuaria.

6.- Cuestiones específicas solicitadas en la convocatoria.

- 6.1.- Integración urbana entre puerto y ciudad.
- 6.2.- Movilidad y accesibilidad.
- 6.3.- Sustentabilidad.
- 6.4.- Modelo económico.
- 6.5.- Participación ciudadana.

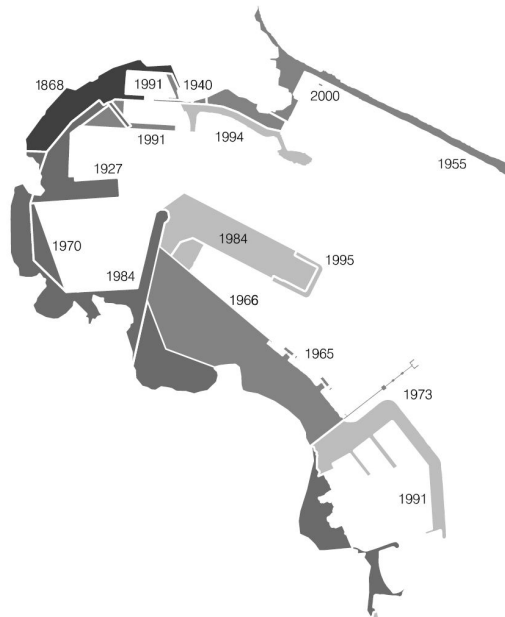
7.- Cronograma del proyecto.

1.- Introducción.

La actualidad.

El proceso de transformación del puerto interior de A Coruña entra en un período radicalmente diferente a las etapas precedentes: tras dos siglos de expansión continua de sus actividades y superficie, con la construcción del puerto exterior se abrió el debate sobre el futuro de los muelles y la posibilidad de su desafectación.

Dos son las cuestiones fundamentales en este debate: cuántas y cuáles de sus actividades permanecerán en el puerto interior y qué usos y titularidad tendrán los muelles que dejen de cumplir una función portuaria. O lo que es lo mismo: ¿qué debe primar a la hora de pensar el futuro del puerto?, ¿un modelo definido por el pago de la deuda portuaria derivada de la construcción de Punta Langosteira o la consolidación de los usos portuarios y la recuperación de las relaciones entre el puerto y la ciudad y entre las personas y el agua?



La propuesta.

Porsuporto es una propuesta en tres tiempos para abrir el borde litoral a los usos urbanos, mantener las actividades portuarias y consolidar la titularidad pública de los muelles.

En el corto plazo, se formulan transformaciones inmediatas, de bajo coste y provisionales, para abrir vistas, caminos y pequeños espacios públicos de convivencia y contigüidad con el puerto.

En el medio plazo, con el traslado de varias actividades hacia el puerto exterior, se introducirán los usos públicos y las nuevas formas de movilidad, aprovechando las posibilidades de las estructuras singulares como la dársena de la Mariña o la Medusa, y dando lugar a los espacios en reserva para acoger las necesidades del futuro.

Ya en el largo plazo, se proponen importantes reordenaciones urbanísticas que fijan su condición pública y portuaria, mientras tejen la ciudad con el mar desde la perspectiva transversal de los barrios y la longitudinal del área metropolitana.

La liberación de espacios hace posible el planteamiento de un plan de movilidad multimodal y sostenible que responda a la problemática dependencia del automóvil. En la escala urbana, se facilitan los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transporte público, incluyendo carriles exclusivos, y a nivel metropolitano, se recupera el transporte marítimo para las conexiones dentro de la ría y se aprovecha la red ferroviaria existente para implantar un tren de cercanías hasta San Diego.

En términos de sostenibilidad, la propuesta se basa en el aprovechamiento de las fuentes de energía renovables presentes en el ámbito (mareas, vientos y sol), en el cierre de ciclos en términos de metabolismo urbano, favoreciendo la reutilización y el reciclaje de las infraestructuras sin uso, y en el tejido de la red regional de espacios naturales, con la incorporación de numerosas zonas verdes y la recuperación del tramo final y la marisma del río Monelos.

El modelo económico formulado asume la condonación o la refinanciación de la deuda portuaria, y se basa en la consolidación de sus actividades económicas, en la introducción de nuevos usos logísticos, productivos, terciarios y residenciales, en un suelo que seguirá siendo público en su totalidad, y en la búsqueda de la máxima autonomía política y financiera del Ayuntamiento para desarrollar las transformaciones propuestas.

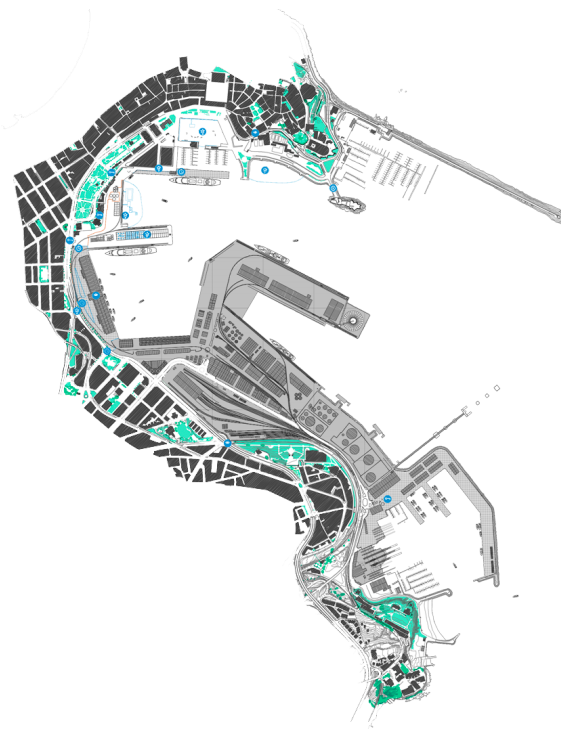
Respecto al derecho a la participación ciudadana en el futuro del puerto, se define una metodología en la que administraciones, vecindario, gentes del puerto, instituciones profesionales y sector privado compartan espacios, responsabilidades y poder de decisión, en un proceso adaptado a los tiempos de trabajo de la ciudadanía en el que la información, el debate y el control público sean continuos en todas las etapas.

Dejando atrás la lógica inmobiliaria de los famosos convenios de 2004, se imagina un puerto que sigue siendo puerto y una ciudad que se infiltra para posibilitar, como en el dique de Abrigo, el espectáculo de vivir como urbano lo que en origen era sólo infraestructural.

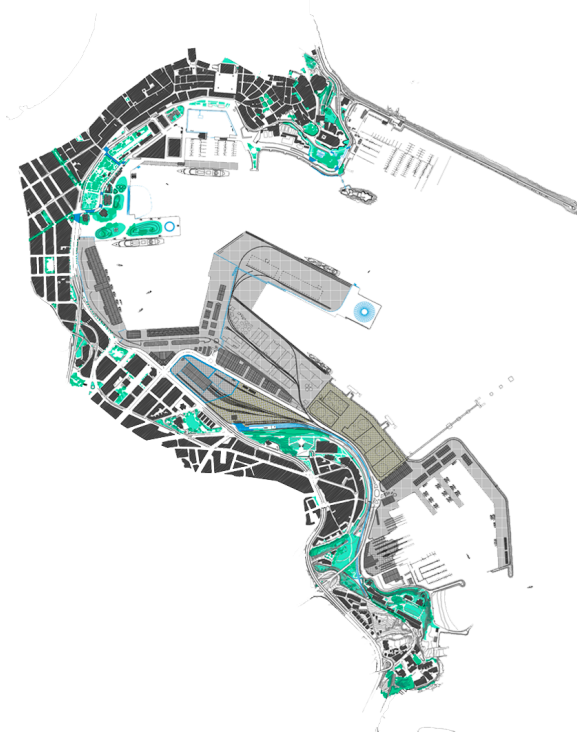
* Esta propuesta se entiende en su condición urbanística y abierta: lo relevante no son tanto las formalizaciones concretas representadas en las cartografías y el resto de la documentación, sino los tiempos, los ambientes, las condiciones urbanas y los usos y agentes representados.



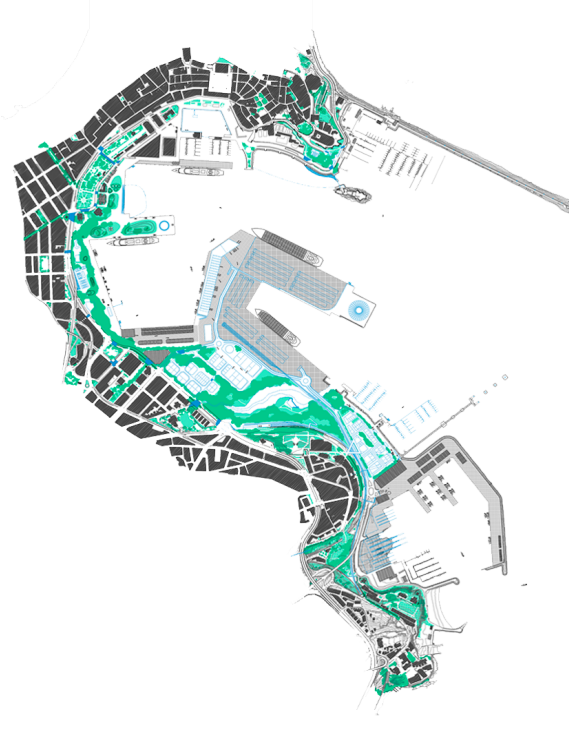
Estado actual



Fase 1: 2020



Fase 2: 2030



Fase 3: 2050

Referencias.

Estando ya disponible una exhaustiva documentación de análisis de los terrenos portuarios (se pueden consultar los materiales resultado del proceso de investigación *Tecendo Litoral*)

en la página web municipal), se introduce a continuación una pequeña aportación mediante una selección de imágenes históricas del ámbito litoral con las que se enuncian algunas de las búsquedas que caracterizan a la propuesta:

- Recuperación de determinadas condiciones geográficas y urbanas singulares, pero que no fueron reconocidas como valores a preservar en el siglo XX.



Isla y castillo de San Antón.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.



Playa del Parrote.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.

- Mezcla de diferencias radicales como acontecimiento plenamente urbano y como forma de evaluar la honestidad de premisas consensuales como la de la “integración puerto-ciudad”.



Instalaciones petroleras y castillo de S. Diego.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.



Varaderos del Parrote.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.

- Relaciones visuales y peatonales entre la ciudad y el mar desde la forma urbana.
Relaciones directas entre las personas a través de las secciones del borde litoral de escala humana.



Rúa Santa Catalina.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.



Borde con banco corrido en el barrio de Garás

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos

- Frondosidad vegetal junto al mar como condición ambiental maravillosa en peligro de extinción..



Borde con banco corrido en el barrio de Garás.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.



Dársena de la Mariña.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos

-Polifuncionalidad del mar y movilidad multimodal.Polifuncionalidad e interacción con los objetos propios del puerto.



Bateas de Lazareto y lancha de Santa Cristina.

Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.



Dársena de la Marina

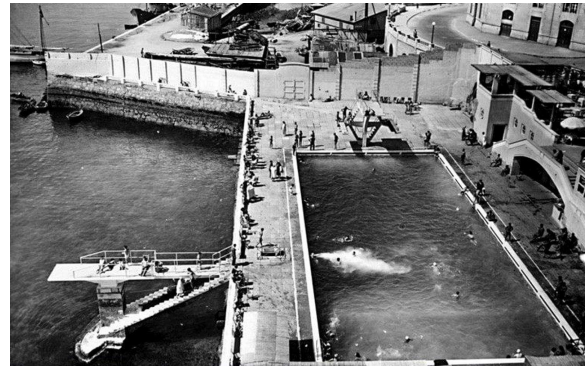
Fotografía: Autor/a y fecha desconocidos.

- Actividad y vida urbana en el borde litoral. La arquitectura teniendo un papel relevante en las relaciones tierra-agua.



Lavadero de San Carlos.

Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.



La Solana.

Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

- La intensidad de las actividades portuarias vinculadas al sector pesquero como espectáculo perceptible que marca las identidades colectivas en la ciudad.



Muelle da Palloza.

Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.



Muelle de Linares Rivas - Santa Lucía.

Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

2.- Líneas estratégicas.

Las bases del concurso solicitan enfocar la descripción de las propuestas alrededor de cinco puntos principales: integración urbana entre puerto y ciudad, movilidad y accesibilidad, sostenibilidad, modelo económico y participación ciudadana (explicados en el apartado 6 de este documento). No obstante, se consideró necesario definir previamente las premisas o líneas estratégicas del proyecto para poder evaluar su posicionamiento en las cuestiones fundamentales del debate sobre el futuro del puerto mencionadas anteriormente.



LIÑAS ESTRATÉXICAS DA PROPOSTA E RELACIÓN COAS CINCO CUESTIÓNES ESPECÍFICAS SOLICITADAS NA CONVOCATORIA

2.1.- Máximo mantenimiento de las actividades portuarias.

La primera premisa de esta propuesta es que el mantenimiento de la máxima actividad portuaria posible es irrenunciable: por racionalidad urbanística y funcional en términos de metabolismo urbano, por su relación con la memoria, la identidad y la diversidad social de A Coruña y por su condición de motor económico desde las actividades productivas tangibles.

Lo portuario se entiende de una manera abstracta, como un concepto amplio: el puerto como espacio funcional para las actividades relacionadas con el mar, pero también con lo logístico y lo productivo en general. Como complemento al mantenimiento de las actividades portuarias ya existentes, se introducirán así nuevos usos logísticos, productivos y, en menor medida, terciarios y residenciales.

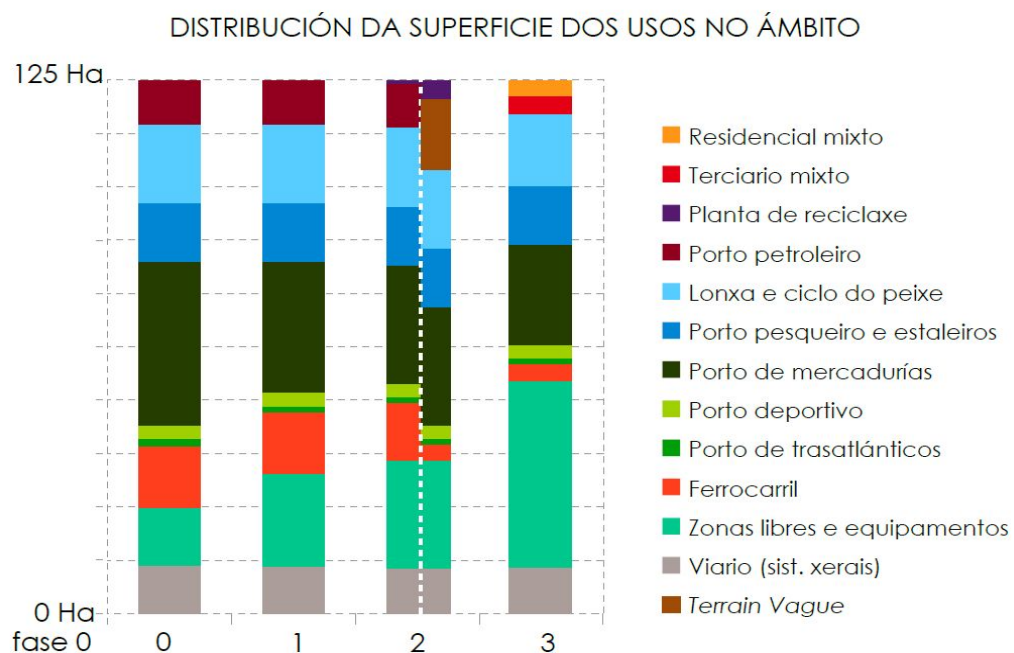
Además, se reconocen valores urbanos de los espacios en reserva como oportunidad y como seguro ante lo que disponga el futuro. Contar con un espacio de estas condiciones y flexibilidad en el centro de una importante área metropolitana es una gran oportunidad que es preciso “legitimar”, incluso reconociendo la funcionalidad de los terrenos en reserva o las

calidades urbanas de los *terrain vagues* o terceros paisajes. Los espacios libres sin usos programados son los lugares que acogerán las necesidades que hoy son imposibles de imaginar.



2.2.- Introducción progresiva de las actividades públicas en los terrenos portuarios.

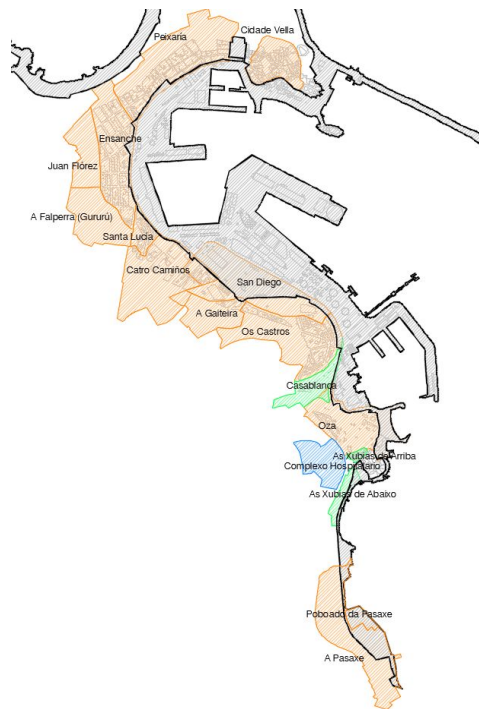
A partir de la apertura de espacios de tránsito y uso público y de la mezcla de usos programada en las operaciones de desarrollo y reordenación urbana, se fomentará la vida urbana del puerto mediante diferentes **fórmulas de convivencia y contigüidad** entre usos ciudadanos y los portuarios, no el relevo de unos por otros.



Estas operaciones se basarán en la premisa de mantener la potencia urbana de las infraestructuras e instalaciones portuarias, es decir, el **aprovechamiento urbano de las**

formas singulares de origen infraestructural, una búsqueda que se puede explicar con el caso del Dique de Abrigo: una gran infraestructura que gracias a su extrema funcionalidad y a su capacidad para convivir con el uso ciudadano generó un espacio urbano muy singular y valorado por el vecindario como lugar público.

Otro objetivo relevante es el tejido del ámbito portuario con la ciudad desde una doble perspectiva: **transversal (escala barrio) y longitudinal (escala metropolitana)**. La propuesta formulada entiende el borde marítimo y los terrenos portuarios como parte del distrito de lo común formulado por el Ayuntamiento de A Coruña a finales de 2016, pero también como parte de cada uno de los barrios con los que se relaciona directamente. Esta visión tendrá consecuencias en el planteamiento de estrategias que permitan mejorar cuestiones como la movilidad o el tejido de la red de la infraestructura verde (el borde costero como interconexión de la red de espacios libres regionales), mientras también se interviene en la vida cotidiana de los barrios hoy tangentes al puerto (Ciudad Vieja, Pescadería/Pescaría, Ensanche, Santa Lucía, Cuatro Caminos, San Diego, La Gaiteria, Los Castros y Casabranca) mejorando sus estándares dotacionales y su conexión con el mar y con el resto de la ciudad.



Además, la transformación del ámbito reconocerá la relevancia de la escala urbana (relaciones funcionales y visuales ciudad-puerto) y arquitectónica-material (punto de contacto tierra-agua). Lo que claro está es que, si bien en la actualidad el puerto se presenta como una actividad cerrada a la ciudad y como una barrera entre esta y el mar, existe una gran capacidad de mejora progresiva de estas relaciones.

2.3.- Temporización de las acciones formuladas en tres fases (corto, medio y largo plazo).

La transformación del puerto es un proceso largo e incierto. El horizonte del puerto en términos de desafectación es difuso, lleno de alternativas dependientes de decisiones progresivas y mismo contradictorias en un marco temporal expuesto a las voluntades de varias administraciones, así como del ámbito político.

Esta condición se reflejará en la asunción de una **estrategia de corto, medio y largo plazo** que pueda trabajar con una incertidumbre creciente. Un modelo de intervención que mezcla las acciones directas que podrían comenzar mañana a primera hora (transformaciones básicas de tipo físico o de gestión que permitan mejoras instantáneas con el doble atractivo de la emoción del inmediato y de servir de germen e impulso del proceso general de cambio); con los proyectos de medio plazo basados en problemas y deseos detectables en la actualidad, así como en ciertas hipótesis de futuro más contingentes, pero que forman parte del relato de la realidad que se formula en las propuestas iniciales; y una visión de largo plazo que reconoce la multiplicidad de escenarios posibles, pero que sea quién de fijar elementos o procedimientos comunes a todos ellos.

La temporización de las acciones formuladas en tres fases (2020-30-50) es así una manera de adaptación a la condición procesal y contingente de una operación de transformación urbana de gran escala. Y lo que es más relevante, la doble condición de la propuesta, fragmentaria (muchos proyectos independientes y de escalas asumibles) y unitaria (cambios progresivos e interdependientes), es también una forma de priorización de la **capacidad política y autonomía financiera del Pleno Municipal** para liderar el desarrollo de las acciones formuladas en un proceso de transformación regional e interadministrativo.

Por último, la temporización de la propuesta abre la posibilidad de desarrollar un proceso de participación ciudadana amplio y adaptado a los tiempos de trabajo de la ciudadanía. Una de las oportunidades que abre esta condición temporal del proceso es el aprovechamiento de este período de cambios lentos para dar cabida a metodologías de **participación ciudadana** reales que acojan los diferentes tiempos y capacidades de los múltiples agentes interpelados (en un proceso bien organizado en el que tengan cabida períodos de información, sensibilización, debate, toma de decisiones, espacios de referencia físicos y digitales, etc.).

2.4.- Entendimiento del borde litoral en términos de funcionalidad medioambiental.

El aspecto ambiental es básico en cualquier operación de transformación del territorio de esta escala. En la propuesta se entiende desde cuatro perspectivas principales: el metabolismo urbano y el cierre de ciclos, la infraestructura verde, las energías renovables y movilidad multimodal y sostenible.

- **Metabolismo urbano:** priorización de la reutilización de edificios e infraestructuras y planteamiento de un sistema de cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto y de la ciudad.
- **Infraestructura verde:** mejora de la calidad urbana y de la biodiversidad de la ciudad, recuperación ambiental, naturalezas costeras y conectividad urbana y regional a nivel terrestre y marítimo.
- **Energías renovables:** apuesta clara y protocolarización de la responsabilidad pública y privada en el aprovechamiento de las mareas, los vientos y el sol.
- **Movilidad multimodal y sostenible:** tejido de la red urbana, de cercanías y global. La capacidad de interconexión de los terrenos portuarios es muy relevante a nivel de la movilidad urbana, por lo que la propuesta incluye varias intervenciones para mejorar la movilidad peatonal, ferroviaria, en bus y marítima.

2.5.- Apuesta por la titularidad pública de la totalidad de los actuales terrenos portuarios.

Con independencia de que tengan cabida todo tipo de actividades e iniciativas privadas a través de diferentes fórmulas de acceso, uso y gestión, la premisa de la propuesta es que la totalidad del área a transformar deberá seguir siendo suelo de titularidad pública.

Esta condición implica la necesidad de experimentar con las formas alternativas de tenencia y uso de los espacios funcionales (productivos, terciarios y residenciales), introduciendo las actividades que se consideren necesarias en cada momento a través de concesiones, convenios, cesiones de uso, alquileres, etc.

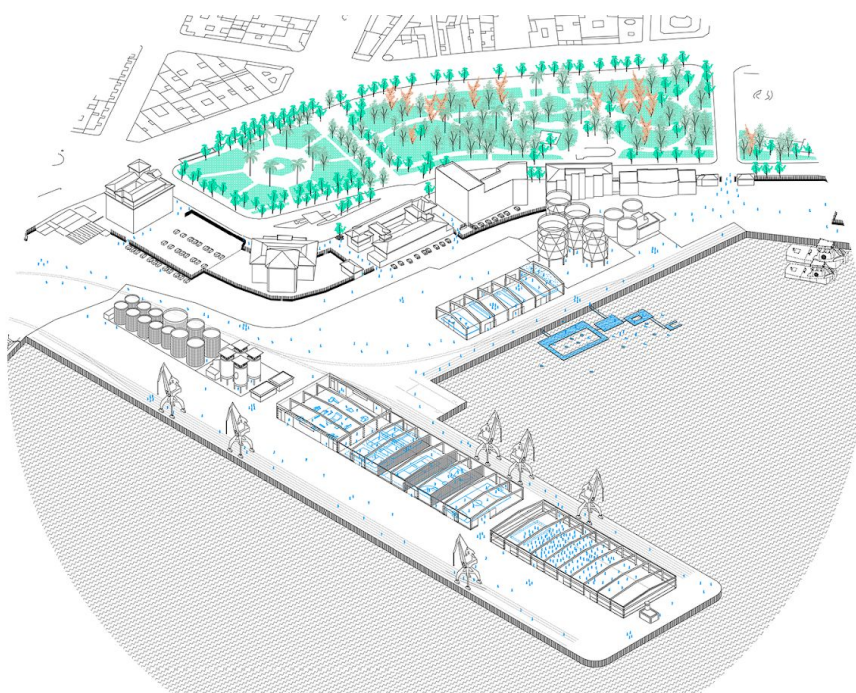
El ámbito actual del puerto quedará dividido por lo tanto entre zonas que conserven la condición de dominio público portuario y otras que pasarán a ser de dominio público general. Dado que la legislación permite que en el dominio público portuario se sitúen espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, será preciso estudiar en profundidad en qué casos y hasta qué punto se opta por este cambio y en cuales pueden convivir los nuevos usos públicos con una condición legal que permita recuperar el uso portuario en el futuro si es preciso. El único que sí será irrenunciable es la condición demanial y no patrimonial de todos los suelos del ámbito para que atiendan a los principios de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad: una gran oportunidad para planificar su futuro desde los intereses públicos y un seguro para dificultar que en los próximos tiempos se lleven a cabo operaciones de privatización como las imaginadas en 2004.

3.- Estructura temporal.

La propuesta se estructura en tres fases diferenciadas según el nivel de determinación y conocimiento de la variable contexto del proyecto. La escala y la centralidad del ámbito de trabajo hacen indispensable formular una estrategia de largo recorrido, pero en la que es necesario introducir la posibilidad de que la transformación del puerto pueda comenzar ya mismo, interpelando a múltiples agentes, permitiendo la continua evaluación de los cambios y facilitando la adaptación a ese contexto variable.

- Fase 1: 2020. Las transformaciones inmediatas, de bajo coste y provisionales.

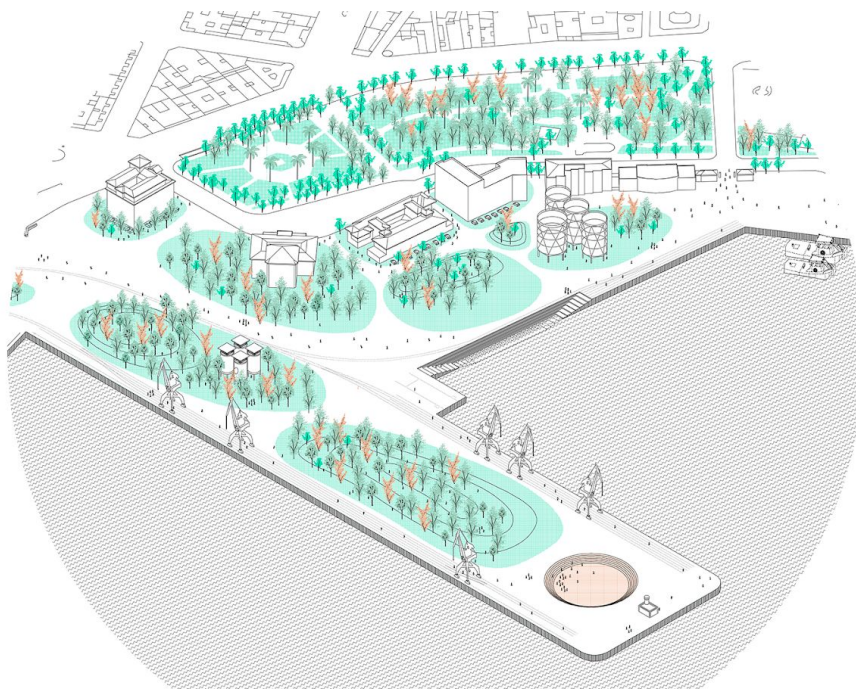
Acciones inmediatas para comenzar el acercamiento puerto-ciudad y agua-personas. Puesta en marcha de una dinámica de uso del puerto al margen de la presión urbanística actual. Aperturas puntuales del límite portuario. Ocupación temporal de espacios en uso en los momentos sin actividad. Comienzo del funcionamiento del Foro Ciudadano para el desarrollo participado de la transformación urbanística del puerto de A Coruña.



- Fase 2: 2030. La apertura a los usos públicos y a las nuevas formas de

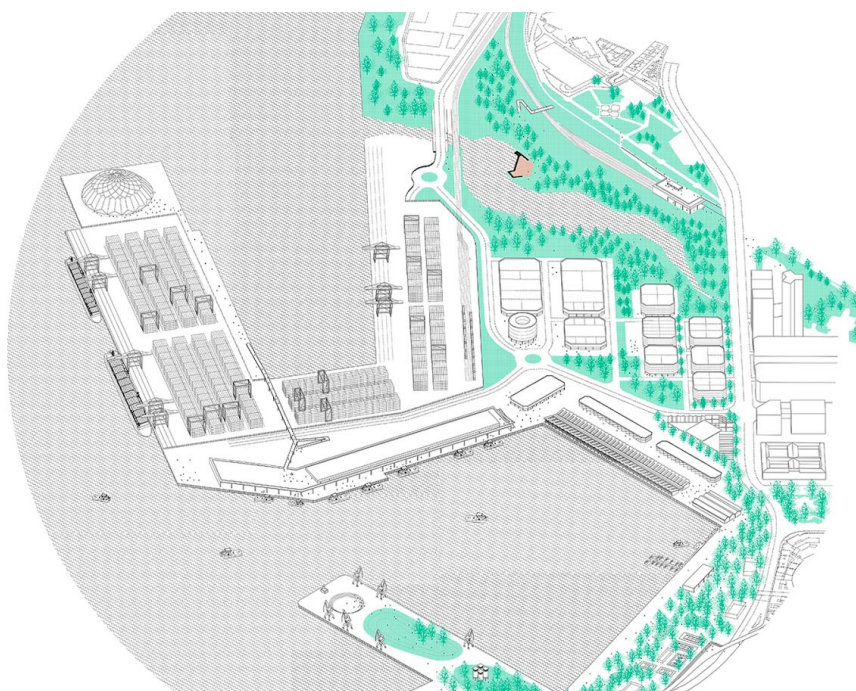
movilidad. Reordenación urbanística de ámbitos liberados para el uso ciudadano.

Puesta en marcha de la plataforma de cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto. Evolución de los usos portuarios en los muelles que queden sin actividad por el traslado de tráfico hacia el puerto exterior: bien hacia la condición de espacio de reserva o hacia las funcionalidades logísticas y comerciales del transporte de mercancías. Comienzo del proceso de biorremediación de los terrenos liberados del uso petrolero, un tiempo que será compatible con su apertura al uso público como *terrain vague*.

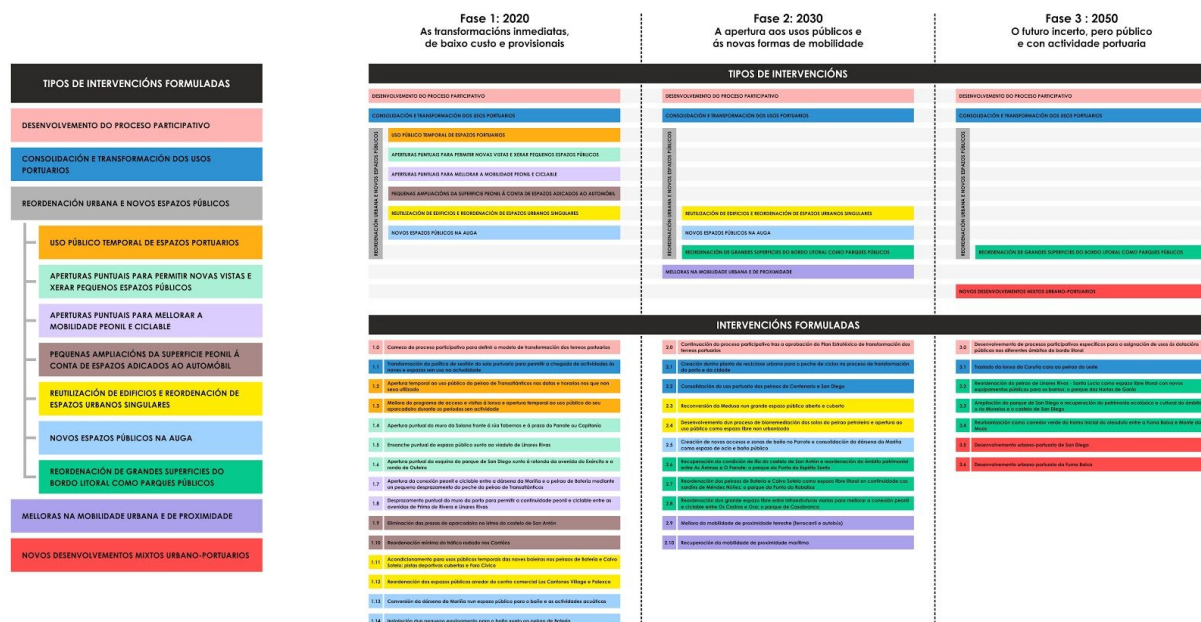


- Fase 3 : 2050. El futuro incierto, pero público y con actividad portuaria.

Mejora y modernización de los espacios portuarios del sector pesquero. Consolidación de las actividades logísticas y comerciales en los muelles con usos portuarios. Ampliación e interconexión de la red de espacios verdes y recuperación del cauce del río Monelos. Nuevos desarrollos urbanísticos con usos mixtos.



4.- Tipos de intervenciones.



INTERVENCIÓNS FORMULADAS NA PROPOSTA: TIPOS, FASES E ACCIÓNS CONCRETAS

Las múltiples intervenciones formuladas en la propuesta se pueden agrupar en los siguientes tipos:

A.- Desarrollo del proceso participativo.

La participación ciudadana es un derecho que será reconocido en cada una de las fases de la propuesta, concretándose de maneras diferentes según se trate del inicio del proceso, donde se trata de un trabajo muy amplio sobre el modelo de la transformación de los muelles y donde participarán todos los agentes alrededor del puerto, o del final del mismo, donde se llevarán a cabo procesos específicos para la toma de decisiones relativas a los usos de las nuevas equipaciones públicas programados y de otras cuestiones de esa escala.

B.- Consolidación y transformación de los usos portuarios.

La apuesta por el mantenimiento de las actividades portuarias en una grande parte del ámbito requerirá la puesta en marcha de acciones de diferentes tipos, desde cambios en la gobernanza y en las políticas de gestión portuaria para atraer actividades una vez desaparecida la presión inmobiliaria de los terrenos, hasta operaciones urbanas como el traslado de la lonja o la creación de una planta de reciclaje urbano.

C.- Reordenación urbana y nuevos espacios públicos.

Propuestas de muy diversa escala, impacto y presupuesto para ampliar la red de espacios públicos litorales de la ciudad: desde las intervenciones más inmediatas para abrir vistas, caminos o pequeños ensanchamientos junto al puerto, hasta los procesos de reordenación urbanística de grandes superficies y largo recorrido.

- Uso público temporal de espacios portuarios.

Aperturas temporales y parciales de espacios portuarios en funcionamiento que puedan acoger usos públicos en los períodos en los que no sean utilizados, una cuestión sencilla de gestionar por la alta organización previa de las actividades portuarias. Intervenciones de muy bajo coste que en esta propuesta se formulan para el muelle de Trasatlánticos y para la zona de aparcamiento de la lonja.

- Aperturas puntuales para permitir nuevas vistas y generar pequeños espacios públicos.

En todo el perímetro del muro del puerto, quizás el principal problema no sea sólo el muro, si no que no hay ningún punto en el que exista algo más que una acera paralela del lado público: no existen los espacios estanciales junto al muro, y parece que poder estar sentado, aunque fuera del otro lado de una barrera física, generaría un acercamiento mucho más sensible al puerto, un poder ver, escuchar y oler su actividad.

Aunque en un estudio más detallado se podrían sugerir otros puntos de intervención, en esta propuesta se concretan tres ejemplos de aperturas puntuales del muro del puerto para posibilitar nuevas vistas y crear pequeños espacios estanciales que vayan transformando la vivencia del portuario desde la ciudad.

- Aperturas puntuales para mejorar la movilidad peatonal y ciclable.

Pequeñas aperturas o desplazamientos del muro del puerto en lugares estratégicos para abrir nuevas conexiones peatonales y ciclables que mejoren la ciudad con una inversión mínima. Dos son los puntos en los que se formulan este tipo de intervenciones: en el entorno del viaducto de Linares Rivas para evitar la obligatoriedad del cruce en el desembarco de la avenida de Lavedra, y junto al centro comercial Los Cantones Village para conectar la dársena de la Marina con el muelle de Batería.

- Pequeñas ampliaciones de la superficie peatonal a costa de espacios dedicados al automóvil.

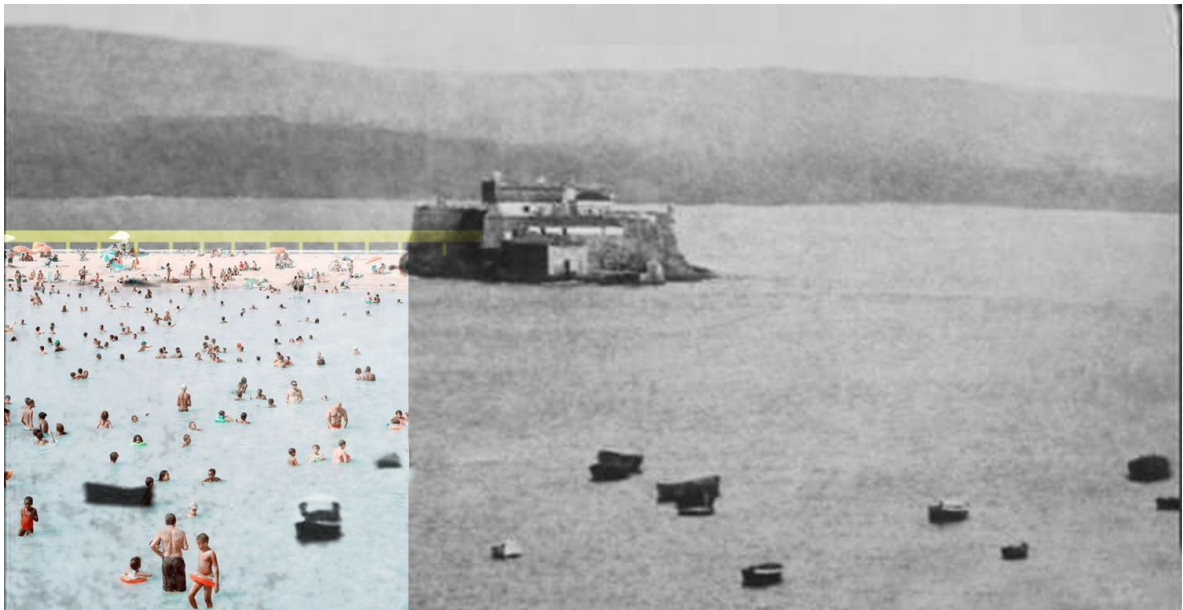
Intervenciones en lugares en los que la superficie dedicada al tráfico rodado quedó sobredimensionada tras una reorganización viaria, como en los Cantones, o en espacios patrimoniales donde la ocupación de grandes superficies por aparcamientos es un problema de impacto visual y de desaprovechamiento de espacios libres junto a conjuntos históricos que podrían ser utilizados de otras maneras, como en el istmo del castillo de San Antón.

- Reutilización de edificios y reordenación de espacios urbanos singulares.

Intervenciones de acondicionamiento para reutilizar edificaciones portuarias con nuevos usos provisionales, como las naves de los muelles de Batería y Calvo Sotelo; para reconvertir en espacios de uso público las infraestructuras singulares del ámbito que dejarán de tener una función portuaria en alguna de las fases del proceso, como la Medusa o el pantalán de petroleros; o para reordenar espacios con un uso que no explota su potencialidad urbana, como el entorno del centro comercial Los Cantones Village y el Palexco.

- Nuevos espacios públicos en el agua.

Intervenciones en el borde litoral para crear nuevas zonas de baño y actividades acuáticas, ya sea modificando la línea de contacto tierra-agua, mediante la instalación de plataformas flotantes o a través del reconocimiento de procesos de formación natural de playas ya en curso, como en la zona del Parrote.



- Reordenación de grandes superficies del borde litoral como parques públicos.

Operaciones de reordenación urbanística integral en la que grandes superficies de los muelles se transforman en nuevos espacios libres públicos: los parques de la Punta do Espírito Santo, de la Punta da Robaliza, de las Huertas de Garás, de San Diego y de Casabranca.

D.- Mejoras en la movilidad urbana y de proximidad.

Acciones de mejora de la movilidad peatonal, ciclista y en transporte público a nivel urbano e introducción de la movilidad de proximidad marítima y ferroviaria.

E.- Nuevos desarrollos mixtos urbano-portuarios.

Ya en el largo plazo, se formula la delimitación de dos áreas de posible edificación con usos mixtos residenciales, dotacionales, terciarios y de actividad portuaria.

Dos pequeños desarrollos urbano-portuarios con varias características comunes, como su situación en los puntos de contacto directo con barrios que pueden reconectar la ciudad con el mar (San Diego y los Castros), la utilización de una malla ortogonal para colonizar los espacios difusos del ámbito, o la progresividad en su desarrollo huyendo de las operaciones unitarias y cerradas en lo formal y en el programático.

En ambos casos se introduce el uso residencial, uno de los grandes temas de debate público en la actualidad, porque se considera la mejor herramienta para garantizar la deseable mezcla de usos y la vitalidad urbana, evitando franjas del día sin actividad alguna en las calles y permitiendo la posibilidad de que estos nuevos desarrollos puedan ser imaginados como barrios en poco tiempo.

La centralidad metropolitana de estos terrenos los convierten en óptimos para experimentar con las fórmulas alternativas de vivienda, por lo que los edificios, que serán siempre construidos sobre suelo público, tendrán modelos de gestión y tenencia diferentes al de la propiedad privada convencional: vivienda pública en alquiler social, cooperativas de vivienda en cesión de uso, residencias y albergues, proyectos experimentales, etc. Además, también será necesario reflexionar sobre cómo acoger una cierta diversidad social y de renta en estos nuevos barrios de la ciudad, una cuestión en la que la progresividad en su desarrollo puede tener un papel fundamental.

También en ambos casos se emplea la cuadrícula para colonizar espacios que cambian radicalmente de uso y que requieren de formalizaciones capaces de generar urbanidades reconocibles en entornos rodeados por actividades ajenas al tejido común de las ciudades. Dentro de esta malla, ambos desarrollos incluirán una parcelación formulada para generar diversidad y, además, las formas finales de las arquitecturas edificadas tendrán un sensible margen para fomentar igualmente esta diversidad en términos de altura y forma edificatoria. Todo esto con la intención de que sean desarrollos muy fragmentados en múltiples propiedades, tiempos y actores involucrados, todo el contrario a las grandes operaciones urbanísticas unitarias a las que estamos acostumbrados en las últimas décadas.

5.- Intervenciones formuladas.

A continuación se detallan las condiciones de partida y las diferentes intervenciones formuladas en cada una de estas fases.

5.1.- Fase 1: 2020. Las transformaciones inmediatas, de bajo coste y provisionales.

Palabras clave: Apertura / Límite / Mientras tanto / Bajo coste / Urbanismo táctico

Condiciones de partida:

- Condiciones actuales de los terrenos portuarios a finales del año 2018.
- Desaparición de los usos portuarios en los muelles de Batería y Calvo Sotelo a finales de 2019, lo que implicará la liberación de una gran superficie de suelo y de varias naves de gran tamaño en el casco urbano.

Intervenciones:

P.1.0.- Comienzo del proceso participativo para definir el modelo de transformación de los terrenos portuarios.

Con el establecimiento de un nuevo convenio entre las administraciones responsables, se iniciará la conformación de los grupos de trabajo (Grupo Motor y Foros Ciudadano y Portuario) y del proceso participativo para la elaboración del Plan Estratégico de transformación de los terrenos portuarios, comenzando también el funcionamiento del Foro Cívico en el muelle de Calvo Sotelo.

P.1.1.- Transformación de la política de gestión del suelo portuario para permitir la llegada de actividades a las naves y espacios sin uso en la actualidad.

La realidad actual es que, aunque existe interés de empresas para instalarse en los terrenos portuarios, desde hace años se evita su llegada por la presión del supuesto futuro inmobiliario del ámbito. Tanto desde la perspectiva de la Autoridad Portuaria como de las actividades interesadas, esta situación implica complicaciones burocráticas y funcionales, bien por desinterés y miedo a las indemnizaciones por la necesidad de dejar libres los terrenos, bien por la inseguridad respecto a los tiempos del proceso de transformación del puerto. Como primera medida tras pactarse la anulación de los convenios urbanísticos de 2004, esta propuesta asume como fundamental conseguir que en el puerto se note el cambio de perspectiva con el que enfrenta su futuro una vez a su deuda deja de ser el único argumento para formularlo.

P.1.2.- Apertura temporal al uso público del muelle de Transatlánticos en las fechas y horarios en los que no sea utilizado.

Abrir al uso público temporal el muelle de Trasatlánticos es una medida posible ya que se trata de flujos completamente regulados y programados con mucha antelación, por lo que no se comprometería en ningún caso el cumplimiento del PBIP -Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias-, la normativa internacional por la que se cerraron este tipo de espacios a comienzos del siglo XXI tras los sucesos del 11- S y la deriva securitaria que puso en marcha.

Los nuevos accesos abiertos temporalmente serían el de la dársena de la Mariña y el de la avenida del Puerto, y no haría falta más infraestructura que dos pantallas informativas en las entradas para informar sobre la siguiente hora y fecha de cierre, y la instalación de algunos elementos de mobiliario urbano, principalmente bancos de manera que no interfieran en el funcionamiento normal del muelle.

P.1.3.- Mejora del programa de acceso y visitas a la lonja y apertura temporal al uso público de su aparcamiento durante los períodos sin actividad.

La compraventa de pescado es una actividad de una potencia y singularidad suficiente como para tener un mayor peso en la vida pública y en las ideas colectivas sobre la ciudad. La configuración arquitectónica de la lonja actual no permite formular un cambio radical en su apertura a la ciudad, por lo que en esta primera fase sólo se formula la implementación de períodos de acceso público y el fomento de las visitas guiadas, comenzando por un análisis a fondo del funcionamiento del sistema de visitas actual.

Por otra parte, otra medida de uso de los espacios infrautilizados del puerto será la apertura del gran aparcamiento junto a la lonja para el desarrollo de todo tipo de actividades públicas compatibles (tardes y fines de semana), una posibilidad facilitada además por el hecho de que ya no habrá tráfico de camiones hacia los muelles de Batería y Calvo Sotelo una vez queden sin uso portuario (una situación prevista para 2019).

Este nuevo uso implicará la apertura temporal de las actuales puertas de la plaza de Ourense y La Palloza, así como de la nueva puerta que se instalará junto al viaducto de Linares Rivas (ver propuesta P.1.5).

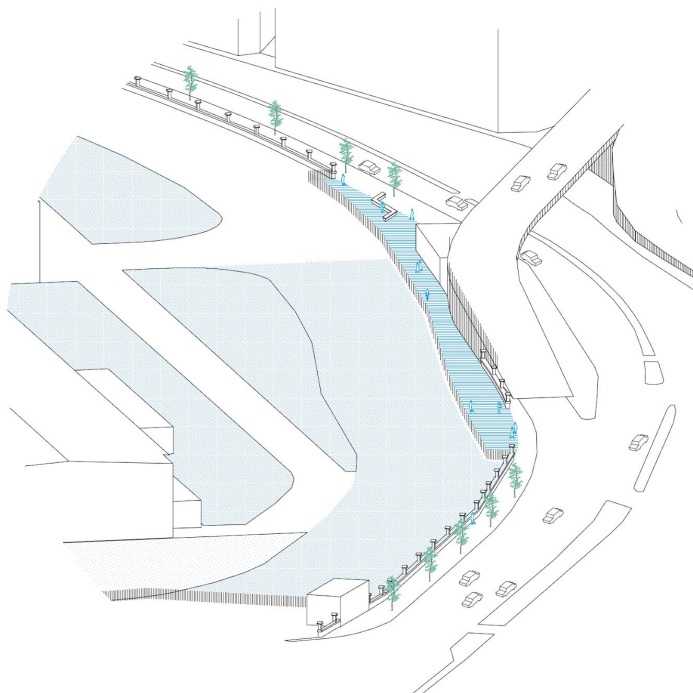
P.1.4.- Apertura puntual del muro de la Solana frente a la calle Tabernas e a la plaza del Parrote o Capitanía.

La apertura visual del cierre de la Solana en este tramo de la Ciudad Vieja es una de las reclamaciones históricas de la Comisión Abierta en Defensa de lo Común e implicaría una mayor relación paisajística entre el barrio y el puerto. La intervención consistiría simplemente en la transformación o sustitución de un fragmento del actual muro de las instalaciones de la

Solana, para introducir una solución de cierre más permeable y reordenar el pequeño espacio público estancial de la parada de bus.

P.1.5.- Ensanche puntual del espacio público junto al viaducto de Linares Rivas.

Junto a la apertura de un nuevo recorrido peatonal y ciclable en este punto (propuesta P.1.8), se formula una pequeña reordenación del lugar para crear un pequeño espacio estancial en este punto tan singular de la ciudad.



P.1.6.- Apertura puntual de la esquina del parque de San Diego junto a la rotonda de la avenida del Ejército y la ronda de Outeiro.

Un punto difícil en el que en la actualidad existe una parada de bus y comienza el parque de San Diego. El lugar acaba de ser ligeramente transformado por la introducción del carril-bici y el pintado de un mural en el cierre del puerto, pero es un espacio que puede mejorar mucho más con una mínima inversión. Un pequeño ensanchamiento del espacio público peatonal le daría mucha vida al entorno del viaducto y no implicaría cambiar casi nada en los terrenos de ADIF, ya que justo ahí es una esquina fuera del tránsito y el uso funcional. La instalación formulada es simplemente una pequeña placita- mirador en vuelo sobre una estructura ligera provisional.

P.1.7.- Apertura de la conexión peatonal y ciclable entre la dársena de la Mariña y el muelle de Batería mediante un pequeño desplazamiento del cierre del muelle de Trasatlánticos.

Desplazamiento del muro que en la actualidad se sitúa junto a los edificios del centro comercial y del Palexco para permitir la conexión continua entre la dársena de la Mariña y el muelle de Calvo Sotelo, ya con usos públicos programados en esta primera fase.

Esta pequeña intervención no implicaría perder superficie de amarre en el muelle de Trasatlánticos ni la limitación de su operatividad, ya que la nueva barrera contará con portales de acceso rodado y peatonal como en la actualidad.

P.1.8.- Desplazamiento puntual del muro del puerto para permitir la continuidad peatonal y ciclable entre las avenidas de Primo de Rivera y Linares Rivas.

El último desembarco en el casco urbano de la avenida de Lavedra, o por lo menos el más simbólico o perceptible, es la llegada a tierra del viaducto de Linares Rivas. Se trata de un punto muy complicado a nivel urbanístico en lo que se refiere a los flujos peatonales, ya que está muy comprimido y obliga a hacer un cruce para mantener la conectividad longitudinal junto al borde de los terrenos portuarios.

Aunque en fases posteriores se formula una cierta transformación del ámbito (propuesta P.3.2), no se encontraron soluciones radicales para la mejora de este punto en lo que se refiere al tráfico rodado, por lo que se optó por complementar la acera existente con una nueva por el lateral del viaducto interior al puerto para dar así continuidad a la acera derecha en dirección entrada.

P.1.9.- Eliminación de las plazas de aparcamiento en el istmo del castillo de San Antón.

Acción muy sencilla para ganar un pequeño espacio público al lado de una de las piezas patrimoniales más relevantes de la ciudad y mejorar su imagen urbana.

Se formula un tratamiento mínimo: eliminación de las plazas de aparcamiento de vehículos (40 en la actualidad) e introducción de espacios para sentarse, con la posibilidad de que se trate de un lugar experimental transformado mínimamente con diseños producidos colectivamente y autogestionados.

P.1.10.- Reordenación mínima del tráfico rodado en los Cantones.

Eliminación de un carril de circulación entre la plaza de Ourense y el Obelisco, ampliación de las aceras y reserva de un carril exclusivo para taxi-bus por sentido.

P.1.11.- Acondicionamiento para usos públicos temporales de las naves vacías en los muelles de Batería y Calvo Sotelo: pistas deportivas cubiertas y Foro Cívico.

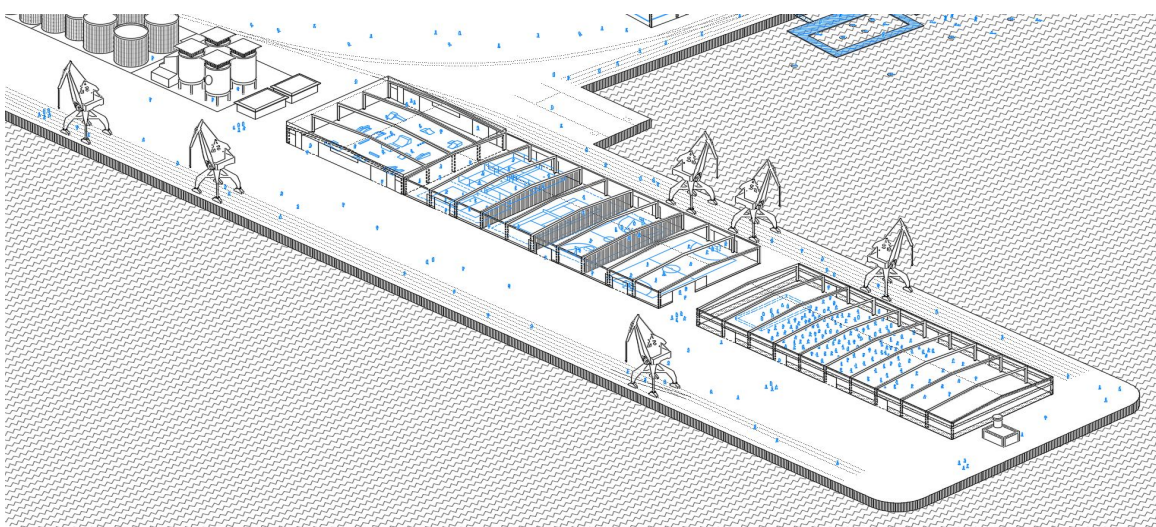
Mientras se diseña y desarrolla la urbanización de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, las edificaciones que vayan quedando sin uso acogerán nuevos usos públicos de manera, en principio, provisional.

La nave ubicada en la punta del muelle (actualmente Terminal de Frutas) será el espacio de referencia para la gestión y la participación pública en el diseño del futuro del puerto, así como un lugar abierto de creación e investigación sobre su proceso de transformación. Será, por lo tanto, el espacio físico de referencia para el Grupo Motor, el Foro Ciudadano y el Foro Portuario, así como lugar de celebración de todo tipo de eventos públicos y espacio de trabajo para equipos e investigadores residentes sobre temas de interés para el futuro del puerto (como las corrientes, la contaminación, la memoria, etc.) o del equipo de planificación de la plataforma de reciclaje del puerto.

El resto de naves serán acondicionadas como pistas deportivas cubiertas, un programa muy deficitario en el casco urbano y que tiene la capacidad de llenar de actividad un espacio de una escala difícil de hibridar con la vida urbana una vez pierde su función.

Las puertas que quedarían abiertas para dar acceso continuo a los muelles de Batería y Calvo Sotelo serían tres: la de la avenida de los Jardines de Méndez Núñez, la del espacio entre el Ministerio de Defensa y Aduanas y la de la plaza de Ourense. Y una de las primeras decisiones colectivas de ese Grupo Motor será decidir si serían necesarias obras antes de abrir los espacios libres de los muelles o se se podría abrir al día siguiente de que las empresas acabasen de retirar sus cosas para que la ciudadanía pueda comenzar a imaginar y a practicar el futuro del ámbito.

Además de las naves, otros de los elementos que serán preservados en este ámbito serán algunos de los silos, las grúas y el mareógrafo de la punta del muelle, ya que la reutilización de lo existente es una de las premisas de la propuesta en relación al tema del metabolismo urbano.



P.1.12.- Reordenación de los espacios públicos alrededor del centro comercial Los Cantones Village y Palexco.

En un primero momento, se formula una pequeña reordenación del perímetro público de los edificios actuales para mejorar sus condiciones de confort y generar una zona más urbana y con actividad en contacto con la calle y el puerto, prestando especial atención al ámbito entre el centro comercial Los Cantones Village y el túnel del Parrote.

En un segundo momento, más a medio plazo, podría formularse la transformación-apertura de la planta baja del centro comercial: la liberación de una buena parte de la superficie cerrada de su planta baja y la introducción de otros espacios de actividad en los bordes del edificio en contacto con el espacio público, repensando un lugar singular, continuo y porticado, para que su condición de vacío cubierto apropiable pueda complementarse con la de bazar y calle-corredor de escala humana.

Por último, otra cuestión a estudiar más en detalle sería la introducción del espacio de llegada y control del muelle de Trasatlánticos en el edificio del actual centro comercial. Aunque esta cuestión puede parecer abusiva al compartir espacio con un centro comercial, en un futuro en el que esta condición se desdibuje en favor de una urbanidad menos controlada y más compleja, la situación será siempre más atractiva que la realidad actual, un pequeño espacio en el muelle cuya fachada hacia los barcos y los turistas que llegan resume la bienvenida local con cuatro letras: SHOP.



P.1.13.- Conversión de la dársena de la Mariña en un espacio público para el baño y las actividades acuáticas.

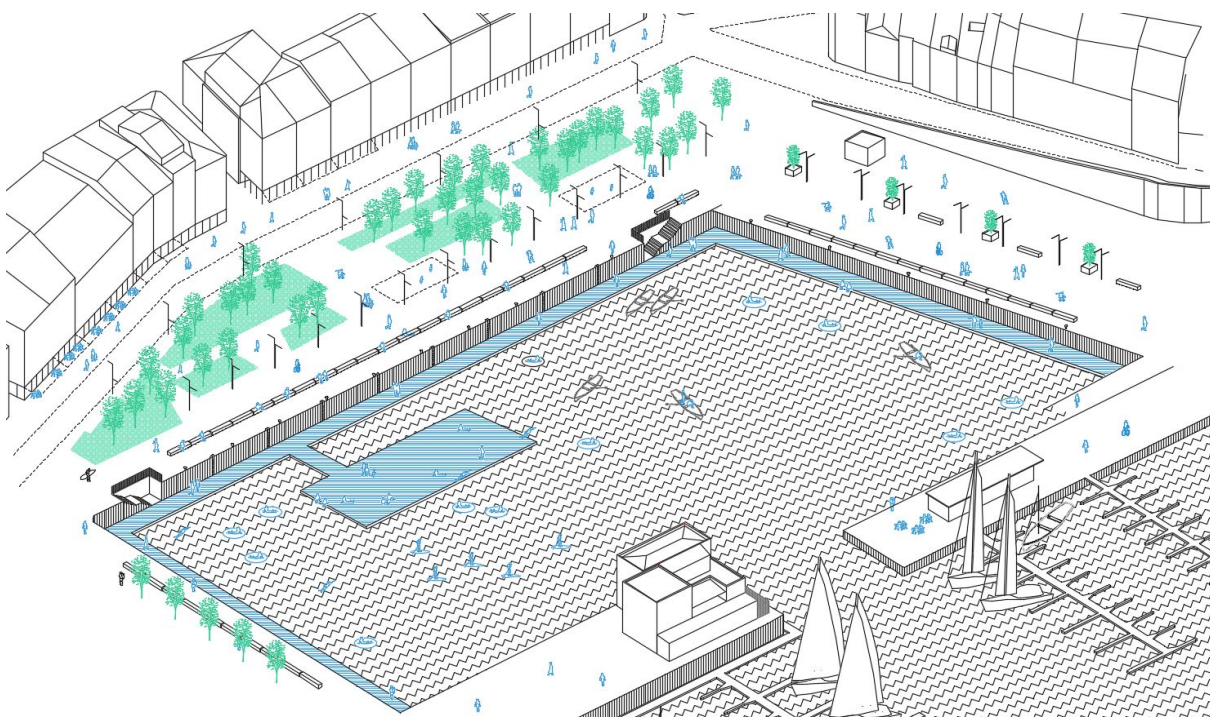
La dársena de la Mariña es un espacio que se transformó mucho en las últimas décadas. En lo referente a la lámina de agua, la dársena pasó en poco tiempo de ser un lugar de trabajo,

reparación y amarre de la flota pesquera a convertirse en un espacio de ocio ocupado por una dársena deportiva.

La enorme centralidad de este espacio no parece concordar con esta función que, al contrario que los usos pesqueros, se asemeja más a un aparcamiento que a una actividad productiva. Además, las condiciones de orientación y protección de la lámina de agua la convierten prácticamente en una piscina, por lo que se propone su transformación en una zona de baño y uso público.

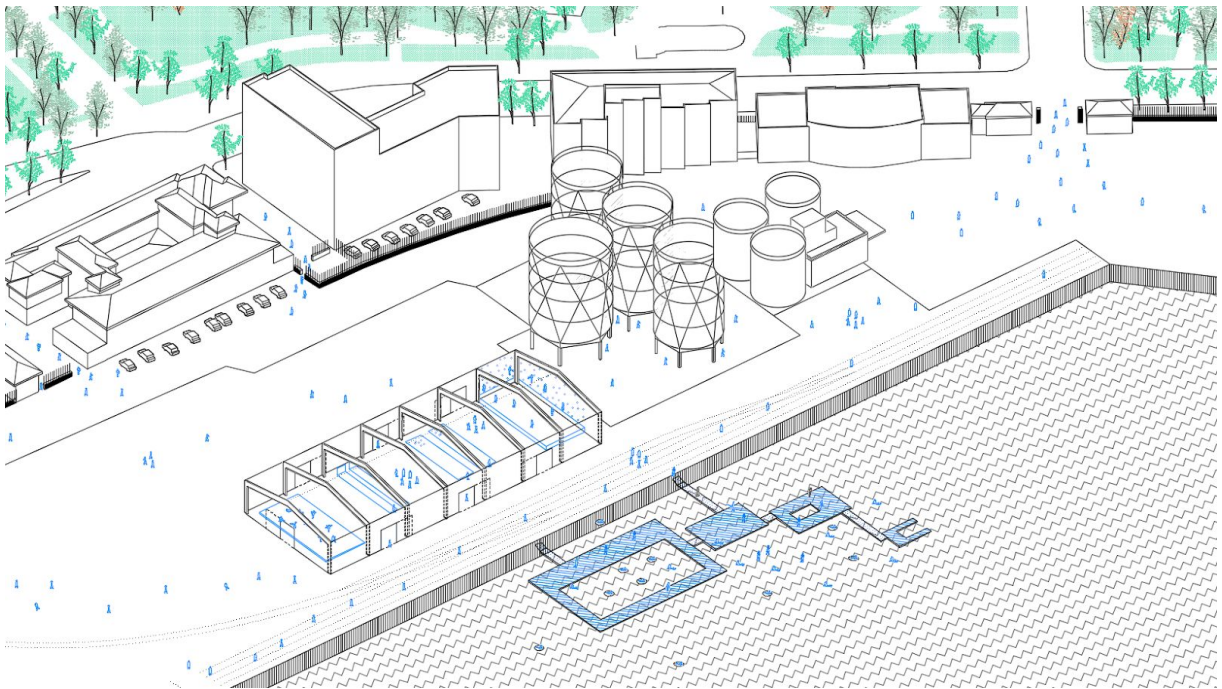
El cambio afectará sólo a la zona interior de la dársena, dejando los pantalanes deportivos en la zona junto al muelle de Trasatlánticos. En esta fase inicial, los mismos pantalanes reubicados serán los que crearán los recorridos inferiores junto al agua a modo “paseo flotante” perimetral, un nuevo espacio de baño en el que también podrán instalarse pequeñas actividades náuticas de acceso público (clases de natación y otros deportes acuáticos, lanchas en alquiler, etc.).

El proceso de la conversión de la dársena de la Mariña en zona de baño y actividades acuáticas podría comenzar de una forma directa con la reubicación de las pasarelas y pantalanes existentes en los bordes de la dársena y con la primera fase del proceso de limpieza del fondo marino. En este primer momento, la limpieza se restringirá al retirado manual de los elementos más voluminosos: la basura general (plásticos, vidrio y metales) y los restos de los elementos propios de las actividades portuarias (nasas, redes, cabos, etc.). En fases posteriores, se completará la limpieza del fondo con una intensidad y presupuesto final que dependerá del análisis de su estado actual tras décadas de uso portuario. Asimismo, también posteriormente, se estudiará la posibilidad de realizar alguna intervención para aumentar la tasa de renovación del agua en el interior de la dársena, en principio suficiente dada la intensidad de los cambios mareales en nuestra geografía.



P.1.14.- Instalación dun pequeno equipamento para o baño xunto ao peirao de Bateria.

Como primer paso en el proceso de apropiación ciudadana de este punto de contacto con el agua en la ciudad (que será desarrollado más en profundidad en la propuesta P.2.7), se formula un pequeño espacio materializado con unas plataformas flotantes con diferentes áreas de baño e instalaciones recreativas y estanciales. Se trata de una instalación ya muy común en muchas ciudades europeas y mundiales y que siempre tiene mucho éxito entre la ciudadanía con un coste muy reducido.



5.2.- Fase 2: 2030. La apertura a los usos públicos y a las nuevas formas de movilidad.

Palabras clave: Diseño del proceso / Primeras transformaciones / Movilidad / Espacio público

Condiciones de partida:

- Los muelles de Calvo Sotelo y Batería deberían estar ya desafectados e incorporados a la red de espacios públicos de la ciudad.
- En el 2027 termina la concesión de la Solana, por lo que pueden formularse nuevas formas de gestión para esta dotación pública. En la actualidad es una instalación de gestión privada muy utilizada por bastantes tipos de colectivos, siendo quizás solo inaccesible para las rentas más bajas. Aunque es seguro que la titularidad del suelo será pública, la nueva titularidad del uso o de la gestión podrá ser pública o privada siempre que implique eliminar esta inaccesibilidad.
- A mediados de la década de los años veinte debería estar terminada la conexión ferroviaria del puerto exterior, una cuestión fundamental para que comience el traslado de las actividades portuarias relacionadas con los graneles sólidos en los muelles del Centenario y San Diego.
- En el 2027 comenzará el proceso de liberación del muelle de petroleros. Repsol dejará una pegada de muros y cilindros de hormigón (los primeros dos metros y los segundos de un metro de altura), con una gran densidad de instalaciones enterradas y con un suelo empapado a lo largo del tiempo con los derivados del crudo.

Intervenciones:

P.2.0.- Continuación del proceso participativo tras la aprobación del Plan Estratégico de transformación de los terrenos portuarios.

Durante buena parte de esta fase se desarrollará el trabajo del Grupo Motor y de los Foros Ciudadano y Portuario. Un poco antes de mediados de la década, debería aprobarse el Plan Estratégico de transformación de los terrenos portuarios, el documento que guiará las acciones a desarrollar y el modelo que seguirán los Planes de Desarrollo específicos para las distintas intervenciones formuladas.

P.2.1.- Creación de una planta de reciclaje urbano para el cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto y de la ciudad.

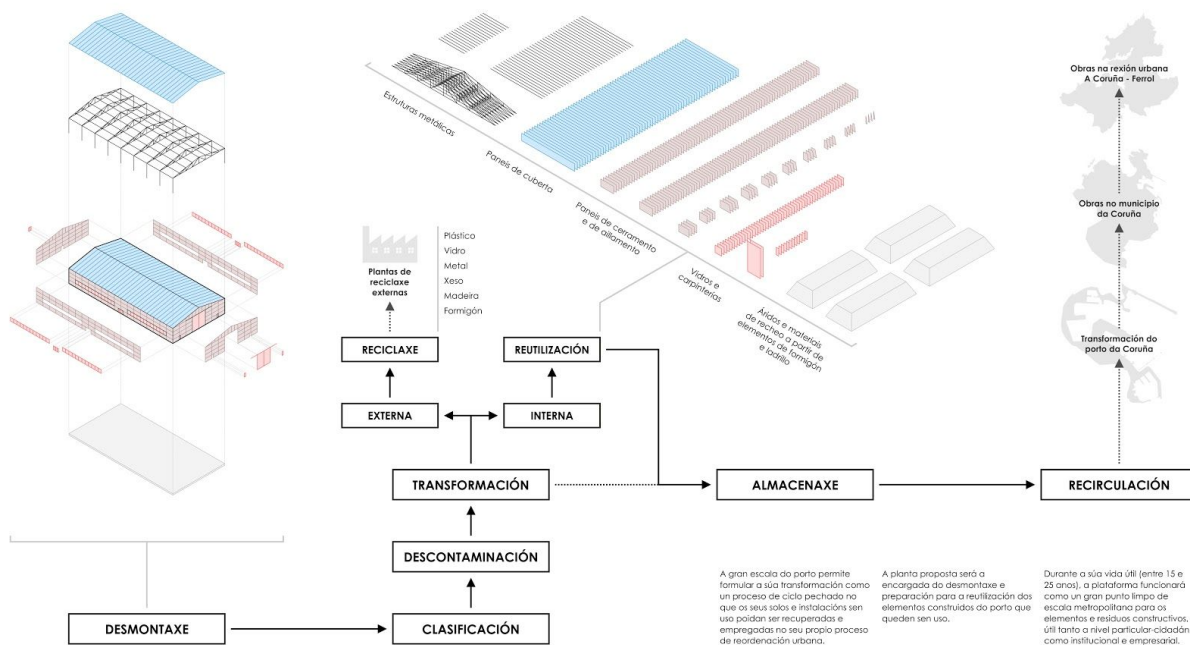
La gran escala del puerto permite formular su transformación como un proceso de ciclo cerrado en el que sus suelos e instalaciones sin uso puedan ser reutilizadas, como primera opción, y recuperadas y empleadas en su propio proceso de reordenación urbana si el reuso no es viable o deseable. La planta propuesta será la encargada del desmontado y preparación para la reutilización de los elementos construidos del puerto que progresivamente queden sin uso. Durante su vida útil (entre 15 y 25 años), la plataforma funcionará además como un gran punto limpio de escala metropolitana para los elementos y residuos constructivos, útil tanto a nivel particular-ciudadano, como institucional y empresarial.

La plataforma, situada en los terrenos de la actual estación de mercancías de San Diego a partir del momento en el que deje de tener uso logístico, tendrá un tamaño variable segundo las fases de transformación del puerto y estará conformada por espacios de provisión de materiales y elementos reutilizables (cubriciones, estructuras metálicas, carpinterías, etc.), de pequeña transformación (áridos y materiales de relleno a partir de elementos de hormigón y ladrillo), de clasificación y almacenamiento temporal para transformación externa (metales, plásticos, etc.) y de descontaminación (de materiales y de suelos).

Como en el caso del resto de tráficos generados por las actividades portuarias, si la plataforma tiene éxito y comienza a dar servicio a un territorio más amplio que el del ámbito portuario, el transporte de materiales hacia la planta de reciclaje será igualmente interior para no afectar la calidad ambiental de las calles próximas.

Respecto al resto del espacio actualmente ocupado por la playa de vías de ADIF, desde el momento en el que dejen de tener uso, será abierto como espacio libre no urbanizado y comenzará su proceso de revegetación natural y humano, ya que, habida cuenta la futura ampliación del parque de San Diego (propuesta P.3.3), podría comenzar la plantación de algunas de sus árboles para que dos décadas después, cuando se ejecute el parque y la recuperación de la marisma y el río Monelos, tengan ya un porte importante.

La propuesta entiende así la construcción como un proceso circular en el que es preciso reducir al máximo las externalidades. Una cuestión perfectamente imaginable además en un territorio ya equipado con un gran sistema de grúas móviles que hacen más ecosistémico y contextual el proceso. Y siempre con el objetivo de que este experimento, facilitado por la escala del territorio a transformar, pueda servir de base para un tratamiento más racional de los procesos constructivos en el área urbano de A Coruña. Imaginemos que pasaría si esta plataforma hubiese existido ya y pudiera dar una respuesta racional y sostenible al anuncio de la demolición de los 62.000 m² del Centro Comercial Dolce Vita (un proceso que, de retrasarse, podría ser el primer trabajo para esta plataforma de reciclaje urbano de A Coruña).



PLANTA DE RECICLAXE URBANA PARA O PECHO DE CICLOS NO PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DO PORTO E DA CIDADE

P.2.2.- Consolidación del uso portuario de los muelles de Centenario y San Diego.

A partir del traslado de las actividades relacionadas con los graneles sólidos en los muelles del Centenario y de San Diego hacia el puerto exterior, todos los espacios y naves empleados seguirán con un uso portuario.

Son muchas las voces que han dado por cierta la imposibilidad del puerto exterior para acoger el tráfico de contenedores, el gran tema de la logística global en la actualidad, y un ingente negocio sobre lo que no hay un gran consenso sobre las posibilidades del puerto de A Coruña para acogerlo. Las condiciones técnicas de forma, calado y protección del muelle del Centenario son excepcionales a nivel europeo, por lo que el único problema es la disponibilidad de una superficie limitada para el almacenaje y la realización de las operaciones logísticas de los contenedores.

A partir de la desaparición de los usos actuales y partiendo de la incertidumbre sobre el desarrollo del mundo del transporte global de mercancías, lo único que esta propuesta tiene claro es que el uso del muelles del Centenario y buena parte de los de San Diego seguirá siendo el portuario, pues se entiende que es la actividad que aprovecha de una mejor manera las condiciones geográficas y la configuración urbana del área metropolitana de A Coruña.

Si finalmente se apuesta por captar el tráfico de contenedores o cualquier otra actividad portuaria que no pueda acoger el puerto exterior, ése será el uso de los terrenos. Si en el momento en el que desaparezcan los usos actuales no hay interés de los agentes institucionales y empresariales para desarrollar proyectos de este tipo, los espacios de San

Diego podrán acoger otros usos provisionales en las edificaciones existentes y los del muelle del Centenario serán calificados como área libre en reserva, por supuesto sin desafectar, pero abierta al uso y al tránsito público



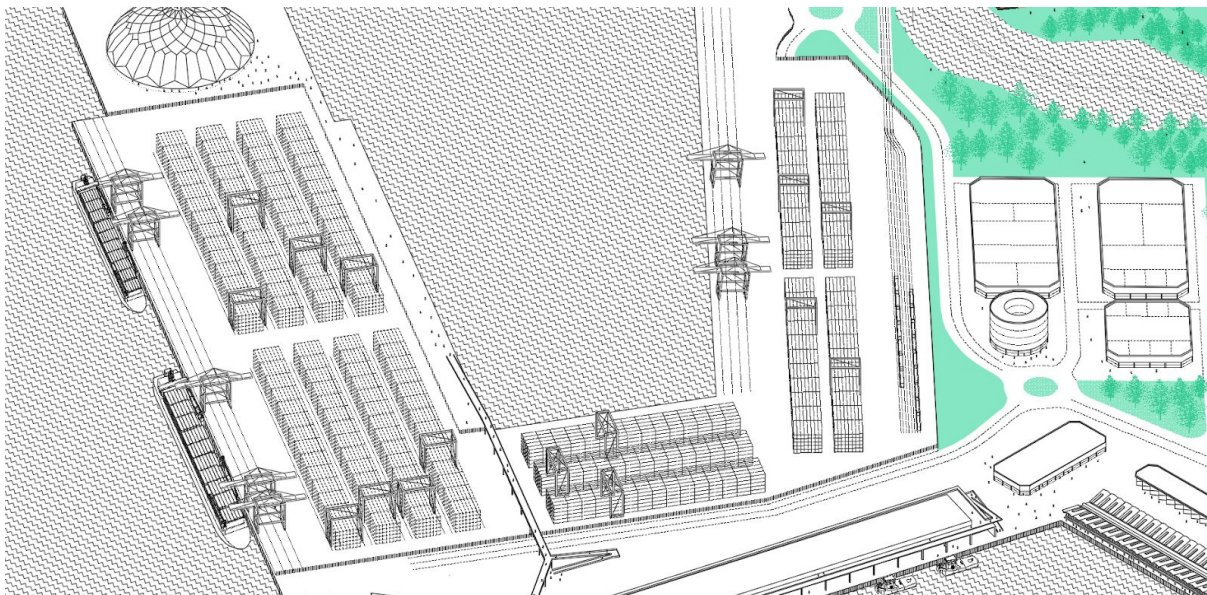
La introducción de nuevas actividades portuarias en estos muelles no estará condicionada en términos formales, pero sí desde la perspectiva energética y de metabolismo urbano. Esta propuesta asume la capacidad del puerto para decidir la forma de urbanizar y dar forma edificatoria a las actividades portuarias. Hasta el punto de que si estas actividades se desarrollan y se consolidan en estos muelles, la siguiente fase de esta propuesta debería replantearse para valorar la posibilidad de su continuidad.

Fuera de los usos portuarios que puedan aparecer, no se podrán formular edificaciones no provisionales en este espacio, pues debe ser el espacio de reserva en el centro de un gran área metropolitana para lo que el futuro disponga, es decir, la idea es mantener un grande espacio en el centro metropolitano donde pueda pasar todo el imaginable en términos logísticos y de movilidad, desde algo tan tangible como el tráfico de contenedores, hasta cualquier producto de la imaginación como el atraque de nuevos modos de transporte aéreos del futuro.

Esta línea argumental de defender la reserva de una zona como puerto comercial complementario al puerto exterior (para los tráficos que este no pueda asumir), la apuesta general por la continuidad de todas las actividades productivas vinculadas a la pesca y a la logística, así como la introducción de nuevos usos terciarios, son propuestas basadas en un hipotético acuerdo o protocolo para la gestión integrada de los puertos interiores y exteriores de A Coruña y Ferrol, bien bajo una misma autoridad portuaria o bien estableciendo mecanismos de coordinación que mejoren su eficacia

* En la cartografía de la segunda fase de la propuesta se representan las edificaciones actuales con una línea discontinua porque a su permanencia es una de las opciones posibles, aunque los usos o las formas de estos muelles también podrían variar muchísimo si aparecen nuevas actividades cuando dejen de tener un uso relacionado con los graneles sólidos. En la cartografía da tercera fase se representase igualmente una de las

posibilidades que se valoraron como más tangibles, el tráfico de contenedores, pero que no es la única posible ni mucho menos.



P.2.3.- Reconversión de la Medusa en un gran espacio público abierto y cubierto.

Sea cual sea el uso y el proceso de transformación del muelle del Centenario, el único espacio que sí será desafectado de usos portuarios será la cúpula de la Medusa, una gran instalación que será reconvertida en parte de la red de espacios públicos de la ciudad y que posibilitará la realización de todo tipo de eventos multitudinarios en un espacio espectacular desde la perspectiva arquitectónica, geográfica y paisajística.

Para conectar la Medusa con el resto de la ciudad como cualquier otro espacio público se formula una red peatonal segregada que permita la convivencia de las actividades portuarias, de la realidad funcional del puerto, con la nueva vida urbana que comienza a infiltrarse. En este primer momento, este recorrido peatonal y ciclable permitirá atravesar los muelles entre el de San Diego y el Este y llegar a una gran pasarela elevada (en el punto donde es necesario para no interferir en los tráficos internos), que en una siguiente fase quedará conectada también con la cubierta transitable de la nueva lonja. Una vez en el muelle del Centenario, se elimina la posibilidad de atraque en su lado corto, el sur, para que los flujos públicos puedan llegar sin problema hasta la Medusa.



La intervenciones arquitectónicas a realizar en la Medusa serían las siguientes: eliminación de todas o de la gran mayoría de las edificaciones de su entorno, permeabilización del muro de hormigón inferior (eliminación parcial o total según el resultado del estudio estructural), iluminación (sin datos de la existente en la actualidad), urbanización mínima (espacios de asiento, aseos públicos, etc.).



La cuestión es poner a disposición de la ciudadanía un nuevo espacio público cubierto situado además en un lugar muy singular: un espacio perfectamente imaginable como el escenario de vivencias solitarias marcadas por la grande escala arquitectónica o el paisaje sublime, pero también como lugar apropiable para las actividades de diversos colectivos o como infraestructura para eventos públicos masivos.

P.2.4.- Desarrollo de un proceso de biorremediación de los suelos del muelle petrolero y apertura al uso público como espacio libre no urbanizado.

En el momento en el que Repsol abandone sus instalaciones en el puerto interior (a partir de 2027 segundo a planificación oficial), se formula un proceso de descontaminación por biorremediación y fitorremediación de los suelos del muelle de petroleros (Furna Baja).

El proceso durará entre diez y quince años y se formulará para que sea compatible con su condición de *terrain vague*¹ o *tercer paisaje*² accesible a las personas: un gran descampado suspendido en el tiempo en el que, mientras las naturalezas van colonizando el espacio progresivamente y limpiando los rastros de hidrocarburos no eliminables de manera manual, las actividades humanas puedan colonizar un lugar no urbanizado de manera convencional en el que explorar otras formas de relacionarse con el territorio del borde costero y de la ciudad.

P.2.5.- Creación de nuevos accesos y zonas de baño en el Parrote y consolidación de la dársena de la Mariña como espacio de ocio y baño público.

Uno de los objetivos de la propuesta es ampliar al máximo las posibilidades de relación directa tierra-agua. Una de las zonas que ya en la actualidad se emplea para el baño de una forma no masiva, pero sí significativa, es la franja litoral entre el mirador del Parrote y el castillo de San Antón, un lugar en el que se acaban de finalizar las obras de mejora de unas de las escaleras que dan acceso al agua.

Además de instalar nuevas escaleras y áreas de escalones con más posibilidades estanciales, justo en este punto entre el espigón y el castillo está sucediendo un proceso que debe marcar cualquier otra intervención en el ámbito: se está acumulando arena como parte de un proceso natural de sedimentación derivado de las corrientes marinas actuales (justo un poco más atrás estaba la antigua playa del Parrote destruida por el relleno de la Solana). En las fotografías antiguas no parece que la arena de esta playa hubiese llegado hasta aquí, por lo que parece una acumulación reciente: el proceso de creación de una playa natural en este ámbito está en marcha y solo es cuestión de tiempo. Las intervenciones formuladas en esta zona, el área de baño del Parrote y la recuperación de la condición de isla del Castelo de San Antón (propuesta P.2.6) tendrán esta cuestión muy presente, haciendo todo lo posible por no entorpecer este proceso de formación del futuro arenal del Parrote.

En cuanto a la dársena de la Mariña, ya reconvertida en zona de baño y actividades acuáticas en la primera fase (propuesta P.1.13), se proponen su consolidación mediante dos acciones principales. Por una parte, a partir del estudio del funcionamiento de su

¹ Para profundizar en el concepto de *terrain vague* se puede consultar el artículo: Solà-Morales, Ignasi de. **Terrain vague**. En: Solà-Morales, Ignasi de. Territorios. Gustavo Gili, Barcelona, 2002 (publicado originalmente en 1995).

² Para profundizar en el concepto de *tercer paisaje* se puede consultar el libro: Clément, Gilles. **Manifiesto del Tercer Paisaje**. Gustavo Gili, Barcelona, 2007 (publicado originalmente en 2004).

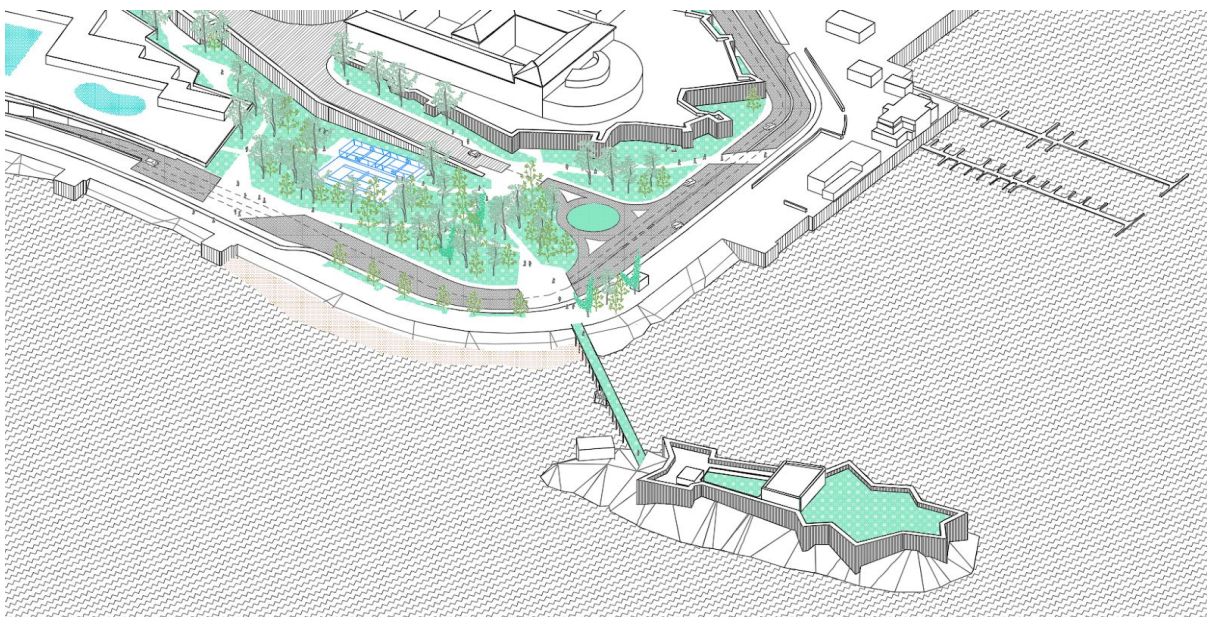
primera materialización (la reubicación directa de los propios pantalanes en el perímetro de la dársena), se repensará el sistema de elementos y plataformas flotantes que sustentan los usos públicos para mejorar su accesibilidad y polifuncionalidad. Y por otra parte, de cara a mejorar el sistema natural de renovación del agua en el interior de la dársena, se estudiará la posibilidad de realizar alguna pequeña canalización en puntos estratégicos de los muelles para generar nuevas corrientes que mejoren este parámetro.

P.2.6.- Recuperación de la condición de isla del castillo de San Antón y reordenación del ámbito patrimonial entre Ánimas y Parrote: el parque de la Pta. del Espíritu Santo.

El objetivo de la reordenación formulada es la mejora funcional del espacio público y el tratamiento adecuado de las importantes piezas patrimoniales que conforman el área.

La intervención consistirá en la reordenación del tráfico junto al hospital Abente y Lago (ya que en la actualidad se duplican recorridos en este punto), la ampliación del espacio público a su lado y la transformación de una parte del recinto de la Solana, eliminando el aparcamiento en superficie y reubicando varias de sus pistas deportivas en el exterior de la instalación. De este modo se conformará un pequeño parque litoral en la punta del Espíritu Santo que dará continuidad a todo el entorno histórico de las antiguas murallas de la ciudad y pondrá en valor sus puntos singulares: el baluarte de las Ánimas y las puertas de San Miguel, del Clavo y de la Cruz.

Por otra parte, la reordenación también incluye la recuperación de la condición de isla del castillo de San Antón, una operación que implicará la única modificación importante del borde costero formulada en esta propuesta y que se materializará con la aparición de una pasarela peatonal, como la que existe actualmente en el castillo de Santa Cruz en Oleiros, para dar acceso a la nueva-vieja isla.

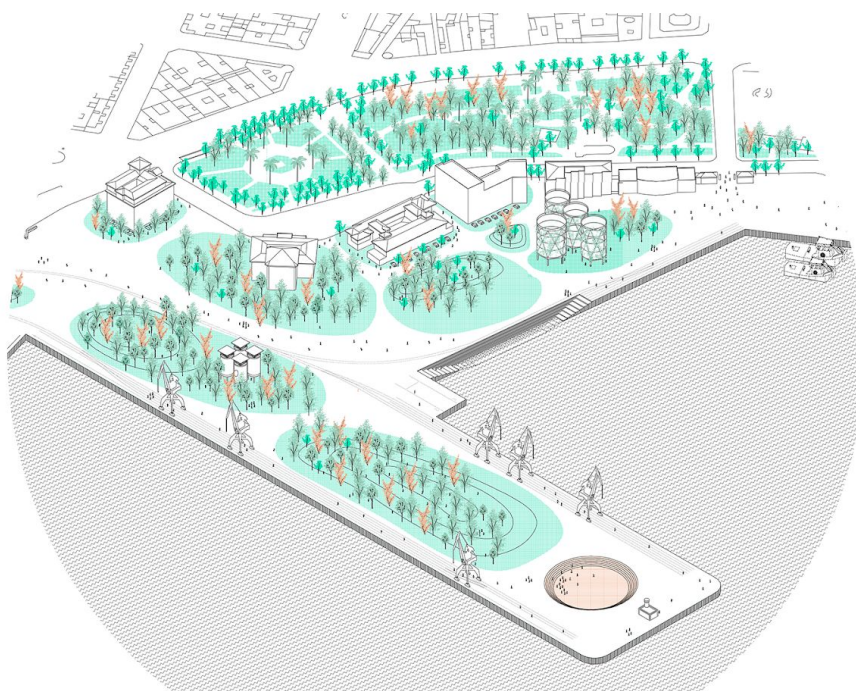


P.2.7.- Reordenación de los muelles de Batería y Calvo Sotelo como espacio libre litoral en continuidad con los jardines de Méndez Núñez: el parque de la Punta de la Robaliza.

Introducción de zonas verdes con una escala que permita su utilización más allá de lo visual, conformando diferentes espacios con suficiente superficie y formas topográficas que aumenten sus posibilidades de uso, separen las áreas de aparcamiento de los edificios de la avenida del Puerto, delimiten itinerarios peatonales de una escala reconocible y protejan de los vientos.

En la punta del muelle, la intervención culminará con un lugar estancial de forma circular y resguardado del viento con un pequeño hundimiento del suelo en el espacio que previamente había ocupado el foro ciudadano (2020-2025).

Varios de los elementos construidos de estos muelles serán conservados en la nueva ordenación: el mareógrafo situado en la punta del muelle de Calvo Sotelo, algunos de los antiguos silos del ámbito como los de Cementos del Cantábrico, las grandes grúas (para los que se podría encontrar un uso ciudadano, quizás como espacios *TEU*), etc.



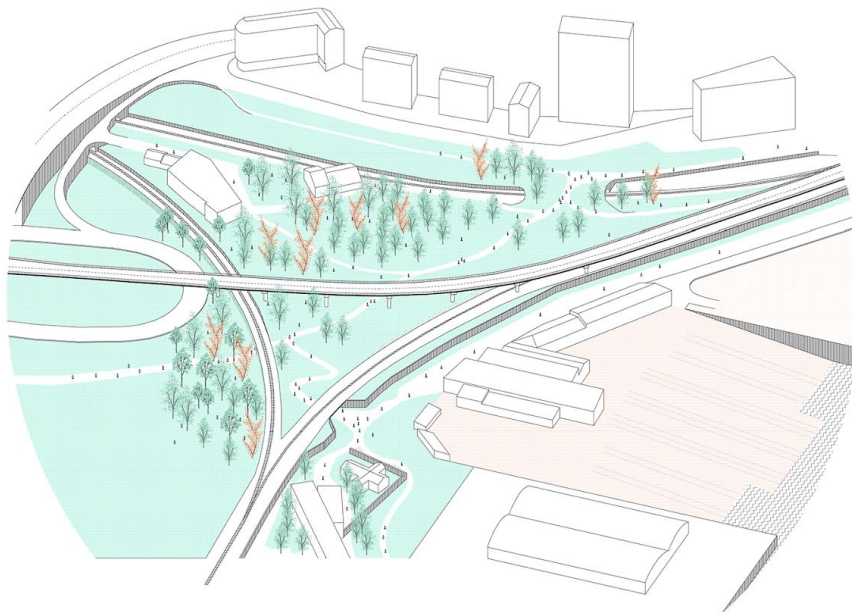
P.2.8.- Reordenación de un gran espacio libre entre infraestructuras viarias para mejorar la conexión peatonal y ciclable entre los Castros y Oza: el parque de Casablanca.

El objetivo de esta intervención es mejorar la movilidad del ámbito salvando las vías de ferrocarril que lo fragmentan en la actualidad y recuperar la posibilidad de entender Casablanca como un antiguo núcleo y barrio actual de la ciudad.

La intervención implicaría realizar un falso túnel en la parte superior en contacto con los Castros para cruzar por encima de la vía del tren, y un pequeño viaducto en la zona inferior de Oza para atravesar el otro ramal por debajo, ya que en ambos casos las cotas del terreno permiten salvar esta infraestructura de una forma razonable desde la perspectiva ingenieril y económica sin comprometer la accesibilidad de los recorridos peatonales formulados.

Se trata de un gran espacio libre marcado por los límites infraestructurales, pero que con una simple apertura y accesibilidad se convierte en un lugar singular y protegido en el que el antiguo núcleo de Casablanca puede recuperar su legitimidad como pieza urbana de memoria y de presente.

La intervención formulada implicará el trabajo con las naturalezas ya existentes en el ámbito, no su completa transformación como un parque convencional, así como el máximo respeto a los usos informales que acoja el lugar en la actualidad (como los espacios de reunión juvenil bajo el viaducto de la carretera al puerto o las huertas en los bordes ferroviarios), por lo que se basará en una urbanización débil y en un proceso de análisis previo en el que se estudien los usos humanos y no humanos de este espacio periférico de manual.



P.2.9.- Mejora de la movilidad de cercanías terrestre (ferrocarril y autobús).

En lo referente a la movilidad ferroviaria, se asume el análisis de la situación actual y buena parte de la propuesta para el ámbito portuario formulada por la Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas³.

La propuesta consiste en la introducción de un tren de cercanías hasta San Diego, donde estaría ubicada una pequeña estación final junto a la glorieta de la ronda de Outeiro y la avenida del Ejército, una edificación vinculada y accesible desde el parque y que quedará integrada en su posterior ampliación (propuesta P.3.3).

Se entiende que esta propuesta implica la participación de la Xunta de Galicia y del Ministerio de Fomento, ya que serían necesarias obras de gran escala como la electrificación de la vía y el desdoblado de la misma en algunos tramos para que pueda convivir un servicio de movilidad de cercanías con el transporte de mercancías desde el puerto. Se trata, no obstante, de un momento oportuno para captar recursos de la Unión Europea para un proyecto de este tipo, ya que es el momento de debatir cómo materializar el corredor atlántico ferroviario de escala europea, que finalmente incluirá Galicia en su ámbito de incidencia.

Asimismo, la propuesta mantiene la conexión ferroviaria de mercancías hasta el muelle de San Diego, una infraestructura fundamental para que ambos muelles, el Centenario y San Diego, puedan acoger actividades portuarias logísticas y comerciales.

Respecto al tranvía por el borde litoral hasta el centro, otra cuestión muy debatida en los últimos años en la ciudad para aprovechar el viario existente en el puerto, esta propuesta no lo contempla en este momento. Las razones para descartar por ahora esta opción son dos:

- El impacto que tendría en el resto de formas de movilidad en un ámbito longitudinal ya muy comprimido y definido por los flujos multimodales.
- La posibilidad de que la mejora del sistema de autobuses sea más racional a nivel de costes y de impacto funcional y visual en el espacio urbano para el caso de A Coruña.

En este sentido, la implantación de un sistema de carriles exclusivos para el transporte público (bus y taxi) en las vías principales de la red viaria municipal, y sobre todo en el borde definido por el puerto, implicaría ya una mejora trascendental en la movilidad urbana. Hablamos de invertir recursos en la implementación de un sistema de "bus rápido" con todas las mejoras ya experimentadas en otras ciudades del mundo: carriles exclusivos, acceso a nivel, sistema de preventa, frecuencias adecuadas, posibilidad de modelos eléctricos, etc. Todo esto, complementado con otras medidas que impliquen alternativas de movilidad y el calmado del tráfico rodado en la ciudad (vías 30 km/ h, transporte ferroviario y marítimo de cercanías, etc.).

³ Cartografía digital realizada por la "Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas":
<http://umap.openstreetmap.fr/es/map/o-tren-na-comarca_181850?fbclid=IwAR1xgoTP_MWe4frXkM4IJkvGchNdHcTb10XiueL_woUlh6ccx20F1B7unqk#11/43.3903/-8.3201>

Aun así, se proponen el mantenimiento de las vías existentes en los espacios portuarios desafectados, como memoria y como posible futuro, ya que este análisis depende de un contexto que puede cambiar en cualquier momento por los avances tecnológicos o por las contingencias asociadas las diferentes formas de energía empleadas en el transporte.

P.2.10.- Recuperación de la movilidad de cercanías marítima.

En lo referido a la movilidad marítima, se formula la introducción de un sistema de transporte público por barco entre A Coruña y Oleiros, tal como funcionó durante muchas décadas, últimamente solo a nivel turístico, y como funciona en la actualidad en otros ámbitos gallegos como las conexiones Vigo-Cangas.

En la parte portuaria de A Coruña, se establecen varios posibles puntos de atraque (las Ánimas-Parrote, la Mariña, la Palloza, el Centenario y los Castros). En Oleiros se formula un único punto inicial en Santa Cristina, implicando la construcción de un pequeño muelle en el lugar en el que ya existía cuando funcionaba la línea regular (durante buena parte del siglo XX) y en el que ahora ya existen dos espigones que podrían servir de base.

La elección de este punto se basa en su situación junto a la avenida de Ernesto Che Guevara, una vía estructural en el borde este de la ría, y junto a varios espacios de gran superficie libre donde se podrían formular aparcamientos para las personas usuarias, de manera que se pueda alcanzar el objetivo de ser funcionales para los desplazamientos cotidianos. Un contexto nada improbable es que cada vez sea más complicado el acceso por carretera al casco urbano, ya sea porque las políticas públicas toman la decisión de priorizar los sistemas de transporte público a costa del espacio para el vehículo particular, bien sea porque el tráfico aumenta en un lugar donde la geografía impone unos límites a la capacidad de escalar continuamente las infraestructuras.

Si funciona esta conexión, se formulará la posibilidad de introducir nuevas rutas hacia Santa Cruz y Mera (con el objetivo último de hacer viable una conexión útil y sostenible con Ferrol), buscando la situación idónea que combine la cercanía a las áreas habitadas y la disponibilidad de suelo para poder formular la intermodalidad automóvil-barco en los desplazamientos cotidianos.

Por último, es necesario que esta forma de movilidad sea ejemplar a nivel medioambiental, por lo que sería interesante que los vehículos empleados combinen unas prestaciones en términos de velocidad/tiempos de viaje óptimas con la sostenibilidad de su modelo energético. En este sentido, cuando tanto se habla de “economía azul” y de usos del suelo vinculados al I+D+i, la escala de la transformación del puerto debería permitir acoger y dar ánimo a procesos experimentales gallegos como el conocido hace unas semanas con el caso de “Xouva Boats”, una empresa de Vigo que está comenzando a producir barcos eléctricos, por ahora de pequeño tamaño y uso turístico. Por simplificar un poco la relación de esta propuesta concreta con el proceso de transformación del puerto, lo razonable sería que el equipo gestor del puerto hubiese hecho todo lo posible por captar y dar espacio a este tipo de empresas que están innovando desde nuestro territorio y para las que un

proceso de esta escala podría ser una gran oportunidad para consolidar actividades productivas con futuro.

5.3.- Fase 3 : 2050. El futuro incierto, pero público y con actividad portuaria.

Palabras clave: Largo plazo / Incertidumbre / Flexibilidad / Estrategia / Reserva

Condicions de partida:

- Todas las variables están abiertas, pero se asume que las actividades petroleras y de los graneles sólidos finalizaron su traslado al puerto exterior. Esto implicará que, si no se toman medidas en forma de acuerdos inter-administrativos previos (que esta propuesta asume como su hipótesis), una buena parte del puerto de A Coruña será susceptible de desafectación total, con el que la presión urbanística sobre los suelos liberados será muy sensible.
- Aunque la idea es ofrecer una propuesta abierta a los diferentes escenarios posibles (una variabilidad que puede materializarse en una mayor o menor capacidad de inversión pública, pero también en el grado de presión urbanística o en la evolución del funcionamiento del puerto exterior), además de las líneas estratégicas básicas de la propuesta (mantenimiento de las actividades portuarias, titularidad pública de los suelos, dotaciones para los barrios junto al ámbito, etc.) hay dos hipótesis que se aceptan también como premisas: a) la confianza en una pacificación y reducción del tráfico rodado a medio plazo, un proceso que culminará con la aceptación mayoritaria del interés público de primar las formas de movilidad colectivas y, sobre todo, la recuperación de la ciudad para el peón; y b) la consideración de los problemas medioambientales, del cambio climático o del enfrentamiento al agotamiento de los recursos fósiles como una cuestión prioritaria que irá ganando peso y reconocimiento social a medida que las investigaciones científicas y los impactos tangibles en la sociedad sean cada vez más explícitos.

Intervenciones:

P.3.0.- Desarrollo de procesos participativos específicos para la asignación de usos a las dotaciones públicas en los diferentes ámbitos del borde litoral.

Ya en esta última fase, los procesos participativos serán de tipo más concreto y localizado, principalmente para la asignación de usos en los nuevos equipamientos de los ámbitos donde se llevarán a cabo las grandes transformaciones y desarrollos urbano-portuarios:

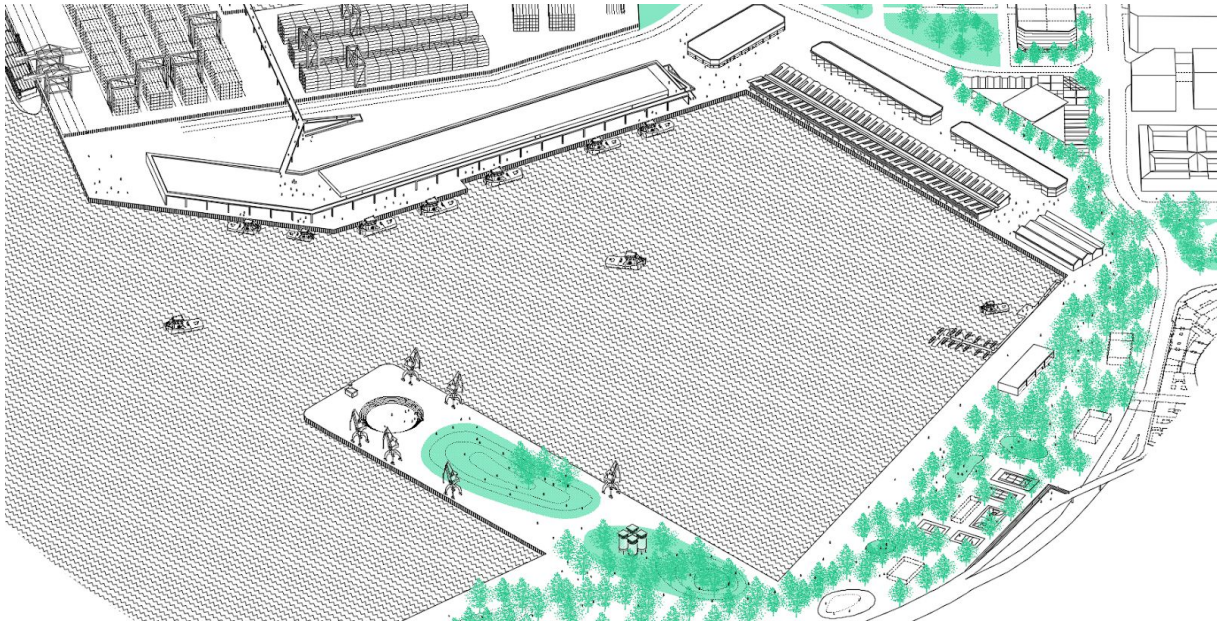
- En el Ensanche y Santa Lucía para las dotaciones del parque de las Huertas de Garás (actual muelle de Santa Lucía - Linares Rivas).
- En los Castros para las del desarrollo urbano-portuario de la Furna Baixa.
- En San Diego, Santa Lucía y Cuatro Caminos para las del desarrollo urbano-portuario de San Diego.

P.3.1.- Traslado de la lonja de A Coruña hacia el muelle del Este.

Una de las decisiones trascendentales de la propuesta formulada para el largo plazo es la liberación del muelle de Linares Rivas - Santa Lucía para su uso público.

Se trata de un lugar nodal en términos de movilidad en el que la densidad de las infraestructuras y la actividad portuaria no permiten la infiltración de la vida urbana de una manera adecuada. Además, en la situación actual y con la configuración arquitectónica del edificio existente es muy difícil formular intervenciones que fomenten su condición de centro de actividad vinculado a la ciudad, es decir, su enriquecimiento con usos tangentes que la dote de servicios complementarios y permita que las actividades de acceso público vinculadas a la pesca y a la gastronomía encuentren lugar a su lado.

La nueva situación en el muelle del Este permite mantener su centralidad urbana y aumentar la visibilidad de su actividad desde la ciudad, mientras se formula su diseño para que pueda acoger servicios auxiliares, un museo del mar y las actividades portuarias, así como espacios urbanos contiguos donde las actividades urbanas vinculadas a lo marítimo puedan encontrar lugar (pequeños locales de hostelería y comercio relacionado con los productos y procesos del mar). El edificio formulado resuelve igualmente en cubierta la circulación segregada de personas hasta el espacio público de la Medusa.



En este mismo ámbito se proponen la rehabilitación del edificio de la lonja del Gran Sol, un gran bien patrimonial que seguirá asumiendo funciones del sector pesquero como hasta ahora (evitando la tendencia general a convertir en museo aquellos edificios considerados patrimonio: si tiene uso portuario, mantener ese uso es prioritario como forma de conservar la memoria frente a hacer un museo). Asimismo, también se conserva y rehabilita el conjunto lineal de edificios junto a la lonja, también de un enorme valor patrimonial por su singular configuración arquitectónica y urbana, y en uso en la actualidad como espacios de oficinas, almacenaje y otros trabajos del sector pesquero, incluyendo en sus dos esquinas centrales dos de los tres bares-café-restaurantes existentes en el interior del puerto.

Contemplar una subasta de pescado obliga a reflexionar sobre el propio concepto del mercado y hace recordar de repente los orígenes antropológicos del intercambio entre humanos. Contemplar la llegada de los barcos y la descarga del pescado permite recordar que la economía y las actividades humanas tangibles, del mundo material, son también nuestro futuro.

Estos dos espectáculos están hoy escondidos para el resto de la ciudadanía que no participa de ellos directa o indirectamente. Con el puerto completamente cerrado al acceso ciudadano desde hace ya más de una década, la situación actual de la lonja solo ofrece la visión trasera de los camiones llevándose el pescado fuera de la ciudad.

El objetivo fundamental de esta propuesta es mantener la centralidad del sector pesquero, a nivel de actividad portuaria, simbólico y urbano, y mejorar su espacio más central y reconocible, la lonja, para que sus aportaciones a la ciudad sean las máximas posibles: con un nuevo edificio que acoja a las visitas y a las visiones de la actividad y de las subastas sin interferir en el proceso productivo, que acoja también otros usos complementarios vinculados a la pesca y a la gastronomía (comer en un pequeño puesto formal o informal junto a la lonja el pescado que acaba de llegar a puerto es un lujo perfectamente posible en muchos núcleos y ciudades costeras), y con una nueva situación en el muelle del Este que

permite la visión directa de la actividad de descarga del pescado desde varios de los nuevos espacios públicos litorales de la ciudad, un espectáculo-no-simulacro que sin duda aportará valor a nuestra memoria colectiva y marcará sensiblemente la urbanidad de este ámbito de la metrópoli.

P.3.2.- Reordenación del muelle de Linares Rivas - Santa Lucía como espacio libre litoral con nuevos equipamientos públicos para los barrios: el parque de las Huertas de Garás.

Una vez trasladada la lonja al muelle del Este, la superficie que ocupa en la actualidad se transformará en un gran área libre pública con diferentes espacios y equipamientos.

Las características básicas del parque de las Huertas de Garás serán:

- La disposición de una franja de arbolado junto al mar continua, densa y formalmente irregular que será la pieza clave que caracterice el ambiente del nuevo parque.
- La introducción de algunas superficies verdes de una escala que permita su utilización material, no solo visual, y con una volumetría que genere espacios diferenciados y protegidos. La tierra con la que generar estos montículos (en la misma línea que los formulados en el parque de la Punta de la Lubina) provendrá de otras zonas transformadas del mismo ámbito portuario o de otras obras del área metropolitana.
- La instalación de un gran área con pistas deportivas, una dotación muy deficitaria en el casco urbano.
- La creación de una nueva escalinata-bancada-mirador para conectar con la cota superior del viaducto de Linares Rivas, una operación que junto a la reordenación del resto de los espacios bajo el puente y junto a ella, conseguirá integrar esta gran infraestructura en la nueva realidad urbana como una pieza útil.



Además de los espacios libres, se formula la posibilidad de edificar dos o tres equipamientos en el ámbito, uno de escala municipal-metropolitana y dos de escala barrio, cuyos usos concretos serán decididos en su momento de una forma participada.

P.3.3.- Ampliación del parque de San Diego y recuperación del patrimonio ecológico y cultural del ámbito: el río Monelos y el castillo de San Diego.

En una buena parte del espacio ocupado actualmente por el muelle y la playa de vías de la estación de mercancías de San Diego, se formula la continuación del parque de San Diego, la recuperación del cauce del río Monelos desde el parque Europa hasta el mar y la visibilización de las trazas murales que se encuentren del castillo de San Diego.

El parque se entiende como parte de una red de elementos interconectados que funcionan tanto a nivel ecológico como a nivel de movilidad y vida urbana: desde los jardines del Relleno o Méndez Núñez, pasando por el nuevo parque de las Huertas de Garás y la Palloza, hasta este ampliado parque de San Diego para continuar hacia Casablanca, Oza y las Xubias hasta la ría del Burgo.

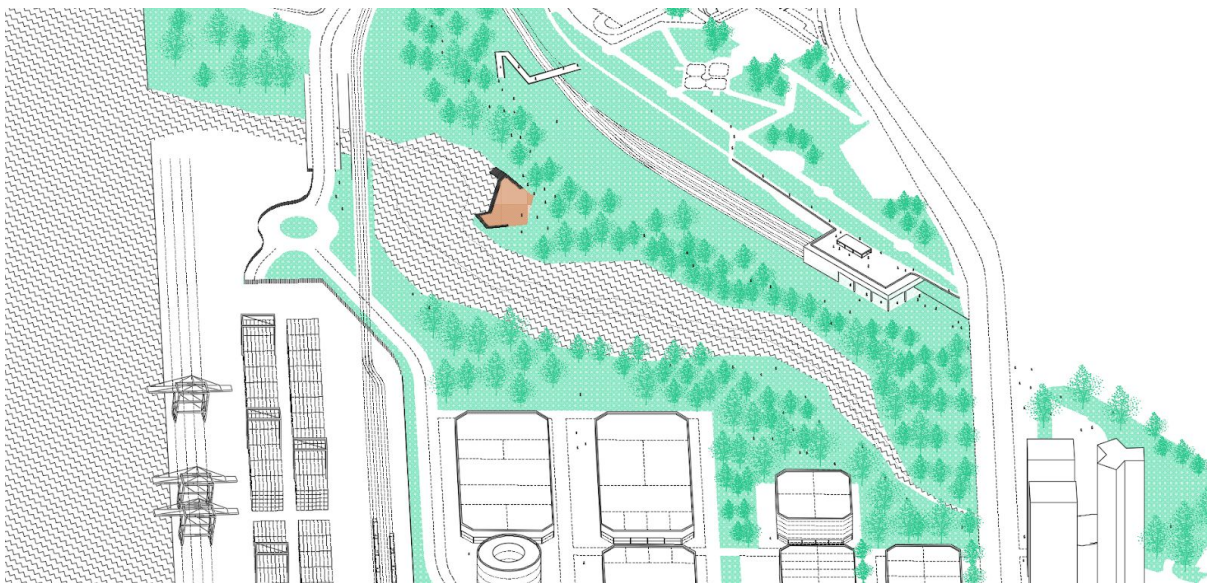
En lo referente a la recuperación de río Monelos, se formula una solución que acoja los elementos geomorfológicos de su antigua desembocadura: una marisma o zona intermareal (única en el ayuntamiento junto con los bordes de la ría del Burgo).

Además de los beneficios sociales o medioambientales (en términos, por ejemplo, de estándares de espacio público o de captura de CO₂), la restauración o recreación de una zona húmeda tendrá un gran impacto en la biodiversidad del territorio. Recuperar un río en el entorno de una gran zona verde, que forma parte a su vez de una red de espacios libres

urbanos y regionales interconectada, tendrá importantes consecuencias para muchas especies de pescados, anfibios, reptiles, mamíferos, aves, insectos y otros invertebrados, acogiendo desde los primeros momentos varias especies animales consideradas en peligro o en alta vulnerabilidad en todo el mundo, como la anguila europea, la folosa acuática o la rula común.

Por otra parte, también se formula la recuperación de los restos que se encuentren del castillo de San Diego, uno de los elementos históricos destruidos en los años sesenta del siglo pasado para ampliar la superficie portuaria. Aunque no existen expectativas de encontrar más que restos de la cimentación, serán integrados en el parque y en la marisma como un espacio público accesible porque la visibilización de su traza y su posición son suficientes para acercar información y memoria sobre la línea de costa original y sobre el conjunto del sistema defensivo de la ciudad.

Por último, también como parte de esta propuesta se incluye la posibilidad de eliminar el paso elevado de la avenida del Ejército en el entronque con la ronda de Outeiro en San Diego, un lugar que adquirirá una nueva condición de nodalidad con la situación de la estación de ferrocarril de cercanías en ese punto. La cuestión es que debe mejorarse sensiblemente la conexión entre el nuevo parque y el parque Europa y La Gaitera eliminando el efecto barrera que tiene hoy la infraestructura, por lo que el ámbito deberá reordenarse en su momento a partir del análisis del tráfico rodado una vez se mejoren las condiciones del transporte público en autobús y se pongan en marcha los nuevos sistemas de movilidad de cercanías.



P.3.4.- Reurbanización como corredor verde del tramo inicial del oleoducto entre Furna Baixa y Monte das Moas.

En el momento en el que ya no se realice ninguna actividad petrolera en el puerto interior, la superficie lineal ocupada por el oleoducto alrededor de los Castros será liberada de su

función. La transformación de esta franja límite con la introducción de nueva vegetación de gran porte conformará otro tramo de conexión de la red de infraestructura verde al lado del borde costero, en este caso para conectar el parque de San Diego con el nuevo parque de Casablanca, que ya está junto a Oza y permite imaginar su continuidad hacia As Xubias y la ría del Burgo.

Además, ya fuera del ámbito de actuación, se formula también una pasarela para dar continuidad a esta nueva senda peatonal y ciclable hacia el Castrillón y Eirís por el actual trazado del oleoducto, una línea que rodea a la ciudad hasta la Refinería y que, además de este corte por la avenida de As Xubias, aún tendría varios puntos críticos para resolver su continuidad peatonal completa (sobre todo en las avenidas de San Cristovo, Lavedra y Arteixo).

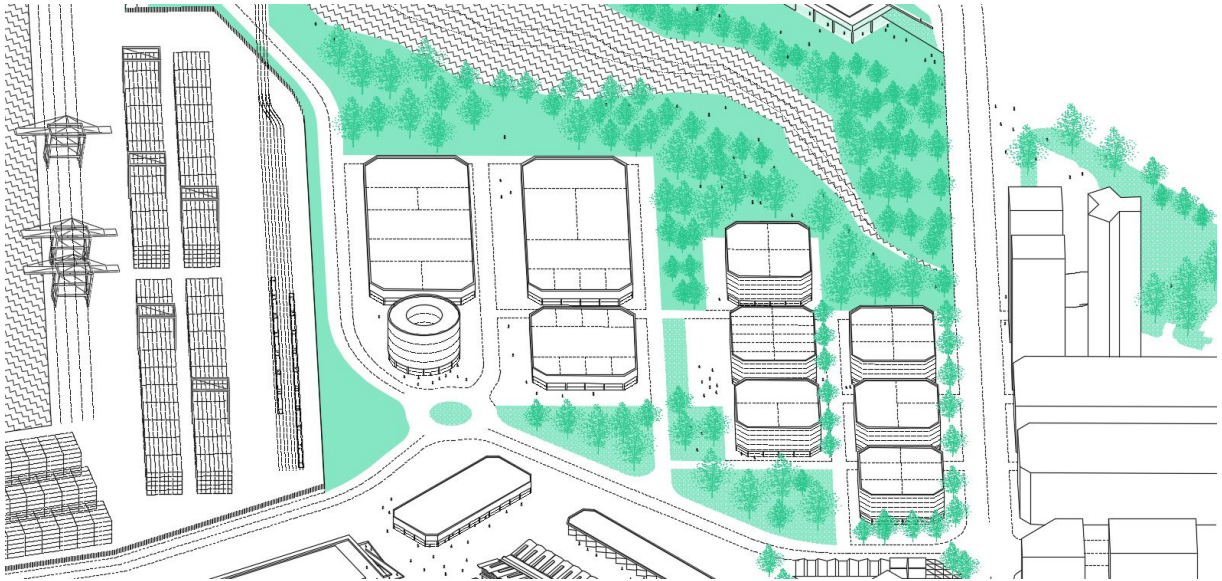
El tramo bajo el paseo de borde de los Castros es en la actualidad un ámbito cubierto en el que se sitúan los conductos del poliducto (en una situación diferente al resto de su trazado, en el que se encuentran enterrados). Para generar el corredor verde superior será necesario un buen sustrato de tierra, lo que implicará el relleno de todo o de una parte de este espacio. Una vez retirado el poliducto será necesario un análisis de su tamaño y condición materiales para decidir si se rellena todo el tramo o se se dejan partes del espacio continuo y cubierto abiertas al uso.

Por último, es necesario remarcar que la creación del corredor verde estará basada en el aprovechamiento directo de un espacio libre ya existente a lo que se le aplicará una urbanización “débil”: árboles y apertura de caminos que aseguren su accesibilidad.

P.3.5.- Desarrollo urbano-portuario de San Diego.

El primero de los ámbitos donde se formula un desarrollo urbano-portuario es el que habría ocupado durante dos décadas la plataforma de reciclaje urbana (desde el momento en el que quede sin uso la estación de mercancías de San Diego), así como una parte de los espacios ocupados por naves de usos pesqueros en el muelle de San Diego (que serán reubicados en la nueva ordenación).

El ámbito de actuación, de unas 85 ha de superficie, se divide en dos áreas funcionales diferenciadas, una zona con usos más urbanos (principalmente terciarios, residenciales y dotacionales) situada junto a la avenida del Ejército, y una zona de usos portuarios, más hacia el interior del puerto, donde se reubicarán las actividades auxiliares del sector pesquero desplazadas por la ampliación del parque y por el movimiento de la lonja hacia el muelle del Este, y donde también se dará lugar a los usos terciarios orientados a la ciudad relacionados con la gastronomía del mar, abriendo así la posibilidad de cerrar el ciclo del pescado sin salir del ambiente portuario.



Formalmente, la propuesta se define como una continuación del ensanche de Cuatro Caminos que se adentra en el puerto, manteniendo sus trazas, pero también una altura genérica de la edificación (B+4) acorde con las dimensiones de las calles (15 metros) y no con la deformación urbanística que tiene en la actualidad ese ensanche, que empeoró considerablemente las condiciones ambientales de sus calles (un error muy extendido en la ciudad, el de aumentar las alturas en tejidos urbanos formulados en su origen con un criterio diferente).

A parte de estas trazas generales, se formulará una reparcelación singular que dé lugar a parcelas (siempre de titularidad pública, pero de desarrollo, uso y gestión diversa) de muy diferentes tamaños y condiciones para facilitar la emergencia de una cierta diversidad urbana, una cuestión que deberá complementarse con otras medidas para que su distribución y desarrollo implique la actuación de muchos agentes, es decir, que sea un proceso más complejo y heterogéneo que las operaciones urbanísticas “por paquetes” convencionales.

Además, para permitir una cierta flexibilidad en la edificación del ámbito, esa altura máxima genérica de B+4 se podrá aumentar siempre que no se supere la edificabilidad permitida y que el resultado implique el aumento de la superficie pública libre y la mejora de las condiciones ambientales de las calles. Es decir, se trata de un lugar donde seguir experimentando con la idea de un “ensanche a la gallega” donde las referencias a las realidades materiales de Malpica o Burela puedan encontrarse con un urbanismo más optimista que inmobiliario.

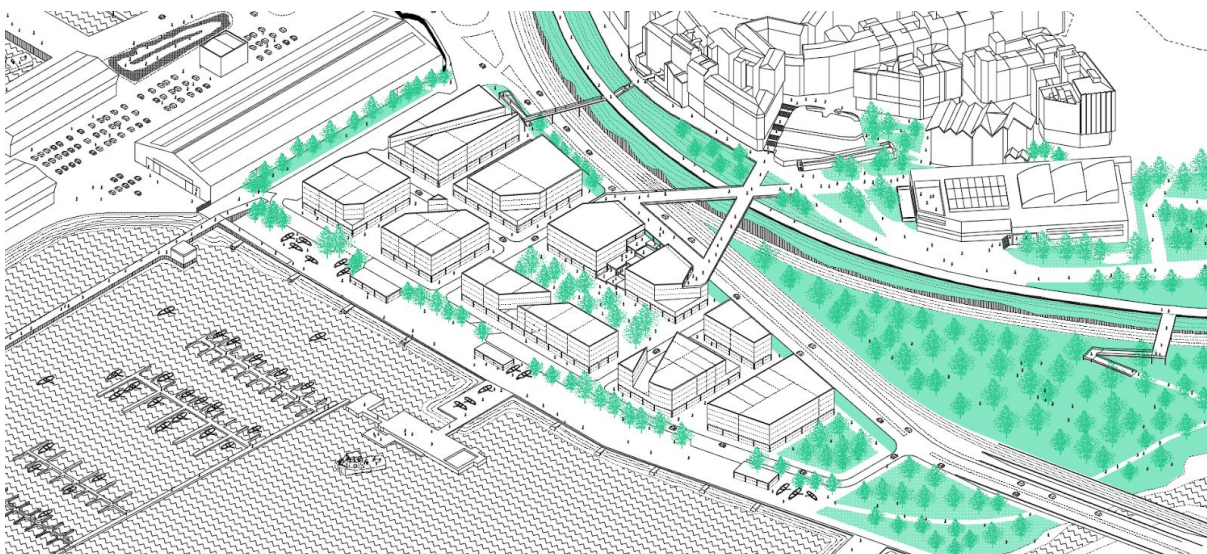
P.3.6.- Desarrollo urbano-portuario de A Furna Baixa.

La segunda de las zonas donde se formula un desarrollo urbano-portuario es la que ocupa en la actualidad el muelle petrolero y las instalaciones de Repsol, un ámbito de unas 45 ha de superficie conocido históricamente como A Furna Baixa.

En este caso, el reto principal es que la nueva ordenación incorpore la máxima reconexión posible entre los Castros y el mar, ya que se trata de un barrio que sufrió durante décadas los efectos ambientales de la actividad portuaria, así como un urbanismo que, además de permitir alturas incompatibles con el tejido catastral y viario existente, primó la defensa frente a las infraestructuras y las actividades productivas y consolidó el efecto de separación entre el barrio y el borde costero.

A nivel programático, en este desarrollo se combinarán los usos terciarios y cuaternarios (I+D+i) para dar cabida a las ideas sobre polos orientados a las economías verde y azul, con el uso residencial para garantizar la actividad y la mezcla de usos, y el dotacional para incluir equipamientos públicos que también den servicio a los Castros. Además, en el borde litoral se situará una nueva dársena deportiva y otras instalaciones relacionadas con las actividades acuáticas.

Formalmente, se establece una cuadrícula referenciada a la línea de costa y a los límites infraestructurales y funcionales del ámbito, pero introduciendo de forma superpuesta el reconocimiento de los ejes marcados por los caminos y espacios públicos de relación con los Castros y San Diego.



En este sentido, uno de los elementos centrales de la propuesta son las cuatro nuevas conexiones peatonales y ciclables sobre las infraestructuras viarias que separan a los Castros de A Furna Baixa: tres en forma de pasarelas convencionales y una gran infraestructura peatonal y ciclable que forma parte de una edificación singular, pública y central en el nuevo desarrollo:

- Una pasarela peatonal y ciclable salvará las vías del tren de cercanías junto a la nueva estación final para conectar la parte ya existente en la actualidad y la ampliación del parque de San Diego.
- Una gran infraestructura peatonal y ciclable con dos conexiones en los Castros, desde la continuación de las escaleras de la calle Francisco Vales Villamarín y desde

el parque de San Diego, salvará las vías del ferrocarril y la nueva carretera de acceso al puerto para desembarcar en A Furna Baixa, integrada en una edificación pública que presidirá la plaza central del nuevo barrio.

- Una pasarela peatonal y ciclable salvará igualmente las vías del ferrocarril y la carretera del puerto a la altura y como continuación de la calle Claudio San Martín, para lo cual será necesaria una intervención urbana en la planta baja de uno de los edificios de la calle Francisco Vale Villamarín (nº 61-63) para abrir una nueva conexión con el paseo inferior y la pasarela. Esta intervención, aunque fuera del ámbito de actuación estrictamente, se considera importante por la escala de la barrera urbana paralela a la calle Francisco Vales Villamarín y al final de la avenida de Oza, la relevancia urbanística del entorno de la calle Claudio San Martín en el contexto de los Castros y la necesidad de dar más accesibilidad peatonal al paseo de San Diego.

- Una pasarela peatonal surgirá como continuación de la actual que da acceso a Oza, salvando también las infraestructuras viarias del borde de los Castros y conectando el barrio con la entrada de la dársena de Oza.

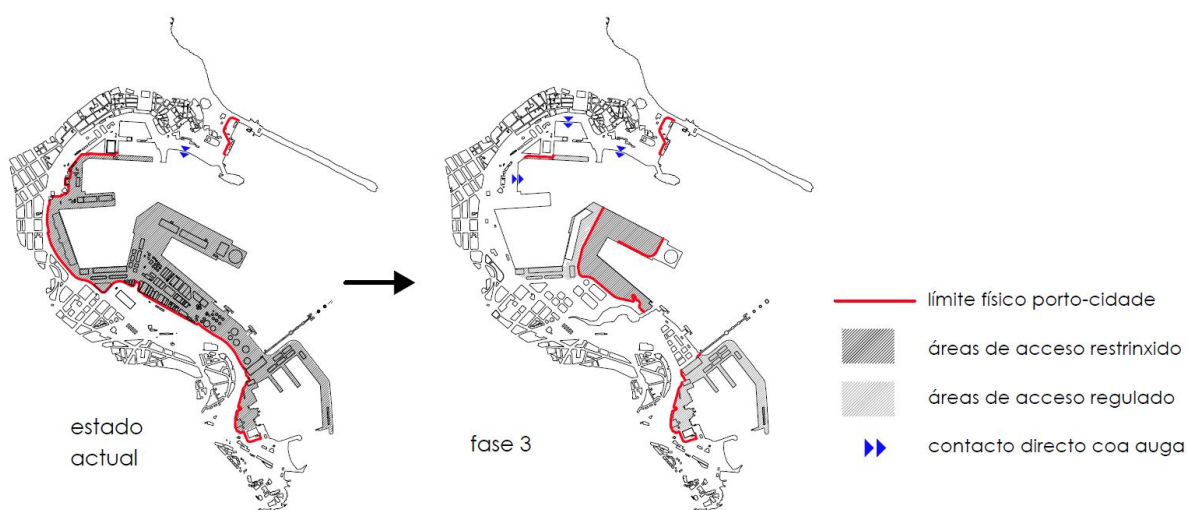
Además, otra de las infraestructuras que se propone conservar como espacio público singular es el pantalán petrolero, una línea recta de 450 metros que se adentra en el mar y que se convertirá en un paseo peatonal para el nuevo barrio.

Por último, es preciso mencionar que los “resultados” en términos de vegetación y biodiversidad del periodo de biorremediación y *terrain vague* o tercer paisaje de A Furna Baixa deberán ser tenidos en cuenta a la hora de concretar los aspectos ambientales del desarrollo. Un aspecto no menor, la memoria contenida en la propia naturaleza, en un lugar ganado al mar cuya historia es conocida desde el minuto cero y que no puede ser entendido sino como una oportunidad maravillosa para pensar colectivamente qué puede ser un barrio al lado del mar en el siglo XXI.

6.- Cuestiones específicas solicitadas en la convocatoria.

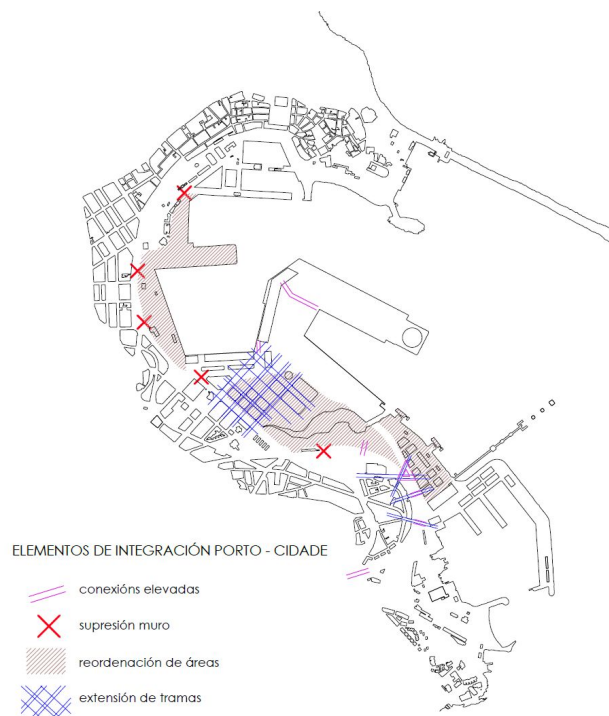
6.1.- Integración urbana entre puerto y ciudad.

La propuesta formulada reconoce un doble proceso de integración necesario: con el puerto y con el agua. Dos cuestiones que se diferencian para explicitar que la integración con el puerto no puede implicar el relevo total de las actividades portuarias por los usos ciudadanos, sino la integración entre ambas actividades de manera que se retroalimenten dentro de lo posible.



Las estrategias empleadas para alcanzar esta integración son múltiples e impregnan cada una de las propuestas específicas incluidas en el proyecto, desde aquellas más inmediatas que implican pequeñas infiltraciones del urbano en el portuario a través de aperturas de todo tipo y condición, hasta las grandes transformaciones de reordenación urbanística donde se introducen usos mixtos en determinadas áreas del puerto.

En términos materiales, la integración se produce de varias maneras: a) eliminando las barreras que en la actualidad segregan toda la actividad portuaria en los espacios liberados para el uso público; b) mediante reordenaciones que implican la colonización de parte de los muelles por los usos públicos; c) con el diseño de los nuevos desarrollos urbano-portuarios en base a la continuidad de las trazas urbanas existentes y contiguas; y d) con las nuevas conexiones elevadas que salvan las grandes barreras infraestructurales y los cambios de cota en lugares como los Castros - Furna Baixa.

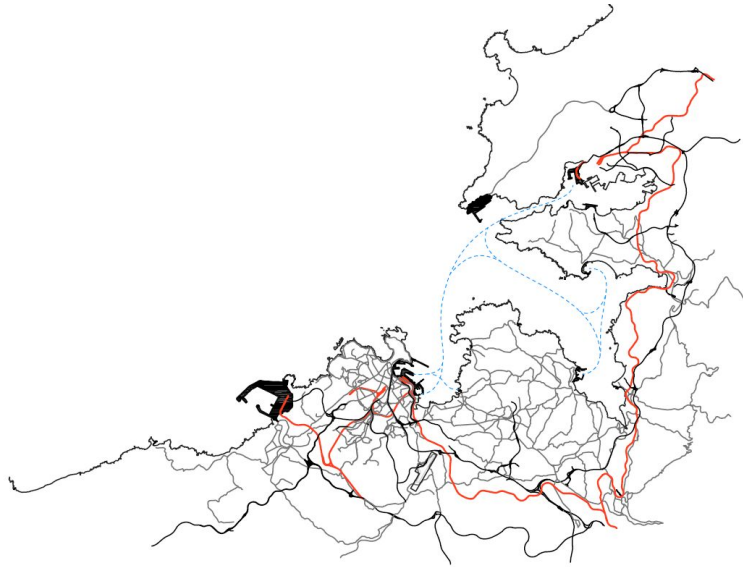


6.2.- Movilidad y accesibilidad.

En términos de movilidad, la propuesta incide en la mejora de los modos de transporte colectivo. Tanto desde el punto de vista local que representa a la escala peatonal, ciclable y de los autobuses urbanos, hasta la movilidad metropolitana y regional que representan a la movilidad ferroviaria y marítima de cercanías (explicadas en más profundidad en las propuestas P.2.9 y P.2.10).



Si bien las apuestas por el ferrocarril y los barcos de cercanías dependerán de la implicación de administraciones supramunicipales e importantes inversiones, todas las intervenciones relacionadas con la movilidad peatonal, ciclable y en autobús podrían realizarse con el impulso independiente y la capacidad presupuestaria del Ayuntamiento de A Coruña.



6.3.- Sostenibilidad.

La propuesta enfrenta la cuestión ambiental y de la sostenibilidad desde cuatro campos integrados: el metabolismo urbano y el cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto, el tejido e implementación de una gran infraestructura verde, la introducción de varios tipos de energías renovables y la mejora del sistema de movilidad urbana y metropolitana.

6.3.1.- Metabolismo urbano: reutilización y cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto.

Una de las premisas de la propuesta es que los propios terrenos del puerto deben ser capaces de soportar de la manera más autónoma posible el metabolismo del proceso de transformación que tendrá lugar a lo largo de muchos años.

La gestión de los recursos (reciclaje, transformación, reutilización, etc.) procedentes del desmontado de naves y obras a acometer será una cuestión fundamental, apostando por un modelo que se aproxime al cierre de ciclos y a la reducción radical del consumo de recursos a partir de la puesta en marcha de una gran infraestructura de reciclaje urbano, situada en los terrenos de la actual estación de mercancías de San Diego (y explicada con más detalle en la propuesta P.2.1).

En términos de metabolismo urbano, además de la planta de reciclaje, es muy relevante la apuesta por la reutilización de edificios e infraestructuras, desde las naves de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, algunos de los silos o las grúas, hasta las edificaciones más reconocidas formalmente como patrimonio, como el conjunto urbano de la lonja del Gran Sol y los edificios de oficinas y almacenes a su lado, o las estructuras singulares como la Medusa o el pantalán de petroleros.

En este sentido, también cobra relevancia la premisa de partida de no rellenar ni un cm³ más de la ensenada de A Coruña y no formular casi ninguna recuperación de la línea de costa original (sólo en la isla del castillo de San Antón), operaciones ambas inasumibles desde la perspectiva de esta propuesta, las primeras incompatibles con la sostenibilidad del proceso, y la segunda con un modelo económico que prima la minimización de los recursos invertidos para asegurar la autonomía municipal en su desarrollo.

6.3.2.- Infraestructura verde: recuperación ambiental, naturalezas costeras y conectividad urbana y regional.

La propuesta formula una gran ampliación de la infraestructura verde de la ciudad con la creación de nuevos espacios libres litorales con una densidad importante de masas arbóreas y con la recuperación de un espacio de marisma en la desembocadura del río Monelos. En términos formales, se primará la conectividad interna (corredores verdes) y externa (integración en el sistema de espacios de la ría) en la búsqueda de sinergias y potenciación de los efectos: gran sumidero de CO₂, aumento de la superficie permeable y de la biodiversidad, etc.



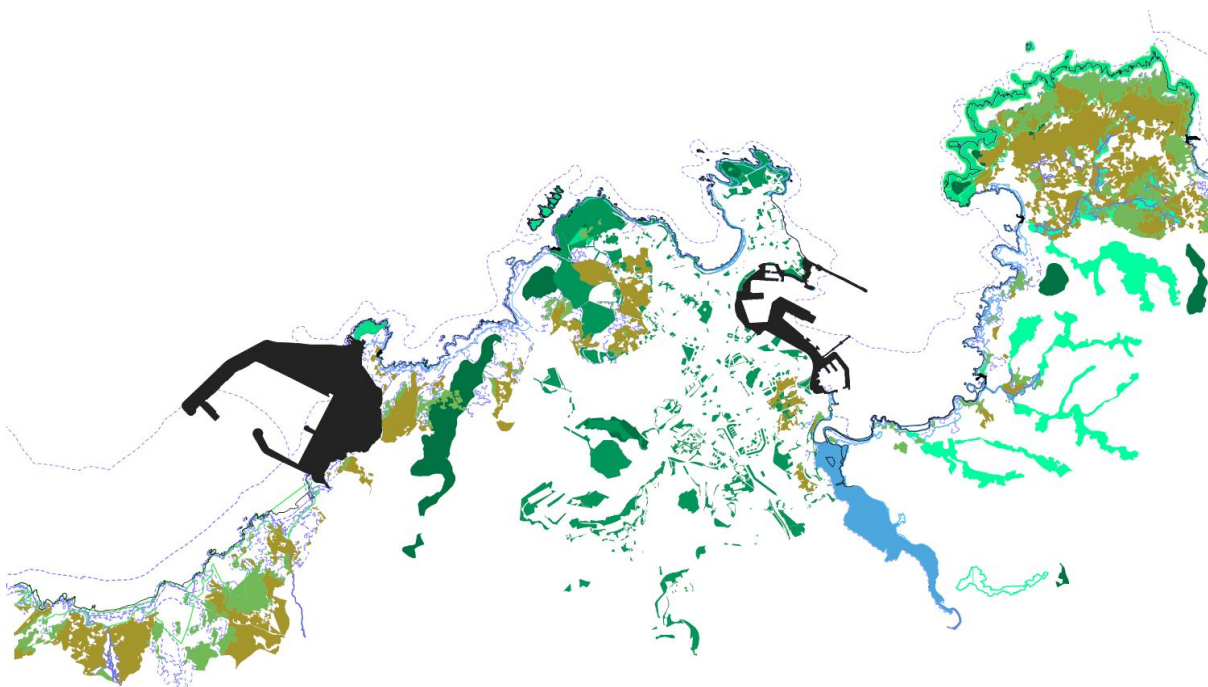
El grado mínimo de integración del ámbito portuario dentro de la infraestructura verde de A Coruña sería desde su condición de unidad ambiental propia, ya que lo normal es que las nuevas zonas verdes formuladas cobren relevancia a lo largo del tiempo y consoliden una

serie de aportaciones o servicios ecosistémicos básicos como la regulación de la contaminación o la acogida de una cierta biodiversidad.

No obstante, el impacto sensible en la infraestructura verde y lo verdaderamente importante sería lograr recomponer unidades ambientales más complejas, conectando el ámbito portuario con los elementos de interés natural de la ría del Burgo y el río Mero a través de las zonas verdes situadas entre Oza y Fonteculler o de la cuenca del río Monelos a través de la restauración parcial de su curso bajo y medio.

Más cerca, también será necesario asegurar la conexión con los hábitats naturales ya existentes en el entorno del ámbito portuario, desde los aledaños de la playa de Oza, con fondos marinos y parches de vegetación ruderal de interés, hasta los hábitats originariamente artificiales como las arboledas con especies alóctonas en los Jardines de Méndez Núñez o en la plaza de la Palloza, las masas arbóreas con especies alóctonas y sotobosque nativo en la cabecera de la playa de Oza o los parches de céspedes del parque Europa.

La conectividad con el resto del borde litoral, con los cauces fluviales y con la red de espacios libres de la ciudad, especialmente con la ría del Burgo, es por tanto el factor fundamental para que los terrenos portuarios se abran a alguna de las posibles líneas de dispersión de fauna y flora próximas e incrementen así su biodiversidad.

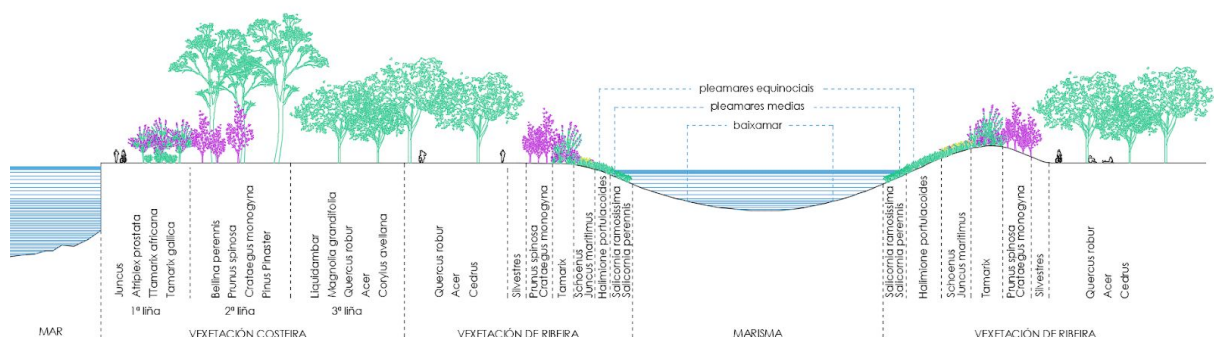


En este sentido, a la hora de pensar el ámbito como parte de la infraestructura verde en términos de biodiversidad se puso una atención especial en la creación de una estructura compleja de la vegetación que tenga en cuenta su componente vertical y horizontal. En el primer caso, garantizando la diversidad de alturas de las plantas, introduciendo siempre que sea posible herbáceas, arbustos y árboles para contribuir a que las diversas especies puedan seleccionar aquellas alturas más favorables en términos de garantía de

supervivencia, sustrato de anidamiento o lugar de alimentación. Y en el segundo, garantizando la conectividad de las diferentes manchas de vegetación a través de corredores verdes, vectores que deberían funcionar de manera efectiva para el mayor número posible de especies, haciendo prevalecer en todo caso la componente arbórea en el caso de aquellos corredores más estrechos, como las zonas rodeadas de viales o con elevada presencia de predadores domésticos, con la finalidad de garantizar la seguridad de las especies que se mueven entre los parches de vegetación.

En cuanto a las especies vegetales concretas, se parte de considerar las variables intrínsecas del ámbito portuario: la cercanía al mar y al spray salino (salseiro), la calidad y humedad de los suelos y la profundidad del sustrato del terreno acomodado para el desarrollo radicular. A partir de estas características, las especies más idóneas para la plantación dentro de las nuevas zonas verdes propuestas son:

- En cuanto a los árboles: *Tamarix gallica* e *Tamarix africana* (resistentes al spray salino, la primeira es nativa de Portugal y quizás del suroeste gallego) en la primera línea junto al mar; *Pinus pinaster* (conífera, bastante resistente al spray salino, nativa do suroeste gallego) en la segunda línea; e *Liquidambar stacyflua*, *Magnolia grandifolia*, *Ginkgo biloba* e *Quercus rubra* (alóctonas) e *Quercus robur*, *Castanea sativa*, *Acer pseudoplatanus* e *Corylus avellana* (nativas) en la tercera línea ya más alejadas del borde costero.
- Para los arbustos: *Atriplex prostrata* (resistente al spray salino, nativa de Portugal) en la primera línea, *Prunus spinosa* e *Crataegus monogyna* (nativas) en la segunda y *Tamus communis* e *Ruscus aculeatus* (nativas) en la tercera.
- Y para las herbáceas: *Juncus maritimus* (resistente al spray salino, nativo) en la primera línea, *Poa annua* e *Bellina perennis* (nativas) en la segunda y *Trifolium repens*, *Plantago lanceolata* e *Dactylis glomerata* (nativas) en la tercera.



En el caso particular de la ampliación del parque de San Diego con la recuperación del último tramo del río Monelos, se favorecerá la colonización natural en la eventual marisma generada estableciendo pendientes suaves (<10%) en sus márgenes e intentando que se establezcan especies como la *Salicornia ramosissima*, *Sarcocornia perennis*, *Halimione portulacoides*, *Spartina maritima* o *Juncus maritimus*.

En todo caso, antes de concretar los detalles de la infraestructura verde será necesario un estudio en profundidad de la flora y fauna presentes en la actualidad en el ámbito portuario, pues los muelles ya son usados de manera habitual como lugar de descanso y alimentación por multitud de especies de aves y algunos mamíferos. Existe un catálogo de más de cien especies de aves en este entorno, entre las que destacan las gaviotas patiamarela, oscura y llorona por formar nutridos dormideros en el entorno del muelle del Centenario (especialmente en invierno). También son frecuentes los cormoranes grandes y, dentro de las aves terrestres, los pombos, las palomas domésticas y los pardales. En número menores, hay presencia de otras especies, algunas de ellas incluidas en los catálogos de especies amenazadas.



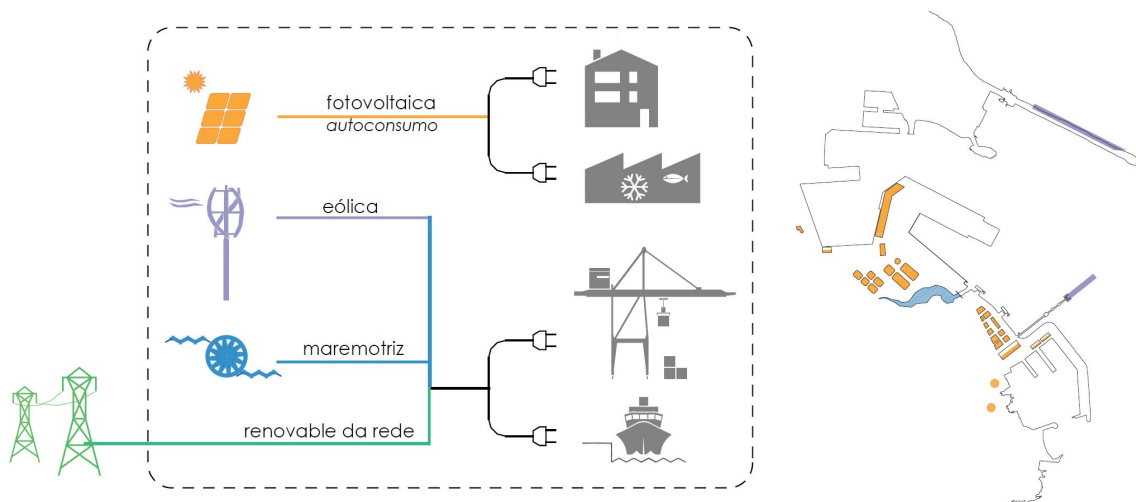
Por último, es preciso comentar que una operación de esta escala en términos de impacto en la infraestructura verde de la ciudad y de esta singularidad por tratarse de un ámbito costero completamente urbanizado, puede ser una gran oportunidad para experimentar con nuevas formas de jardinería que no se limiten a las lógicas de la industria de los servicios urbanos masivos y que introduzcan las teorías y prácticas de investigadores como Gilles Clément: menos recursos invertidos en dominar la vida vegetal y más en acompañamiento humano de las naturalezas que vayan apareciendo.

6.3.2.- Energías renovables: aprovechamiento de las mareas, los vientos y el sol.

La demanda eléctrica de las distintas áreas funcionales del puerto es muy elevada. Por poner algunos ejemplos:

- En la zona de lonja y ciclo del pescado, el funcionamiento automatizado y los procesos de frío (cámaras frigoríficas, hielo, etc.) provocan una alta demanda de energía eléctrica.
- En la búsqueda de la reducción de emisiones altamente contaminantes y ruido procedentes de las grandes embarcaciones con motores de fuel óleo, la Directiva de la UE 2014/94/UE sobre desarrollo de infraestructuras para el abastecimiento de combustibles alternativos exige que los puertos de la UE estén preparados en 2025 para suministrar electricidad desde tierra (*shore power systems*).
- Muchas de las grandes grúas empleadas en la carga y descarga de contenedores se equipan con motores eléctricos.
- Finalmente, el mismo proceso de transformación del puerto (demolición, reciclaje, construcción de edificaciones e infraestructuras, etc.) implica una fuerte carga en términos energéticos desde la fase inicial.

Habida cuenta de la gravísima crisis ambiental en la que estamos inmersos (cambio climático), consecuencia de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes principalmente de los combustibles fósiles (derivados del petróleo), la propuesta no puede sino apostar por su sustitución, a corto y medio plazo, para satisfacer los distintos consumos. El objeto no es que el área portuaria resulte totalmente autónoma, en cuanto que pueda producir toda la energía que precisa (dada la elevada densidad de la demanda), pero sí que sea capaz de explotar todas las oportunidades de producción que se den en la zona (viento, mareas, sol,...), favoreciendo la tendencia hacia un modelo energético de generación distribuida en el territorio (reducción de pérdidas por transporte). El puerto debe ser un gran laboratorio de I+D+i sobre la cuestión energética.



Así, cabe estudiar la **producción maremotriz** aprovechando la configuración de la marisma propuesta como recuperación de la desembocadura del río Monelos. El llenado y vaciado de la marisma a través de un estrecho canal permite situar un sistema de compuertas y turbinas que saque partido del movimiento de las mareas dos veces al día.

Por otra parte, la existencia de infraestructuras altamente expuestas al viento como los diques, favorece la instalación de **generadores eólicos** sin implicar la ocupación de suelo productivo. Para minimizar el impacto sobre las aves (habida cuenta además que a las actuales se les añadirán los nuevos flujos previstos tras la conformación de la marisma de San Diego), así como el visual y por ruidos, se piensa en equipos de eje vertical, una tecnología en desarrollo con generadores cada vez más potentes.

Finalmente, el diseño de todas las nuevas edificaciones incorporará sistemas de **captación fotovoltaica** en cubiertas (15.000 m², por ejemplo, solo en el caso de la lonja) y fachadas, lo que en algunos casos podría aportar energía suficiente para satisfacer los respectivos procesos internos. Igualmente, todo el sistema de alumbrado público se desarrollará con sistemas y farolas solares de la máxima eficiencia.

6.3.4.- Movilidad multimodal y sostenible: tejido de la red urbana, de cercanías y global.

La apuesta por la mejora de la movilidad pública de cercanías, tanto desde la perspectiva del ferrocarril, como del autobús o el transporte marítimo (propuestas P.2.9 y P.2.10), tendrá un gran impacto medioambiental en la ciudad en términos de reducción de emisiones y contaminación acústica.

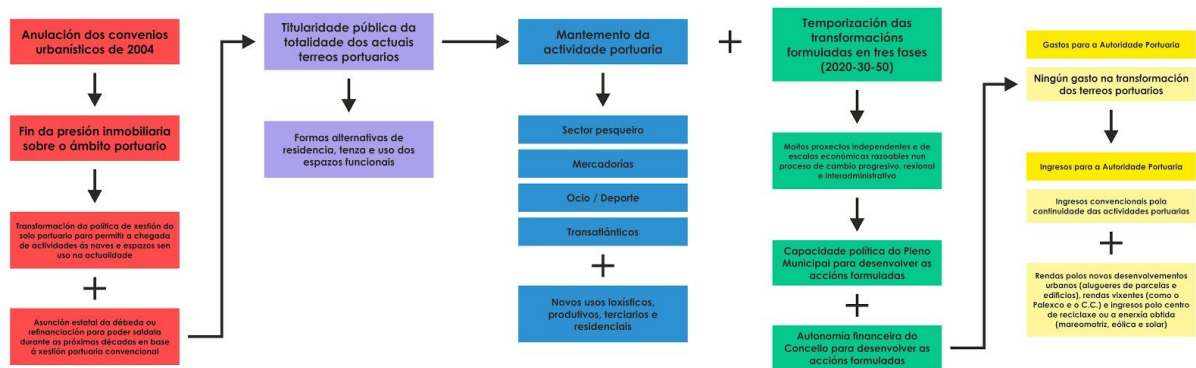
Es también destacable que el modelo urbano propuesto lleva implícito una importante reflexión en términos medioambientales, ya que apostar por las actividades productivas y portuarias en el casco urbano es un claro posicionamiento ante el proceso de dispersión urbana y de los movimientos pendulares cotidianos que están detrás de tantos problemas sociales, de fragmentación territorial y de contaminación ambiental.

6.4.- Modelo económico.

La propuesta formulada parte de la hipótesis de que se firma un nuevo convenio entre las administraciones competentes en el que la deuda de la Autoridad Portuaria es asumida por el Estado o refinanciada para poder saldarla en las próximas décadas en base a la gestión portuaria convencional. Sean cuáles sean las formas, el resultado debe ser el de que esta carga deje de condicionar la urbanización de los terrenos del puerto interior, haciendo desaparecer su agenda inmobiliaria en favor de un modelo que permita la convivencia de una posición fuerte de las actividades y agentes portuarios con el interés público de su hibridación con la ciudad.

En un primer momento, esto implicará la transformación de la política de gestión del suelo portuario para permitir la llegada de actividades a las naves y espacios sin uso en la actualidad. En una segunda fase, se consolidarán las actividades portuarias y se introducirán nuevos usos logísticos, productivos, terciarios y residenciales en un suelo que seguirá siendo público en su totalidad, por lo que se gestionarán en base a formas alternativas de tenencia y uso.

A partir de ahí, se entiende no obstante que las propuestas contempladas deben garantizar un uso racional de los recursos públicos y la sostenibilidad económica de la Autoridad Portuaria de A Coruña. En este sentido, la temporización de las propuestas y la fragmentación en múltiples proyectos independientes en un proceso de cambio progresivo, es una forma de procurar la máxima autonomía política y financiera del Ayuntamiento de A Coruña para desarrollar las acciones de transformación programadas.



MODELO ECONÓMICO

Las actuaciones propuestas en la primera fase (2020) son de coste cero o de bajo coste para que puedan ser ejecutadas con cargo al presupuesto municipal, de forma que las primeras aperturas y acciones no supongan por supuesto un gasto para la Autoridad Portuaria y no dependan del apoyo económico de otras administraciones supramunicipales. Las actuaciones formuladas en la segunda fase (2030) se diferencian en tres tipos: aquellas que pueden ser igualmente ejecutadas por el Ayuntamiento con su propio presupuesto anual para obras, aquellas que dependen de la participación de las administraciones autonómica y estatal (las relativas a la movilidad supramunicipal ferroviaria y marítima), y aquellas que serían gestionadas por la Autoridad Portuaria porque apelan a sus funcionalidades.

Por último, las actuaciones propuestas en la tercera fase (2050) son también de dos tipos fundamentales: aquellas que continúan el proceso de reconversión de terrenos portuarios en espacios públicos, que serían gestionadas por el Ayuntamiento, y aquellas que implican desarrollos urbanísticos y edificación, que aunque alejadas de los objetivos inmobiliarios de los convenios actuales, sí deberían repercutir en un grado a determinar en la captación de fondos para la modernización de las instalaciones portuarias.

Los tiempos y tipos de intervenciones que formula el proyecto definen por lo tanto un modelo de desarrollo autodependiente en el que el Ayuntamiento puede tener un papel fundamental.

En términos económicos, la propuesta entiende que es necesario ampliar la concepción del puerto como lugar ligado exclusivamente a lo relativo al mar y entender su valor de una manera más genérico: como espacio de lo logístico, de lo productivo y de la reserva ante lo que pueda venir. Al lado de la ciudad, hibridándose con ella lo más posible, pero manteniendo espacios de autonomía donde las reglas del orden urbano y las lógicas de la rentabilidad económica del suelo no tengan el mismo peso que en las ciudades. En ese sentido, la propuesta del centro de reciclaje urbano podría ser una de las actividades

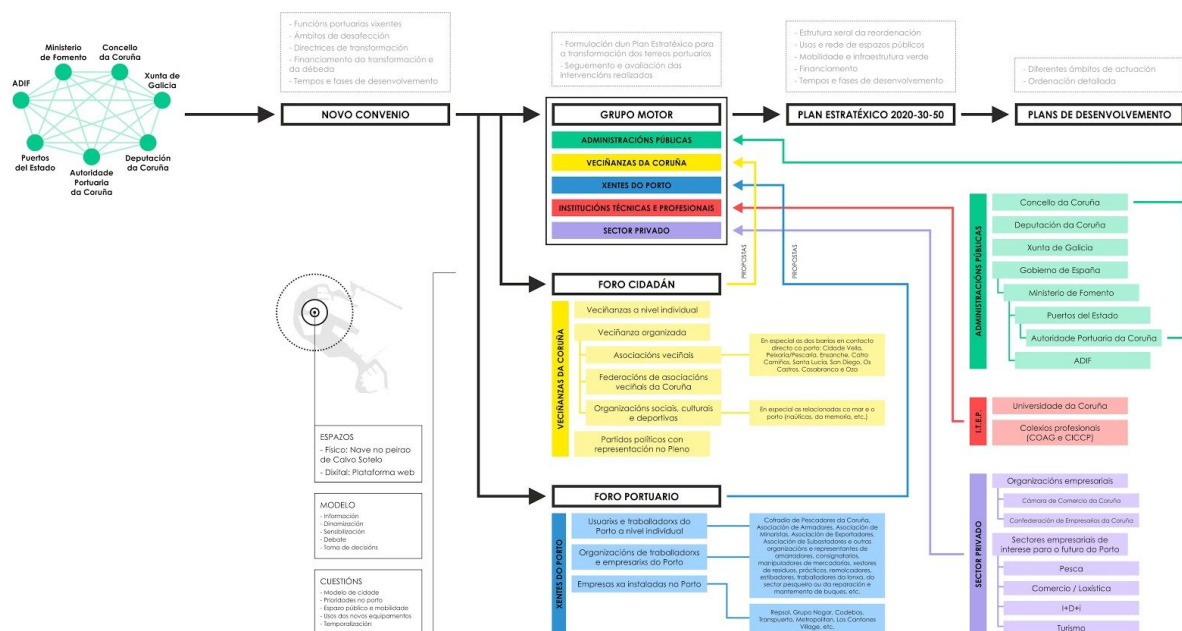
asumibles por este tipo de espacios, ampliando la concepción de lo logístico más allá del transporte para involucrarse en el metabolismo urbano.

6.5.- Participación ciudadá.

Como se comentó anteriormente, se entiende que un proceso de transformación urbana de tan largo recorrido es idóneo para formular una estrategia de participación ciudadana de grande calado, es decir, una en la que el poder de decisión sobre el futuro de la ciudad sea compartido con la ciudadanía.

Para que esto pueda llegar a suceder, se formula una hipótesis que comienza con la firma de un **nuevo convenio** entre las administraciones competentes. Un documento que, además de dejar atrás la lógica inmobiliaria de los convenios urbanísticos de 2004, defina la creación de un **Grupo Motor** para la gestión de la transformación del puerto, un equipo conformado por las administraciones públicas, los vecindarios de A Coruña, las gentes del puerto, las instituciones técnicas y profesionales y el sector privado.

Además de este grupo, el convenio también implicaría la creación de un **Foro Ciudadano** y un **Foro Portuario** a los que se dediquen los recursos necesarios para que el vecindario de la ciudad y las personas usuarias, trabajadoras y empresas vinculadas al puerto puedan formular propuestas propias para el Grupo Motor.



MODELO, AXENTES E PROCESO PARTICIPATIVO PARA A TRANSFORMACIÓN DOS TERREOS PORTUARIOS

A partir del trabajo durante varios años de estos grupos, se formularía el **Plan Estratégico** para el puerto que sería la base para que en los momentos oportunos se puedan llevar a cabo los **Planes de Desarrollo** específicos para la reordenación de las diferentes áreas del actual puerto.

La participación ciudadana es por lo tanto un elemento presente en todas las fases del proceso de transformación de los terrenos portuarios, desde los momentos iniciales de debate sobre el modelo urbano, hasta las decisiones finales sobre los usos de las dotaciones públicas que se formulen.

Por último, una cuestión muy relevante también incluida en la propuesta es la creación de un **espacio físico de referencia** para los grupos de trabajo definidos y para todas las actividades públicas relativas a la participación ciudadana en el futuro del puerto. Así, una de las intervenciones formuladas en el corto plazo es el acondicionamiento de la nave ubicada en la punta del muelle de Calvo Sotelo (actual Terminal de Frutas) para que acoja este programa, un nuevo Foro Cívico para debatir y trabajar en un lugar central desde el que se entiende perfectamente la escala del ámbito y su relación con la ciudad.

7.- Cronograma del proyecto.

Categorías:

- Previo: selección de acontecimientos relevantes en el desenvolvimiento del porto.
- Condicionantes: hechos o acuerdos ajenos a la propuesta, pero que determinan el inicio o el fin de procesos importantes.
- Gobernanza: gestiones y procesos participativos que inciden en el proyecto.
- Transformaciones: proyectos e intervenciones incluidas en la propuesta.

ESTADO ACTUAL		
Año	Categoría	Contenido
1868	Previo	Inauguración de los jardines de Méndez Núñez, primer gran relleno de la ciudad.
1918	Previo	Finalización de la dársena de la Mariña.
1965	Previo	Primer soterramiento del río Monelos.
1965	Previo	Demolición del castillo de San Diego.
1965	Previo	Finalización del dique de Abrigo.
1984	Previo	Finalización del muelle del Centenario.
1990	Previo	Primer tramo del Paseo Marítimo.
1991	Previo	Finalización del muelle de Trasatlánticos e inicio de la actividad de cruceros.
1995	Previo	Finalización de la dársena de Oza y traslado de los barcos de pesca de la Mariña.
2004	Previo	Cierre del recinto portuario por aplicación del PBIP.
2004	Previo	Firma de los convenios urbanísticos para la reordenación de los terrenos del puerto interior (financiación del puerto exterior) entre Ayuntamiento, Xunta y Estado.
2010	Condicionante	Reconocimiento de la no idoneidad del puerto exterior para el tráfico de contenedores.

2012	Condicionante	Inicio de actividad en el puerto exterior.
2016	Previo	Finalización de la autovía de acceso al puerto exterior.
2017	Previo	Manifestación ciudadana organizada por la Comisión Abierta en Defensa do Común en contra de la especulación con los terrenos del puerto y a favor de su uso público.
2018	Previo	Concurso público de ideas para la transformación del puerto.

FASE 1: 2020		
Año	Categoría	Contenido
2019	Gobernanza	Acuerdo entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria para acometer pequeñas mejoras en el borde entre el puerto y la ciudad y abrir el uso de ciertos espacios.
2019	Gobernanza	Anulación de los convenios urbanísticos de 2004.
2019	Condicionante	Fin de concesión de las últimas actividades en los muelles de Batería y Calvo Sotelo.
2019	Gobernanza	Transformación de la política de gestión del suelo portuario para permitir la llegada de actividades a las naves y espacios sin uso en la actualidad.
2019	Transformación	Apertura temporal al uso público del muelle de Trasatlánticos en las fechas y horarios en los que no sea utilizado.
2019	Transformación	Mejora del programa de acceso y visitas a la lonja y apertura temporal al uso público de su aparcamiento durante los períodos sin actividad.
2019	Transformación	Eliminación de las plazas de aparcamiento en el istmo del castillo de San Antón.
2019	Transformación	Apertura visual en el muro de la Solana frente a la calle Tabernas y a la plaza del Parrote.
2019	Gobernanza	Comienzo del proceso participativo para definir el modelo de transformación de los terrenos portuarios.
2020	Transformación	Desplazamiento puntual del muro del puerto para permitir la continuidad peatonal y ciclable entre las avenidas de Primo de Rivera y Linares Rivas.

2020	Transformación	Acondicionamiento para usos públicos temporales de las naves vacías en los muelles de Batería y Calvo Sotelo: pistas deportivas cubiertas y Foro Cívico.
2020	Transformación	Apertura de la conexión peatonal y ciclable entre la dársena de la Marina y el muelle de Batería mediante un pequeño desplazamiento del cierre del muelle de Trasatlánticos.
2020	Transformación	Instalación de una pequeña equipación para el baño junto al muelle de Batería.
2020	Transformación	Ensanche puntual del espacio público junto al viaducto de Linares Rivas.
2020	Transformación	Apertura puntual de la esquina del parque de San Diego junto a la rotonda de la avenida del Ejército y la ronda de Outeiro.
2020	Transformación	Reordenación de los espacios públicos alrededor del centro comercial Los Cantones Village y Palexco.
2020	Transformación	Reordenación mínima del tráfico rodado en los Cantones.
2020	Transformación	Conversión de la dársena de la Mariña en un espacio público para el baño y las actividades acuáticas.

FASE 2: 2030		
Año	Categoría	Contenido
2022	Gobernanza	Gestión conjunta o coordinada de los Puertos de Ferrol y A Coruña.
2022	Gobernanza	Consolidación del uso portuario de los muelles del Centenario y San Diego.
2022	Transformación	Recuperación de la movilidad de cercanías marítima con la puesta en servicio de la conexión A Coruña-Santa Cristina.
2023	Transformación	Desdoblamiento de la vía y construcción de la estación terminal de San Diego para la incorporación del tren de cercanías.
2023	Transformación	Reordenación de un gran espacio libre entre infraestructuras viarias para mejorar la conexión peatonal y ciclable entre Os Castros y Oza: el parque de Casabranca.
2024	Gobernanza	Aprobación del Plan Estratégico de transformación del puerto, fruto del proceso participativo y la negociación entre las

		diferentes administraciones implicadas.
2025	Transformación	Creación de una planta de reciclaje urbano para lo cierre de ciclos en el proceso de transformación del puerto y de la ciudad.
2025	Transformación	Recuperación de la condición de isla del castillo de San Antón con el relevo del dique de acceso por una pasarela peatonal.
2026	Transformación	Desmantelamiento (reciclaje) y reordenación de los muelles de Batería y Calvo Sotelo como espacio libre litoral en continuidad con los jardines de Méndez Núñez: el parque de la Punta da Robaliza.
2026	Condicionante	Finalización de la conexión ferroviaria con el puerto exterior.
2026	Condicionante	Traslado de los graneles sólidos al puerto exterior, quedando sin uso el muelle del Centenario y la estación de mercancías de San Diego.
2027	Transformación	Reconversión de la Medusa en un grande espacio público abierto y cubierto.
2027	Condicionante	Finalización de la concesión del Hotel Finisterre y de la Solana, que pasará a gestión municipal.
2027	Condicionante	Finalización de la concesión de Repsol en el puerto petrolero.
2028	Transformación	Comienzo del proceso de desmantelamiento de las instalaciones del puerto petrolero.
2028	Transformación	Reconversión del muelle del Centenario para asumir el tráfico de contenedores.
2029	Transformación	Comienzo del proceso de biorremediación de los suelos del muelle petrolero y apertura al uso público como espacio libre no urbanizado.
2030	Transformación	Reordenación del ámbito patrimonial entre Ánimas y Parrote: el parque de la Punta do Espírito Santo.
2030	Transformación	Creación de nuevos accesos y zonas de baño en el Parrote y consolidación de la dársena de la Mariña como espacio de ocio y baño público.

FASE 3: 2050		
Año	Categoría	Contenido
2031	Gobernanza	Aprobación de los Planes Especiales para la reordenación de los muelles de Linares Rivas-Santa Lucía, San Diego y petrolero.
2033	Transformación	Inicio de la excavación de los restos del castillo de San Diego.
2034	Transformación	Ampliación de la superficie del centro de reciclaje (momento de máxima actividad).
2036	Transformación	Traslado de la lonja de A Coruña al muelle del Este.
2036	Gobernanza	Proceso participativo para la asignación de usos de los nuevos equipamientos del parque de las Huertas de Garás (muelle de Linares Rivas-Santa Lucía).
2037	Transformación	Desmantelamiento de la vieja lonja (reciclaje) y reordenación del muelle de Linares Rivas como espacio libre litoral con nuevos equipamientos públicos: el parque de las Hortas de Garás.
2037	Transformación	Reordenación del ámbito de naves auxiliares del ciclo del pescado.
2038	Transformación	Ejecución de la nueva carretera de acceso al puerto interior.
2039	Transformación	Inicio de la recuperación del cauce del tramo final del río Monelos de cara a la ampliación del parque de San Diego.
2040	Transformación	Ejecución de los puentes peatonales y ciclables entre el parque de San Diego y el nivel inferior de su ampliación.
2040	Transformación	Demolición del paso elevado de la avenida del Ejército en el entronque con la ronda de Outeiro en San Diego.
2041	Transformación	Final del proceso de descontaminación natural del suelo del puerto petrolero.
2041	Gobernanza	Proceso participativo para la asignación de usos de los nuevos equipamientos del desarrollo de la Furna Baixa.
2045	Transformación	Desarrollo urbano-portuario de la Furna Baixa.
2048	Transformación	Fin de la actividad de la planta de reciclaje.
2048	Gobernanza	Proceso participativo para la asignación de usos de los nuevos equipamientos del desarrollo de San Diego.

2048	Transformación	Desarrollo urbano-portuario de San Diego.
2050	Transformación	Conclusión de la franja verde entre San Antón y Oza con la reurbanización como corredor verde del tramo inicial del oleoducto entre la Furna Baixa y Monte das Moas.