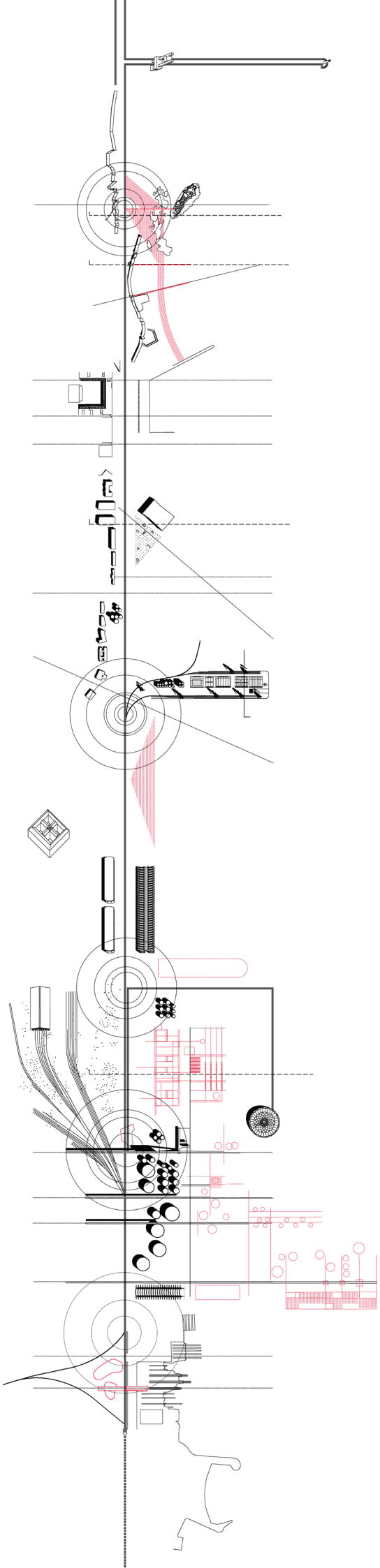
NÓSFÍOS



NÓSFÍOS
ESTRATEXIAS DE TRANSFORMACIÓN DO BORDO LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA

CREUSeCARRASCO arquitectos : Juan Creus / Covadonga Carrasco / Alicia Balbás / Miriam Núñez / Mónica Rodríguez / Iago Otero // José González-Cebrian / Jorge Rodríguez

Agradecementos:
Enrique Sáez / Olaia Sendón / Marcial Rodríguez / Carlota e Julieta Creus Carrasco

NÓSFÍOS / MEMORIA DE INTENCIÓNS

ÍNDICE

I_ INTRODUCCIÓN. ANÁLISE I ESTRATEXIAS DE ACTUACIÓN ***pag 8***

Historia
Paisaxe urbano
Infraestruturas
Interrelacións
Secuencia temporal e fases

PUNTADAS CON FÍO. CAMIÑO, NÓS E ÁREAS DE OPORTUNIDADE
Camiño-Fío
Nós-Xermes

II_PRINCIPIOS
A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PORTO E CIDADE ***pag 18***

Nós
N1 *Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón*
N2 *Batería (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edificios Institucionais)*
N3 *Palloza – Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego*
N4 *Castelo San Diego – Cargadoiro*
N5 *Varadoiro Oza – Triángulo ferroviario*
Áreas
A1 *Solana – Paseo Marítimo*
A2 *Peirao Calvo Sotelo*
A3 *San Diego – Os Castros (Parque e Centro Actividades)*
A4 *San Diego – Peirao Centenario (Tecido Produtivo - Peirao Carga – Nova Lonxa)*
A5 *Depósitos (Tecido Aloxamento/Asistencial)*
A6 *Varadoiros – Praia de Oza (Mestura Pesca – Deporte – Praia)*

B. MOBILIDADE E ACCESIBILIDADE ***pag 32***
Peóns e ciclistas
Rodada
Ferroviario
Marítimo
Espazo libre vinculado á mobilidade

5 PROPOSTAS DE MELLORAS NO VIARIO
V1 Continuidade soterramento Solana-San Antón
V2 Continuidade soterramento Av. Do Porto
V3 Eliminación viaduto Linares Rivas
V4 Eliminación viaduto Ronda Outeiro-Os Castros
V5 Novo acceso ao Porto Pesqueiro de Oza

RELACIÓNS / XEITOS DE EMPEZAR

C. SUSTENTABILIDADE ***pag 38***

Ambiental
Social
Económico

BREEAM Urbanismo
Camiño-Fío
Nós-Xermes

MEDIDAS DE CARÁCTER GLOBAL DA PROPOSTA
Enerxía
Ciclo da Auga

D. MODELO ECONÓMICO ***pag 66***

ACTIVIDADES ECONÓMICAS BÁSICAS
Peixe fresco
Tecido Produtivo do Mar
Lonxa
Transporte de pasaxeiros e Porto Deportivo

TECIDO SOCIAL E RETORNO DOS SERVIZOS PÚBLICOS

ECONOMÍA DAS ACTUACIÓNS, EFICACIA E DESENROLO NO TEMPO
Actuacións de baixo custe e alta rendibilidade na aproximación dos cidadáns ao mar
Actuacións de aproveitamento dos tecidos existentes
Actuacións nas infraestruturas. Propostas secuenciadas de transformación

CALIFICACIÓN, ORDENACIÓN E SUPERFICIES DOS NOVOS USOS DO SOLO
Plano
Cadro de superficies

E. PARTICIPACIÓN CIDADÁ ***pag 82***
INTRODUCCIÓN

ACTUACIÓNS

ESPAZOS PARA O EMPRENDEMENTO CIDADÁN

III_NÓSFÍOS ***pag 92***
CONCLUSIÓN

PERSPECTIVA COMPLETA DA PROPOSTA

NÓSFÍOS / MEMORIA DE INTENCIONES

ÍNDICE

I_ INTRODUCCIÓN. ANÁLISIS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN *pag 8*

Historia
Paisaxe urbano
Infraestruturas
Interrelacións
Secuencia temporal y fases

PUNTADAS CON FÍO. CAMINO, NUDOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD
Camino-Hilo
Nudos-Gérmenes

II_PRINCIPIOS

A. INTEGRACIÓN URBANA ENTRE PUERTO Y CIUDAD *pag 18*
Nodos
N1 Muralla (Puerta San Miguel) - Castillo San Antón
N2 Batería (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edificios Institucionales)
N3 Palloza – Lonja Gran Sol - Estación de San Diego
N4 Castillo San Diego – Cargadero
N5 Varadero Oza – Triángulo ferroviario
Áreas
A1 Solana – Paseo Marítimo
A2 Muelle Calvo Sotelo
A3 San Diego – Os Castros (Parque y Centro Actividades)
A4 San Diego – Muelle Centenario (Tejido Productivo – Muelle de Carga-- Nueva Lonja)
A5 Depósitos (Tejido Alojamiento/Asistencial)
A6 Varaderos – Playa de Oza (Mezcla Pesca – Deporte – Playa)

B. MOBILIDAD Y ACCESIBILIDAD *pag 32*
Peatones y ciclistas
Rodada
Ferroviario
Marítimo
Espacio libre vinculado a la mobilidad

5 PROPUESTAS DE MEJORAS EN EL VIARIO
V1 Continuidad soterramiento Solana-San Antón
V2 Continuidad soterramiento Av. Do Porto
V3 Eliminación viaducto Linares Rivas
V4 Eliminación viaducto Ronda Outeiro-Os Castros
V5 Nuevo acceso al Puerto Pesquero de Oza

RELACIONES / FORMAS DE EMPEZAR

C. SOSTENIBILIDAD *pag 38*
Ambiental
Social
Económico

BREEAM Urbanismo
Camino-Hilo
Nodos-Gérmenes

MEDIDAS DE CARÁCTER GLOBAL DE LA PROPUESTA
Energía
Ciclo del Agua

D. MODELO ECONÓMICO *pag 66*

ACTIVIDADES ECONÓMICAS BÁSICAS
Pescado fresco
Tejido Productivo del Mar
Lonja
Transporte de pasajeiros y Puerto Deportivo

TEJIDO SOCIAL Y RETORNO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

ECONOMÍA DE LAS ACTUACIONES, EFICACIA Y DESARROLLO EN EL TIEMPO
Actuaciones bajo coste y alta rentabilidad / aproximación de los ciudadanos al mar.
Actuaciones de aprovechamiento de los tejidos existentes
Actuaciones en las infraestructuras. Propuestas secuenciadas de transformación

CALIFICACIÓN, ORDENACIÓN Y SUPERFICIES DE LOS NUEVOS USOS DEL SUELO

Plano
Cuadro de superficies

E. PARTICIPACIÓN CIUDADANA *pag 82*

INTRODUCCIÓN

ACTUACIONES

ESPACIOS PARA EL EMPRENDIMIENTO CIUDADANO

IV_NÓSFÍOS *pag 92*

CONCLUSIÓN

PERSPECTIVA COMPLETA DE LA PROPUESTA

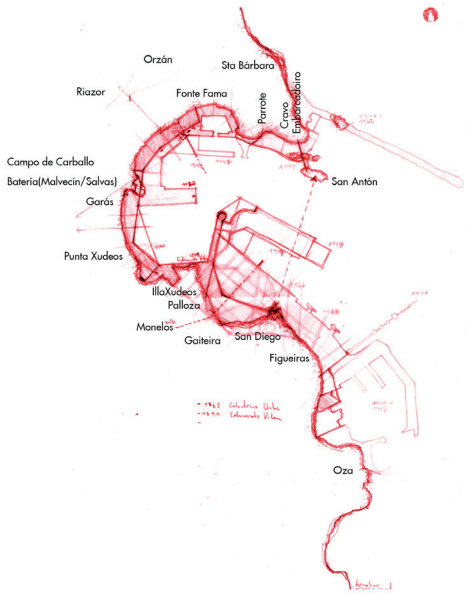
MEMORIA DE INTENCIÓNS.

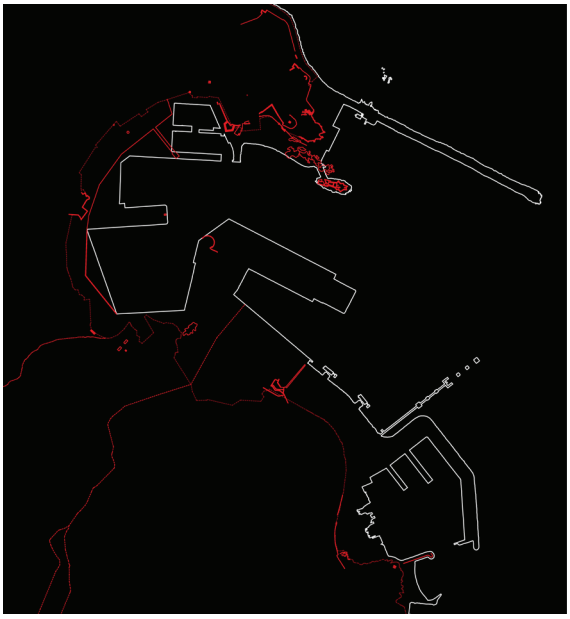
I_ INTRODUCCIÓN. ANÁLISE I ESTRATEXIAS DE ACTUACIÓN

A cidade de A Coruña é unha cidade de moitos lugares. A súa configuración xeográfica e, por suposto, a súa relación co mar, deron lugar a unha toponimia moi rica que interpreta a realidade topográfica, mais tamén a historia dos acontecementos e a materialización dos cambios ao través dos feitos construídos.

Historia

A transformación do seu borde litoral ao leste representa unha oportunidade de recuperar algunha das referencias que nomean estes lugares, hoxe ocultas. O que denominamos plano da Historia / Referencias, representa a liña de costa orixinal e algunhas das pegadas de gran valor que se foron construíndo sobre ela. Nel pódense interpretar no seu contexto, a importancia dos regos, illas, defensas e peiraos que foron deixando pegadas construídas que se ven inda hoxe.





MEMORIA DE INTENCIONES.

I_ INTRODUCCIÓN. ANÁLISIS Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

La ciudad de A Coruña es una ciudad de muchos lugares. Su configuración geográfica y, por supuesto, su relación con el mar, dieron lugar a una toponimia muy rica que interpreta la realidad topográfica, pero también la historia de los acontecimientos y la materialización de los cambios a través de los hechos construídos.

Historia

La transformación de su borde litoral, al este, representa una oportunidad de recuperar alguna de las referencias que nombran estos lugares, hoy ocultas. Lo que denominamos plano de la Historia / Referencias, representa la línea de costa original y algunas de las huellas de gran valor que se fueron construyendo sobre ella. En él se puede interpretar en su contexto, la importancia de los regatos, islas, defensas y muelles que fueron dejando huellas construídas que aún hoy se pueden ver.

Paisaxe urbano

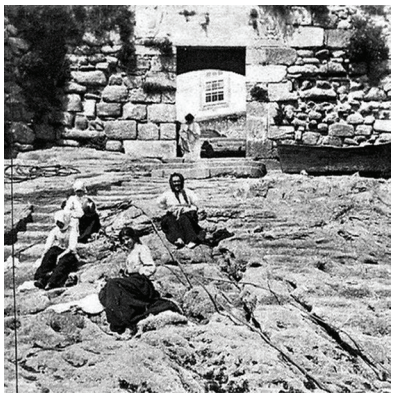
Entre as relacións que se poden establecer e potenciar coa transformación dunha fronte tan ampla como a do porto, as perspectivas entre elementos e a visión secuencial que os percorridos aportan, favorecen sen dúbida a integración coa cidade. A partir da análise da historia e do estudo da trama urbana, aparecen unha gran cantidade de puntos, canles e tecidos que cobran moito interese pola súa capacidade de relación. Algúns deles tan só precisan de pequenas actuacións para establecer contacto e dar continuidade á trama da cidade no porto.

Do mesmo xeito, existen elementos dentro do ámbito de estudio que coa intervención poden volver a ter presenza na cidade e entre eles. Cómpre explorar oportunidades que, de seguro, a transformación do porto vai poder permitir: como estudar as posibilidades de relacionar a traza e muro do que foi o Castelo de San Diego coa illa de San Antón; Riazor co porto a través dos Xardíns e o Centro de Ocio; os Xardíns co lugar da Batería de Malvecín e co peirao do mesmo nome ou entender a relevancia que pode ter o traslado da lonxa actual nun futuro para o contacto do plano da cidade do Ensanche co mar.

Paisaje urbano

Entre las relaciones que se pueden establecer y potenciar con la transformación de un frente tan amplio como el del puerto, las perspectivas entre elementos y la visión secuencial que los rercorridos aportan, favorecen sin duda la integración con la ciudad. A partir del análisis de la historia y del estudio de la trama urbana, aparecen una gran cantidad de puntos, canales y tejidos que cobran mucho interes por su capacidad de relación. Algunos de ellos tan solo necesitan de pequenas actuaciones para establecer contacto y dar continuidad a la trama de la ciudad en el puerto.

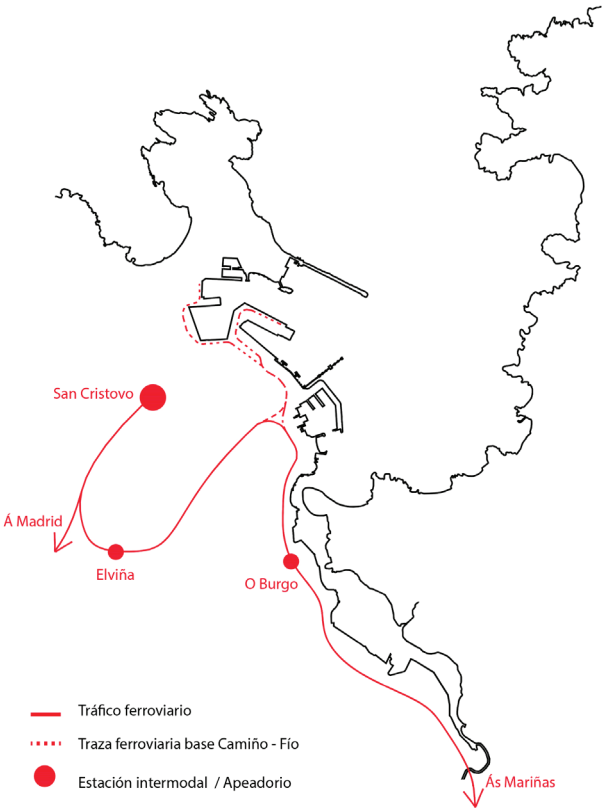
De la misma manera, existen elementos dentro del ámbito de estudio que con la intervención pueden volver a tener presencia en la ciudad y entre ellos. Es necesario explorar oportunidades que, seguro, la transformación del puerto podrá permitir: como estudiar posibilidades de relacionar la traza y muro de lo que fue el Castillo de San Diego con la isla de San Antón; Riazor con el puerto a través de los Jardines y el Centro de Ocio; los Jardines con el lugar de la Batería de Malvecín y con el muelle del mismo nombre o entender la relevancia que puede tener el traslado de la lonja actual, en un futuro, para el contacto del plano de la ciudad del Ensanche con el mar.

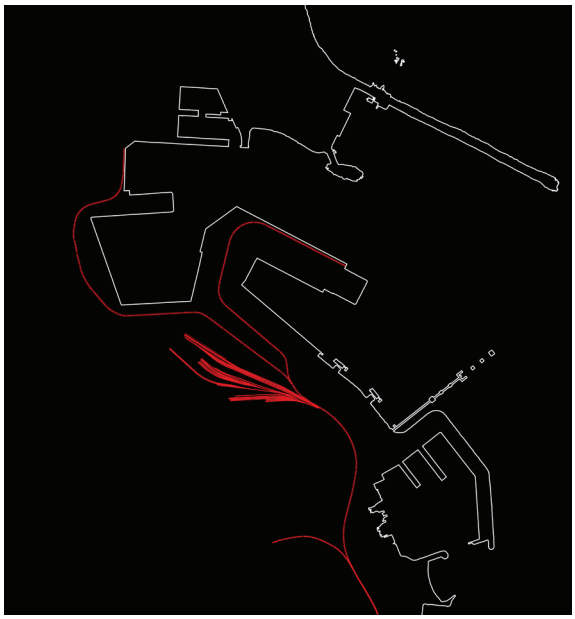


Infraestruturas

A construción do acceso ferroviario ao Porto Exterior e a posta en funcionamento da futura Estación Intermodal en San Cristovo, leva á interpretación dun escenario onde o ferrocarril de carga deixa de ter sentido, priorizando o transporte de pasaxeiros de cercanías cara á San Cristovo. Deste xeito, dentro do ámbito colle importancia a vía que desde as Mariñas permite o acceso á intermodal, perdendo uso a Estación de San Diego e o trazado das vías dende o "triángulo ferroviario" (Oza) cara o interior do porto.

Non obstante, as vías de ferrocarril e as súas trazas son elementos de gran interese para a accesibilidade pois non interfiren nas actividades existentes, sendo sempre liñas, moitas delas xa en desuso, que configuran a memoria deste espazo.





Infraestructuras

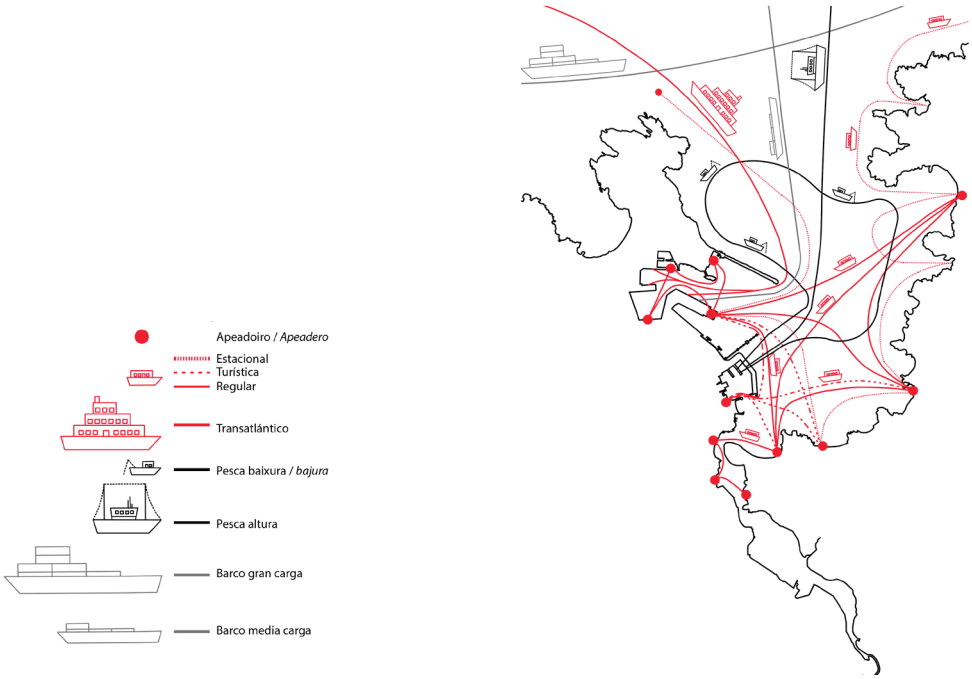
La construcción del acceso ferroviario al Puerto Exterior y la puesta en funcionamento de la futura Estación Intermodal en San Cristovo, lleva a la interpretación de un escenario donde el ferrocarril de carga deja de tener sentido, priorizando el transporte de pasajeros de cercanías hacia San Cristovo. De esta manera, dentro del ámbito toma importancia la vía que desde as Mariñas permite el acceso a la intermodal, perdiendo uso la Estación de San Diego y el trazado de las vías desde el "triángulo ferroviario" (Oza) hacia el interior del puerto.

No obstante, las vías de ferrocarril y sus trazas son elementos de gran interés para la accesibilidad pues no interfieren en las actividades existentes, siendo siempre lineas, muchas de ellas ya en desuso, que configuran la memoria de este espacio.

No referente á tráfico de embarcacións, o traslado dos tráficos de graneis e derivados do petróleo pasan ao Porto Exterior, permitindo implementar un tráfico que crece ano a ano como o de transporte de pasaxeiros en cruceiros e transatlánticos. No referente á carga e descarga de grandes contedores, hai que ter en conta as excelentes condicións do Porto Exterior de Ferrol e as posibilidades de mellora do da Coruña co novo acceso ferroviario.

A apertura do porto ós cidadáns supón fomentar usos dunha escala máis urbana que non requiran de grandes superficies de segregación dunhas actividades fronte a outras e a cidade. O peirao do Centenario, pola súa posición, permite sen embargo un tratamento equilibrado entre usos de transporte de pasaxeiros e de carga de tamaño medio con traslado en camións, do mesmo xeito que fai a actividade pesqueira.

Tamén, un novo escenario sen grandes barcos de carga, permite a dinamización do tráfico interior, tanto de pesqueiros, embarcacións deportivas como de pasaxeiros. Será de gran interese fomentar a mobilidade entre partes da cidade e mesmo entre lugares que as propostas poñan en valor, xunto coa mobilidade de proximidade cara o Golfo Ártabro, A ría do Burgo, As Mariñas ou a Comarca de Ferrol.



En lo referente al tráfico de embarcaciones, el traslado de los tráficos de graneles y derivados del petróleo pasan al Puerto Exterior, permitiendo implementar un tráfico que crece año a año como el transportede pasajeros en cruceros y transatlánticos. En lo referente a la carga y decarga de grandes contenedores, hay que tener en cuenta las excelentes condiciones del Puerto Exterior de Ferrol y las posibilidades de mejora del de Coruña con el nuevo acceso ferroviario.
La apertura del puerto a los ciudadanos supone fomentar usos de una escala más urbana que no requieran de grandes superficies de segregación de unas actividades frente a otras y a la ciudad. El muelle del Centenario, por su posición, permite sin embargo un tratamiento equilibrado entre usos de transporte de pasajeros y de carga de tamaño medio con traslado en camiones, de la misma manera que hace la actividad pesquera.
También, un nuevo escenario sin grandes barcos de carga, permite la dinamización del tráfico interior, tanto de pesqueros, embarcaciones deportivas como de pasajeros. Será de gran interés fomentar la mobilidad entre partes de la ciudad e incluso entre lugares que las propuestas pongan en valor, junto con la mobilidade de proximidad hacia el Golfo Ártabro, la ría del Burgo, As Mariñas o la Comarca de Ferrol.

A rede viaria actual ten resolta a accesibilidade a área portuaria. As últimas intervencións favoreceron o tráfico de camións ao porto pesqueiro e aos centros de comercialización e distribución de peixe. Neste sentido, a excesiva centralidade da actual lonxa fronte ao Ensanche, permitiría pensar nun futuro desprazamento da súa actividade cara á zona de tratamento e almacenaxe, máis preto do propio porto pesqueiro, o que permitiría reducir espazo ocupado polos múltiples accesos e a ocupación excesiva do viario e aparcadoiros, e conseguir unha mellor integración da cidade co borde litoral nesta zona.

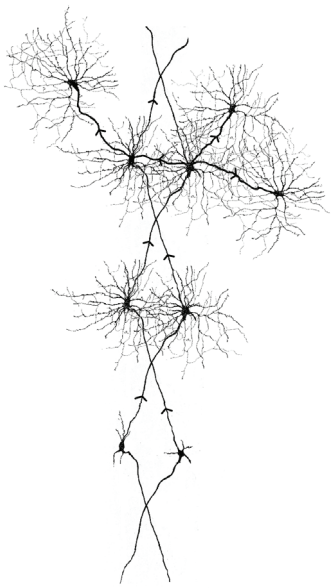
Do mesmo xeito, as boas condicións da rede viaria actual teñen tamén algunhas posibilidades de mellora puntual que afectan á citada integración e mesmo á calidade ambiental do plano da cidade.
Na transformación urbana desta ampla fachada e a súa incorporación como parte dun tecido máis activo socialmente e máis humanizado, a concectividade ciclopeonil e a creación de espazos compartidos co transporte público, xoga un papel fundamental. Así o demostran recentes reconversións de amplas superficies segregadas para o tráfico exclusivo de vehículos en espazos de preferencia peonil como as realizadas no entorno da Avenida e Dársena da Mariña ou as múltiples reducións en carrís da rede viaria que se incorporan á mobilidade ciclopeonil e o espazo libre. Son evidentes as vantaxes que, en cidades cunha configuración en península, sen posibilidade de ter unha ampla rede mallada, se obteñen co soterramento dalgúns tramos da infraestrutura rodada. O caso no entorno da Mariña é un deles e existen aínda posibilidades de mellora con obras de continuidade e que merecen reflexión e estudo.

La red viaria actual tiene resuelta la accesibilidad al área portuaria. Las últimas intervenciones favorecieron el tráfico de camiones al puerto pesquero y a los centros de comercialización y distribución de pescado. En este sentido, la excesiva centralidad de la actual lonja frente al Ensanche, permitiría pensar en un futuro desplazamiento de su actividad hacia la zona de tratamiento y almacenaje, más cerca del propio puerto pesquero, lo que permitiría reducir espacio ocupado por los múltiples accesos y la ocupación excesiva del viario y aparcamientos, y conseguir una mejor integración de la ciudad con el borde litoral en esta zona.

De la misma manera, las buenas condiciones de la red viaria actual tienen también algunas posibilidades de mejora puntual que afectan a la citada integración e incluso a la calidad ambiental del plano de la ciudad.
En la transformación urbana de esta amplia fachada y su incorporación como parte de un tejido más activo socialmente y más humanizado, la concectividad ciclopeatonal y la creación de espacios compartidos con transporte público, juega un papel fundamental. Así lo demuestran recientes reconversiones de ampilas superficies segregadas para el tráfico exclusivo de vehículos en espacios de preferencia peatonal como las realizadas en el entorno de la Avenida y Dársena de la Marina o las múltiples reduciones en carriles de la red viaria que se incorporan a la mobilidad ciclopeatonal y el espacio libre. Son evidentes las vantajas que, en ciudades con una configuración en península, sin posibilidad de tener una amplia red mallada, se obtienen con el soterramiento de algunos tramos de la infraestructura rodada. El caso en el entorno de la Marina es uno de ellos y existen aún posibilidades de mejora con obras de continuidad y que merecen reflexión y estudio.

Interrelacións

En definitiva, calquera proposta que pretenda a transformación dun área tan importante da cidade da Coruña, debe contar con que son os lugares quen median entre toda esta superposición de trazas e actividades. Lugares con conexións funcionais, históricas, ambientais e sociais, onde se perciben as capas da cidade e cuxa representatividade e valor convérteos, na súa vinculación co mar, en oportunidades a partir dos que desenrolar novas espectativas para a cidade.



Secuencia temporal e fases

O tempo é da cidade e son as súas dinámicas as que deciden en que momento é necesario actuar. O urbanismo de fases e etapas predeterminadas de antemán non chega a pasar da etapa de proposta pois existen ritmos diferentes, espazos e actividades que frean ou mudan o seu desenrolo en moi pouco tempo e problemas ou intereses que aparecen novos. De aí que o proxecto de cidade debe permitir unha xestión eficaz, flexible, onde podan darse tempos de reflexión, inicios con obras de baixo custo, xustaposición das novas actividades coas existentes e amosar diferentes camiños por onde iniciar os cambios e diferentes profundidades ata onde chegar con eles.

Interrelaciones

En definitiva, cualquier propuesta que pretenda la transformación de un área tan importante de la ciudad de A Coruña, debe contar con que son los lugares quienes median entre toda esta superposición de trazas y actividades. Lugares con conexiones funcionales, históricas, ambientales y sociales, donde se perciben las capas de la ciudad y cuya representatividad y valor los convierten, en su vinculación con el mar, en oportunidades a partir de los que desarrollar nuevas expectativas para la ciudad.

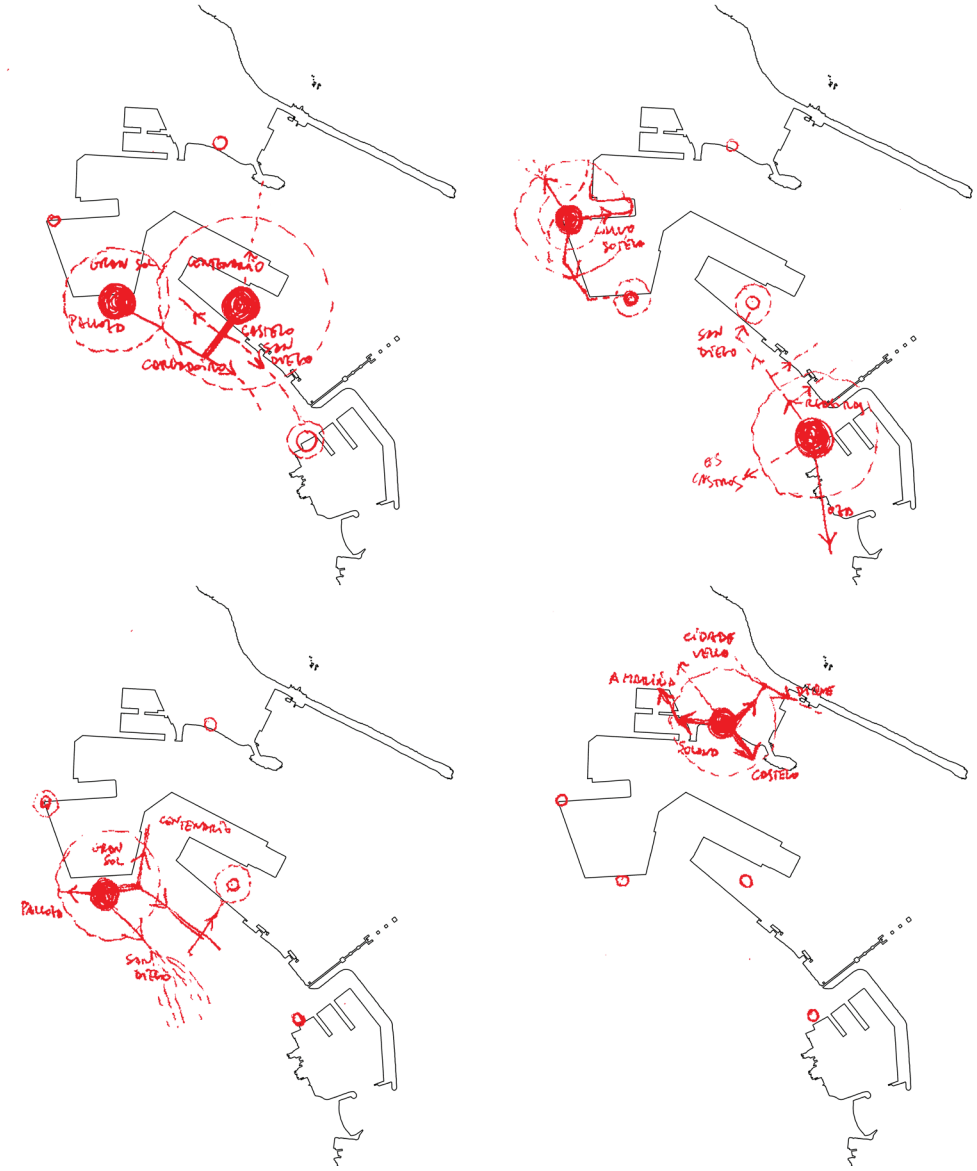
Secuencia temporal e fases

El tiempo es de la ciudad y son sus dinámicas las que deciden en qué momento es necesario actuar. El urbanismo de fases predeterminadas de antemano no llega a pasar de la etapa de propuesta pues existen ritmos diferentes, espacios y actividades que frenan o cambian su desarrollo en muy poco tiempo y problemas o intereses que aparecen nuevos. De ahí que el proyecto de ciudad debe permitir una gestión eficaz, flexible, dónde puedan darse tiempos de reflexión, inicios con obras de bajo coste, yuxtaposición de las nuevas actividades con las existentes y mostrar diferentes caminos por dónde iniciar los cambios y grados de profundidad hasta dónde llegar con ellos.

Neste sentido, ten especial relevancia amosar as relacións entre os lugares a transformar, entre si e coa cidade. O proxecto, ademais das suxerencias que poda aportar na súa definición en detalle, debe servir como documento que poña en valor esas relacións e amose camiños para a descuberta doutras novas, contando coas iniciativas empresariais e cidadáns.

E deste xeito, practicamente sen necesidade de incorporar elementos novos nin establecer un orde e tempo concretos, actuar sobre eles coa idea dunha transformación flexible que nace das propias identidades da cidade.

Posibilidades de evolución a partir de iniciativas diferentes



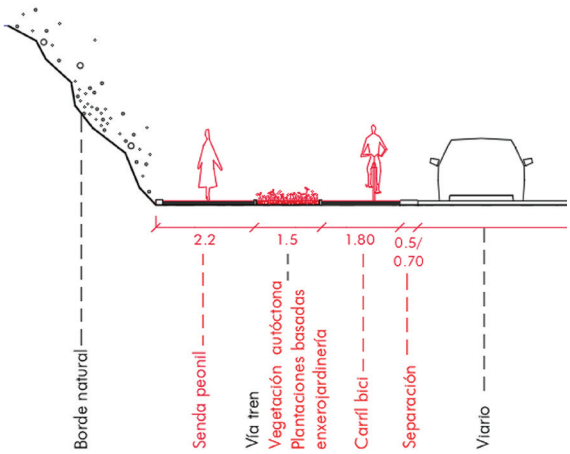
En este sentido, cobra especial relevancia mostrar las relaciones entre los lugares a transformar, entre sí y la ciudad. El proyecto, además de las sugerencias que pueda aportar en su definición en detalle, debe servir como documento que ponga en valor esas relaciones y muestre caminos para descubrir otras nuevas, contando con las iniciativas empresariales y ciudadanas.

Y, de esta manera, sin necesidad de incorporar elementos nuevos ni establecer un orden y tiempo concretos, actuar sobre ellos con la idea de una transformación flexible que nace de las propias identidades de la ciudad.

PUNTADAS CON FÍO. CAMIÑO, NÓS E ÁREAS DE OPORTUNIDADE

CAMIÑO-FÍO

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



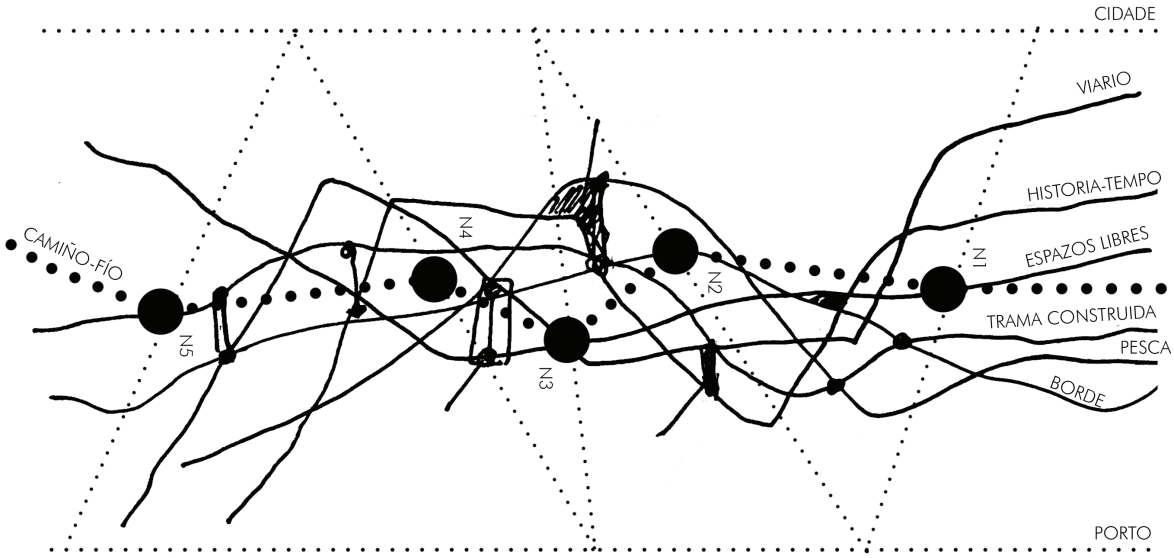
PUNTADAS CON HILO. CAMINO, NODOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD

CAMINO-HILO

Intervención mínima. Ya. Una obra fácil de hacer que aprovecha lo existente. Pavimento, vías de ferrocarril... Hilo del puerto, red (cabo, cuerda) de la ciudad. Línea contínua, estructura del movimiento donde hacer nodos (nós). 7.569,25 metros de recorrido por el ámbito. Enlace con el Paseo Marítimo en el Dique de Abrigo y con otro futuro que se propone desde Oza-Xubias hacia Ponte Pasaxe. El camino-hilo recoge una aspiración y vocación que la ciudad tiene: la accesibilidad al mar y la recuperación de tramos de costa ahora olvidados, con todo lo que conlleva de memoria y conexión visual y espacial. Perceptiva. El camino representa la lucha de los ciudadanos contra la desconexión y pérdida de los espacios. Deambular permite reflexionar sobre la ciudad de uno. Proponer (participar).

NÓS-XERMES

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



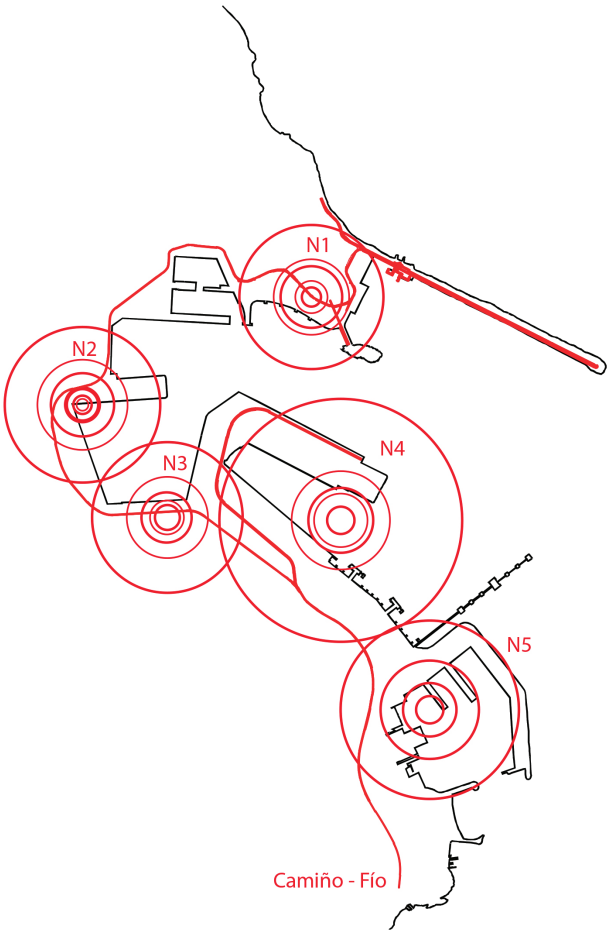
NODOS-GERMEN

Oportunidades. Lugares que jugarán un papel clave en la historia, trazado y construcción de la ciudad a partir de ahora. Espacios en reconversión donde las intervenciones arquitectónicas y de ingeniería tendrán mucho que decir. Su activación dependerá de las circunstancias, de las posibilidades del momento y del consenso ciudadano. Los nodos son gérmenes para la transformación de la ciudad en el tiempo y cada uno de ellos concentra valores de los cinco principales criterios a tener en cuenta en la intervención. Son por tanto, estrategias por si mismas que en la propuesta aparecen representadas en relación con una línea secuencial norte-sur y desarrolladas en el tiempo con un supuesto orden relacionado con las necesidades recogidas que pueden también ser cuestionadas de nuevo mediante la participación ciudadana.

II_PRINCIPIOS

A) Integración urbana entre porto e cidade

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



N1 Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón

N2 Batería (Malvecín) - Rosaleda - Avenida do Porto

N3 Palloza - Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego

N4 Castelo San Diego - Cargadoiro

N5 Varadoiros Oza - Triángulo Ferroviario

II_PRINCIPIOS

A) Integración urbana entre puerto y ciudad.

Los nodos escogidos son lugares de articulación e integración que implican por igual a la ciudad consolidada y al borde portuario en transformación (puntada). Junto con el camino (hilo), permiten comprender una propuesta de conjunto que, sin embargo, puede ser ejecutada desde la intervención puntual, por tramos e incluso en función de los tiempos y la disponibilidad de los terrenos. Cerca de los nodos aparecen otras actuaciones intermedias que toman importancia en fases previas o posteriores.

De Norte a Sur:

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

A illa é illa. Entre ela e a muralla un pasal, a divisoria dunha superficie inclinada. Pública, espazo libre que en graderío baixa ao mar. Incidencias e accións: continuidade do soterramento da vía perimetral ata a muralla. Enlazar coa subida da Maestranza. Paseo inferior a carón da muralla. Novo paseo superior pola muralla incorporando e facendo visibles as ruinas de San Francisco. Percorrido e enlaces a carón do hospital Abente e Lago, Mueso Militar, Igrexa da Orden Terceira e Fundación Luis Seoane. Mirador e bosque no final da rúa San Francisco. Conexión coa Cidade Alta. Baixada no final da muralla.

De Norte a Sur:

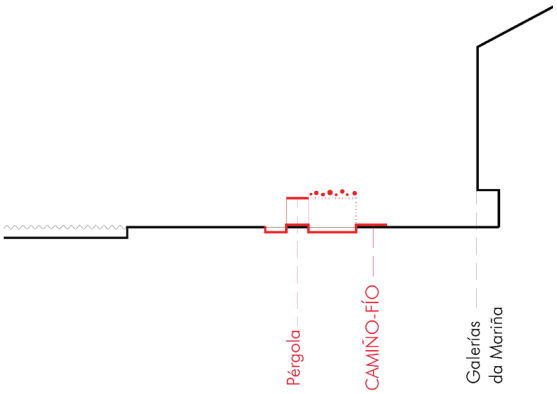
N1 Muralla (Puerta de San Miguel) – Castillo de San Antón
La isla es isla. Entre a y la muralla un pequeño puente, la divisoria de una superficie inclinada. Pública, espacio libre que en graderío baja al mar. Incidencias y acciones: continuidad del soterramiento de la via perimetral hasta la muralla. Enlazar con la subida a la Maestranza. Paseo inferior al lado de la muralla. Nuevo paseo superior por la muralla incorporando y haciendo visibles las ruinas de San Francisco. Recorrido y enlaces al lado del hospital Abente y Lago, Museo Militar, Iglesia de la Orden Tercera y Fundación Luis Seoane. Mirador y bosque al final de la calle San Francisco. Conexión con la Ciudad Alta. Bajada al final de la muralla.

Portas Clavo – Parrote – Explanada Solana

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

Dársena da Mariña (Humanización)

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



Puertas Clavo – Parrote – Explanada Solana

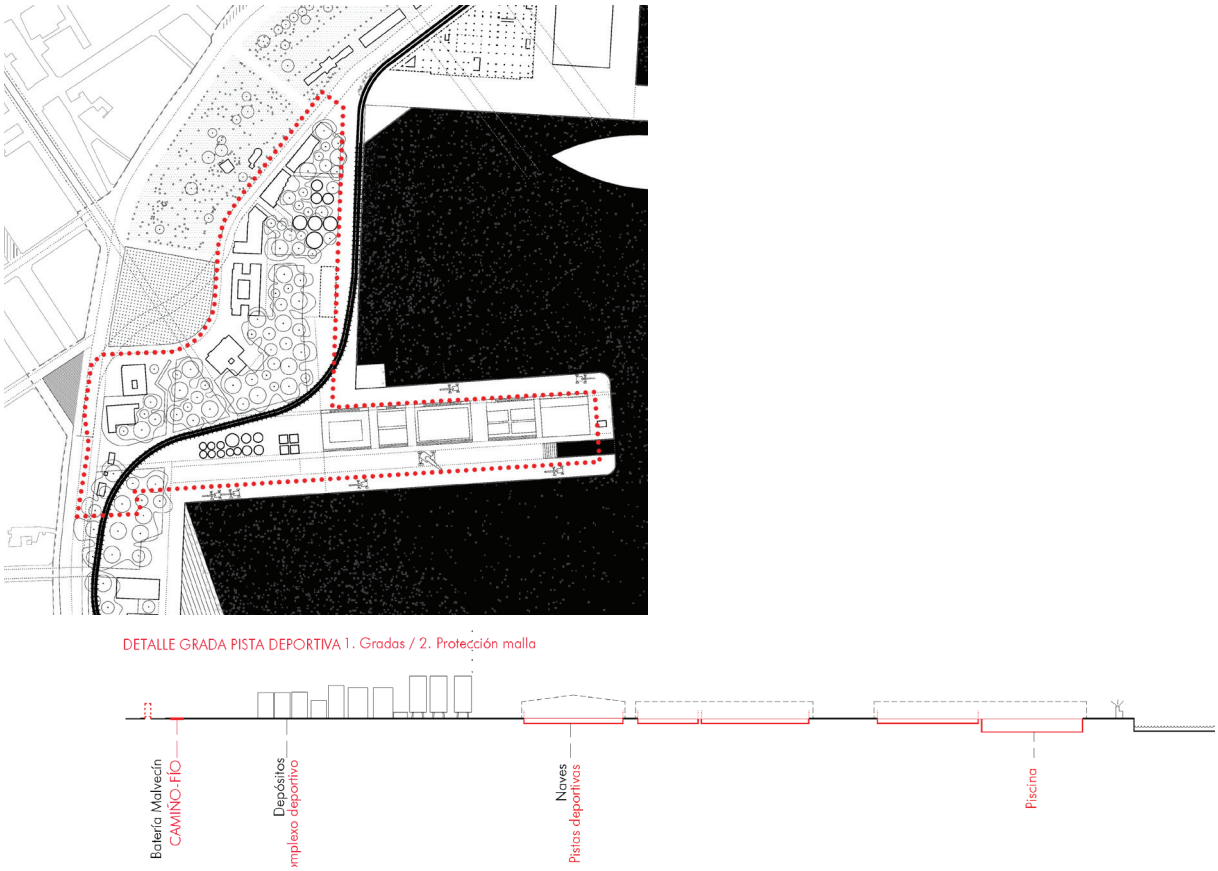
Las Portas do Cravo e Parrote son elementos, junto con la Muralla en este tramo con escasa presencia en el espacio público. Su relación con el mar se ve reforzada con la reconversión de la Solana como parque público y con la extensión de dos caminos que penetran en él en forma de Pier (pasarela sobre el mar). Uno de ellos como soporte de baño (ligero, con bancos y huecos), el otro para las Asociaciones de Pesca Deportiva (con parte edificada para taquillas y aseo). La Solana se recupera como espacio público, con grada en la orilla dejando las piscinas como elementos de apoyo y un espacio vinculado al hotel.

Dársena de la Marina (Humanización)

La Humanización de este espacio conlleva actuaciones previstas de protección viaria, mejora de los espacios verdes y protecciones frente al sol y la lluvia (pérgola)

Peirao Trasatlánticos - Centro de Ocio – Xardíns Méndez Núñez

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

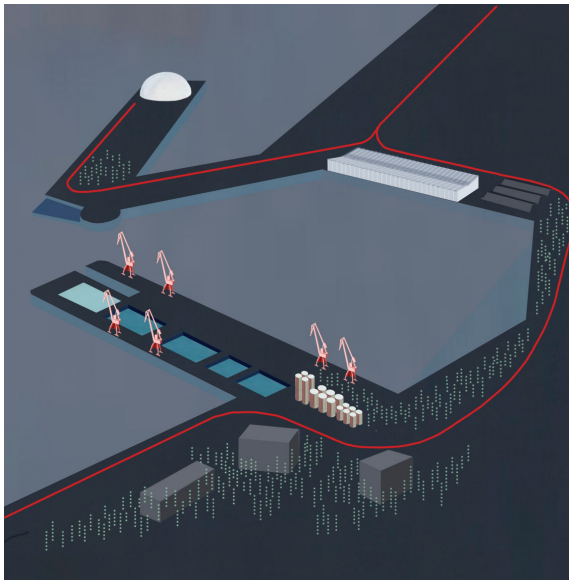


Muelle de Trasatlánticos - Centro de Ocio – Jardines Méndez Núñez

El Centro de Ocio requiere tratamiento singularizado. Apenas sin uso, no consiguió ser gérmen de ciudad. Imaginar una intervención sobre él puede ir desde proponer atravesarlo, aprovechando los huecos de su estructura, hasta su desmontaje para permitir una conexión bien necesaria: el canal secuencial que desde Riazor puede llegar al Muelle de Trasatlánticos. Playa-Ciudad-Puerto. Es posible la conexión Obelisco-Puerto a través del Centro de Ocio (intervención mínima).Incidencias y acciones: El soterramiento completo de la Avenida do Porto, permite su tratamiento como espacio de referencia peatonal y una mayor intervención. Desmontaje y cambios en la fachada: huecos y transparencias.

N2 *Batería (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edificios Institucionais)*

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

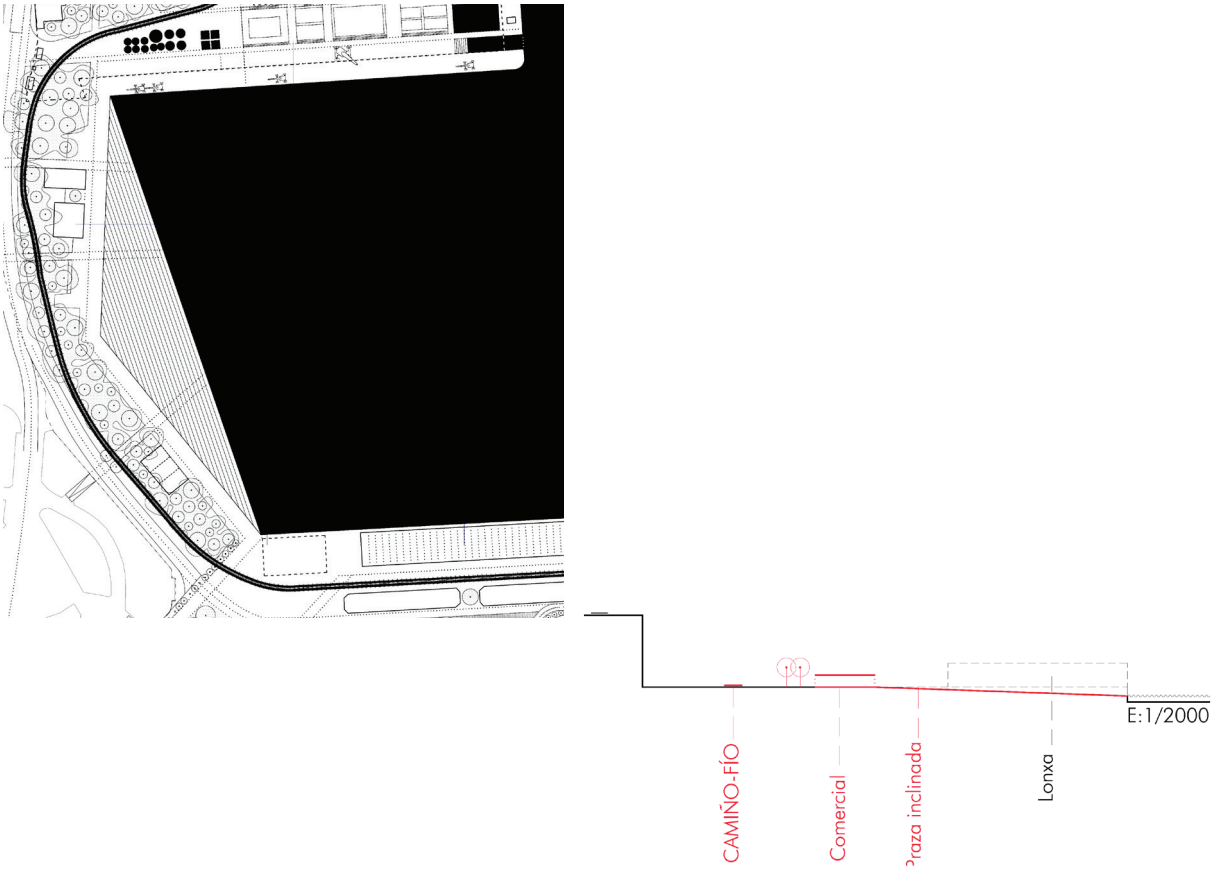


N2 Batería (Malvecín) – Rosaleda – Avenida do Porto (Edificios Institucionales)

La continuidad de los Jardines en el litoral. Las instituciones ahora metidas en un parque. Gérmen de un traspaso necesario de la ciudad en torno a sus tejidos más emblemáticos: el Ensanche, hacia el mar. Garás y Malvecín, historia y novedad de un muelle reconvertido en Centro de Actividades Deportivas, imprescindibles y necesarias en esta zona compacta de la ciudad.
Incidencias y acciones: continuidad con el soterramiento de las vías en Juana de Vega y Avenida do Porto. Superficie de preferencia peatonal como el resto de la Avenida de La Marina. Reforma de la Rosaleda. Participación ciudadana en la creación de un jardín.

Peirao Batería – Linares Rivas

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

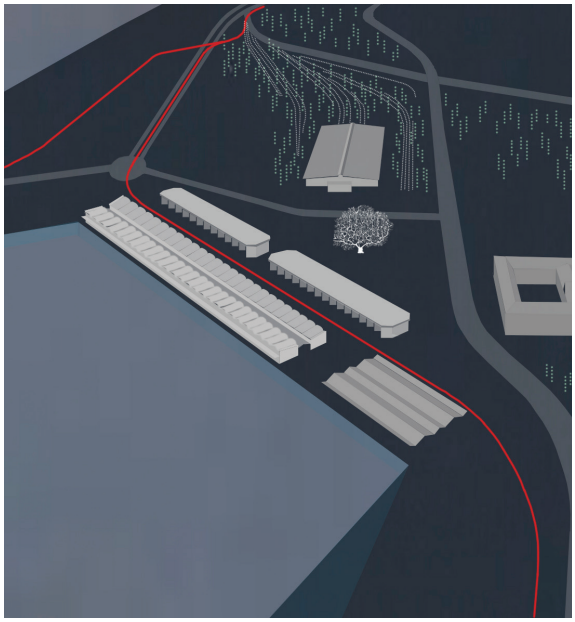


Muelle de Batería – Linares Rivas

En este punto se propone un proyecto de tiempo no inmediato que supone el traslado en el futuro de la actual Lonja que dificulta la relación ciudad-mar. Además, existe una traza histórica en ángulo del muelle muy interesante que tenía mucho que ver con la forma de la ciudad. Recuperar la diferencia entre lso muelles de Batería (Malvecín-Salvas) y Linares Rivas, permite una mejor relación con la trama del Ensanche y la recuperación de la presencia del mar en sus calles (Menéndez Pelayo, Marcial del Adalid, Ramón de la Sagra ou Escalinata Rafael del Río).

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

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

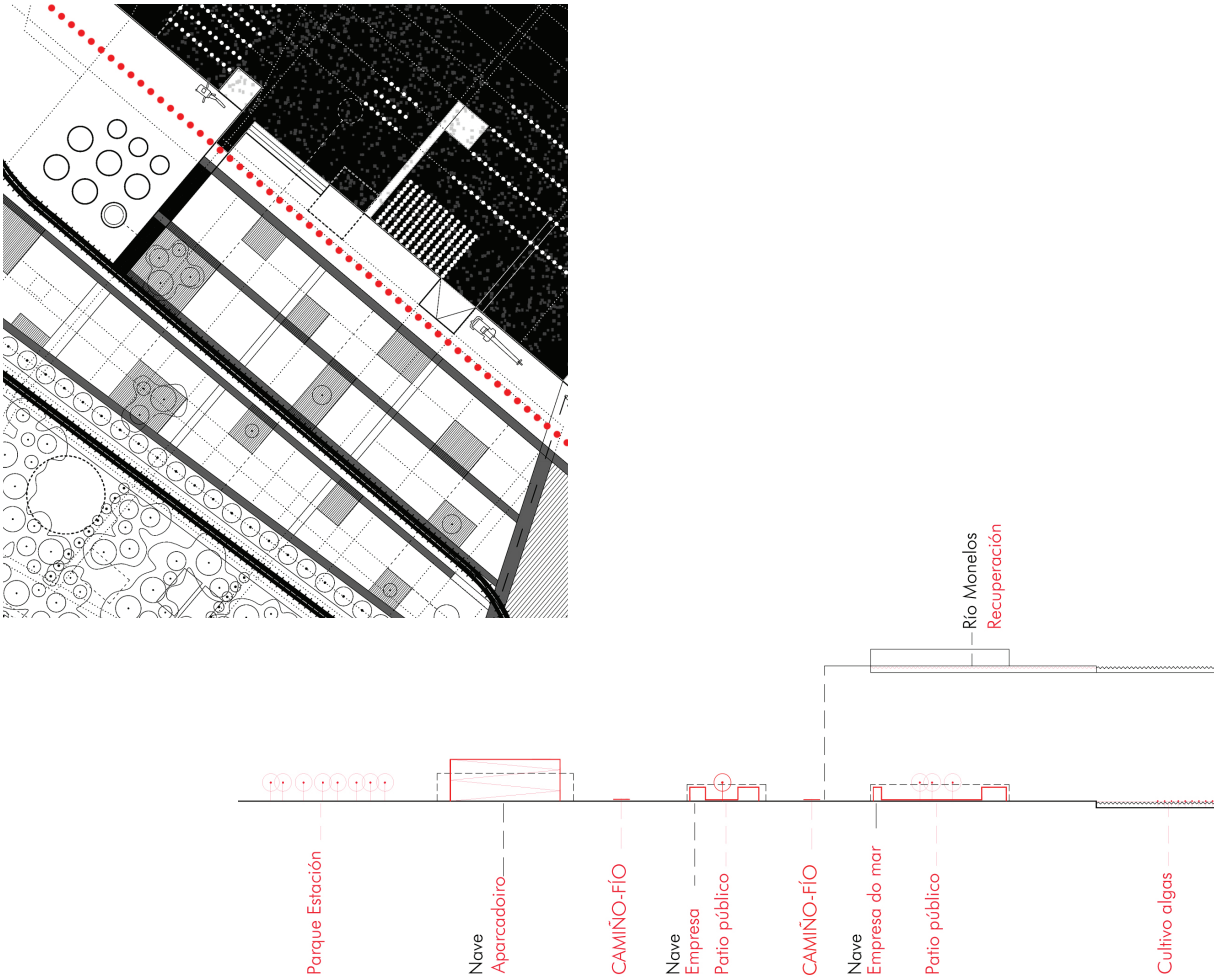


N3 Palloza – Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego

La creación de la Plaza del Muro, el mercado del pescado. Mezcla de usos propios de la ciudad: justicia, mercado, cultura. Espacio triangular, vacío tratado con pavimentos de diferente textura. Gravas y piedras lavadas. Este espacio articulará los usos existentes con los nuevos. Mantenimiento de un patrimonio edificado, incorporado como piezas urbanas a través de la apertura de los cierres y el tratamiento de las superficies.
Incidencias y acciones: Aperturas en el lado del puerto, en cierres y vallados. Sustitución de los edificios sin interés para los nuevos usos y crear, del otro lado de la avenida una plaza como contrapunto de la Palloza. Una vinculada a la antigua Fabrica de Tabacos (Hoy de Justicia) y otra con los edificios de Frío, oficinas de Armadores y la Lonja del Gran Sol, recuperada como espacio diáfano: para actividades de mercado público y degustación de productos del mar. Reconversión de la Estación de San Diego como Centro de Emprendimiento Ciudadano y de actividades culturales en un contexto de Parque e nunha zona de ciudade necesitada y con la singularidade de la gran superficie cubierta diáfana existente que permite acoger grandes eventos cerca de los centros de comunicación (intermodal, terminal de pasajeros…), comercial y turístico de la ciudad.

Rego Monelos

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

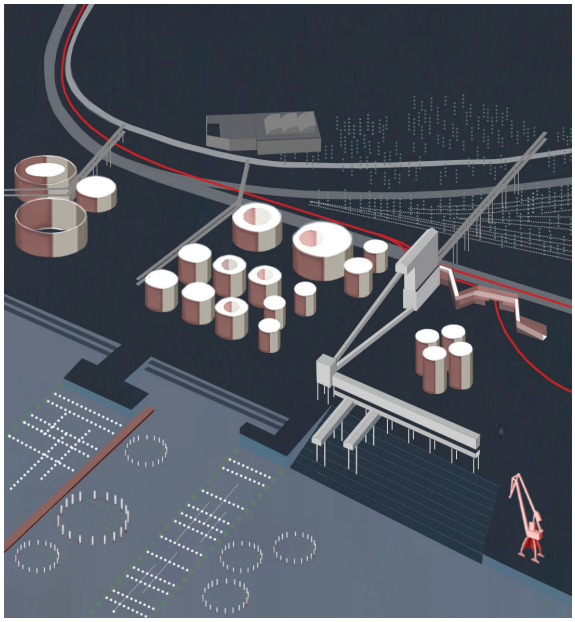


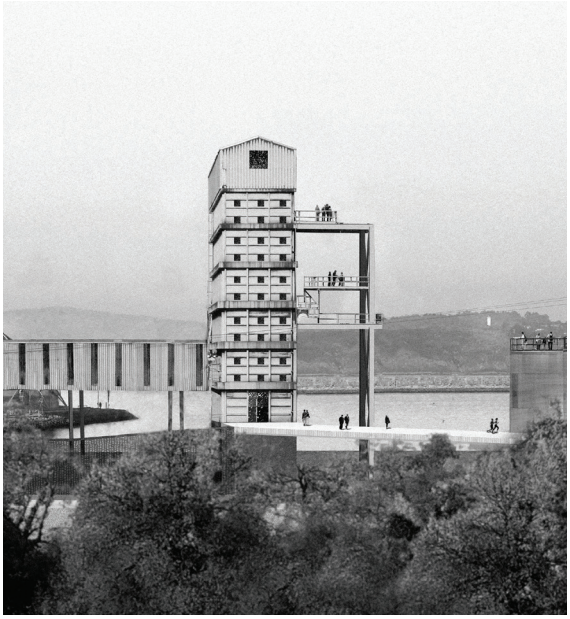
Rio Monelos

El documental ¨Esquece Monelos¨ habla de la pérdida de este río para la ciudad, canalizado y con una desembocadura en el mar imposible de ver. Por lo menos en su tramo final, formando parte del Parque de la Estación de San Diego y del Tejido Productor e Investigador de Recursos del Mar, irá a la vista, recorriéndose como espacio público.

N4 *Castelo San Diego – Cargadoiro*

De Castelo a Castelo. Esquecido lugar de gran importancia na historia da cidade e o seu perfil costeiro. No seu entorno impoñente cargadoiro de gran. Monumentotempo que sintetiza a memoria deste sitio. Ante a imposibilidade de recuperación total do castelo, rastrexar a base do seu muro defensivo e levantar un muro calado que permite apoiar unha pasarela que ven dos Castros ata o cargadorio. Esta operación de descuberta e construción, permitirá o desenrolo da Zona 2. Nodo onde se xuntan e dan comezo o parque, o Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar e o Tecido-Depósitos de Aloxamento e Equipamento públicos.



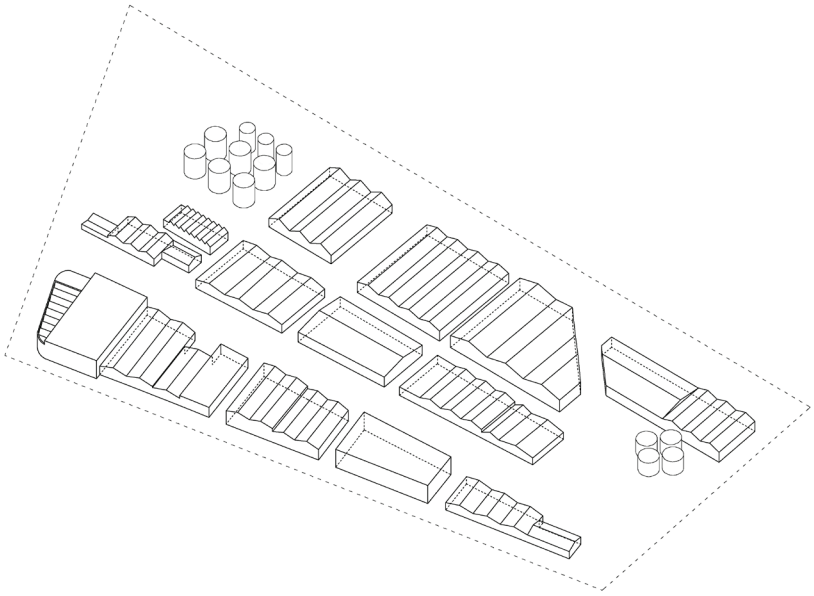


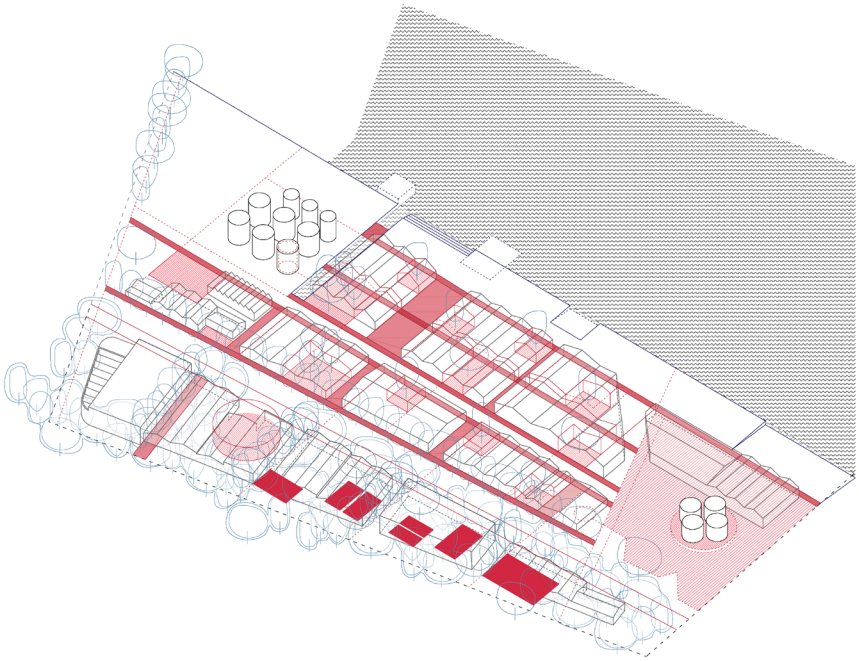
N4 Castillo de San Diego – Cargadero

De Castillo a Castillo. Lugar olvidado de gran importancia en la historia de la ciudad y su perfil costero. En su entorno un imponente cargadero de grano. Monumentotiempo que sintetiza la memoria de este sitio. Ante la imposibilidad de recuperación total del castillo, rastrear la base de su muro defensivo y levantar un muro calado que permite apoyar una pasarela que viene de Os Castros hasta el cargadero. Esta operación de descubrimiento y construcción, permitirá el desarrollo de la Zona 2. Nodo dónde se juntan y dan comienzo el parque, el Tejido Productor e Investigador de Recursos del Mar y el Tejido-Silos de Alojamiento y Equipamiento públicos.

Tecido Produtor e Investigador de Recursos do Mar

Pouco a pouco, o desmantelamento das naves permitirá a ocupación dos espazos que deixan por novas edificacións. A proposta é de dedicar todo este ámbito de naves á viveiro de empresas relacionadas cos produtos do mar que investigan e producen neste ou noutros lugares. A ocupación, mediante unha ordenanza sinxela permitirá ir construíndo patios e corredores co apoio do parcelario existente que han ir enlazando o tecido entre os edificios e as construcións dos tinglados e aparellos cara o mar.





Tejido Produtor e Investigador de Recursos do Mar

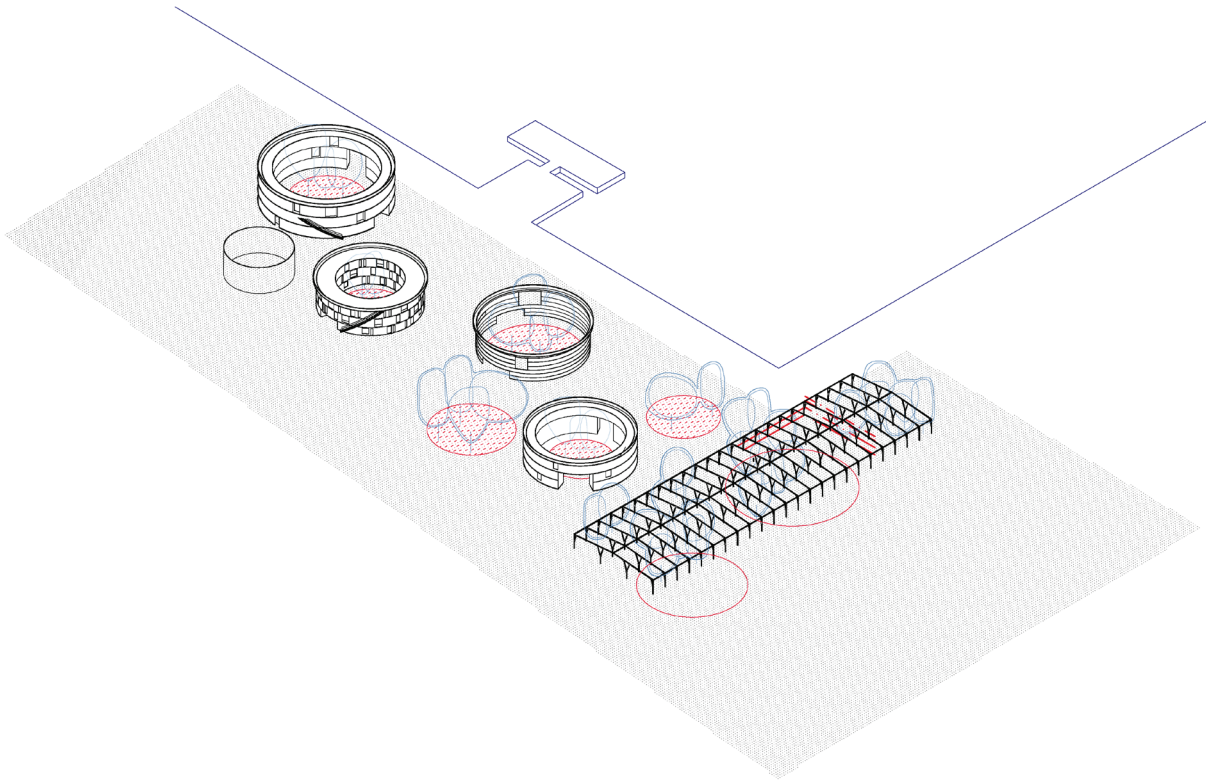
Poco a poco el desmantelamiento de las naves permitirá la ocupación de los espacios que dejan por nuevas edificaciones. La propuesta propone dedicar todo este ámbito de naves a Vivero de Empresas relacionadas con los productos del mar que investigan y producen en este o en otros lugares. La ocupación, mediante una ordenanza sencilla, permitirá ir construyendo patios y corredores con apoyo del parcelario existente que irán enlazando el tejido entre los edificios y las construcciones de los tinglados y aparejos hacia el mar.

Tecido-Depósitos de Aloxamento e Equipamento públicos.

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

Os Castros – Peirao Pesqueiro

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



Tejido-Depósitos de Alojamento y Equipamientos públicos.

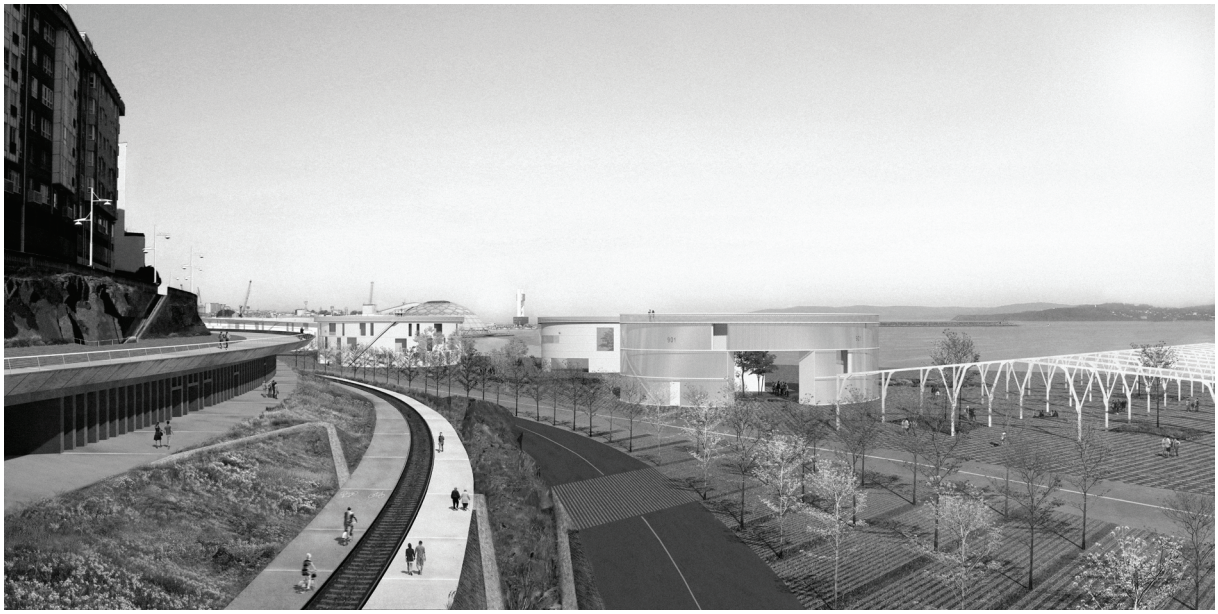
Reutilización de los depósitos y toda la interesante arquitectura industrial vinculada a la zona de petroleros. Sus dimensiones permiten el desarrollo de Equipamientos y Alojamientos públicos, manteniendo un tratamiento del suelo libre como zona verde.

Los Castros – Muelle Pesquero

Sección de contacto entre la parte alta de los Castros. Rampas, bancales verdes, equipamientos y aparcamientos que, junto con pasarelas, permiten la transición hacia el mar desde las cotas más altas.

N5 *Varadoiro Oza – Triángulo ferroviario*

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



N5 Varadero de Oza – Triángulo ferroviario

Reconversión de un gran espacio ocupado por infraestructuras. Confluencia. Valle. Cotas bajas que permiten el lagunaje, la retención de agua y la plantación de especies digestoras. La exuberancia de un parque que es selva. La vía como paseo hacia Las Xubias, Culleredo... También, asomarse a los varaderos, en parte obsoletos. El jardín por las rampas hacia el mar (Giles Clément, Piet Oudolf). Aunque se ve aconsejable la modificación del trazado de acceso hacia el talud del Porto de Oza desde el túnel de Eirís, parece unha obra excesiva que socava la propia configuración granítica de los Castros. Intervenir en la zona de contacto, abriendo el relleno bajo la vía que viene del túnel para mejorar el acceso peatonal desde el paseo de la vía, el nuevo parque y el barrio de Os Castros hacia Oza.

Praia Oza – Paseo das Xubias

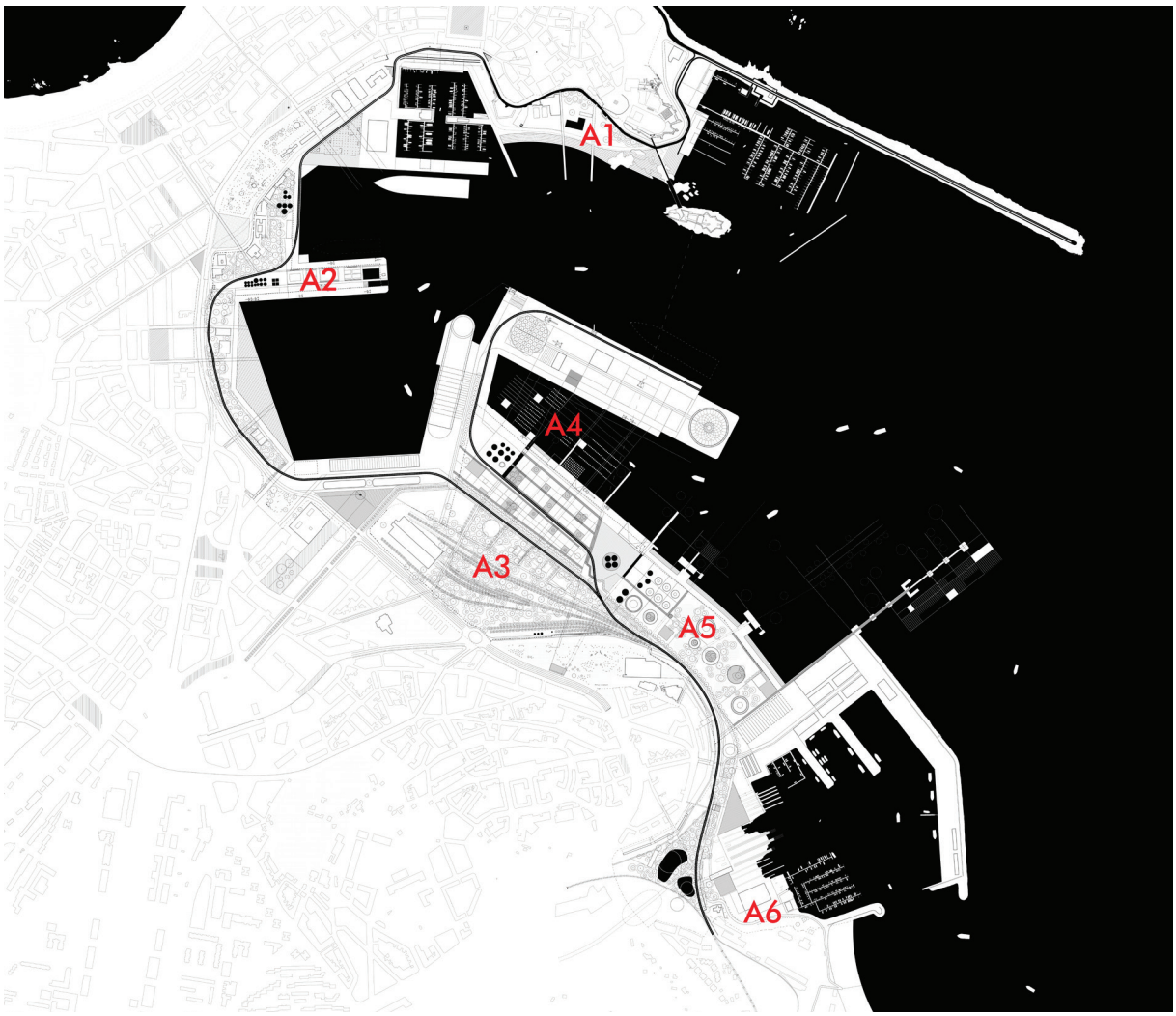
Ampliación da praia de Oza no espazo entre a actual e os varadoiros. Aproveitar para facer variante do camiño ciclopeonil ata volver a conectar cunha futura proposta de extensión polas vías ferroviarias cara ás Xubias e a Pasaxe.

Playa de Oza – Paseo de las Xubias

Ampliación de la playa de Oza en el espacio entre la actual y los varaderos. Aprovechar para hacer una variante del camino ciclopeatonal hasta volver a conectar con una futura propuesta de extensión por las vías ferroviarias hacia Las Xubias y Puente Pasaje.

ÁREAS

Espazos de transformación no tempo. Ámbitos que irán mudando a partir das intervencións nos nós. A dinámica de cambio virá condicionada polo convenio e a disposición. Será unha intervención gradual na que as trazas, superficies e mesmo estruturas, serven de soporte dos novos usos. A destacar, as pegadas do tecido industrial e as do ferrocarril onde elementos como os silos, algunhas naves, a estación e as vías do tren, son aproveitadas como bases xa construídas para o desenrolo de equipamentos e espazos libres.
A1 Solana – Paseo Marítimo
A2 Peirao Calvo Sotelo
A3 San Diego – Os Castros (Parque e Centro Actividades)
A4 San Diego – Peirao Centenario (Tecido Produtivo do Mar- Peirao de Carga – Nova Lonxa)
A5 Depósitos (Tecido Aloxamento/Asistencial)
A6 Varadoiros – Praia de Oza (Mestura Pesca – Deporte – Praia)



ÁREAS

Espacios de transformación en el tiempo. Ámbitos que irán evolucionando a partir de las intervenciones en los nodos. La dinámica del cambio vendrá condicionada por el convenio y la disposición. Será una intervención gradual en la que las trazas, superficies e incluso las estructuras, sirven de soporte de los nuevos usos. A destacar, las vinculadas al tejido industrial y al ferrocarril, donde, elementos como los silos, algunas naves, la estación y las vías del tren, son aprovechadas como bases ya construidas para el desarrollo de equipamientos y espacios libres

B) Mobilidade e accesibilidade

Peóns e ciclistas

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

Rodada

Cinco puntos de intervención melloran o tratamento e alcance da proposta. Trátase de cambios de diferente intensidade que abren posibilidades a que as transformacións urbanas propostas nos NÓS, incidan nos ámbitos das súas contornas.
No 1 a proposta de continuidade do soterramento da vía perimetral da Solana ata o Clube Náutico e Oceanográfico.
No 2 a continuidade do soterramento da Avenida do Porto ata Praza de Ourense afecta a toda a relación lonxitudinal entre os peiraos de Calvo Sotelo os edificios institucionais e o Centro de Ocio cos Xardíns de Méndez Núñez e Os Cantóns. A proposta recolle tamén outra aposta de interese para a relación Pescadería-Ensanche co enlace tamén soterrado dende Praza de Ourense ata o túnel cara Praza de Pontevedra.

Inda que non teñen unha incidencia directa na mobilidade e accesibilidade, pois se trata mais ben de aportar melloras na integración de espazos, entre o 3 e o 4 nó, contémplase o derrubo do ramal aéreo de Alfonso Molina en Linares Rivas, pasándoo cara o interior e, no entorno do 4 a posta no terreo do viario entre os Castros e o inicio de Ronda de Outeiro e rúa Posse.

B) Mobilidad y accesibilidad
Peatones y ciclistas
La accesibilidad peatonal y ciclista es la principal apuesta de orden del proyecto. También de la economía y posibilidades de implantación gradual del resto de las propuestas de intervención. El camiño-fío, lineaa contínua que aprovecha la pavimentación existente o el trazado de las lineas obsoletas de ferrocarril. En el caso del ferrocarril, se aprovechan las lineas interiores del puerto y también las que desaparecen con la propuesta de mantenimiento exclusivo de la línea ferroviaria que entra desde a Mariña hasta la futura intermodal de San Cristóbal.
Rodada
Cinco puntos de intervención mejoran el tratamiento y alcance de la propuesta. Se trata de cambios de diferente intensidad que abren posibilidades a que las transformaciones urbanas propuestas en los NÓS, incidan en los ámbitos de sus contornos.
No 1 la propuesta de continuidad del soterramiento de la vía perimetral de la Solana hasta el Club Náutico y Oceanográfico.
No 2 la continuidad del soterramiento de la Avenida do Porto hasta Praza de Ourense afecta a toda a relación longitudinal entre los muelles de Calvo Sotelo los edificios institucionales y el Centro de Ocio con los Jardines de Méndez Núñez y Los Cantones. La propuesta recoge también otra apuesta de interes para la relación Pescadería-Ensanche con enlace también soterrado desde Praza de Ourense hasta el túnel hacia la Plaza de Pontevedra.
Aunque no tienen una incidencia directa en la mobilidad y accesibilidad, pues se trata de aportar mejoras en la integración de espacios, entre el 3 y el 4 nó, se contempla el derribo del ramal aéreo de Alfonso Molina en Linares Rivas, pasándolo hacia el interior y, en el entorno del 4 la puesta a nivel del viario entre los Castros y el inicio de Ronda de Outeiro y rúa Posse.

Ferroviario

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

Marítimo

O proxecto implementa o tráfico de transporte de pasaxeiros en cruceiros e transatlánticos, no contexto dun novo escenario sen grandes barcos de carga o que permite a dinamización do tráfico interior, tanto de pesqueiros, embarcacións deportivas como de pasaxeiros. Tamén recolle a mobilidade entre partes da cidade e da proposta, con embarcadoiros nos periraos da lonxa do Gran Sol, Centenario, Porto Pesqueiro e Oza entre outros, xunto coa mobilidade de proximidade cara o Golfo Ártabro, A ría do Burgo, As Mariñas ou a Comarca de Ferrol.

Espazo libre vinculado á mobilidade

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

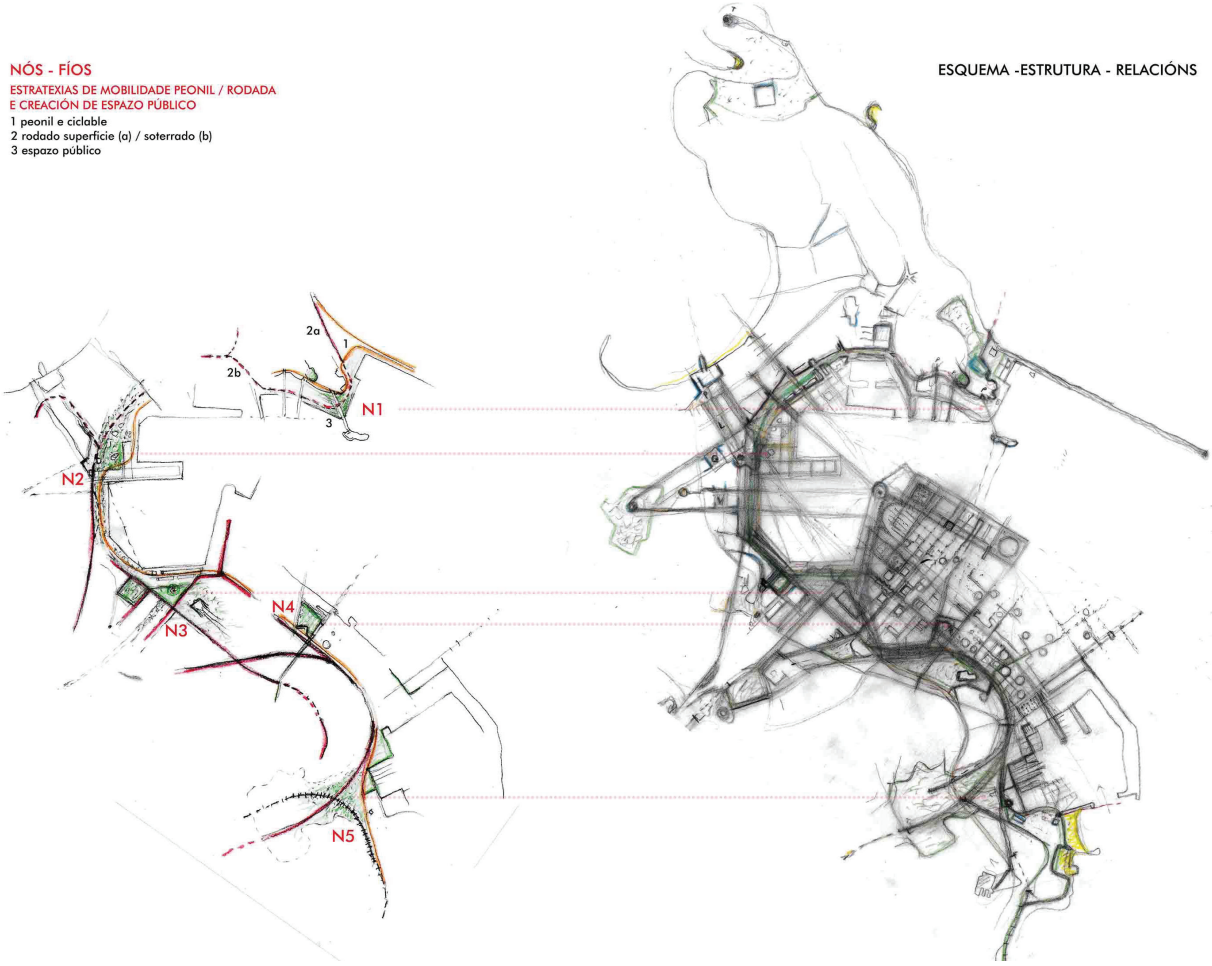
Ferroviario
La propuesta contempla como único acceso ferroviario dentro del ámbito de estudio el mantenimiento de la conexión desde la mariña coruñesa con la estación de San Cristóbal. Pero es precisamente el trazado de las lineas ferroviarias y su materialidad lo que hace el soporte de la accesibilidad ciclopeatonal de la mayor parte de la propuesta así como de la definición de algunos espacios del Parque de San Diego.
Marítimo
El proyecto implementa el tráfico de transporte de pasajeros en cruceros y trasatlánticos, en el contexto de un nuevo escenario sin grandes barcos de carga lo que permite la dinamización del tráfico interior, tanto de pesqueros, embarcaciones deportivas como de pasajeros. También recoge la movilidad entre partes de la ciudad y de la propuesta, con embarcaderos en los muelles de la lonja de Gran Sol, Centenario, Puerto PEsquero y Oza entre otros, junto con la movilidad de proximidad hacia el Golfo Ártabro, la Ría do Burgo, As Mariñas o la Comarca de Ferrol.
Espacio libre vinculado a la mobilidad
Una de las características más importantes de los nós que se proponen es que vinculan siempre mobilidad y espacio libre. El empuje hacia la transformación de si mismos y de su entorno viene dada por intervenciones que juntan valores de mejora en la mobilidad peatonal, ciclista, pero también de creación de espacio libre.

NÓS - FÍOS

ESTRATEXIAS DE MOBILIDADE PEONIL / RODADA
E CREACIÓN DE ESPAZO PÚBLICO

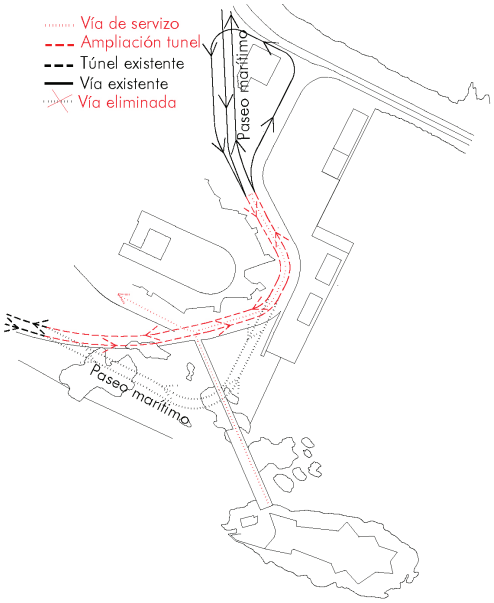
1 peonil e ciclable
2 rodado superficie (a) / soterrado (b)
3 espazo público

ESQUEMA -ESTRUTURA - RELACIÓNS



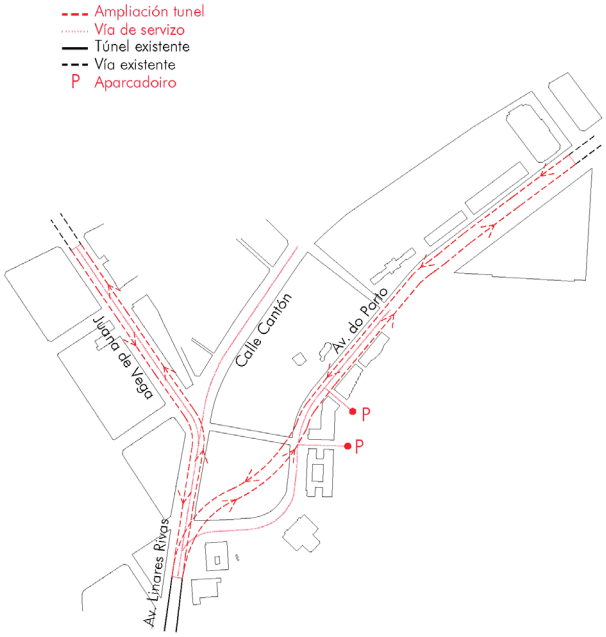
V1 Continuidade soterramento Solana-San Antón.

Continuidad soterramiento Solana-San Antón.



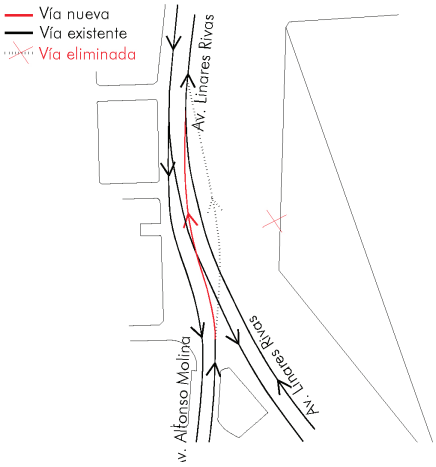
V2 Continuidade soterramento Av. Do Porto.

Continuidad soterramiento Av. Do Porto.



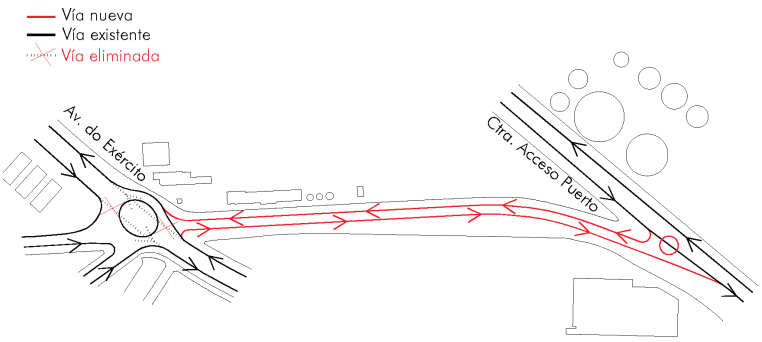
V3 Eliminación viaduto Linares Rivas.

Eliminación viaducto Linares Rivas.



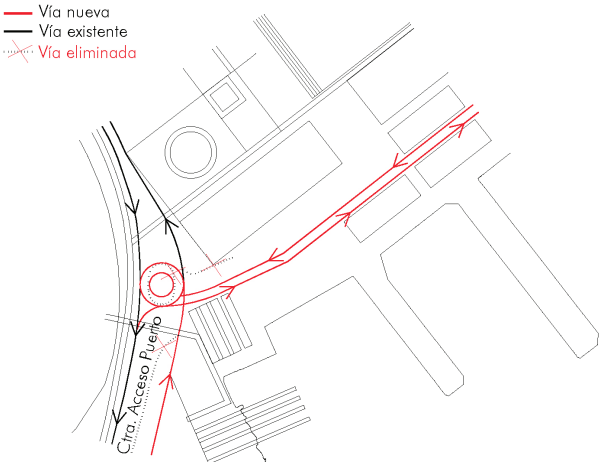
V4 Eliminación viaduto Ronda Outeiro-Os Castros

Eliminación viaducto Ronda Outeiro- Los Castros



V5 Novo acceso ao Porto Pesqueiro de Oza

Nuevo acceso al Puerto Pesquero de Oza



RELACIÓNS / XEITOS DE EMPEZAR

A proposta permite unha xestión flexible das intervencións. Entre o camiño-fío, os nós e as melloras puntuais no viario ou o desenrolo das áreas, existen relacións que conlevan diferentes posibillidades. Inda que tempo e fases dependerán das dinámicas da cidade e da oportunidade das transformacións, o seguinte esquema amosa ditas relacións e o calado das actuacións.

Como exemplo, o nó N1 é un nó autónomo, é dicir, non depende do resto, mais del si depende a posible transformación da Solana (A1) ou a relación da cidade co Castelo de San Antón e a Muralla. Neste caso ten especial importancia a intervención viaria (V1) pois o calado desa transformación terá menos peso na creación de espazo público e o achegamento ao mar da cidade.

Os nós N2 e N3 son nós que poden ter moita relación ao través do novo camiño (C1) e que son xermes clave para as transformacións dos seus ámbitos. O N4 é o que articula os cambios nos tecidos industriais existentes é o N5 o que recupera o espazo perdido entre infraestruturas como parque sostible.

A proposta amosa e fai visible as posibilidades e a cidade dirá os tempos, fases e modos de empezar.

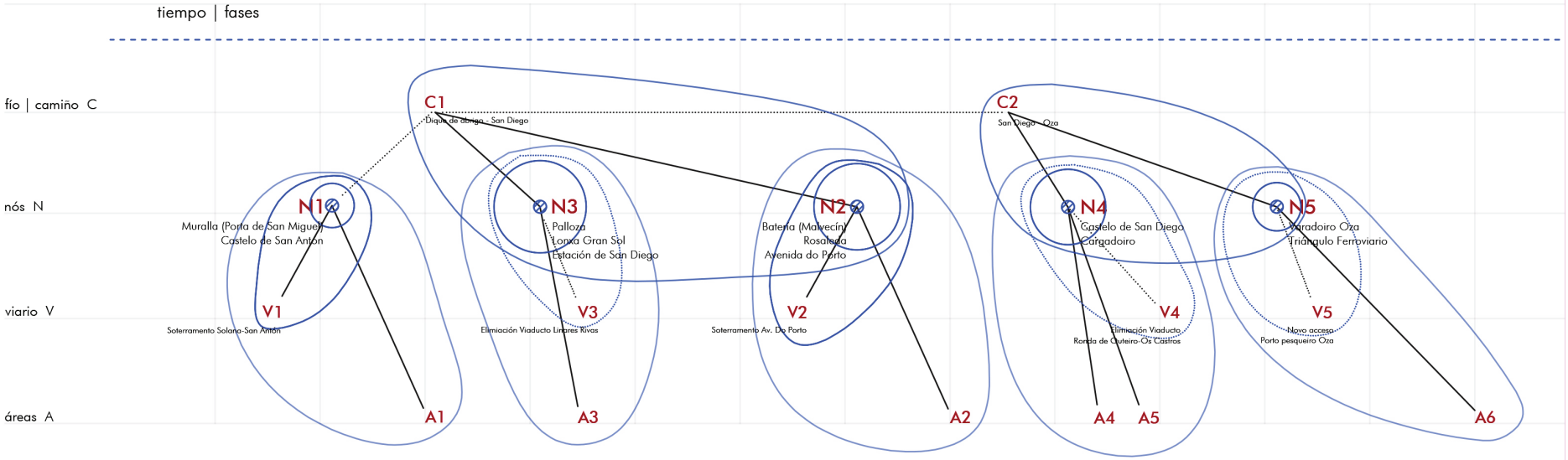
RELACIONES / MODOS DE EMPEZAR

La propuesta permite una gestión flexible de las intervenciones. Entre el camino-hilo, los nodos y las mejoras puntuales en el viario o el desarrollo de las áreas, existen relaciones que conllevan diferentes posibilidades. A pesar de que tiempo y fases dependerán de las dinámicas de la ciudad y de la de la oportunidad de las transformaciones, el siguiente esquema muestra dichas relaciones y el calado de las actuaciones.

Como ejemplo, el nodo N1 es un nodo autónomo, es decir, no depende del resto, pero si depende de él la posible transformación de la Solana (A1) o la relación de la ciudad con el Castillo de San Antón y la Muralla. En este caso tiene especial importancia la intervención viaria (V1) pues la profundidad de esa transfromación tendrá menos peso en la creación del espacio público y el acercamiento al mar de la ciudad.

Los nodos N2 y N3 son nodos que pueden tener mucha relación a través del nuevo camino (C1) y que son gérmenes clave para las transformaciones de sus ámbitos. El N4 es el que articula los cambios en los tejidos industriales existentes y el N5 el que recupera el espacio perdido entre las infraestructuras como parque sostenible.

La propuesta muestra y hace visible las posibilidades y la ciudad dirá los tiempos, fases y modos de empezar.


tiempo | fases
fío | camiño C
nós N
viario V
áreas A
C1
Dique de abrigo - San Diego
C2
San Diego - Oza
N1
Muralla (Porta de San Miguel)
Castelo de San Antón
N3
Palloza
Lonxa Gran Sol
Estación de San Diego
N2
Batería (Malvecín)
Rosaleda
Avenida do Porto
N4
Castelo de San Diego
Cargadoiro
N5
Varadoiro Oza
Triangulo Ferroviario
V1
Soterramento Solana-San Antón
V3
Eliminación Viaducto Linares Rivas
V2
Soterramento Av. Do Porto
V4
Eliminación Viaducto
Ronda de Outeiro-Os Castros
V5
Novo acceso
Porto pesqueiro Oza
A1
A3
A2
A4
A5
A6

C) Sostenibilidad

La sostenibilidad de la propuesta.
La transformación del frente portuario que se define en esta propuesta tiene como prioridad mejorar la sostenibilidad del sistema urbano de A Coruña, tanto en aspectos ambientales, como económicos y sociales:

- En el campo ambiental, la propuesta se centra en la naturalización de los antiguos muelles y áreas adyacentes, reemplazando las superficies artificiales por soluciones porosas y vegetales que mejoran el ciclo del agua y la continuidad de la infraestructura verde de la ciudad. Además, se proponen propuestas específicas centradas en lograr una mayor eficiencia energética, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero y los vertidos a la red de saneamiento existente.

- En el ámbito social, la propiedad pública del terreno se mantendrá en toda la zona, favoreciendo el acceso al mar mediante una combinación de espacios libres, equipamientos y zonas verdes. Por otro lado, se posibilitaría la construcción de alojamientos de carácter social en el contexto de los antiguos depósitos de petróleo. Tanto la forma de gestión como la formalización de la propuesta permiten el mantenimiento de la propiedad pública del suelo, fomentando una política de vivienda que responda a las necesidades locales. Finalmente, la conservación de un gran número de edificios singulares de los muelles y la recuperación de la memoria histórica con hitos como el antiguo castillo de San Diego y la playa del Parrote favorecen el mantenimiento del Patrimonio Colectivo y la identificación de la sociedad con los nuevos espacios.

- En el ámbito económico, la sostenibilidad de la propuesta se basa en la transformación progresiva de los muelles, teniendo siempre en cuenta las actividades portuarias y logísticas realizadas y que se seguirán realizando en el corto y mediano plazo. No se parte de una tábula rasa, sino que se integra la propuesta en la estructura existente para que los nuevos usos puedan coexistir con la industria compatible durante el tiempo necesario para no poner en peligro la sostenibilidad de las empresas y el empleo asociado a ellas.

Para la preparación de esta propuesta, se consideraron los criterios de sostenibilidad basados en el conocimiento del contexto local y de acuerdo con las experiencias y precedentes de otras ciudades aplicables a este caso. Para un mayor rigor, se utilizó una metodología de evaluación de la sostenibilidad centrada específicamente en las intervenciones urbanas, y validada por años de experiencia en diferentes países, denominada BREEAM Urbanismo. Este método fue creado originalmente por el Building Research Establishment para el contexto británico, pero en 2010 se adaptó a varios países, entre ellos España. Además, el sistema incorpora la especificidad local a través de coeficientes de ponderación que se adaptan a cada región del país. La ventaja que ofrece este método es que permite evaluar objetivamente el grado de sostenibilidad de varias propuestas, permitiendo la comparación entre alternativas y la mejora continua de los proyectos urbanos.

C) Sustentabilidade

A Sustentabilidade da proposta

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

- No eido ambiental, a proposta incide na naturalización dos antigos peiraos e zonas adxacentes, substituíndo os acabados e coberturas artificiais por solucións baseadas, porosos e vexetais, que faciliten a mellora do ciclo da auga e a continuidade da infraestrutura verde da cidade. Amais, defínense propostas específicas enfocadas a acadar un maior eficiencia enerxética, diminución das emisións de gases de efecto invernadoiro e dos punto de vertido da rede de saneamento existentes.

- No eido social, manterase a propiedade pública do solo en todo o ámbito, favorecendo o aceso ao mar mediante una combinación de prazas, paseos e zonas verdes. Por outra banda, posibilitase a construción de equipamentos e vivendas sociais en réxime de aluguer no ámbito dos antigos depósitos de petróleo. Tanto a forma de xestión coma a formalización da proposta permiten manter a propiedade pública do solo e dos inmobles, podendo activar unha política de vivenda que responda as necesidades locais. Finalmente, a conservación dun número elevado de edificacións singulares dos peiraos e a recuperación da memoria histórica con fitos coma o antigo castelo de San Diego e praia do Parrote favorecen o mantemento do Patrimonio colectivo e a identificación da sociedade cos novos espazos.

- No eido económico, a sustentabilidade da proposta basease na progresiva transformación dos peiraos, tendo sempre presente e valorando as actividades portuarias e loxísticas que se levan a cabo e que seguiran a desenvolverse a curto e medio prazo. Non se parte dunha táboa rasa senón que se integra a proposta na estrutura existente de modo que poderían convivir os novos usos cos industriais compatibles durante o tempo necesario para non por en risco a sustentabilidade das empresas e o emprego asociado a elas.

Para a elaboración desta proposta tivéronse en consideración uns criterios de sustentabilidade baseados no coñecemento do contexto local e de acordo con experiencias e precedentes de outras cidades aplicables a este caso. Para un maior rigor, empregouse unha metodoloxía de avaliación da sustentabilidade especificamente enfocada en intervencións de carácter urbano e validada por anos de experiencia en diversos países, denominada BREEAM Urbanismo. Este método foi creado orixinalmente polo Building Research Establishment para o contexto británico, pero no ano 2010 foi adaptado a diversos países, entre eles España. Amais, o sistema incorpora a especificidade local mediante uns coeficientes de ponderación que están adaptados a cada rexión do país. A vantaxe que ofrece este método e que permite avaliarde maneira obxectiva o carácter sustentable de propostas diversas, permitindo a comparación entre alternativas e a mellora continua dos proxectos urbanos.

BREEAM Urbanismo se organiza en una serie de objetivos, agrupados en 8 categorías:

1.Clima y energía, que cubre aspectos como el riesgo de inundaciones, la eficiencia energética o el consumo de agua.

2.Comunidad, que se centra en la participación de los ciudadanos, la accesibilidad o la consideración de los futuros usuarios.

3.Lugar, esta categoría fomenta la creación de lugares significativos para los usuarios, en el que las personas que quieren vivir y trabajar, con una mezcla de usos y comunidades, el uso racional del suelo, etc.

4.Ecología, presta atención a la biodiversidad y la ecología del lugar antes y después de la intervención.

5.El transporte promueve el uso del transporte público y no motorizado, por medio de instalaciones adecuadas y bien diseñadas para peatones o bicicletas.

6.Recursos, las intervenciones que se llevarán a cabo intentarán utilizar materiales de bajo impacto ambiental, reduciendo la generación de residuos y también prestando atención al uso del agua.

7.Economía, en esta categoría se trata de facilitar la implementación de nuevas actividades económicas y empresas o inversiones que generen empleos locales en el área o mejorar los existentes.

8.Edificios. Los edificios integrados en la propuesta deben tener un comportamiento ambiental eficiente, con una baja demanda de energía y recursos.

BREEAM Urbanismo está organizado nunha serie de obxectivos,agrupados en 8 categorías:

1.Clima e enerxía, que abrangue aspectos coma o risco de asolagamento, a eficiencia enenerxética ou o consumo da auga.

2.Comunidade, que incide sobre a participación da cidadanía, a accesibilidade ou a consideración dos futuros usuarios.

3.Lugar, nesta categoría incentívase a creación de lugares significativos para os usuarios, onda a xente queira vivir e traballar, con mestura de usos e comunidades, uso racional do solo, etc...

4.Ecoloxía, préstase atención a biodiversidade e a ecoloxía do lugar antes e despois da intervención.

5.Transporte, foméntase o uso do transporte publico e non motorizado, mediando instalacións adecuadas e ben deseñadas para peóns ou bicicletas.

6. Recursos, as intervencións a realizar tratarán de usar materiais de baixo impacto ambiental, reducindo a xeración de residuos e tamén prestando atención ao uso da auga.

7. Economía, nesta categoría tratase de facilitar a implantación de novas actividades económicas e empresas ou inversións que xeren emprego local na zona ou potencien os existentes.

8. Edificios. Os edificios integrados na proposta deberán ter un comportamento ambiental eficiente, cunha baixa demanda de enerxía e recursos.

CLIMA ENERGIA	COMUNIDAD	DISEÑO DEL LUGAR	ECOLOGÍA	TRANSPORTE	RECURSOS	ECONOMIA	EDIFICIOS
Riesgo de inundación	Diseño universal	Aproximación secuencial	Informe ecológico	Trans. Público. Capacidad	Materiales ecológicos	Sectores prioritarios	Residencial
Escorrentía superficial	Consultas	Reutilización suelo	Plan de Biodiversidad	Trans. Público. Frecuencia	Materiales locales	Mano de obra y formación	No residencial
Drenaje sostenible	Guía del Usuario	Reutilización edificios	Flora Autóctona	Trans. Público. Instalaciones	Construcción vías	Empleo	
Isla de calor	Gestión y uso	Paisajismo		Equipamientos Locales	Residuos	Nuevos negocios	
Eficiencia energética		Diseño y accesibilidad		Red carril-bici	Gestión del agua	Inversión	
Renovables integradas		Zonas verdes		Instalaciones bicicletas	Aguas Subterráneas		
Renovables futuras		Demografía local		Coche compartido			
Instalaciones urbanas		Vivienda asequible		Aparcamientos flexibles			
Consumo de agua		Seguridad por diseño		Aparcamiento local			
		Frentes activos		Zona Residencial			
		Espacios defendibles		Estudio impacto tráfico			

Fig.1 Marco de obxectivos do sistema BREEAM Urbanismo

Dado que esta propuesta tiene un carácter preliminar, no es posible realizar una evaluación completa, independiente y en profundidad según lo establecido por la metodología BREEAM. Sin embargo, es útil evaluar cómo se tuvo en cuenta cada uno de los aspectos de cada categoría en cada una de las áreas de intervención de la propuesta: el camino que une todas las áreas y los cinco nudos. Para cada uno, se mostrará un diagrama (rosa de los vientos) que indicará a qué categorías se ajusta mejor la propuesta según el criterio de BREEAM Urbanismo. Los beneficios e impactos de cada intervención propuesta desde el punto de vista de la sostenibilidad se analizarán a continuación, incluida la valoración de acuerdo con la metodología urbana de BREEAM.

CAMINO- HILO

La acción que aprovecha y recalifica las líneas existentes de transporte ferroviario de mercancías como un camino hilo es un ejemplo de un nuevo enfoque para la infraestructura urbana. Frente a la mono-funcionalidad en su concepción y diseño del siglo XX se contrapone la multifuncionalidad y adaptabilidad de las nuevas infraestructuras. En este sentido, el camino hilo no es solo un paseo para que los peatones y las bicicletas circulen en un ambiente agradable, saludable y protegido del tráfico, sino también una parte sustancial de la estrategia de ecología urbana de la ciudad.

Desde el punto de vista de la biodiversidad, la antigua ruta es un apoyo propicio para la creación de un corredor natural. El potencial ecológico de este tipo de elementos es un hecho fácilmente observable. En su descripción de la vida salvaje de Londres, David Goode explicó cómo las vías del tren era los mejores lugares para la observación de zorros en la ciudad (Goode, D. Wild in London. Michael Joseph, Shell Book, 1986), además de señalar explícitamente el alto interés ecológico de los paseos a lo largo de las vías en desuso.

La actuación en las vías no sólo preservaría los elementos de valor ecológico existentes, sino que además consolidaría la "estructura verde" con la introducción de nuevos especímenes, que favorecen la calidad de los diferentes hábitats (existentes y propuestos) a lo largo de los 7 kilómetros del camino: desde el Monte das Moas hasta el castillo de San Antón, pasando por los parques de San Diego, Europa y Méndez Núñez o los propuestos en los muelles del Este, Centenario o Batería.

La importancia del concepto de corredor verde, aunque con diferentes nombres, está bien arraigado en la planificación ambiental desde los años noventa, a partir de experiencias iniciadas en la década de 1960 (Forman, R.T.T. Landscape Ecology, John Wiley and Sons, 1986). Una de las posibles definiciones sería la de un hábitat lineal integrado en un entorno diverso y que a su vez conecta dos o más hábitats, teniendo interés ecológico para la conservación o mejora de la biodiversidad de éstos (adaptado de Beier, P. & Noss, R.F. Do corridors provide connectivity? Conservation Biology, 1998, vol. 12 nº6, p.1241-52). Sin embargo, los corredores están diseñados como elementos multifuncionales, más allá del valor recreativo o ecológico e incluyen funciones tan diversas como las relacionadas con la educación ambiental, la mitigación de las inundaciones y las escorrentías, regulación térmica, la mejora de la calidad del agua, etc....

Dado que esta proposta ten un carácter preliminar non é posible realizar unha avaliación completa, independente, e en profundidade tal como establece a metodoloxía BREEAM. Sen embargo, é útil valorar como se tiveron en conta cada un dos aspectos de cada categoría en cada unha das áreas de intervención da proposta: o **camiño fío** que une todos os ámbitos e os cinco **nós**. Para cada unha delas mostrarase un diagrama (rosa dos ventos) onde se indicará en que categorías a proposta se axusta mellor aos criterios de BREEAM Urbanismo.

A continuación analizaranse os beneficios e impactos de cada intervención proposta dende o punto de vista da sustentabilidade, incluíndo a valoración segundo a metodoloxía BREEAM Urbanismo.

CAMIÑO- FÍO

A actuación que aproveita e re-cualifica as liñas existente do ferrocarril de mercancías coma un camiño-fío é un exemplo dunha aproximación novidosa as infraestruturas urbanas. Fronte a mono-funcionalidade na súa concepción e deseño do século vinte contraponse a multi-funcionalidade e adaptabilidade das novas infraestruturas. Neste senso, o Camiño-Fío non é unicamente un paseo para que peóns e bicicletas deambulen nun entorno máis agradable, saudábel e protexido do tráfico rodado, senón que tamén é parte substancial da estratexia de ecoloxía urbana da cidade.

Dende o punto de vista da biodiversidade, a vella vía é un soporte propicio para a creación dun corredor natural. O potencial ecolóxico deste tipo de elementos e un feito facilmente observable. Na súa descrición da vida salvaxe de Londres, David Goodeexplicaba como as vías do tren eran os mellores lugares para a observación de raposos na cidade (Goode, D. Wildin London. Michael Joseph, Shell Book, 1986), amais de sinalar explicitamente o elevado interese ecolóxico dos paseos ao longo das vías en desuso.

A actuación sobre as vías conservaría os elementos con valor ecolóxico existentes , amais de consolidar a “estrutura verde” coa introdución de novos exemplares, que favorezan a calidade dos diversos hábitats (existentes e propostos) ao longo dos máis de 7 quilómetros do camiño: dende o Monte das Moas ata o Castelo de San Antón, pasando polos parques de San Diego, Europa, MéndezNúñez ou os propostos nos peirao do Leste, Centenario e Batería .

O concepto e a importancia do concepto de corredor verde, aínda que con baixo nomes, está ben arraigada na planificación ambiental dende os anos noventa, seguindo experiencias iniciadas nos anos sesenta (Forman, R.T.T. Landscape Ecology, John Wiley and Sons, 1986). Unha das posibles definicións sería a de hábitat lineal integrado nun entorno diverso e que a súa vez conecta dous ou máis hábitats, tendo interese ecolóxico de cara a conservación ou mellora da biodiversidade destes (adaptado de Beier, P. &Noss, R.F. Do corridors provide connectivity? Conservation Biology, 1998, vol. 12 nº6, p.1241-52). Non obstante, os corredores son concibidos coma elementos multi-funcionais, máis aló dos valores recreativos ou ecolóxicos e incluíndo funcións tan diversas coma as relacionadas coa educación ambiental, mitigación de inundacións e augas de tormentas, regulación térmica, mellora da calidade da auga, etc...

De acuerdo con las observaciones realizadas en ciudades donde se implanta en corredores verdes, cuando se integra en el tejido urbano, su función como hábitat en sí misma adquiere más relevancia que su función como conector. Por ejemplo, en Madrid se han observado casi tantas especies diferentes de aves en los árboles y en las calles de las grandes parques de la ciudad (Fernández-Juricic, E. Avifaunal use of wooded streets in an urban landscape, Conservation Biology, 2000, Vol.14 nº2, p.513-21) lo que indica su potencial como hábitat. Se tratará, por lo tanto, de fomentar una secuencia de hábitats de alta calidad ambiental en el curso de esta infraestructura lineal, que también entrelaza los elementos naturales existentes en la ciudad (parques, jardines, vacíos ...). Un factor importante a considerar es la posible propagación de especies invasoras, que por lo general encuentran una mayor facilidad en elementos lineales y homogéneos, como las carreteras y sus bordes (Douglas, I. y Sadler, JP. Urbano Vida silvestre Pasillos. Routledge , 2011). El riesgo de este tipo de propagación no deseada es menor dentro de la ciudad y tiende a ocurrir más bien desde la ciudad hasta el territorio circundante (Von Der Lippe, M. & Kowarick, I. Do cities export biodiversity? Traffic as dispersal vector across urban-rural gradients. Diversity and Distributions, 2008 Vol. 14 nº1, p.8-25).
Además, el control y manejo de la flora y fauna a lo largo del Camino debe ser parte de la planificación desde el principio, especialmente considerando la proximidad de jardines ornamentales de interés histórico como Méndez Núñez o San Carlos. El compromiso de recuperar áreas obsoletas mediante el uso de soluciones basadas en la naturaleza es parte de las políticas ambientales, desde el nivel europeo hasta el local.

En 2013, la Unión Europea (UE) lanzó la estrategia de Infraestructura Verde como parte de la Estrategia de Biodiversidad (http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/strategy/index_en.htm). La UE se comprometió a apoyar la Implementación de Planes de Infraestructura Verde a nivel local, en base a los cuales se desarrollaron recientemente los de Galicia (infraestruturaverdegalicia.gal) y la del área metropolitana de A Coruña (infraestruturaverdecoruna.gal). La propuesta de Camino-Vía está fuertemente integrada en estas estrategias de nivel superior.

Al mismo tiempo, la situación del Camino-Hilo en relación con el viario existente, permitirá su uso como parte fundamental de una estrategia de drenaje sostenible de todo el entorno. Las ventajas de los sistemas de drenaje urbano sostenibles (generalmente denominados sus siglas en inglés SUDS son ampliamente conocidos, lo cual no ha resultado, sin embargo, en una aplicación generalizada.

Las estrategias SUDS utilizan elementos y hábitats naturales o parcialmente naturales (prados, cubiertas vegetales, lagunas de retención, humedales...) para regular y filtrar el agua de lluvia, recuperando un ciclo más natural y devolviendo una mayor proporción de agua al suelo después de su proceso de purificación natural, especialmente en las zonas más urbanas.

Entre otras ventajas, los SUDS mejoran la capacidad de retención del suelo, reduciendo las aguas pluviales y mitigando así el riesgo de avenidas o inundaciones. Además, el volumen transportado por las infraestructuras de saneamiento convencionales es menor a medida que aumenta la infiltración del subsuelo. Por otro lado, permite un tratamiento de purificación previa, incluso en el caso de que el agua de lluvia sea impulsada por tuberías, lo que es especialmente relevante para reducir el riesgo de contaminación de hábitats cerca de carreteras o estacionamientos.
Los vehículos motorizados, cuando circulan o incluso estacionados, emiten residuos contaminantes en el suelo donde se apoyan, restos de aceites, hidrocarburos, metales pesados o incluso partículas de caucho de los neumáticos. En un escenario convencional, estos residuos son transportados por el agua de lluvia a las alcantarillas o directamente desde la superficie a un desagüe natural, que puede ser un arroyo, un río o una zona de recarga de un acuífero.

Segundo as observacións realizadas en cidades onde se implantaron corredores verdes, cando este está integrado na trama urbana, a súa función coma hábitat en si mesmo adquire máis relevancia que a súa función coma conector. Por exemplo, en Madrid observáronse case tantas especies diferentes de paxaros nas árbores das rúas coma nos grandes parques da cidade (Fernández-Juricic, E. Avifaunal use of wooded streets in an urban landscape, Conservation Biology, 2000, Vol.14 nº2, p.513-21) o que indica o seu potencial coma hábitat. Tratarase polo tanto de propiciar una secuencia de hábitats de elevada calidade ambiental no percorrido desta infraestrutura lineal, na que tamén se entrelazan os elementos naturais existentes na cidade (parques, xardíns, baleiros...). Un factor importante a ter en conta será a posible propagación de especies invasores, que soen atopar maior facilidade ao longo de elementos lineais e homoxéneos coma as estradas e os seus bordes (Douglas, I. &Sadler, J.P. Urban Wildlife Corridors. Routledge, 2011). O risco deste tipo de propagación non desexada é menor dentro da cidade e tende a darse dende á cidade cara ao territorio circundante (VonDerLippe, M. &Kowarick, I. Do cities export biodiversity? Traffic as dispersal vector across urban-rural gradients. Diversity and Distributions, 2008 Vol. 14 nº1, p.8-25).

Así a todo, o control e xestión da flora e fauna ao longo do Camiño-Vía deberá formar parte da planificación dende o primeiro momento, sobre todo tendo en consideración a proximidade de xardíns ornamentais de interese histórico coma Méndez Núñez ou San Carlos. A aposta pola recuperación de zonas obsoletas mediante o uso de solucións baseadas na natureza forma parte das políticas ambientais, dende o nivel europeo ata o local.

No ano 2013 a Unión Europea (UE) lanzou a estratexia de Infraestrutura Verde como parte da Estratexia de Biodiversidade (http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/ strategy/index_en.htm). A UE comprometeuse a apoiar a implantación de Plans de Infraestrutura Verde a nivel local, en base aos cales se desenvolveron recentemente os de Galicia (infraestruturaverdegalicia.gal) e a área metropolitana da Coruña (infraestruturaverdecoruna.gal). A proposta do Camiño-Vía está fortemente imbricado nestas estratexias de nivel superior.

Asemade, a situación do Camiño-Fío en relación co viario rodado existente, permitirá a súa utilización como parte fundamental nunha estratexia de **drenaxe sustentable** de todo o ámbito. As vantaxes dos sistemas de drenaxe urbana sustentable (normalmente denominados polo seu acrónimoSUDS) son amplamente coñecidos, o cal non redundou na súa aplicación xeneralizada.

As estratexias SUDS utilizan elementos e hábitats naturais ou parcialmente naturais (prados, cubertas vexetais, lagoas de retención, brañas...) para regular e filtrar a auga da choiva, recuperando un ciclo máis natural e devolvendo unha maior proporción de auga ao subsolo tras un proceso de depuración natural, especialmente nas zonas maiormente urbanas.

Entre outras vantaxes, os SUDS melloran a capacidade de retención do solo, reducindo a auga de tormenta e polo tanto mitigando o risco de avenidas ou inundacións. Amais, o caudal transportado polas infraestruturas convencionais de saneamento é menor, xa que aumenta a infiltración ao subsolo. Por outra banda, permite un tratamento de depuración previa, incluso no caso de que as pluviais sexan conducidas mediante canalizacións, o cal é especialmente relevante para diminuír o risco de contaminación dos hábitats próximos a estradas ou aparcadoiros.
Os vehículos motorizados, ao circular ou incluso estando estacionados, verten residuos contaminantes sobre o solo polo que discorren, incluíndo restos de aceites, hidrocarburos, metais pesados, ou mesmo partículas do caucho dos pneumáticos. Nun escenario convencional, eses residuos son transportados pola auga de choiva ata os sumidoiros (de existir) ou directamente polas vertentes da superficie ata un desaugadoiro, que pode ser un regato, un río, ou unha zona de recarga dun acuífero.

En el escenario propuesto en Camino-Hilo se contempla la integración de un hábitat lineal integral para llevar a cabo, entre otras cosas, la recolección, filtración y purificación del agua de la carretera y estacionamientos. Debe incluir, al menos, una banda de vegetación filtrante y conductos drenantes enterrados que recogen el agua filtrada de la carretera. Por lo tanto, será esencial seleccionar los tipos de especies de plantas adecuadas para llevar a cabo las diferentes funciones de purificación, filtrado, etc. Finalmente, la concepción como un hábitat integral implica que la flora presente en este corredor verde también debe ser resistente a la naturaleza dinámica de la hidrología urbana.

NUDOS – GERMEN

N1 MURALLA (Puerta de San Miguel) - CASTILLO DE SAN ANTÓN

Tal como se define en la sección correspondiente, este nodo de actuación tiene como objetivo principal la naturalización del área, con la restauración del litoral y la valoración del patrimonio histórico mediante la recuperación del contexto en el que se implantó originalmente. En este área específica, se definen cuatro zonas distintas:

Muralla (Porta San Miguel) - Castillo de San Antón. Las principales acciones en este campo serían:

- *El castillo de San Antón recupera su carácter insular.*
- *Limitar el tráfico motorizado en la superficie*
- *Nuevo paseo al lado de las murallas, con rutas a diferentes niveles.*
- *Nueva área arbolada al final de la calle San Francisco.*

Puertas Clavo - Parrote - Explanada Solana . En este ámbito se propone:

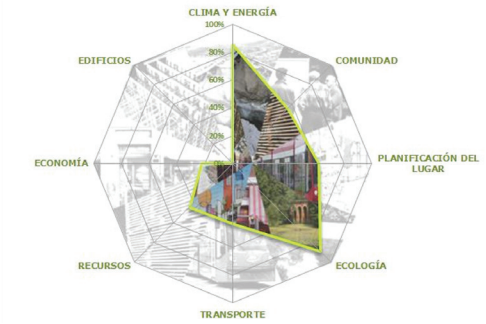
- *La creación de un nuevo parque público en el terreno actualmente ocupado por la Solana, manteniendo las piscinas y naturalizando el entorno.*
- *En ese parque, se integrarán muelles peatonales para apoyar actividades recreativas (pesca, natación ...)*
- *Nueva relación con el mar, que permite una mayor variedad de aproximaciones, y recuperación parcial de la morfología histórica del borde litoral, conformación de playas, gradas y rampas que se introducen en la bahía.*

Dársena de la Marina. En este espacio, se proponen acciones de mejora de la protección viaria, de los espacios verdes y de las condiciones de confort de los espacios abiertos por la incorporación de pérgolas, umbráculos o fuentes.

Muelle transatlánticos - Centro de ocio - Jardines Méndez Núñez. La complejidad de este campo requerirá soluciones abiertas y consensuadas, proponiendo como puntos de partida:

- *La mejora del edificio del centro de ocio, a través del proceso participativo el que se puede estudiar desde su desmontaje hasta su mantenimiento, con apertura parcial de la planta baja como espacio público.*
- *La continuidad del túnel en la Avenida do Porto también se contempla en este proceso, permitiendo su tratamiento como espacio peatonal.*

No escenario proposto no Camiño-Fío contémplase a integración dun hábitat lineal integral que realice, entre outras, a función de recollida, filtración e depuración da auga procedente do viario e aparcadoiros. Debería incluír, polo menos, unha banda vexetal filtrante e conducións soterradas que recollesen a auga filtrada dende o viario ata os desaugadoiros estratexicamente localizados. Será fundamental, polo tanto, seleccionar os tipos de especies vexetais adecuados para levar a cabo as diferentes funcións de depuración, filtrado, etc... Amais, a concepción coma hábitat integral implica que a flora presente no devandito corredor verde tamén debe ser resistente ao carácter dinámico da hidroloxía urbana.



NÓS-XERMES

N1 MURALLA (Porta de San Miguel) – CASTELO DE SAN ANTÓN

Tal como están definidas no apartado correspondente, este nó de actuación ten como principal obxectivo a naturalización do ámbito, coa restauración do bordo litoral e a valoración do patrimonio histórico mediante a recuperación do contexto no que estaba implantado orixinalmente. Neste ámbito concreto defínense catro zonas diferenciadas:

Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón. As principais actuacións neste ámbito serían:

- O castelo de San Antón recupera o seu carácter insular
- Limítase o tráfico motorizado en superficie
- Novo paseo ao carón das murallas, con percorridos a distintos niveis
- Nova zona arborada ao final da rúa San Francisco

Portas Clavo – Parrote – Explanada Solana . Neste ámbito proponse:

- A creación dun novo parque público no terreo actualmente ocupado pola Solana, mantendo as piscinas e naturalizando o entorno
- Nese parque integraríanse uns peiraos peonís para soporte de actividades lúdicas (pesca, baño...)
- Nova relación co mar, permitindo una maior variedade de aproximacións, e recuperación parcial da morfoloxía histórica do borde, conformación de praias, gradas e ramplas que se introducen na baía

Dársena da Mariña. Neste espazo propóñense actuacións de protección viaria, mellorados espazos verdes e mellora das condicións de confort dos espazos abertos mediante a incorporación de pérgolas, umbráculos ou fontes.

Peirao Transatlánticos - Centro de Ocio – Xardíns Méndez Núñez. A complexidade deste ámbito requirirá de solucións abertas e consensuadas, propoñéndose como puntos de partida:

- A mellora do edificio Centro de Ocio, mediante proceso participativo no que se poidan estudar dende a súa desmontaxe ata o mantemento parcial con apertura da planta baixa como espazo público.
- Tamén se contempla neste proceso a continuidade do túnel da Avenida do Porto, permitindo o seu tratamento como espazo peonil

Las propuestas en este campo tienen como objetivos principales la mejora de la calidad ambiental, la naturalización de los espacios urbanizados y la recuperación de la memoria del lugar, recuperando algunos de los elementos esenciales del contexto original de los monumentos en él existentes (murallas y castillo).

Los beneficios que la presencia de la naturaleza en las ciudades induce en sus habitantes han sido objeto de numerosos estudios, desde aspectos de salud física y mental, mejora de la socialización y el capital social, reducción del estrés, comportamiento más civilizado, etc. (Matsuoka, R. & Sullivan, R. Urban nature. Human psychological and community health. Routledge 2011). La propuesta contempla nuevas áreas con árboles frondosos y aporta nuevas formas de relacionarse con el mar, a través de muelles peatonales, bancos y rampas suaves que se sumergen en el agua. El nuevo borde permite una mayor cantidad de actividades y una experiencia más cercana al entorno natural. Por ejemplo, los muelles pueden tener espacios de estancia, desde los que ver el amanecer hacia Mera o el atardecer detrás de la ciudad, para pescar, merendar, zonas de baño, etc.... Existen precedentes recientes de este tipo de instalaciones en Estocolmo (Hornsbergs Strandpark , 2012) o el muelle restaurado de Hastings en Sussex , Reino Unido (2016). La restauración de la Ribeira das Naus en Lisoba (2005) también muestra una variedad de aproximaciones hacia el mar (en este caso, estuario) similar al propuesto aquí.

Por otro lado, nos encontramos al lado del recinto histórico de la ciudad, por lo que en esta estrategia es necesario integrar acciones para restablecer el contexto y lograr la sostenibilidad de su patrimonio. Las sucesivas obras de urbanización ganadas sobre el mar transformaron el borde antiguo, formado por areniscas y rocas, y conectaron la isla del Castillo de San Antón con el Paseo Marítimo. La reconfiguración de la costa recupera parcialmente la relación histórica con el mar, mejorando la legibilidad de las fortificaciones, tanto en la isla como en las murallas de la ciudad y proporcionando un significado coherente a todo el conjunto.

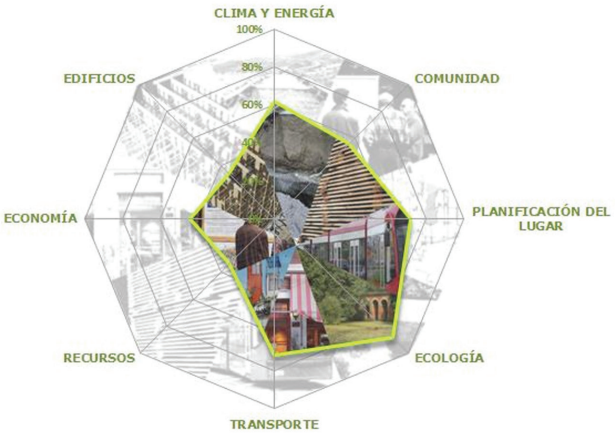
Las acciones encaminadas a de-construir elementos obsoletos o que se muestren ineficaces en la mejora de la calidad y el medio ambiente natural de la ciudad será inevitable en un futuro próximo. Ejemplos como Madrid Río o la demolición de una de las principales autopistas de acceso a Seúl para recuperar el río Cheonggyecheon demuestran que cuando la naturaleza prevalece sobre el tráfico motorizado, la ciudad siempre mejora y sus habitantes ganan en calidad de vida y salud, ya que disminuye la contaminación acústica y atmosférica, además de ganar áreas de paseo y socialización.

As propostas neste ámbito teñen coma principais obxectivos a mellora da calidade ambiental, a naturalización de espazos urbanizados e a recuperación da memoria do lugar recuperando algúns dos elementos esenciais do contexto orixinal dos monumentos que nel se atopan (murallas e castelo).

Os beneficios que a presenza da natureza nas cidades comporta nos seus habitantes teñen sido obxecto de numerosos estudos, e abranguen dende aspectos de saúde física e mental, mellora da socialización e do capital social, redución de estres, comportamentos máis civilizados, etc... (Matsuoka, R. & Sullivan, R. Urban nature. Human psychological and community health. Routledge 2011). A proposta contempla novas zonas con árbores frondosas e aporta novas formas de relacionarse co mar, mediante peiraos peonís, bancais e suaves ramplas que se somerxen na auga. O novo borde permite unha maior cantidade de actividades e unha experiencia máis próxima do entorno natural. Por exemplo, os peiraos poderán ter espazos de estancia, para ollar o amencer por Mera ou o solpor tras a cidade, pescar, merendar, zonas de baño, etc... Existen precedentes recentes deste tipo de instalacións en Estocolmo (Hornsbergs Strandpark, 2012) ou o restaurado peirao de Hastings en Sussex, Reino Unido (2016). A restauración da Ribeira das Naus en Lisoba (2005) tamén mostra unha variedade de aproximacións ao mar (neste caso estuario) similar ao proposto aquí.

Pola outra banda, atopámonos no borde da recinto histórico da cidade, polo nesta estratexia faise necesario integrar accións de restauración do contexto en aras de acadar a sustentabilidade do seu patrimonio. As sucesivas obras de urbanización gañadas sobre o mar transformaron o antigo borde, conformado por areais e rochedos e conectaron a illa do Castelo de San Antón co Paseo Marítimo. Mediante a reconfiguración do litoral recupérase parcialmente a relación histórica co mar, mellorando a coherencia das fortificacións, tanto da illa coma das murallas e dotando dun significado coherente a todo o conxunto.

As accións encamiñadas a de-construir elementos obsoletos ou que se mostraron ineficaces para mellorar a calidade natural e ambiental da cidade serán ineludibles no futuro próximo. Exemplos como Madrid Rio ou a demolición dunha das principais autovías de acceso a Seúl para recuperar o río Cheonggyecheon, demostran que cando a natureza prevalece sobre o tráfico motorizado a cidade sempre mellora e os seus habitantes gañan en calidade de vida, e saúde, xa que diminúese a contaminación acústica e atmosférica, amais de gañar zonas de paseo e socialización.



BATERÍA N2 (Malvecín) - ROSALEDA - AVENIDA DO PORTO (edificios institucionales)

En este ámbito se contemplan acciones específicas, aunque se limitan a las líneas estratégicas de la propuesta que se pueden llevar a cabo de manera independiente, en el momento en el haya un consenso en la ciudad. Las principales propuestas en este nodo serían:

- *Dotar de continuidad a los jardines de Méndez Núñez y Rosaleda hacia la costa, creando un nuevo parque que absorba los edificios institucionales existentes (Policía, Puertos...).*
- *Los muelles de Garás y Malvecín albergarán variados usos deportivos, preservando su carácter público.*
- *Restauración del jardín dela Rosaleda a través de un proceso participativo.*
- *En la zona del muelle de Batería, Linares Rivas se estudiará la posibilidad de trasladar la lonja de pescado al muelle de San Diego. La apertura generada por esta actuación permitiría una mejor relación entre el mar y la ciudad.*

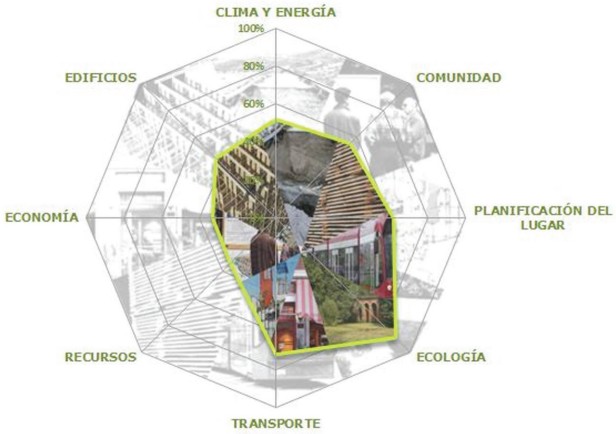
A través de las acciones en este nodo se incidirá en la mejora y el aumento de las áreas naturales de la ciudad, reemplazando pavimentos artificiales y caminos motorizados por zonas verdes y áreas peatonales. Como consecuencia, se reducirán las emisiones de contaminantes, la generación de calor antropogénico (de los vehículos) y el sellado de las superficies, lo que contribuirá a reducir el efecto de isla de calor urbano y, por lo tanto, mejorará el confort en el uso de estos lugares.

N2 BATERÍA (Malvecín) – ROSALEDA – AVENIDA DO PORTO (edificios institucionais)

Neste ámbito contémplanse accións puntuais que aínda que están enfiadas nas liñas estratéxicas da proposta poden ser executadas de maneira independente, no momento que exista un consenso na cidade. As principais propostas neste nó serían:

- Dotar de continuidade aos Xardíns de Méndez Núñez e a Rosaleda cara ao litoral, creando un novo parque que absorbe aos edificios institucionais (Policía, Portos...) existentes.
- Os peiraos de Garás e Malvecín acollerían usos deportivos variados, conservado o seu carácter público.
- Restauración do xardín da Rosaleda mediante un proceso participativo
- Na zona do Peirao de Batería, LinaresRivasestúdianse asposibilidades do ámbito de mudar a lonxa cara ao Peirao de San Diego. A apertura xerada por esa actuación permitiría unha mellor relación entre o mar e a cidade.

Mediante as actuacións neste nó incidirase na mellora e incremento das superficies naturais da cidade, substituíndo pavimentos artificiais e vías motorizadas por zonas verdes e peonís. Como consecuencia, reduciranse as emisións contaminantes, a xeración de calor antropoxénico (procedente dos vehículos) e o selado das superficies, contribuíndo a reducir o efecto illa de calor urbano e polo tanto a mellorar o confort na utilización destes lugares.



N3 PALLOZA - LONJA GRAN SOL - ESTACIÓN SAN DIEGO

Este ámbito está delimitado entre el muelle del Gran Sol, La Palloza y la Fábrica de Tabacos y la estación de San Diego.

- *La creación de la Plaza del Muro, un mercado de pescado, donde los usos de la ciudad se mezclan en un evento transcultural que garantiza la sostenibilidad social de la ciudad.*
- *La reconversión de la estación de San Diego refuerza el carácter de hibridación del entorno, donde la cultura tiene un papel destacado, con espacios para el comercio, los negocios, los usos portuarios o el turismo.*
- *Recuperación del río Monelos , integrándolo en el parque propuesto en los alrededores de la estación de San Diego.*

La sostenibilidad de esta área se basa, por un lado, en la articulación de una amplia variedad de usos, fomentando la complejidad característica de la vida urbana y conciliando las diferentes y diversas preocupaciones de la ciudadanía. Este nodo será un centro neurálgico de actividades, lo que lo convertirá en un lugar atractivo para las generaciones futuras, que pueden vivir, trabajar y pasar el tiempo libre sin necesidad de viajar. Precisamente, esta concepción es uno de los pilares de las teorías de la ciudad sostenible, la reducción del consumo de recursos mediante la reducción de los desplazamientos, que necesariamente pasa por promover la oferta laboral y de ocio a nivel local, la propuesta de espacios multifuncionales y la promoción de la complejidad (Rueda, S. La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. Ciudades para un futuro más sostenible,1997).

La recuperación del estuario del río Monelos es una propuesta latente en la ciudad desde hace algún tiempo. Después de una larga fase de industrialización y urbanización, la sociedad actual exige la restauración de este tipo de paisajes sometidos a los procesos económicos y lógicas constructivas del siglo XX. Además de los ejemplos mencionados anteriormente en Madrid Río o Seúl, podemos encontrar este tipo de actuaciones en un gran número de ciudades en todo el mundo: el Parque Olímpico Reina Isabel a orillas del río Lea en Londres, el Parque Tejo y Trançao en Lisboa, o el parque olímpico de Sydney son solo algunos ejemplos a diferentes escalas. La creación de nuevos cursos de agua y humedales es un recurso ecológico muy valioso, ya que proporcionan un hábitat para la flora y la fauna, el control del agua de lluvia, tienen la capacidad de purificar el medio ambiente y el acceso a la naturaleza para toda la población.

N3 PALLOZA – LONXA GRAN SOL – ESTACIÓN DE SAN DIEGO

Este ámbito está delimitado entre o peirao do Gran Sol a Palloza e a Fábrica de Tabacos e estación de San Diego

- A creación da Praza do Muro, mercado do peixe, onde se mesturan os usos da cidade nunha eira transcultural garante da sustentabilidade social da cidade.
- A reconversión da Estación de San Diego reforza o carácter de hibridación do ámbito, onde a cultura ten un rol destacado, con espazos para o comercio, os negocios, os usos portuarios ou o turismo.
- Recuperación do rego Monelos, integrándoo no parque proposto na contorna da estación de San Diego.

A sustentabilidade deste ámbito esta baseada, por un lado na articulación dunha gran variedade de usos, fomentando a complexidade característica da vida urbana e conciliando as diferentes e diversas inquedanzas da cidadanía. Este nó será un centro neurálxico de actividades, facendo del un atractivo lugar para as futuras xeracións, onda poidan vivir, traballar e pasar tempo de lecer sen necesidade de desprazamentos. Precisamente, esta concepción é un dos pilares das definicións da cidade sustentable, a redución do consumo de recursos mediante a redución de desprazamentos, que necesariamente pasa por potenciar a oferta laboral e de lecer a nivel local a proposta de espazos multifuncionais e o fomento da complexidade(Rueda, S. La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. Ciudades para un futuro más sostenible,1997).

A recuperación do estuario do Río Monelos é unha proposta latente na cidade dende hai xa algún tempo. Tras unha larga fase de industrialización e urbanización, a sociedade actual reclama a restauración de este tipo de paisaxes sometidas aos procesos económicos e lóxicas construtivas do século XX. Aparte dos exemplos anteriormente mencionados en Madrid Río ou Seúl, podemos atopar este tipo de actuacións nun gran número de cidades en todo o mundo: o parque Olímpico Raíña Isabel nas marxes do río Lea en Londres, o Parque do Tejo e Tranção en Lisboa, ou o parque Olímpico de Sidney son só algúns exemplos a diferentes escalas. A creación de novos cursos de auga e zonas húmidas supón un recurso ecolóxico moi valioso, xa que proven hábitats para flora e fauna, control das augas de chuvia, capacidade de purificación do ambiente, así como acceso á natureza para toda a poboación.

N4 CASTILLO SAN DIEGO - CARGADERO
Este nudo se ubica en otro escenario de gran valor histórico para comprender la conformación de la ciudad, pero que se transforma fuertemente según las lógicas urbanizadoras del siglo XX. En este paisaje típicamente postindustrial, se deben valorar los elementos que hacen el nexo entre los usos pasados y las generaciones futuras, permitiendo la comprensión de las diferentes fases a través de las cuales ha pasado, como un palimpsesto donde se superponen las capas de escritura de la ciudad.

- *Será necesario rastrear el terreno para encontrar y revelar la huella del Castillo de San Diego, como un punto de referencia del antiguo litoral.*
- *Evaluación de las estructuras industriales del cargadero, integrándolas con nuevos usos en el parque de San Diego.*
- *Regeneración gradual del tejido de edificios industriales, fomentando el mantenimiento de actividades productivas, pero planeando una estrategia abierta centrada en la mejora de las instalaciones, la introducción de nuevas actividades y la creación de espacios públicos para esponjar el tejido.*
- *Creación de equipamientos y alojamiento de propiedad pública en el ámbito de los silos, incorporando el lenguaje industrial como parte del carácter del lugar.*
- *Mejor accesibilidad y conexiones peatonales entre los Castros y el litorall, salvando los niveles existentes mediante la construcción de nuevas plazas y espacios públicos.*

Para la activación de espacios y parques públicos se requiere una estrecha integración con el tejido residencia. Además, las dificultades para acceder a la vivienda en grandes sectores de la sociedad hacen que sea muy importante crear una reserva de vivienda de propiedad pública, para que puedan ser manejados desde el interés general y no desde la lógica inmobiliaria. Por estas razones y para mejorar la sostenibilidad social de la ciudad, se propone la construcción de espacios de alojamiento de propiedad pública en el área de depósitos de Repsol.
El primer paso para la regeneración de esta zona sería el tratamiento del suelo y las estructuras existentes, que seguramente presentarán altos niveles de contaminación por su uso industrial continuado.

Aunque la descontaminación requiere una alta inversión (más de medio millón de euros por hectárea según estimaciones del Departamento de Medio Ambiente del Reino Unido) es una acción necesaria en la mayoría de las áreas con un pasado industrial, independientemente de su uso nuevo o futuro. El tratamiento que se aplicará en este caso requerirá estudios específicos, pero podría basarse en técnicas "in situ "como la biorremediación, estabilización del suelo, fitorremediación, barreras permeables con reactores, métodos térmicos etc..que son considerados más sostenibles (Genske, D.D. Urban Land: Degradation, Investigation, Remediation. Springer.2003).

El diseño del nuevo barrio en el área de depósitos presenta una oportunidad para crear un modelo de sostenibilidad urbana. Las propuestas que incorporan, en relación con la micro-generación de energía y las plantas de tratamiento de agua, así como los sistemas de drenaje urbano sostenibles, hacen avanzar algunas de las ideas que podrían formar parte del programa de diseño.

N4 CASTELO SAN DIEGO – CARGADOIRO

Este nó está situado noutro entorno de gran valor histórico para entender a conformación da cidade pero que se atopa fortemente transformado segundo as lóxicas urbanizadoras do século XX. Nesta paisaxe tipicamente postindustrial deberán valorarse os elementos que fagan de nexo entre os usos pasados e as xeracións futuras, permitindo o entendemento das diferentes fases polas que pasou, coma un palimpsesto onde unhas capas de escritura da cidade vanse superpoñendo as outras.

- Haberá que rastrexar o terreo para atopar e revelar a da pegada do Castelo de San Diego, coma fito da antiga liña do litoral.
- Valoración das estruturas industriais do cargadoiro, integrándoas con novos usos no parque de San Diego
- Rexeneración gradual do tecido de naves industriais, prevendo o mantemento das actividades produtivas pero planificando unha estratexia aberta enfocada a actualización das instalacións, introdución de novas activades e creación de espazos públicos para esponxar o tecido.
- Creación de equipamentos e aloxamentos de propiedade pública do ámbito dos silos, incorporando a linguaxe industrial coma parte do carácter do lugar
- Mellora da accesibilidade e das conexións peonís entre os Castros e o litoral, salvando os desniveis existentes mediante a construción de nova prazas e espazos públicos.

Para a activación dos espazos e parques públicos é necesaria unha estreita integración co tecido residencia. Amais, as dificultades de aceso a vivenda de amplos sectores da sociedade fai que sexa moi pertinente a creación dun parque de vivendasde propiedade pública, de forma que poidan ser xestionados dende o interese xeral e non dende a lóxica inmobiliaria. Por estes motivos e para mellorar a sustentabilidade social da cidade se propoñe a construción de espazos de aloxamento de propiedade pública na zona dos depósitos de Repsol.

O primeiro paso para a rexeneración desta zona sería a tratamento do solo e estruturas existentes, que con toda seguridade presentarán altos niveis de contaminación polo seu uso industrial continuado.

Aínda que a descontaminación require unha elevada inversión (máis de medio millón de euros por hectárea segundo o Departamento de Medio Ambiente de Reino Unido) supón unha acción necesaria na maioría de ámbitos cun pasado industrial, independentemente do seu novo ou futuro uso. O tratamento a aplicar neste caso requirira de estudios específicos pero podería estar baseado en técnicas “insitu” coma a biorremediación, estabilización do solo, fitorremediación, barreiras permeables con reactores, métodos térmicos etc... que nun principio están considerados coma máis sustentables (Genske, D.D. UrbanLand: Degradation, Investigation, Remediation. Springer.2003).

O deseño do novo barrio na zona dos depósitos presenta unha oportunidade para crear un modelo de sustentabilidade urbana. As propostas que que incorporan, en relación coas micro-plantas de xeración de enerxía e tratamento de augas, así coma os sistemas urbanos de drenaxe sustentable avanzan algunha das ideas que poderían formar parte do programa de deseño.

N5 VARADERO OZA - TRIÁNGULO DEL FERROCARRIL

Esta zona se caracteriza por la confluencia de infraestructuras, no siempre en armonía, dejando muchos espacios actualmente vacantes y dificultando la continuidad del sistema de espacio público. Como estrategias de mejora, se observan las siguientes acciones:

- *Creación de un espacio natural en el triángulo ferroviario en el que se pueden integrar infraestructuras necesarias de la vida urbana, como la generación de energía o el tratamiento de aguas residuales. En lugar de estigmatizar estas instalaciones, llevándolas a la periferia rural, se integran en el tejido de la ciudad.*
- *Continuidad de las propuestas para mejorar la accesibilidad entre los Castros y Oza.*
- *Extensión de la playa de Oza como punto de conexión del Camino-Hilo, que se extiende desde el Castillo de San Antón y también desde el Campus de Elviña .*
- *La planta de purificación que se encuentra cerca de Oza, en el triángulo formado por la vía da Pasaxe, la carretera do Porto y las vías del tren que conectan San Diego con la línea a Ferrol-Betanzos y San Cristóbal .*

Es especialmente importante que las ciudades ejerzan una gestión responsable de los flujos que generan, tanto los insumos (energía, productos, agua...), como de salida (residuos sólidos, líquidos y gases). La ubicación de las grandes infraestructuras que sirven a las ciudades ha sido objeto de controversia durante décadas.

La comunidad de residentes de un área no suele estar de acuerdo con la implantación de una central térmica, nuclear, un vertedero... que generan una serie de riesgos y degrada el medio ambiente.

Las crecientes dificultades y la oposición a estos elementos dieron lugar a un nuevo paradigma que comenzó a desarrollarse de forma pionera en el cambio de siglo en ciudades como Nueva York o Barcelona, que consiste en una mayor descentralización e integración de estos sistemas dentro de las ciudades a los que sirven.

çEl punto de partida es que no es equitativo degradar y penalizar las áreas rurales para satisfacer las necesidades de los habitantes de la ciudad. Uno de estos ejemplos ocurre en el barrio neoyorquino del Bronx, donde se construyeron dos plantas de tratamiento de agua (Newton Creek y Croton), integradas en la ciudad .

N5 VARADOIRO OZA – TRIÁNGULO FERROVIARIO

Esta zona está caracterizada pola confluencia de infraestruturas, non sempre en harmonía, deixando numerosos espazos actualmente vacantes e dificultando a continuidade do sistema de espazos públicos. Como estratexias de mellora obsérvanse as seguintes actuacións:

- Creación dun espazo natural no triangulo ferroviario no que se poidan integrar infraestruturas necesarias da vida urbana, coma a xeración de enerxía ou o tratamento das augas residuais. En lugar de estigmatizar estas instalacións, levándoas á periferia rural, intégranse no tecido da cidade.
- Continuidade das propostas de mellora da accesibilidade entre os Castros cara Oza.
- Ampliación da praia de Oza no espazo entre a actual e os varadoiros, como punto de conexión do Camiño-Fío, que discorre dende o Castelo de San Antón e tamén dende o Campus de Elviña.
- A planta de depuración sitúase nas proximidades de Oza, no triángulo conformado pola vía da Pasaxe, a estrada do Porto e as vías ferroviarias que conectan a San Diego coa liña a Ferrol-Betanzos e a San Cristobal.

Resulta especialmente importante que as cidades exerzan unha xestión responsable dos fluxos que xeran, tanto de entrada (enerxía, produtos, auga...), coma de saída (residuos sólidos, líquidos e gases). A localización das grandes infraestruturas que dan servizo as cidades veñen sendo obxecto de controversia dende fai décadas.

A comunidade de residentes dunha zona non soe estar de acordo coa implantación dunha central térmica, nuclear, un vertedoiro...que xeran unha serie de riscos e degradan o entorno.

A crecente dificultade e oposición a estes elementos deu pe a un novo paradigma que comezou a desenvolverse de forma pioneira no cambio de século en cidades coma Nova York ou Barcelona consistente nunha maior descentralización e integración destes sistemas dentro das cidades as que serven.

A idea de partida é que non resulta equitativo degradar e penalizar a unhas zonas do rural para satisfacer as necesidades dos habitantes da cidade. Un destes exemplos é o do barrio neoiorquino do Bronx, onde se construíron dúas plantas, de tratamento de augas (Newton Creek e Croton), integradas na cidade.

El proceso comenzó con un amplio rechazo de los residentes, pero a través de extensos procesos de participación y la incorporación de mejoras tecnológicas e innovaciones, el resultado fue satisfactorio para todas las partes. Estas instalaciones están integradas en parques urbanos y tienen áreas de acceso público, reservas naturales para la promoción de la biodiversidad y centros de visitantes, para concienciarles sobre el uso responsable del agua.

En la propuesta estudiada para esta zona, la pendiente natural del terreno se utiliza para diseñar un flujo de flujo de agua que, después de una primera fase de tratamiento previo , puede purificarse mediante un sistema de lagunaje y filtración con biotopos purificadores.

Las aguas residuales que actualmente carecen de tratamiento se recogerían con un colector que alcanzaría la primera fase del tratamiento, donde se llevaría a cabo la separación de sólidos. De esta manera, la parte sólida del residuo pasaría a la planta de compostaje para la generación de compost y biogás. La parte líquida pasaría entonces a las lagunas de purificación, donde circularía por dos fases con diferentes profundidades y velocidades de infiltración.

Especies de plantas especialmente seleccionadas introducirán el oxígeno necesario en la interfaz agua-tierra para que se realicen los procesos de descomposición aeróbica necesarios. Después de pasar por las lagunas, el agua tratada se conduce a la zona de drenaje natural donde la mayor parte pasa al subsuelo y solo una pequeña parte terminará vertiéndose al mar, ya purificada. Como parte de la planta de biodepuración de aguas residuales, se incluye una zona de compostaje con la posibilidad de generar biogás a partir de la fermentación de materia orgánica. Se estima una capacidad potencial de unos 500kW.

En términos de generación de energía, se propone una planta solar fotovoltaica ubicada en las plataformas de estacionamiento al sur del barrio de Los Castros, aprovechando su buena orientación y la ausencia de obstrucciones que causan sombras. Se estima un potencial de capacidad estimado de aproximadamente 500 kW, que podría abastecer a aproximadamente 100 hogares o varios edificios de equipamientos.

O proceso comezou cun amplo rexeitamento dos residentes, pero a través de exhaustivos procesos de participación e a incorporación de melloras e innovacións tecnolóxicas lograron que o resultado foxe satisfactorio para todas as partes. Estas instalacións están integradas en parques urbanos e contan con zonas de accesos público, reservas naturais para fomento da biodiversidade e centros de visitantes para unha mellor concienciación sobre o uso responsable da auga.

Na proposta estudiada para este ámbito úsase a pendente natural do terreo para deseñar un recorrido do fluxo de auga que, tras unha primeira fase de pre-tratamento, poida ser purificada mediante un sistema de lagoas e filtración con biótopos purificadores.

As augas residuais que actualmente carecen de tratamento se recollerían cun colector que chegaría a primeira fase de tratamento, onde se levaría a cabo a separación de sólidos. De este modo, a parte sólida do residuo pasaría a planta de compostaxe para a xeración de compost e biogás. A parte líquida pasaría logo as lagoas de purificación, por onde pasaría por dúas fases con diferentes profundidades e velocidades de infiltración.

As especies vexetais especificamente seleccionadas introducirán o oxixeno necesario na interface terra-auga de forma que se produzan os necesarios procesos aeróbicos de descomposición. Tras pasar polas lagoas, a auga tratada condúcese a zona de drenaxe natural onde a maior proporción pasa ao subsolo e so unha pequena parte terminará vertendo ao mar, xa purificada. Como parte da planta de biodepuración de augas residuais se inclúe una zona de compostaxe coa posibilidade de xerar biogás a partir da fermentación de materia orgánica. Estímase unha capacidade potencial duns 500kW.

En canto a xeración de enerxía se propón unha planta solar fotovoltaica situada na cuberta do aparcadoiros a sur do barrio dos Castros, aproveitando a súa boa orientación e a ausencia de obstrucións que causen sombras. Estímase un potencial aproximado de capacidade duns 500kW, que podería abastecer a unhas 100 vivendas ou a varios edificios de equipamentos.

MEDIDAS DEL CARÁCTER GLOBAL DE LA PROPUESTA

Después de analizar la sostenibilidad de cada área, se explicarán las propuestas que tienen un carácter más transversal en la propuesta, no estando vinculadas a un ámbito en particular. Una de las principales ideas de actuación tratará de aprovechar la transformación de la actuación para mejorar el metabolismo urbano de A Coruña. Una serie de medidas propuestas iniciaría la transición de un modelo metabólico lineal hacia un modelo circular. En el modelo lineal, la ciudad extrae recursos (energía, agua, alimentos...) de entornos externos y, después de procesarlos, los expulsa como residuos a otros parajes externos. Por el contrario, en un modelo circular, una parte de los recursos consumidos se generan dentro del propio ecosistema urbano y, además, habrá un mayor porcentaje de reutilización de desechos para reciclarlos nuevamente en el sistema. Como consecuencia, el modelo circular reducirá tanto la dependencia de los recursos externos como la generación de residuos.

Dentro del ecosistema urbano hay dos elementos que destacan por su importancia y cuya gestión puede mejorarse a través de la transformación de los muelles: la energía y el ciclo del agua.

ENERGÍA

La energía es uno de los principales flujos en el ecosistema urbano. A nivel mundial, se estima que el 70% de la energía consumida en todo el mundo se utiliza en las ciudades. En el caso de A Coruña, la ciudad requiere alrededor de 40,000 TeP por mes para llevar a cabo sus actividades (transporte, operación de edificios, procesos industriales, iluminación pública...). Los principales combustibles son los derivados del petróleo, gas y electricidad. Para los dos primeros, dependemos del suministro de fuentes externas, que son principalmente proporcionadas por el transporte marítimo, que se almacenan y procesan en A Grela (refinería, 120,000 barriles de petróleo por día) y Mugardos (terminal de GNL, 115GWh / día).

La principal fuente de electricidad tiene su origen en la central eléctrica de Meirama , central de carbón que tiene una capacidad de 557MW. La central de Sabón, de ciclo combinado proporciona una capacidad de 391MW al sistema y reduce la dependencia de una única fuente de alimentación principal. En los últimos años, se han agregado fuentes alternativas basadas en la cogeneración y el uso de combustibles derivados de residuos(CDR), entre las que se destacan las plantas de Nostián , Bens y Sogama, con una capacidad combinada de casi 60 MW.

Este esquema energético es muy relevante, ya que indica la dependencia casi total del carbón como fuente principal de electricidad suministrada por la ciudad de A Coruña y minimiza su capacidad de autosuficiencia. Se puede concluir que el modelo energético de la ciudad es un modelo totalmente lineal, ya que casi todos los recursos se capturan externamente.
Frente a este modelo lineal, se propone activar los espacios portuarios como la base de un nuevo modelo circular, que reduce la dependencia externa y promueve la microgeneración y el uso de energía renovable y residual disponibles en el medio ambiente.

En el ámbito hay dos estructuras (el tren y el oleoducto) que conectan directamente el puerto con los centros con el mayor consumo de electricidad en la región (la refinería y la planta de aluminio). Como es bien sabido, y de acuerdo con la segunda ley de la termodinámica, todo proceso de transformación de energía implica una pérdida en forma de calor. Por lo tanto, las actividades que requieren una gran cantidad de energía generarán calor residual que, en muchos casos, se disipa directamente a la atmósfera.

MEDIDAS DE CARÁCTER GLOBAL DA PROPOSTA

Tras analizar a sustentabilidade de cada ámbito, pasaremos a explicar as propostas que teñen un carácter máis transversal na proposta, non estando vencelladas a un só ámbito en concreto. Unha das principais ideas de actuación tratará de aproveitar a transformación dun ámbito tan amplo e central para mellorar o metabolismo urbano da Coruña. Unha serie de medidas propostas iniciarían a transición dun modelo metabólico lineal a un modelo circular. No modelo lineal a cidade extrae recursos (enerxía, auga, comida...) de ámbitos externos, e tras procesalos os expulsa coma residuos a outros ámbitos externos. Pola contra, nun modelo circular, unha parte dos recursos consumidos son xerados dentro do propio ecosistema urbano e, ademais, haberá unha maior porcentaxe de aproveitamento dos residuos para reciclalos de volta no sistema. Coma consecuencia, o modelo circular reducirá tanto a dependencia de recursos externos coma a xeración de residuos.

Dentro do ecosistema urbano hai dous elementos que destacan pola súa importancia e cuxa xestión pode ser mellorada a través da transformación dos peiraos: a enerxía e o ciclo da auga.

ENERXIA

A enerxía é un dos principais fluxos no ecosistema urbano. A nivel global tense estimado que un 70% da enerxía consumida a nivel mundial utilízase nas cidades. No caso de A Coruña, a cidade require unhas 40.000 TeP ao mes para desenvolver as súas actividades (transporte, operación de edificios, procesos industriais, alumeado público...). Os principais combustibles son os derivados do petróleo, o gas e a electricidade. Para os dous primeiros dependemos da subministración de fontes externas, que se achegan principalmente mediante transporte marítimo, sendo logo almacenados e procesados en A Grela (refinería, 120.000 barrís de petróleo ao día) e Mugardos (terminal de GNL, 115GWh/día).

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

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

No ámbito existen dúas estruturas (o tren e o oleoducto) que conectan directamente o porto cos centros de maior consumo de electricidade da comarca (a refinería e a planta de aluminios). Como é ben sabido, e segundo a segunda lei da termodinámica, todo proceso de transformación de enerxía implica unha perda en forma de calor. Polo tanto, as actividades que requiren gran cantidade de enerxía van a xeran calor residual que, en moitos casos é disipado directamente a atmosfera.

Proponemos aprovechar el calor generado por estas grandes industrias para transportarlo al puerto, aprovechando esta comunicación directa facilitada por la ruta del oleoducto. Para esto, se proporcionaría un sistema de conducciones adecuadamente aislado para transportar el fluido caliente. Este calor se proporcionaría a las viviendas y edificios propuestos en el puerto a través de un sistema de calefacción y refrigeración de distrito.

Complementariamente, se propone la creación de plantas de micro-generación basada en la tecnología solar fotovoltaica, eólica, biogás, así como la investigación de la energía de las mareas, como parte de las actividades del centro de investigación del mar.

- Como se mencionó anteriormente, una planta solar fotovoltaica se ubicaría en la cubierta de los estacionamientos al sur del barrio de Los Castros, con una capacidad potencial aproximada de 500kW.

- Proponemos la colocación de hasta siete aerogeneradores de eje vertical en el muelle existente entre el área de graneros y el puerto pesquero. La capacidad de generación de energía se estima en 2MW.

- Como parte de la planta de depuración de aguas residuales, se incluye una zona de compostaje con la posibilidad de generar biogás con una capacidad potencial de aproximadamente 500 kW.

- Finalmente, la posibilidad de la instalación de turbinas sumergidas se utiliza para aprovechar los movimientos de la marea para generar electricidad. Esta instalación tendrá un carácter experimental, dado el escaso desarrollo de la tecnología, y estará vinculada al centro de investigación y la economía azul que se propone en este campo.

Propoñemos aproveitar ese calor xerado por esas grandes industrias transportándoo ata o Porto aproveitando esa comunicación directa facilitada polo trazado do oleoducto. Para elo disporíase un sistema de conducións adecuadamente illados para transportar un fluído calo-portador. Este calor achegaríase as vivendas e edificacións propostas no porto mediante un sistema de calefacción e refrixeración de distrito.

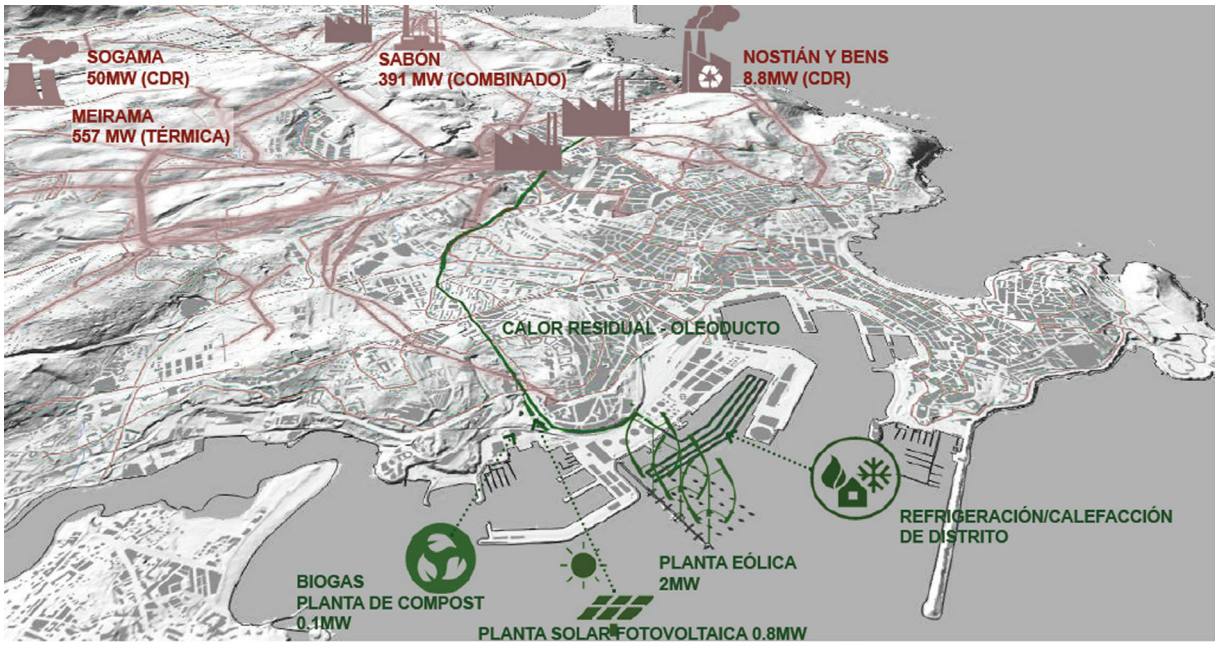
De forma complementaria, proponse a creación de diversas plantas de micro-xeración baseadas na tecnoloxía solar fotovoltaica, eólica, biogás, así coma a investigación da enerxía mareomotriz como parte das actividades do centro de investigación do mar.

- Como se mencionou anteriormente, unha planta solar fotovoltaica estaría situada na cuberta do aparcadoiros a sur do barrio dos Castros, cun potencial aproximado de capacidade duns 500kW.

- Proponse a colocación de ata sete turbinas eólicas, de eixe vertical no peirao existente entre a zona de graneis e o porto de pescadores. A capacidade de xeración de electricidade estímase en 2MW.

- Como parte da planta de biodepuración de augas residuais se inclúe una zona de compostaxe coa posibilidade de xerar biogáscunha capacidade potencial duns 500kW.

- Finalmente, contémplase a posibilidade da instalación de turbinas somerxidas que aproveiten os movementos das mareas para xerar electricidade. Esta instalación terá un carácter experimental, dado o pouco desenvolvemento da tecnoloxía, e quedará vencellado ao centro de e investigación e da economía azul que se propón nese ámbito.



EL CICLO DEL AGUA

El agua potable consumida en A Coruña y sus alrededores proviene fundamentalmente de los ríos Mero y Barcés , es almacenada en el embalse de Cecebre y se trata en la Estación de la Telva, con una capacidad de tratamiento de 63hm³ por año. A partir de ahí, se distribuye a los diferentes almacenes de distribución y, finalmente, a los puntos de consumo de la ciudad. El consumo doméstico de agua y alrededor de 146 litros por persona y día (lpd), mientras que el consumo promedio para todos los usos urbanos es de 242 lpd.

Una vez utilizada, el agua es recolectada por la red de saneamiento, que es mayoritariamente unitaria, lo que dificulta y penaliza el proceso de tratamiento y el posible reciclaje del agua de lluvia. Las aguas de la red de drenaje se llevan a la estación de tratamiento de aguas residuales de Bens, donde se tratan antes de ser vertidos al mar. Sin embargo, todavía hay secciones desconectadas del colector de la EDAR de Bens, por lo que hay puntos que vierten sin tratamiento, tanto en la costa como en el interior, asociados con esta última a los cursos de agua históricos.

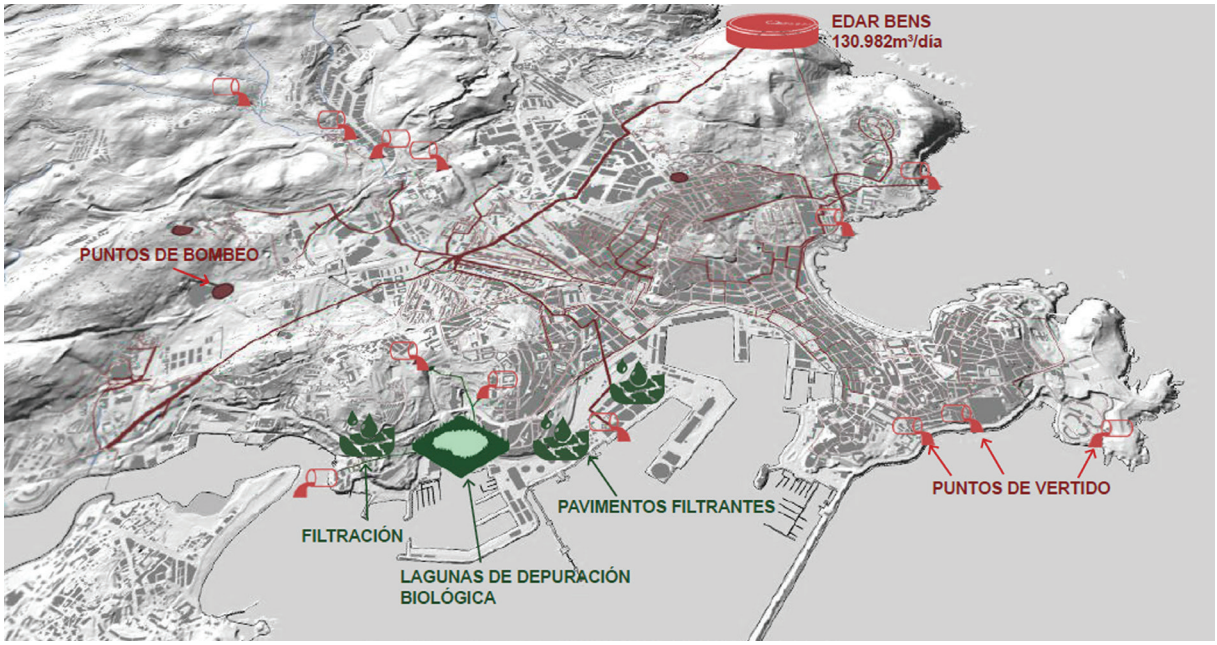
La estrategia para la gestión del agua de esta propuesta requiere la adopción, integralmente, de un sistema de drenaje urbano sostenible, que consiste en la restauración del ciclo natural del agua, el reciclaje de aguas grises y el uso de sistemas de fitodepuración y purificación natural.

O CICLO DA AUGA

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

Unha vez utilizada, a auga é recollida pola rede de saneamento, que é maiormente unitaria , o que dificulta e penaliza o proceso de tratamento e a posible reciclaxe de augas pluviais. As augas da rede de saneamento son levadas a Estación Depuradora de Augas Residuais de Bens onde son tratadas antes do seu vertido ao mar. Sen embargo, aínda existen tramos non conectados ao colector da EDAR de Bens polo que existen puntos de vertido sen tratamento, tanto no litoral como no interior, asociados estes últimos aos cursos fluviais históricos.

A estratexia de xestión da auga da presente proposta pasa por adoptar, de forma integral, un Sistema Urbano de Drenaxe Sustentable, consistente na restauración do ciclo natural da auga, o aproveitamento das augas grises e o emprego de sistemas de fitodepuración e purificación natural.



D) Modelo económico

A proposta define un Modelo Económico que se fundamenta nas oportunidades que o centro urbano da Coruña pode ter coa apertura ao mar desta gran fachada leste. Unha estratexia que, dando valor aos lugares e tendo en conta as actividades existentes, a iniciativa local e a súa historia, repercute sen dúbida na mellora e riqueza das sinerxías económicas, en especial, a planificación empresarial, comercial, o turismo e a calidade urbana.

Este proxecto pon riba da mesa actuacions que permiten a creación dunhas condicións favorables do entorno urbano que fomentan a expansión e diversificación da iniciativa económica e a implantación de novas empresas. As sinerxías entre un porto e unha cidade de moitos lugares, permiten unha dinámica de especialización que se complementa, reforzando a capacidade do conxunto e incrementando as súas posibilidades de éxito.

Actividades económicas básicas.

Existen dúas actividades básicas que o porto ten e debe seguir tendo tras o desmantelamento da descarga de graneis e dos derivados do petróleo e seu traslado ao porto exterior. A pesqueira, como principal motor económico do porto e gran mercado de peixe fresco; e a de transporte de pasaxeiros, cunha fluencia cada vez máis continuada ao longo de todo o ano. Ambas teñen unha implicación directa coa cidade, cun trasfego constante que incide no tecido urbano e na actividade cotiá da cidade.
É por isto que, intervir neste espazo supón facelo coa reflexión axeitada, sen presa e tempos marcados de antemán e abrindo posibilidades ás iniciativas para que se podan solapar e intercambiar no tempo.

D) Modelo económico

La propuesta define un Modelo Económico que se fundamenta en las oportunidades que el centro urbano de La Coruña puede tener con la apertura al mar de esta gran fachada al este. Una estrategia que, dando valor a los lugares y teniendo en cuenta las actividades existentes, la iniciativa local y su historia, repercute sin duda en la mejora y riqueza de las sinergías económicas, en especial, la planificación empresarial, comercial, el turismo y la calidad urbana.

Este proxecto pone encima de la mesa actuaciones que permiten la creación de unas condiciones favorables del entorno urbano que fomentan la expansión y diversificación de la iniciativa económica y la implantación de nuevas empresas. Las sinergías entre un puerto y una ciudad de muchos lugares, permiten una dinámica de especialización que se complementa, reforzando la capacidad del conjunto e incrementando sus posibilidades de éxito.

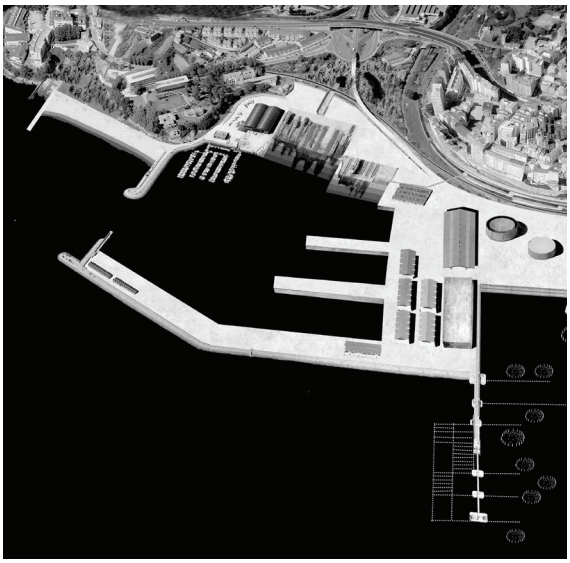
Actividades económicas básicas.

Existen dos actividades básicas que el puerto tiene y debe seguir teniendo tras el desmantelamiento de la descarga de graneles y de los derivados del petróleo y su traslado al puerto exterior. La pesquera, como principal motor económico del puerto y gran mercado de pescado fresco; y la de transporte de pasajeros, con una fluencia cada vez más continuada a lo largo de todo el año. Ambas tienen una implicación directa con la ciudad, con un trafrico constante que incide en el tejido urbano y en la actividad cotidiana de la ciudad.
Es por esto que, intervir en este espacio supone hacerlo con reflexión adecuada, sin prisa y tiempos marcados de antemano y abriendo posibilidades a las iniciativas para que se puedan solapar e intercambiar en el tiempo tempo.

Peixe fresco

Unha actividade económica básica do porto da Coruña e a de fornecer de peixe fresco a gran parte do mercado español. Trátase dunha especialización que ven de lonxe e que vai ser o principal motor económico do porto.

Un sector económico que produce a diario moita facturación e onde existe unha forte posición competitiva constitúe unha oportunidade que debe ser potenciada para puxar do desenvolvemento económico da cidade e da súa área metropolitana. Compre crear unhas condicións de entorno urbano que a acollan con naturalidade e fomenten a súa expansión, tratando de xerar máis valor engadido e máis postos de traballo de calidade. Neste sentido, o que denominamos nova Praza do Muro, fronte á Palloza, pode volver a centrar, nese punto clave na historia do sector pesqueiro da cidade, un espazo dedicado aos produtos do mar e á súa transformación e exposición á cidade e o turismo. Con espazos para obradoiros, a recuperación da lonxa do Gran Sol, edificio emblemático do porto ou a posibilidade nun futuro do traslado para esta zona da lonxa; a Praza do Muro pasa a ser a porta de contacto da cidade cun sector que se diversifica e especializa cara Oza, principalmente coa renovación, arranxo e mesmo substitucións dentro do tecido de naves existentes.



Pescado fresco

Una actividad económica básica del puerto de Coruña es la de abastecer de pescado fresco a gran parte del mercado español. Se trata de una especialización que viene de lejos y que va a ser el principal motor económico del puerto.

Un sector económico que produce a diario mucha facturación y donde existe una fuerte posición competitiva constituye una oportunidad que debe ser potenciada para pujar por el desarrollo económico de la ciudad e de su área metropolitana. Es necesario crear unas condiciones de entorno urbano que la acojan con naturalidad y fomenten su expansión, tratando de generar más valor añadido y más puestos de trabajo de calidad. En este sentido, lo que denominamos nueva Plaza del Muro, frente a la Palloza, puede volver a centrar, en ese punto clave en la historia del sector pesqueiro de la ciudad, un espacio dedicado a los productos del mar y a su transformación y exposición a la ciudad y al turismo. Con espacios para talleres, la recuperación de la lonja del Gran Sol, edificio emblemático del puerto o la posibilidad en un futuro del traslado a esta zona de la lonja; a la Plaza del Muro pasa a ser la puerta de contacto de la ciudad con un sector que se diversifica y especializa hacia Oza, principalmente con la renovación, arreglo e incluso sustituciónes dentro del tejido de naves existentes.

Tecido Produtivo do Mar

O Porto Pesqueiro precisa espazo nos peiraos para desenvolver con eficacia a actividade que xa ten e expandila cando o precise. Debe contar tamén cun área comercial que favoreza a implantación de empresas loxísticas e de actividades relacionadas coa preparación dos produtos que alí chegan.

Neste sentido, a proposta prevé unha transformación pausada onde as naves existentes mudan segundo se introducen novas necesidades. A premisa é aportar nese cambio melloras no tecido edificado e no espazo público pois os novos usos e a propia comercialización directa dos produtos poden demandar diferentes graos de relación entre empresarios e público en xeral. De aí que a renovación deste tecido conte cunha ordenanza que permita a aparición de patios e pasos compartidos entre naves que, xunto co viario, doten de maior calidade ambiental a este espazo, mellorando tamén a súa relación co mar.

Unha boa capacidade para competir demanda unha contorna que a apoie para avanzar no proceso de xerar valor engadido. Os expertos en desenvolvemento saben que canto maior coñecemento e dinámica de especialización convivan nun espazo, máis posibilidades hai de que aparezan iniciativas que aproveiten as condicións favorábeis e puxen da capacidade do conxunto para adaptarse aos cambios dos mercados e seguir ***crecendo.***

Por iso, ademais do exposto antes, neste tecido deben preverse espazos para o establecemento de servicios complementarios de todo tipo que os armadores demanden: asesorías legais ou fiscais, seguros, aplicación das tics ao sector pesca no sentido máis amplo, laboratorios para investigación e control de calidade...

Tejido Productivo del Mar

El Puerto Pesquero necesita espacio en los muelles para desarrollar con eficacia la actividad que ya tiene y expandirla cuando lo necesite. Debe contar también con un área comercial que favorezca la implantación de empresas logísticas y de actividades relacionadas con la preparación de los produtos que allí llegan.

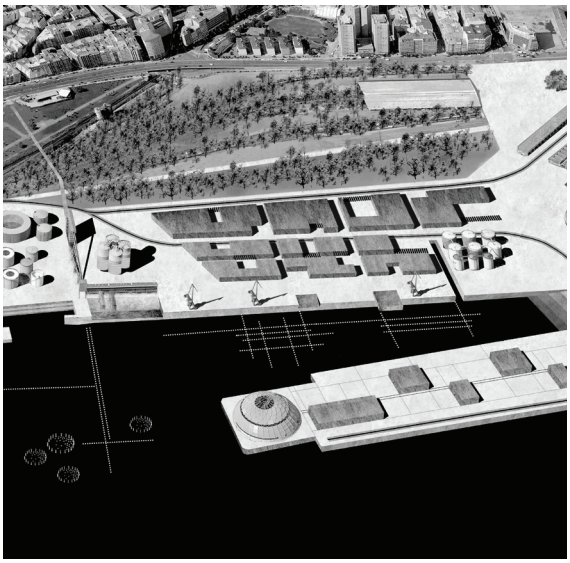
En este sentido, la propuesta prevé una transformación pausada donde las naves existentes cambian según se introducen nuevas necesidades. La premisa es aportar en ese cambio mejoras en el tejido edificado y en el espacio público pués los nuevos usos y la propia comercialización directa de los produtos pueden demandar diferentes grados de relación entre empresarios y público en general. De haí que la renovación de este tejido cuente con una ordenanza que permita la aparición de patios y pasos compartidos entre naves que, junto con el viario, doten de mayor calidad ambiental a este espacio, mejorando también su relación con el mar.

Una buena capacidad para competir demanda un entorno que la apoye para avanzar en el proceso de generar valor añadido. Los expertos en desarrollo saben que cuanto mayor conocimiemento y dinámica de especialización convivan en un espacio, más posibilidades hay de que aparezcan iniciativas que aprovechen las condiciones favorables y pujen por la capacidad del conjunto para adaptarse a los cambios de los mercados y seguir creciendo.
Por eso, además de lo expuesto antes, en este tejido deben preverse espacios para el establecimiento de servicios complementarios de todo tipo que los armadores demanden: asesorías legales o fiscales, seguros, aplicación de las tics al sector pesca en el sentido más

Tamén compre pensar na creación dun viveiro de empresas que desenvolvan novas actividades derivadas do que o mar produce (peixe, marisco, algas...) e da enorme experiencia humana que se acumula neses peiraos.

Así, é imprescindible ter unha ría saneada para propoñer recuperar algunhas destas actividades produtivas do mar que no hai máis de 50 anos formaban parte da imaxe desta fachada da cidade. Así, apoiándose nos peiraos e plataformas de atraque existentes e creando novas liñas, o proxecto recolle, coas condicións e referencias de explotacións actuais, unha proposta de actividade marisqueira en bateas, liñas de boias e cabos para cultivos de alga ou recintos para viveiros de peixe, que se desenrola entre os peiraos de San Diego e Oza e a cara sur do Centenerario.

A proposta tamén reflicte a necesidade de acompañar toda esta actividade coa previsión de lugares axeitados para as embarcacións que permitan tarefas de mantemento e reparación de barcos de pequena dimensión (tanto pesqueiros como deportivos e auxiliares), que son importantes e para os que se contemplan ampliacións das zonas de talleres e varadoiros, novas ramplas e amarres, recuperando tamén espazos obsoletos.



También es necesario pensar en la creación de un vivero de empresas que desarrollen nuevas actividades derivadas de lo que el mar produce (pescado, marisco, algas...) y de la enorme experiencia humana que se acumula en esos muelles.

Así, es imprescindible tener una ría saneada para proponer recuperar algunas de estas actividades productivas del mar que no hace más de 50 años formaban parte de la imágen desta fachada de la ciudad. Así, apoyándose en los muelles y plataformas de atraque existentes y creando nuevas lineas, el proyecto recoge, con las condiciones y referencias de explotaciones actuales, una propuesta de actividad marisquera en bateas, lineas de boyas y cabos para cultivos de alga o recintos para viveros de pescado, que se desarrolla entre los muelles de San Diego y Oza y la cara sur del Centenerario.

La propuesta también refleja la necesidad de acompañar toda esta actividad con previsión de lugares adecuados para las embarcaciones que permitan tareas de mantenimiento y reparación de barcos de pequeña dimensión (tanto pesqueros como deportivos y auxiliares), que son importantes y para los que se contemplan ampliaciones de las zonas de talleres y varaderos, nuevas rampas y amarres, recuperando también espacios obsoletos.

Traslado da lonxa actual

Non se trata dunha proposta para agora mesmo, mais na apertura da cidade ao mar, a trama central do Ensanche é unha das máis necesitadas. Rúas como Menéndez Pelayo, Marcial del Adalid, Ramón de la Sagra ou a Escalinata Rafael del Río, perpendiculares á liña litoral e organizadoras de perspectivas sobre ela dende a cidade interior, teñen cortada esta relación pola posición da lonxa actual, construída sobre un recheo que unificou as trazas dos peiraos de Batería e Linares Rivas. No proxecto represéntase a posibilidade do traslado da lonxa ao peirao do Leste, a carón da lonxa de Gran Sol e da nova Praza do Muro coa expectativa de, no espazo baleiro, dar continuidade aos Xardíns de Méndez Núñez e, nese espazo histórico, coas trazas dos peiraos recuperadas, propoñer espazos comerciais e relacionados coas actividades da contorna.

Traslado de la lonja actual

No se trata de una propuesta para ahora mismo, pero en la apertura de la ciudad al mar, la trama central del Ensanche es una de las más necesitadas. Calles como Menéndez Pelayo, Marcial del Adalid, Ramón de la Sagra o la Escalinata Rafael del Río, perpendiculares a la línea litoral y organizadoras de perspectivas sobre ela desde la ciudad interior, tienen cortada esta relación por la posición de la lonja actual, construída sobre un relleno que unificó las trazas dos peiraos de Batería y Linares Rivas. En el proyecto se represénta la posibilidad del traslado de la lonja al muelle del Este, al lado de la lonja del Gran Sol y de la nova Praza do Muro con la expectativa de, en el espacio vacío, dar continuidad a los Jardines de Méndez Núñez y, en ese espacio histórico, con las trazas de los muelles recuperadas, proponer espacios comerciales y relacionados con las actividades de alrededor.

Transporte de pasaxeiros e Porto Deportivo

Outra actividade básica que ten unha implicación directa na actividade da cidade é a de transporte de pasaxeiros. A Coruña conta coa vantaxe de ter liñas de atraque para transatlánticos en pleno centro da cidade, habendo días, cada vez máis, nos que se xuntan varios barcos deste tipo nos peiraos. Nun porto que se vai integrar no espazo da cidade, hai que favorecer e fomentar esta actividade. A proposta recolle a posibilidade de compatibilizar xunto con actividades de carga e descarga de produtos relacionados coa infraestrutura comercial e empresarial da cidade, da utilización do Peirao do Centenario como ampliación das liñas de atraque de transatlánticos no seu bordo exterior pois conta con calado suficiente e medios de apoio para a realización destes traballos. Este punto de chegada ten un especial interese no caso de desenrolo do nó 4 coa Praza do Muro, Mercado e Exposición dos produtos relacionados co mar, pois os visitantes comezan o seu percorrido pola cidade por un lugar emblemático onde ten lugar unha actividade básica que define á cidade como o é a pesqueira. Ademais, a calidade dalgúns dos edificios existentes permite, como se dixo, o desenrolo de servizos complementarios destas actividades.

Ademais, apoiando a idea de mestura de actividades relacionadas e complementarias entre si, mantéñense e fomentan os servizos de transporte con embarcación de proximidade e os usos deportivos relacionados co mar, moi demandados, concentrando a edificación en puntos concretos que permita incorporar como espazo de libre o que hoxe son explanadas de acceso ou de almacenaxe de material sen uso.

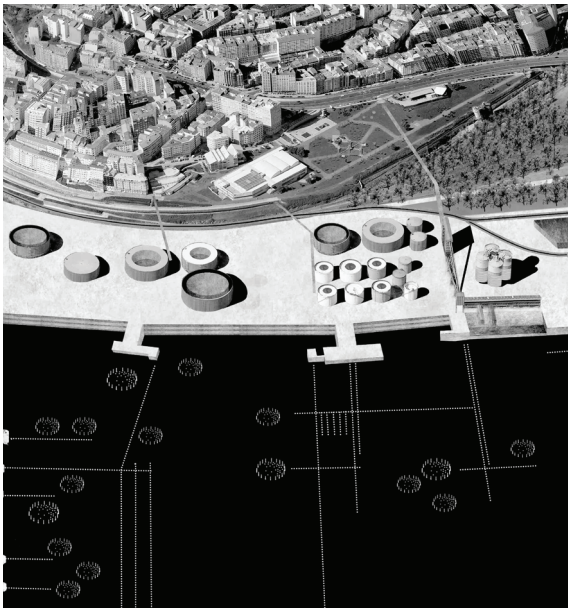
Transporte de pasajeros y Puerto Deportivo

Otra actividad básica que tiene una implicación directa en la actividad de la ciudad es la de transporte de pasajeros. A Coruña cuenta con la ventaja de tener líneas de atraque para transatlánticos en pleno centro de la ciudad, habiendo días, cada vez más, en los que se juntan varios barcos de este tipo en los muelles. En un puerto que se va a integrar en el espacio de la ciudad, hay que favorecer y fomentar esta actividad. La propuesta recoge la posibilidad de compatibilizar junto con actividades de carga y descarga de produtos relacionados con la infraestructura comercial y empresarial de la ciudad, de la utilización del Muelle del Centenario como ampliación de las líneas de atraque de transatlánticos en su borde exterior pues cuenta con calado suficiente y medios de apoyo para la realización de estos trabajos. Este punto de llegada tiene un especial interés en el caso de desarrollo del nudo 4 con Plaza del Muro, Mercado y Exposición de los productos relacionados con el mar, pues los visitantes comienzan su recorrido por la ciudad por un lugar emblemático donde tiene lugar una actividad básica que define la ciudade como lo que e, pesquera. Además, la calidad de algunos de los edificios existentes permite, como se dijo, desarrollo de servicios complementarios de estas actividades.

Además, apoyando la idea de mezcla de actividades relacionadas y complementarias entre sí, se mantienen y fomentan los servicios de transporte con embarcación de proximidad y los usos deportivos relacionados con el mar, muy demandados, concentrando la edificación en puntos concretos que permita incorporar como espacio libre el que hoy son explanadas de acceso o de almacenaje de material sin uso.

Tecido social e retorno dos servizos públicos.

Como complemento das actividades produtivas e melloras de apoio ao tecido residencial próximo, débense introducir usos que permitan incrementar a calidade de vida nesta parte tan importante da cidade, garantindo seu uso continuado e mesmo aproveitar par dar resposta a demandas específicas relacionadas coa asistencia a certos colectivos. De aí que a proposta recolla o aluguer de Aloxamentos tutelados pola administración en diferentes réximes de xestión destinados a xoves, residencias para xubilados do mar, acollida temporal… A reconversión dos depósitos supón eliminar gastos de demolición e escavación así como aproveitar unha configuración espacial que xa pertence á memoria do lugar e unha fragmentación dada que permite a diversificación e especialización dos usos residenciais públicos. Esta renovación dun tecido industrial de gran interese arquitectónico, esténdese tamén a equipamentos e usos terciarios asociados que enriquecen as actividades e a dinámica dunha cidade que é nova sen perder símbolos e o valor dos seus espazos.



Tejido social y retorno de los servicios públicos.

Como complemento de las actividades productivas y mejoras de apoyo al tejido residencial próximo, se deben introducir usos que permitan incrementar la calidad de vida en esta parte tan importante de la ciudad, garantizando su uso continuado e incluso aprovechar para dar respuesta a demandas específicas relacionadas con la asistencia a ciertos colectivos. De ahí que la propuesta recoja el alquiler de Alojamientos tutelados por administración en diferentes regimenes de gestión destinados a jóvenes, residencias para jubilados del mar, acojida temporal… La reconversión de los depósitos supone eliminar gastos de demolición y excavación así como aprovechar una configuración espacial que ya pertenece a la memoria del lugar y una fragmentación dada que permite la diversificación y especialización de los usos residenciales públicos. Esta renovación de un tejido industrial de gran interes arquitectónico, se extiende también a equipamientos y usos terciarios asociados que enriquecen las actividades y la dinámica de una ciudad que es nueva sin perder símbolos y el valor de sus espacios.

Economía das actuacións, eficacia e posibilidades de desenrolo no tempo

A proposta planea a apertura ao mar dunha gran fronte da cidade mediante actuacións que permiten a súa transformación pouco a pouco e dun xeito flexible. Escapa dunha planificación por etapas con obxectivos prefixados de ante man que dependan uns doutros. É o pulso da cidade quen marca as iniciativas ao través de consensos e acordos. Nese contexto, o proxecto aporta espazos de reflexión e posibilidades de desenrolo de lugares estratéxicos da cidade onde as necesidades e as dispoñibilidades de cada momento decidan o alcance das transformacións.

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

Economía de las actuaciones, eficacia y posibilidades de desarrollo en el tiempo

La propuesta planea la apertura al mar de un gran frente de la ciudad mediante actuaciones que permiten su transformación poco a poco y de una manera flexible. Escapa de una planificación por etapas con objetivos prefijados de antemano que dependan unos de los otros. Es el pulso de la ciudad quien marca las iniciativas a través de consensos y acuerdos. En ese contexto, el proyecto aporta espacios de reflexión y posibilidades de desarrollo de lugares estratégicos de la ciudad donde las necesidades y las disponibilidades de cada momento decidan el alcance de las transformaciones.

Lo que se propone parte de la concepción de la eficacia de las intervenciones que resuelven problemas concretos que la ciudad tiene y que los ciudadanos perciben. El problema que se trata en este proyecto es el de la preocupación por el desmantelamiento de usos muy importantes dentro de un puerto urbano como el de A Coruña Y de la posibilidad del acercamiento de esta parte de la ciudad al mar. Ese objetivo debe hacerse de una manera gradual, con actuaciones concretas y aprovechando todos los recursos disponibles.

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

A proposta de conseguir ir facendo camiños aproveitando a apertura do espazo do porto é unha intervención de baixo custe, como primeira actuación que permita o achegamento dos cidadáns, sen interferir na actividade actual e para comezar dende xa. Á tramitación e corrección dos convenios actuais, debe engadirse este de aceptación da apertura e intervención mínima.

A utilización de pavimentos existentes e a oportunidade de aproveitar os trazados do ferrocarril e as súas servidumes, garanten a continuidade e o enlace entre as intervencións segundo se van facendo as desafeccións do solo no resto das zonas. Tanto na Zona 1 como na Zona 2, existe trazado de vías que facilitan unha utilización rápida e a aproximación ao mar. Neste sentido o CAMIÑO-FÍO que se propón representa unha infraestrutura global que relaciona todo o ámbito entre si, dando continuidade ao actual Paseo Marítimo ao redor da península e que vai tecendo a ambos lados (cidade-porto) e entre os nós.

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

Actuaciones de bajo coste y alta rentabilidad en la aproximación de los ciudadanos al mar.

La propuesta de conseguir ir haciendo caminos aprovechando la apertura del espacio del puerto es una intervención de bajo coste, como primera actuación que permita el acercamiento de los ciudadanos, sin interferir en la actividad actual e para empezar desde ya. A la tramitación y corrección de los convenios actuales, debe añadirse este de aceptación de la apertura e intervención mínima.

La utilización de pavimentos existentes y la oportunidad de aprovechar los trazados del ferrocarril y sus servidumbres, garantizan la continuidad e el enlace entre las intervenciones según se van haciendo las desafecciones del suelo en el resto de las zonas. Tanto en la Zona 1 como en la Zona 2, existe trazado de vías que facilitan una utilización rápida y la aproximación al mar. En este sentido el CAMIÑO-FÍO que se propone representa una infraestructura global que relaciona todo el ámbito entre sí, dando continuidad al actual Paseo Marítimo alrededor de la península y que va tejiendo a ambos lados (ciudad-puerto) y entre los nodos.

Otra de las grandes necesidades de la ciudad es la dotación de árboles que deben también formar parte de esta manera de transformar el espacio aprovechando los procesos de des-pavimentación y los vacíos no pavimentados. En este sentido la creación en la Zona 2 del Parque de la Estación de San Diego con soporte del trazado viario e los espacios que deja entre vías es también una propuesta que no supone un consumo excesivo de recursos y que vincula su desarrollo como parte de las actividades coordinadas del Centro de Emprendimiento Ciudadano.

Actuacións de aproveitamento dos tecidos existentes.

Hai dúas estratexias para o aproveitamento dos tecidos construídos existentes que conectan a proposta cun sistema sostible dos procesos construtivos.

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

Por outra, o plantexamento de substitución no tempo das naves de almacéns ao través de establecer unhas condicións de desmantelamento e reedificación que permita a creación dun tecido propio dentro dos límites e referencias do existente. Esa implantación gradual permite a convivencia temporal de diferentes empresas, a reciclaxe empresarial e a posibilidade de afrontar intervencións en grupos non delimitados de antemán, senón ao través de sinerxías. Este tecido ademais se estende entre os peiraos de Petroleiros e do Centenario e ocupa un solo de 90.227 m2.

Actuaciones de aprovechamiento de los tejidos existentes.

Hay dos estrategias para el aprovechamiento de los tejidos construídos existentes que conectan la propuesta con un sistema sostenible de los procesos constructivos.

Por unha parte, la reutilización de los depósitos existentes como soporte directo para equipamentos y alojamientos públicos que pueden funcionar en régimen de alquiler o residencia comunitaria tutelada. En este sentodo hay por lo tanto una posibilidad cuantificable de retorno de las inversiones que puede ser muy importante dada la superficie de suelo y construída que para este uso se destina en el proyecto 79.704 m2.

Por otra parte, el planteamiento de substitución en el tiempo de las naves de almacenes a través de establecer unas condiciones de desmantelamiento y reedificación que permita la creación de un tejido propio dentro de los límites y referencias de lo existente. Esa implantación gradual permite la convivencia temporal de diferentes empresas, el reciclaje empresarial y la posibilidad de afrontar intervenciones en grupos no delimitados de antemano, sinó a través de sinergías. Este tejido además se extiende entre los muelles de Petroleros y del Centenario y ocupa un suelo de 90.227 m2.

Actuacións nas infraestruturas. Propostas secuenciadas de transformación.

O proxecto contempla o desenrolo de diferentes actuacións relacionadas co viario e as infraestruturas que poden solaparse ou ser secuenciadas no tempo. Algunhas delas son xa ideas de proxectos que se teñen discutido e mesmo iniciado en parte. Neste sentido, as gráficas que constitúen os paneis 2, 3 e 4 recollen o proceder no tempo recomendado das actuacións que, en todo caso, poden ser afrontadas dun xeito independente.

Algunhas, como as continuidades do soterramento do viario entre Parrote e San Antón ou o da Avenida do Porto entre o Centro de Ocio e Praza de Ourense, son actuacións de entidade xa iniciadas e afrontadas noutros períodos e que mellorarían as posibilidades da proposta nos nós próximos.

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

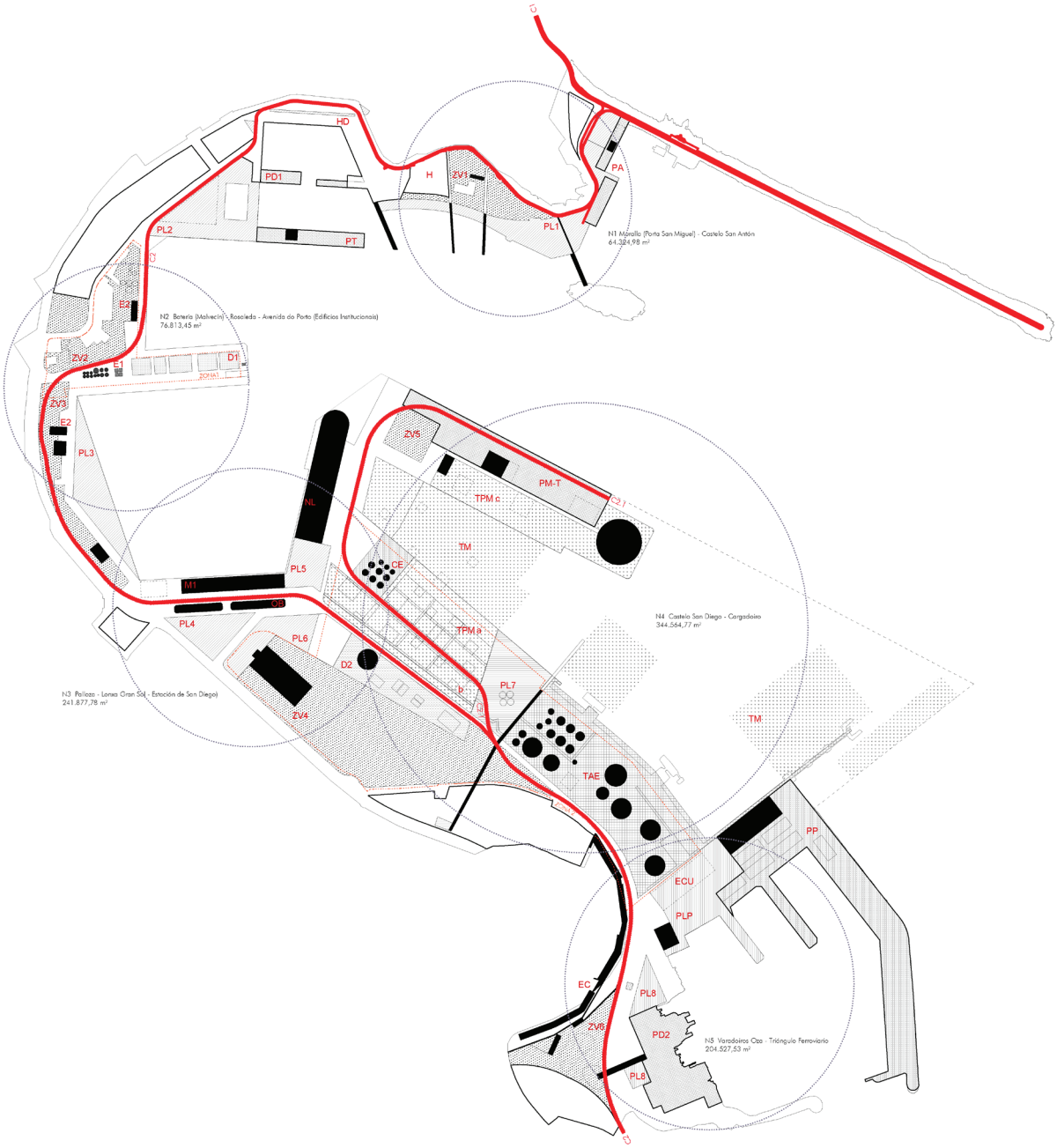
Actuaciones en las infraestructuras. Propuestas secuenciadas de transformación.

El proyecto contempla el desarrollo de diferentes actuaciones relacionadas con el viario y las infraestructuras que pueden solaparse o ser secuenciadas en el tiempo. Algunas de ellas son ya ideas de proyectos que se tienen discutido e incluso iniciado en parte. En este sentido, las gráficas que constituyen los panles 2, 3 y 4 recogen el proceder en el tiempo recomendado de las actuaciones que, en todo caso, pueden ser afrontadas de una manera independiente.

Algunas, como las continuidades del soterramiento del viario entre Parrote y San Antón o el de la Avenida del Puerto entre el Centro de Ocio y Praza de Ourense, son actuaciones de entidad ya iniciadas y afrontadas en otros períodos y que mejorarían las posibilidades de la propuesta en los nodos próximos.

Otras, como la eliminación de viadutos que no son ya tan necesarios tras los cambios sufridos en la mobilidad de la ciudad, parecen más fáciles de afrontar económicamente y, para el proyecto que se propone, pertinentes.

Calificación, ordenación e superficies dos NOVOS usos e delimitacións



C CAMIÑO CICLOPEONIL **C1** Delimitación sobre existente (**C1a** Dique de Abrigo / **C1b** Muralla-Dársena) **C2** A carón vías de ferro ZV ZONAS VERDES **ZV1** Muralla – Puertas Parrote-Cravo-Embarcadoiro **ZV2** Extensión Xardíns **MN** cara Peirao Calvo Sotelo **ZV3** Peirao Batería-Linares Rivas **ZV4** Parque de San Diego **ZV5** Arboreda Peirao Centenario **ZV6** Triángulo ferroviario **PL** PRAZAS **PL1** Parrote San Antón **PL2** Centro de Ocio **PL3** Peirao Batería-Linares Rivas **PL4** Palloza - San Diego Praza do Muro **PL5** Mercado – Nova Lonxa **PL6** Centro San Diego **PL7** Castelo San Diego (Praza-Auga) **PL8** Praza Varadoiros **PLP** ecu-Praza cuberta (intervención nave redeiras) e Peirao Pesca Deportiva **D** EQUIPAMENTO DEPORTIVO **D1** Peirao Calvo Sotelo **D2** Deportivo San Diego **H** Parcela Hotel Finisterre **E** EQUIPAMENTO COMERCIAL / OF **E1** Oficinas (Silos Calvo Sotelo) **E2** Comercial **EC** Equipamentos e Comercial no talude dos Castros **M** MERCADO **M1** Mercado do Muro (Lonxa Gran Sol) **NL** Nova Lonxa **OB** Obradoiros **CE** Complexo Enerxético e de Servizos **TPM** Tecido Produtivo do Mar **TM** Tecido Mariño **TAE** Tecido Aloxamento-Equipamento **PM-T** Porto Carga-Descarga / Transatránticos **PP** Porto Pesqueiro **PA** Actividades Acuáticas (traslado) **PT** Peirao Transatlánticos **PD** PORTO DEPORTIVO **PD1** Dársena **PD2** Oza **P** APARCADOIROS **PE** Superficie **PS** Soterrado **PB** Bus **PX** Taxi

ORDENACIÓN. NOVOS USOS E SUPERFICIES SOLO

Ámbito	1.602.200,00 m²	
Zona 1	65.189,06 m²	
Zona 2	378.519,73 m²	
C Camiño / Fío	7.569,25 ml	
C1	4.381,05 ml	
C2	3.188,20 ml	
*C2.1 (desvío a Muelle Centenario)	(1.585,58 ml)	
N1 Muralla (Porta San Miguel) - Castelo San Antón	**64.324,98 m²**	
PL1 Parrote - San Antón - Oceanográfico	**35.118,50 m²**	
Rampla / escalinata	23.383,29 m²	
Explanada	7.653,00 m²	
Edificado (Asoc. pesca dep.+Aseos+Comercial en Pier)	413,23 m²	(413,23 m²const.
Ponte	1.133,91 m²	
Pier (3)	2.535,22 m²	
ZV1 Explanada Solana	**22.105,79 m²**	
Espazos verdes	20.473,68 m²	
Piscina	1336,45 m²	
Edificado (vestuarios/aseos)	295,65 m²	(295,65 m²const.
PA Actividades acuáticas	**7.100,70 m²**	
Edificado (traslado Buceo)	375,00 m²	(375,00 m²const.)
H Parcela Hotel Finisterre	**7.100,70 m²**	
HD Dársena da Mariña (Humanización)	**2.005,74 m²**	
Espazos verdes / xogo	867.56 m²	
Pérgola	478.50 m²	
Prazas	659.68m²	
PL2 Centro de Ocio	**28.897,16 m²**	
Praza	20.489,78 m²	
Praza cuberta	8.407,38 m²	
PT Peirao Transatlánticos	**9.173,97 m²**	
Peirao	8.398,86 m²	
Edificado (recepción pasaxeiros)	775,11 m²	(775,11 m²const.)
PD1 Porto deportivo	**4.195,46 m²**	

N2 Batería (Malvecín) - Rosaleda - Avenida do Porto (Edificios Institucionais)	**76.813,45 m²**
ZV2 Extensión Xardíns Méndez-Nuñez	**19.508.14 m²**
Reforma Rosaleda	8.049,59 m²
D1 Peirao Calvo Sotelo	**9.100,90 m²**
ZV3 Peirao Batería-Linares Rivas	**22.964,26 m²**
PL3 Peirao Batería-Linares Rivas	**21.137,17 m²**
E1 Oficinas (Silos Calvo Sotelo - renovación)	**1.033,55 m² (10.335,50 m²const.)**
E2 Comercial	**3.069,43 m² (6.138,86 m²const.)**
N3 Palloza - Lonxa Gran Sol - Estación de San Diego)	**241.877,78 m²**
PL4 Palloza - San Diego	**12.530,62 m²**
M1 Mercado do Muro (Lonxa Gran Sol)	**11.185,00 m²**
Mercado pechado	8.740,05 m²
Mercado aberto	2.444,95 m²
OB Obradoiros (renovación)	**4.947,85 m² (9.895,70 m²const.)**
PL5 Mercado (plaza) - Nova Lonxa	**10.470,92 m²**
NL Nova Lonxa	**21.775,16 m² (21.775,16 m²const.)**
PL6 Centro San Diego	**14.962,16 m²**
ZV4 Parque San Diego	**152.427,47 m²**
Espazo verde	134.144,06 m²
Centro Emprendemento Cidadán (renov. Estación)	10.074,95 m² (10.074,95 m²const.)
Aparcadoiro superficie/altura	8.208,46 m²
Edificio circular en altura	(2.13,20 m²) (6.039,60 m²const.)
D2 Deportivo San Diego	**23.588,60 m²**
N4 Castelo San Diego - Cargadoiro	**344.564,77 m²**
PL7 Castelo San Diego	**26.521,98 m²**
Muro	661,24 m²
Depósitos / Silos (renovación uso comercial)	808,80 m² (1.617,60 m²const.)
Praza	25.051,94 m²
Cargadoiro (renovación)	550,23 m² (3.301,38 m²const.)
Pasarela	2.419,92 m²

TPM Tecido Produtor e Investigador do mar	**142.315,28 m²**
a.	**38.432,50 m²**
razas/patios	4.702,67 m²
Espazos libres/vías	15.916,08 m²
Pasadizos (renovación no tempo)	823,86 m² (1.647,72 m²const.)
Edificado (renovación no tempo)	16.989,89m² (50.969,67 m²const.)
b.	**34.394,51m²**
Prazas/patios	4.159,95 m²
Espazos libres/vías	13.460,32 m²
Pasadizos (renovación no tempo)	390,39 m² (780,78 m²const.)
Edificado (renovación no tempo)	16.383,85 m² (49.151,55 m²const.)
c.	**69.488,27 m²**
Varadoiro	16.900,59 m²
Centro Multiusos / Fórum (Medusa)	9.815,90 m² (9.815,90 m²const.)
Espazos libres/ vías	37.968,90 m²
Edificado (novo empresas)	4.802,88 m² (4.802,88 m²const.)
CE Centro enerxético e de servizos	**12.052,87 m²**
Depósitos / Silos (renovación)	1.550,77 m² (7.753,85 m²const.)
ZV5 Arboredo Peirao Centenario	**10.547,41m²**
PM-T Actividade portuaria. Descarga e Transatlánticos	**45.043,03 m²**
TAE Tecido-Depósitos Aloxamento e Equipamentos	**105.114,05 m²**
Prazas/ patios	8.364,41 m²
Espazos libres/ vías	82.767,63 m²
Equipamentos (renovación)	5.754,09 m² (8.631,14 m²const.)
Aloxamento (renovación)	10.008,53 m² (15.012,50 m²const.)
	(300 aloxamentos / 500 usuarios)
Tecido mariño (Explotacións no mar)	174.364,51 m²
N5 Varadoiros Oza - Triángulo Ferroviario	**204.527,53 m²**
PLP Praza e Peirao Pesca Deportiva	**33.267,94 m²**
Espazo cuberto (transformación nave redeiras)	8.452,36 m²
PP Porto pesqueiro	**93.780,33 m²**
Redeiras (nova ubicación)	8.860,64 m² (8.860,64 m²const.)
PL8 Praza Varadoiros	**9.008,51 m²**
Espazo libre	7.237,17 m²
Edificado (Taller / Servizos complementarios)	1.771,34 m² (3.542,68 m²const.)
PD2 Porto Deportivo Oza	**30.748,88 m²**

ZV6 Triángulo Ferroviario	**26.597,65 m²**
Espazo Verde	18.216,35m²
Lagunaxe	6.498,05 m²
Edificado (Instalacións e Servizos)	1.883,28 m² (1.883,28 m²const.)
EC Equipamentos Os Castros (talud)	**11.124,22 m²**
Servizos / Comercial	3.708,08 m² (3.708,08 m²const.)
Aparcadoiros	3.435,16 m² (3.435,16 m²const.)
Espazos verdes	3.980,98 m²

RESUMO SUPERFICIES SOLO

Nós	**932.108,51 m²**
*intervencións puntuais	976.380,84 m²
Camiño / Fío	**30.277,00 m²**
Espazos a urbanizar	**441.478,36 m²**
Espazos sen intervención	**198.336,13 m²**
TOTAL ÁMBITO	**1.602.200,00 m²**
TOTAL ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES	**581.949,97 m²**

N1_ 52.846,42 m²/ N2_63.609,57 m²/ N3_172.107,76 m²/ N4_220.501,14 m²/ N5_72.885,08 m²

RESUMO SUPERFICIES CONSTRUÍDAS

Equipamentos e Servizos Cidadáns	**22.716,35 m²const.**
Equipamentos portuarios	**41.681,61 m²const.**
Administrativo	**10.335,50 m²const.**
Comercial	**11.464,54 m²const.**
Empresas / Tecido produtivo	**120.711,18 m²const.**
Aloxamentos	**15.012,50 m²const.**
Investigación e I+D+I	**9.637,13 m²const.**
Aparcadoiros en edificación	**9.474,76 m²const.**
TOTAL SUPERFICIE CONSTRUIDA	**241.0335,57 m²const.**

E) Participación Ciudana: El hilo que cose urbanismo y tejido social.

1. INTRODUCCIÓN.
Como un soplo de aire nuevo, en los últimos años, se ha producido, en muchas ciudades españolas, un movimiento de renovación de los procedimientos de participación, retornando a aquello que ya se formulara en la década de los 60 del siglo pasado.
Aquel movimiento que en el año 1960 suscribiera Paul Davidoff en su artículo "Advocacy and pluralism in planning" reivindicando el apoyo de los técnicos a los colectivos más desfavorecidos para resolver los conflictos urbanísticos delante de las administraciones públicas, parece tener ahora una evidente vigencia.

Aún cuando desde esa década de los 60 hasta hoy, los procedimientos de participación pública hayan recorrido "formalmente" un largo camino en una andadura que se materializará realmente en los posteriores años 70 y 80, en el caso de nuestro país, con
la constitución de las primeras corporaciones democráticas y apoyándose en el importante papel logrado en ese momento por las Asociaciones Vecinales, la realidad es que la participación ciudadana, entendida como debate acerca de la actuación en el ámbito público, ha ido, poco a poco decayendo. La principal razón para este desinterés será consecuencia del mayor peso que los partidos políticos han adquirido, tanto en el gobierno de la ciudad, como en las sucesivas legislaciones y reglamentaciones de ámbito local.

A pesar de la teórica dimensión específica de las legislaciones urbanísticas y los procedimientos de transparencia en la red de los Planes y Proyectos Urbanísticos, la realidad viene mostrando que los debates y la participación acerca de lo público son cada vez menores.

Y es en ese sentido de reivindicación y debate público, acerca de una actuación fundamental para la ciudad de A Coruña y su Puerto, como debe entenderse el presente concurso. Es decir, como una tentativa de afirmar una nueva puntada de ese hilo que cose urbanismo y tejido social al largo del proceso secuencial que habrá de seguir a la transformación del ámbito portuario coruñés.

De esta manera, el concurso se entiende como un primer revulsivo que se apoya en la participación ciudadana, necesitada de propuestas alternativas para su manifestación.

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

1. INTRODUCCIÓN.

Como un bafo de aire novo, nos últimos anos, tense producido, en moitas cidades españolas, un movemento de anovamento dos procedementos de participación, retornando á liña daquilo que xa encetara a formularse na década dos 60 do século pasado.
Aquel movemento que no ano 1960 subscribira Paul Davidoff no seu artigo "Advocacy and pluralism in planning" reivindicando o apoio dos técnicos aos colectivos máis desfavorecidos para resolver os conflitos urbanísticos diante das administracións públicas, semella ter agora unha evidente vixencia.

Aínda cando desde esa década dos 60 ata o de hoxe, os procedementos de participación pública teñan percorrido "formalmente" un longo camiño, nunha andaina que se materializará realmente nos posteriores anos 70 e 80, no caso do noso país, coa constitución das primeiras corporacións democráticas e apoiándose no importante papel acadado nese momento polas Asociacións Veciñais, a realidade é que a participación cidadá, entendida como debate acerca da actuación o ámbito público, ten ido, aos poucos, decaendo. A principal razón para este desinterese será consecuencia do maior peso que os partidos políticos teñen adquirido, tanto no goberno da cidade, como nas sucesivas lexislacións e regulamentacións de ámbito local.

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

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

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

2. ACTUACIONES.

La transformación del frente portuario va a ser un proceso prolongado en el tiempo que, en gran medida, va a tener tener un claro punto de partida en el presente concurso.

A continuación, y siempre de forma esquemática, se formulan algunas de las etapas que deberán cubrirse para, a lo largo de los primeiros años, abordar la transformación. Todas estas fases o etapas, tendrían que contar con la participación ciudadana de alguna forma.

El diseño de esta participación ciudadana, se vinculará con cada una de las sucesivas fases que tendrán que seguir la tramitación de la transformación de los terrenos portuarios sin utilidad.

Esquema de actuaciones a contemplar:

A. Partiendo de la investigación recogida en el informe "Tecendo Litoral" y el presente concurso, montaje de una exposición en la que se muestren y subrayen los siguientes aspectos:

1. Exposición sobre el litoral coruñés que enseñe a la ciudadanía el conocimiemento específico del Puerto y el borde costero, tanto en su configuración histórica como respecto de su situación actual.

2. Exposición de los diferentes trabajos aportados para el concurso, presentación y debate acerca de los trabajos premiados, con discusión sobre las principales ideas propuestas.
Esta exposición hará posible la apertura de un proceso de participación, fundamental al mostrar actuaciones concretas sobre las que opinar y discutir.
El diseño y actividades a realizar (charlas, debates, documentos divulgativos y explicativos, configuración de una web de consulta y otras herramientas que fomenten la participación, son bien conocidoa y frecuentes).

B. Procesos derivados de la exposición pública e ideas debatidas.

1. Toma de posición política de los diferentes partidos u organizaciones en relación con la transformación portuaria en sus respectivos programas electorales.
2. Toma de posición y respuestas alternativas de los agentes implicados o con intereses sobre el ámbito portuario: Entidades, Asociaciones, Federación AAVV, Corporaciones, Usuarios Puerto, Concesionarios, Sociedades.

C. Necesidad de llegar a acuerdos institucionales en relación con la intervención a realizar y su gestión.

1. Revisión convenio.

2. Posible consorcio y configuración. Aportaciones, participación.

2. ACTUACIÓNS.

A transformación da fronte portuaria vai ser un proceso prolongado no tempo que, nunha grande medida, vai ter un senlleiro punto de partida no presente concurso.

De seguido, e sempre de forma esquemática, formúlanse algunhas das etapas que deberan cubrirse para, ao longo dos primeiros anos, abordar a transformación. Todas estas fases ou etapas, terían que contar coa participación cidadá dalgún xeito.

O deseño desta participación cidadá, haberá de vincularse con cada unha das sucesivas fases que terá que seguir a tramitación da transformación dos terreos portuarios sen utilidade.

Esquema de actuacións a contemplar:

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

1. Exposición sobre o litoral coruñés que expoña á cidadanía o coñecemento específico do Porto e beira costeira, tanto na súa configuración histórica como respecto da súa situación actual.

2. Exposición dos diferentes traballos aportados para o concurso, presentación e debate acerca dos traballos premiados, con discusión sobre as principais ideas propostas.
Esta exposición fará posible a apertura dun proceso de participación fundamental, ao amosar actuacións concretas sobre as que opinar e discutir.
O deseño e actividades a realizar (charlas, debates, documentos divulgativos e explicativos, configuración dunha web de consulta e outras ferramentas que fomenten a participación, son ben coñecidas e frecuentes).

B. Procesos derivados da exposición pública e ideas debatidas.

1. Toma de posición política dos diferentes partidos ou organizacións en relación coa transformación portuaria, nos seus respectivos programas electorais.

2. Toma de posición e respostas alternativas dos axentes implicados ou con intereses sobre o ámbito portuario: Entidades, Asociacións, Federación AAVV, Corporacións, Usuarios Porto, Concesionarios, Sociedades.

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

1. Revisión convenio.

2. Posible consorcio e configuración. Aportacións, participación.

D. Nuevas propustas en función de los acuerdos institucionales alcanzados.

D1. 1. Derivadas de procesos temporales transcurridos.

D1. 2. Derivadas de las sucesivas desapariciones de las actividades portuarias.

D1. 3. Nuevas reivindicaciones vecinales acerca de superficies vacantes.

D1. 4. Apertura de espacios no necesarios para el Puerto.

D2. 1. Propuestas de detalle para zonas concretas.

D2. 2. Proyectos sobre el espacio comunitario (Parques, plazas, viarios, paseos peatonales y ciclistas).

D2. 3. Proyectos de revitalización de piezas patrimoniales existentes.

D2. 4. Proyectos y estudios medioambientales (Descontaminación de suelos, río Monelos, energías renovables, etc.).

D2. 5. Debate y participación ciudadana en la definición final.

D2. 6. Propuestas vecinales acerca de espacios concretos.

E. Reformulación del nuevo marco urbanístico y portuario.

1. Modificación del PXOM en relación con los ámbitos portuarios.

2. Nueva delimitación de espacios y usos portuarios.

3. Formulación del Plan Especial correspondiente para su desarrollo posterior.

4. Proyectos específicos.

ACTUACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN.

Las actuaciones señaladas forman parte del procedimiento encaminado a configurar un nuevo marco de intervención sobre el ámbito portuario en su conjunto.

El momento más significativo será la toma de posición de los distintos partidos políticos en sus programas electorales, a partir de la divulgación del concurso, en su exposición y discusión.

Por eso deben activarse la discusión, el debate y la participación ciudadana mediante la organización de visitas, mesas redondas, conferencias, explicaciones de los trabajos premiados y un modelo divulgativo y didáctico de las ideas más claras será un reto a conseguir.

D. Novas propostas en función dos acordos institucionais alcanzados.

D1. 1. Derivadas de procesos temporais transcorridos.

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

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

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

D2. 1. Propostas de detalle para zonas concretas.

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

D2. 3. Proxectos de revitalización de pezas patrimoniais existentes.
D2. 4. Proxectos e estudos medioambientais (Descontaminación de solos, río Monelos, enerxías renovables, etc.).

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

D2. 6. Propostas veciñais acerca de espazos concretos.

E. Reformulación do novo marco urbanístico e portuario.

1. Modificación do PXOM en relación cos ámbitos portuarios.

2. Nova delimitación de espazos e usos portuarios.

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

4. Proxectos específicos.

ACTUACIÓN DA PARTICIPACIÓN.

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

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

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

3. ESPAZOS PARA O EMPRENDEMENTO CIDADÁN.

Ademais dos mecanismos explicados, a proposta contempla varios espazos pensados para a participación e acción cidadán. É necesario que ao longo do ámbito aparezan lugares que permitan o uso cotiá de relación entre os veciños, sobre todo nun proceso de transformación como o que se planea.

Existen diferentes equipamentos públicos na cidade, principalmente vinculados á organización dos barrios, nos que este tipo de locais de reunión e asociación veñen realizando unha interesante tarefa na preparación de actividades. Tamén diferentes agrupacións de cidadáns, non vinculados a unha localización concreta, utilizan e demandan espazos onde poder desenrolar estratexias en común.

Nese sentido, contémplanse dous tipos de espazos.

Por un lado, os vinculados ao barrio ou a actividades concretas relacionadas coa súa localización. Neste caso, son locais vinculados aos equipamentos previstos na ordenación, situándose ao longo do ámbito da proposta, sendo pezas importantes que deben permitir o desenrolo destes lugares e a súa transformación. Os principais son:

- Nó 1, o espazo localizado no PIER do Parque da Solana, en concreto no dedicado ás Asociacións de Pesca Deportiva cunha superficie de 413,23 m².

- Nó 2, como parte do Equipamento 1 (E1) nos silos do peirao Calvo Sotelo e no que estima ocupar unha superficie de 300 m².

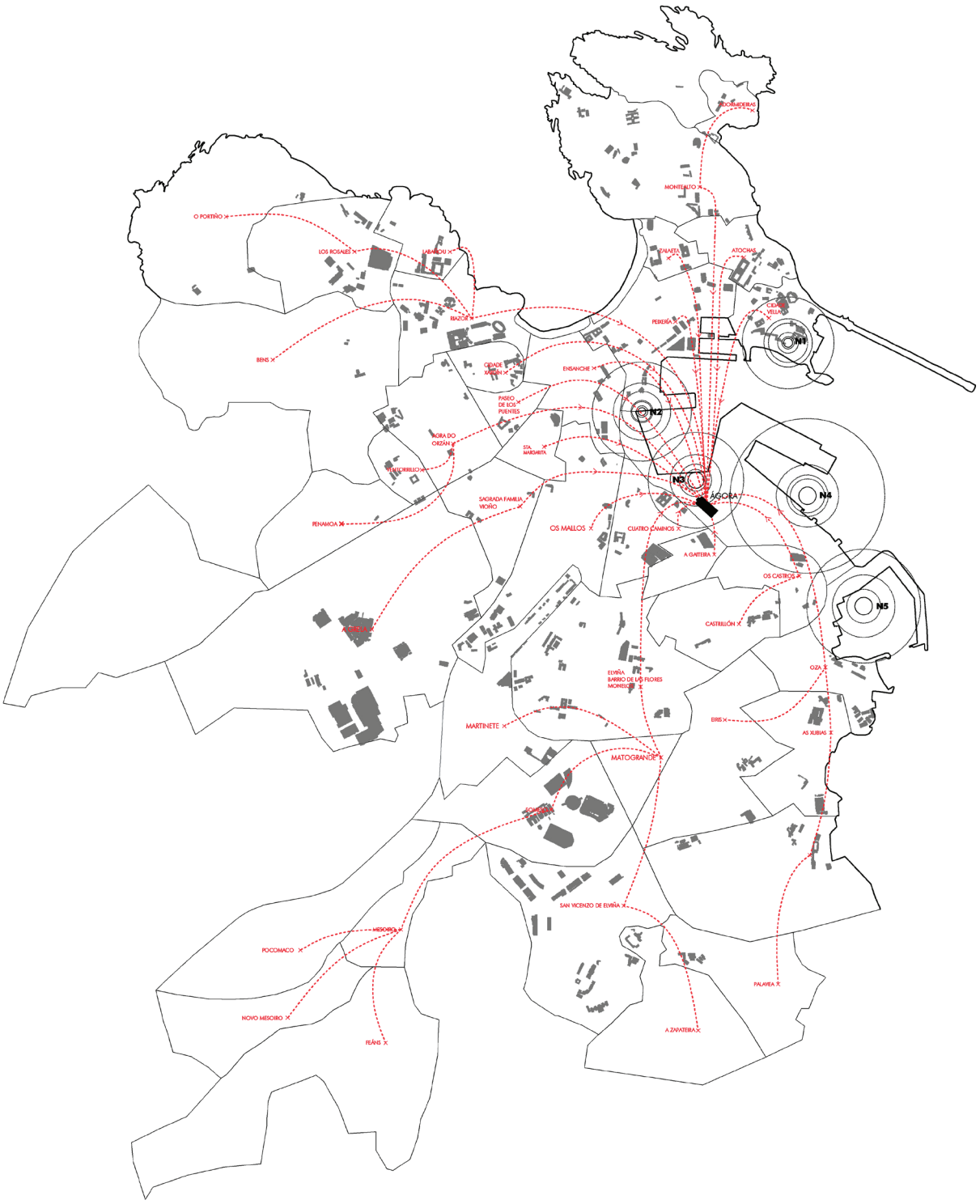
- Nó 4, nun dos depósitos renovados de 22 metros de diámetro como parte do Tecido de Aloxamentos e Equipamentos e cunha superficie duns 500 m².

- Nó 5, dentro da franxa de Equipamentos (EC) no talude dos Castros, onde se reservan outros 300 m².

É lóxico pensar que a propia dinámica na cidade no contexto participativo demandará os axustes a realizar nestas previsións de locais de proximindade.

Por outro, o espazo principal que se propón, dinamizador da xestión e coordinación dos centros sociais, de reunión e realización de eventos culturais e actividades participativas da cidade, é:

- Nó 3, Centro de Emprendemento Cidadán (CEC), que comprende a reutilización da nave da Estación de San Diego e a creación como actividade propia do centro do Parque das Vías (ZV4) ao seu carón. Ademais servirá de centro de coordinación das actividades culturais, creativas e de reflexión á escala de cidade e área metropolitana como o traballo a desenrolar polo proceso participativo. Trátase dunha superficie cuberta (CEC) de 10.074,95 m² e dun Espazo Verde (ZV4) de 134.144,06 m².


O PORTIÑO
LOS ROSALES
LABAÑOU
RIAZOR
BENS
CIUDADE XARDÍN
ENSANCHE
PASEO DE LOS PUENTES
MONTEALTO
CALAFATA
ATOCHAS
PEDREIRA
CIUDADE VELLA
N1
N2
N3
N4
N5
ÁGORA
HORA DO ORZÁN
STA MARGARITA
MATCHRILLO
SAGRADA FAMILIA VIOÑO
PENAMOA
OS MALLOS
CUATRO CAMINOS
A GAITEIRA
OS CASTROS
CASTRILLÓN
ELVIÑA BARRIO DE LOS FLORES MONTEGRANDE
OZA
ERIS
AS XUBIAS
MARTINETE
MATOGRANDE
SAN VICENZO DE ELVIÑA
MESOIRO
POCOMACO
NOVO MESOIRO
FEÁNS
PALAVEA
A ZAPATEIRA

3.ESPACIOS PARA ELEMPRENDIMIENTO CIUDADANO.

Además de los mecanismos explicados, la propuesta contempla varios espacios pensados para la participación y acción ciudadana. Es necesario que a lo largo del ámbito aparezcan lugares que permitan el uso cotidiano de realción entre los vecinos, sobre todo en un proceso de transformación como el que se plantea.

Existen diferentes equipamientos públicos en la ciudad, principalmente vinculados a la organización de los barrios, en los que este tipo de locales de reunión y asociación realizan una interesante tarea en la preparación de actividades. También diferentes agrupaciones de ciudadanos, no vinculados a una localización concreta, utilizan y demandan espacios en los que poder desarrollarestrategias en común.

En ese sentido, se contemplan dos tipos de espacios.

Por un lado, los vinculados al barrio o las actividades concretas relacionadas con su localización. En este caso, son locales vinculados a equipamientos previstos en la odenación, situandose a lo largo del ámbito de la propuesta, siendopiezas importantes que deben permitir el desarrollo de estos lugares y de su transformación. Los principales son:

- Nó 1, el espacio localizado en el PIER del Parque de la Solana, en concreto en el dedicado a las Asociaciones de Pesca Deportiva con una superficie de 413,23 m².

- Nó 2, como parte del Equipamiento 1 (E1) en los silos del muelle Calvo Sotelo e el que se estima ocupar una superficie de 300 m².

- Nó 4, en uno de los depósitos renovados de 22 metros de diámetro como parte del tejido de Alojamiento y Equipamientos y con una superficie de 500 m².

- Nó 5, dentro de una franja de Equipamientos (EC) en el talud de los Castros, donde se reservan otros300 m².

Es lógico pensar que la propia dinámica de la ciudad en un contexto participativo demandará los ajustes a realizar en estas previsiones de locales de proximidad.

Por otro, el espacio principal que se propone, dinamizador de la gestión y coordinación de los centros sociales, de reunión y ralización de eventos culturales y actividades participativas de la ciudad, es:

- Nó 3, Centro de EmprendimientoCiudadano(CEC), que comprende la reutilización de la nave de la Estación de San Diego y de la creación como actividad propia del centro del Parque das Vías (ZV4) a su lado. Además servirá de centro de coordinación de las actividades culturales, creativas y de reflexión a escala de la ciudad y área metropolitana, como el trabajo a desarrollar por el proceso participativo. Se trata de una superficie cubierta (CEC) de 10.074,95 m² y de un Espacio Verde (ZV4) de 134.144,06 m².

III. NÓS FÍOS

En la transformación del borde litoral hay que ir poco a poco. NósFíos aporta cinco cuestiones fundamentales:

La Integración Urbana entre puerto y ciudad a partir de la historia de sus lugares, fomentando la relación entre ellos y aprovechando la oportunidad de volver al mar.

Una Movilidad y Accesibilidad basadas en un recorrido ciclopeatonal público a través del puerto apoyado en trazas existentes y complementado con mejoras puntuales en el viario de la ciudad.

Un Sistema Urbano Sostenible con ampilas zonas verdes, gestión integral del Ciclo del Auga y un planteamiento de ahorro energético que aprovecha pérdidas de calor en las industrias y prevé una transformación pausada de edificios y redes existentes.

Un Modelo Económico basado en el desarrollo eficaz de la actividad pesquera, mediante la diversificación y la creación de servicios complementarios y viveros de empresas, además de implementar la de transporte de pasajeros.

Y una Participación Ciudadana que con mecanismos y espacios adecuados podrá intervenir en un proyecto que tiene en la flexibilidad de la propuesta su gran valor frente a la planificación por etapas establecidas de antemano.

De ahí la importancia de abrir el Camino para descubrir y avanzar.

Desde el sur, Oza. Nuevo jardín y parque sostenible que articula un nuevo acceso al puerto pesquero, la ampliación de la Praya y la creación de equipamientos en el talud de Os Castros.

Castillo de San Diego y Cargadero, punto estratégico dónde historia y arquitectura industrial apoyan el desenrollo de Tejidos Pesqueros y de Alojamento y Equipamientos públicos.

Frente a la Palloza, la Praza do Muro, espacio de mercado dedicado al mar, la recuperación del río Monelos y la reconversión de la Estación de San Diego en Centro y Parque de Emprendimiento ciudadano.

Conectar Jardines y muelle Calvo Sotelo, estudiando el soterramiento de la Avenida do Porto para extender el plano peatonal al litoral y transformar naves, depósitos y superficies en espacios deportivos en el centro de la ciudad.

Y finalmente, el entorno del Castillo de San Antón, dónde la continuidad del túnel permite que la isla vuelva a ser isla, la presencia de la Muralla y las puertas, y abrir la Solana como parque que penetra en el mar.

Una ciudad que recupera el este sin olvidar la identidad de sus lugares, estableciendo nuevas relaciones y mostrando diferentes oportunidades para el crecimiento y regeneración sostenible.

III. NÓSFÍOS

Na transformación do borde litoral da Coruña hai que ir pouco a pouco. NósFíos aporta cinco cuestións fundamentais:

A Integración Urbana entre porto e cidade a partir da historia dos seus lugares, fomentando a relación entre eles e aproveitando a oportunidade de volver ao mar.

Unha Mobilidade e Accesibilidade baseadas nun percorrido ciclopeonil público ao través do porto apoiado en trazas existentes e complementado con melloras puntuais no viario da cidade.

Un Sistema Urbano Sustentable con amplas zonas verdes, xestión integral do Ciclo da Auga e un plantexamento de aforro enerxético que aproveita perdas de calor das industrias e prevé unha transformación pausada de edificios e redes existentes.

Un Modelo Económico baseado no desenvolvemento eficaz da actividade pesqueira, mediante a diversificación e a creación de servizos complementarios e viveiros de empresas, ademais de implementar a de transporte de pasaxeiros.

E unha Participación Cidadá que con mecanismos e espazos axeitados vai poder intervir nun proxecto que ten na flexibilidade da proposta o seu gran valor fronte á planificación por etapas establecidas de antemán.

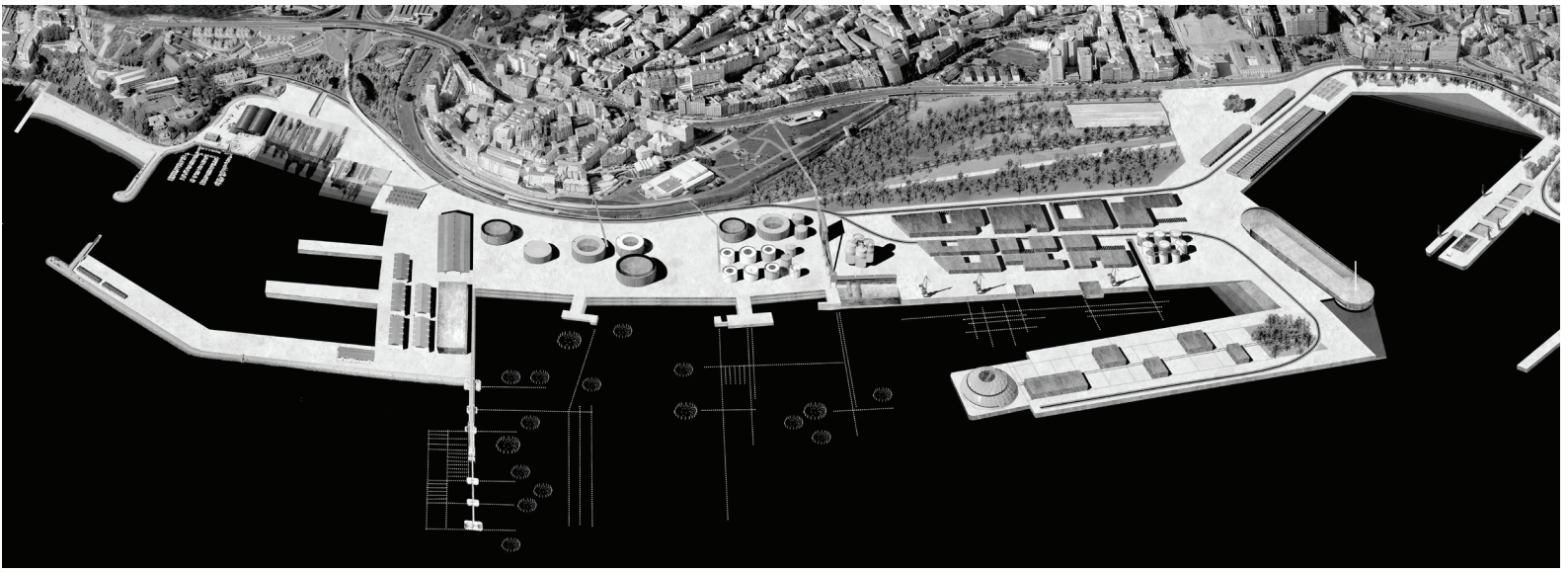
De aí a importancia de abrir o camiño para descubrir e avanzar.

Dende o sur, Oza. Novo xardín e parque sostible que articula un novo acceso ao porto pesqueiro, a ampliación da Praia e a creación de equipamentos no talude dos Castros.

Castelo de San Diego e Cargadoiro, punto estratéxico onde historia e arquitectura industrial apoian o desenrolo de Tecidos Pesqueiros e de Aloxamento e Equipamentos públicos.

Fronte á Palloza, a Praza do Muro, espazo de mercado dedicado ao mar, a recuperación do río Monelos e a reconversión da Estación de San Diego en centro e parque de emprendemento cidadán.

Conectar Xardíns e peirao Calvo Sotelo, estudando o soterramento da Avenida do Porto para estender o plano peonil ao litoral e transformar naves, depósitos e superficies en espazos deportivos no centro da cidade.

E finalmente, o entorno do Castelo de San Antón, onde a continuidade do túnel permite que a illa volva ser illa, a presenza da Muralla e as portas, e abrir a Solana como parque que penetra no mar.

Unha cidade que recupera o leste sen esquecer a identidade dos seus lugares, establecendo novas relacións e amosando diferentes oportunidades para o crecemento e rexeneración sostible.