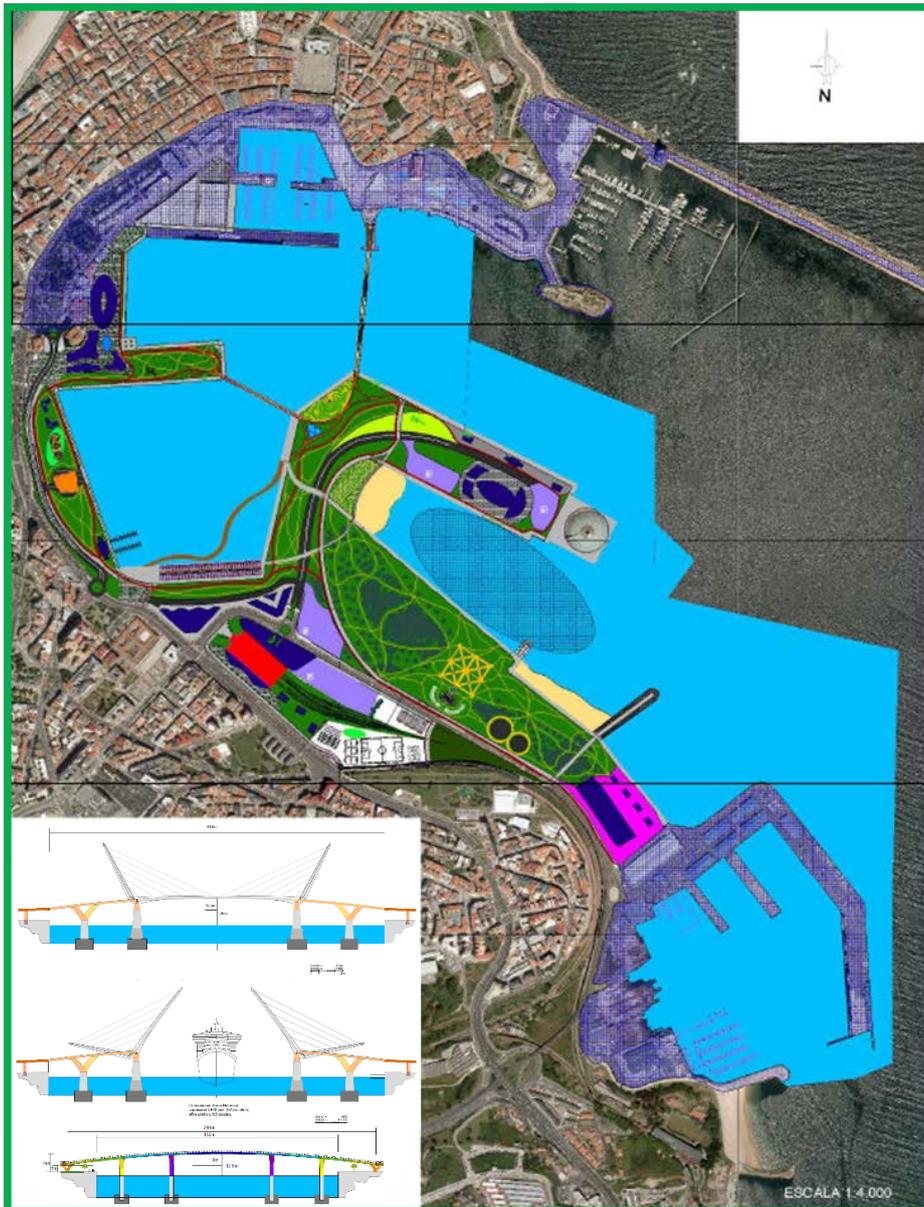




**Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña**

CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE JURADO, PARA
LA DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN DEL
BORDE LITORAL DE LA CIUDAD DE A CORUÑA, DESDE EI DIQUE
DE ABRIGO HASTA LA PLAYA DE OZA.



FEBRERO 2019

GROWING TOGETHER

ÍNDICE:

MEMORIA

- 1.- Introducción.
- 2.- Antecedentes.
- 3.- Objeto del Concurso de Ideas.
- 4.- Necesidades a satisfacer.
- 5.- Justificación de la solución adoptada.
- 6.- Descripción
 - 6.1.- Descripción general.
 - A) Integración urbana entre puerto y ciudad.
 - B) Movilidad y accesibilidad.
 - C) Sostenibilidad.
 - D) Modelo económico.
 - E) Participación ciudadana.
 - 6.2.- Descripción en detalle.
- 7.- Diagramas de circulación.
- 8.- Fases.
- 9.- Cartografía.
- 10.- Enlace del vídeo.
- 11.- Conclusiones.

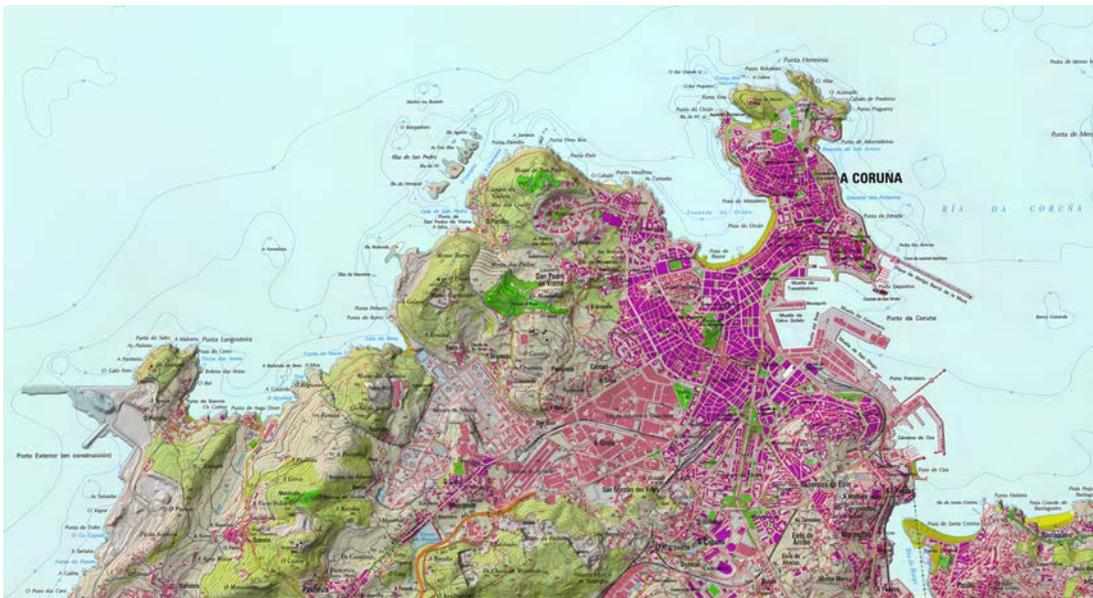
MEMORIA

1.- INTRODUCCIÓN

Con motivo de que el Excelentísimo Ayuntamiento de A Coruña saca EL CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE JURADO, PARA LA DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS DE TRANSFORMACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LA CIUDAD DE A CORUÑA, DESDE EI DIQUE DE ABRIGO HASTA LA PLAYA DE OZA.

Se presenta la Propuesta bajo el lema “**GROWING TOGETHER**”. La elección de este lema está motivado porque esta expresión anglosajona tiene el doble significado de “we both grow” y “we become closer”, es decir “ambos crecemos” y “nos acercamos”. Esto explica de una manera muy acertada las motivaciones del planteamiento de esta idea. Por un lado, el hecho de que la ciudad de A Coruña crecerá con este nuevo espacio, igual que sus habitantes crecen en número, en humanidad y en calidad de vida, y por otro lado simboliza la comunicación de la ciudadanía con el litoral marino. Con la permeabilidad y movilidad que esta actuación va a permitir además de acercar a los ciudadanos al mar, los va a unir entre ellos en distancias y tiempos recorridos. Acercando por medio de corredores verdes los barrios al centro de la ciudad, por lo tanto se acercarán los unos a los otros.

La traducción al castellano sería “CRECIENDO JUNTOS”, y al gallego sería “CRECENDO XUNTOS”.



2.- ANTECEDENTES

El hundimiento del petrolero Prestige frente a la costa de A Coruña en el mes de noviembre del año 2002 motivó que el día el 23 de enero del año siguiente se celebrara un Consejo de Ministros en el Palacio de María Pita en el que se aprobó el Plan Galicia. Entre otras actuaciones, se contemplaba la construcción de un nuevo puerto exterior en A Coruña que alejaría de la ciudad aquella actividad portuaria menos deseable para el vecindario.

Con la ejecución de este nuevo puerto como marco y para formalizar los compromisos de las distintas administraciones, el ministro de Fomento, el conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia y los alcaldes de A Coruña y de Arteixo firmaron el 2 de febrero de 2004 el Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

El antedicho convenio establecía los parámetros urbanísticos que debían ser incorporados a la revisión y adaptación del plan general de 1998, a los efectos de permitir la transformación del frente portuario de la ciudad en dos zonas concretas del puerto: la Zona 1, constituida por los muelles de Batería y Calvo Sotelo (8,84 Ha), y la Zona 2, constituida por los muelles de San Diego y Petrolero y la Estación de Ferrocarril de San Diego (37,62 Ha).

En el convenio urbanístico se señalaba la oportunidad de redactar un documento director del proceso de transformación, que serviría de base para incorporar las directrices en él establecidas en la futura revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Municipal de 1998 vigente en el municipio.

El cambio de gobierno del Estado, producido en el mes de abril de 2004 como resultado de las elecciones generales, y debido a las nuevas políticas estatales en materia de vivienda, motivó que el 4 de octubre de 2004 la ministra de Fomento y el alcalde de A Coruña firmaran el Convenio para la ordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de Ferrocarril de

San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, que modificaba determinados parámetros urbanísticos del convenio anterior.

En cumplimiento de los compromisos del convenio, el Ayuntamiento de A Coruña inició la redacción del plan director necesario para sentar las que iban a ser, y así se pensaba entonces, las bases de la futura ordenación del frente portuario de la ciudad. El trabajo se realizó entre los meses de febrero de 2005 y mayo de 2006, concretándose en un documento técnico del que tomó conocimiento la Junta de Gobierno Local celebrada el 9 de junio de 2006.

La construcción de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira tuvo lugar entre los años 2004 y 2012, inaugurándose con la realización de la primera operación el día 7 septiembre de este último año, permitiendo en ese momento el traslado de aquellas instalaciones existentes en el puerto interior cuya erradicación se pretendía (descargas de petróleo y carbón), situación que tenía como horizonte el año 2020.

Por orden de 23 de febrero de 2013 , el conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia aprobó la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña, que incorporaba entre sus determinaciones en las fichas urbanísticas correspondientes a los PET Q23 y PET R26, correspondientes con las Zonas 1 y 2 del convenio firmado en febrero de 2004, los parámetros urbanísticos para el desarrollo.

Hacia un nuevo consenso

Después de transcurrir catorce años desde la firma de los convenios urbanísticos antedichos y cinco años desde la aprobación del PGOM del 2013, sin que por parte del Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria de A Coruña se hayan dado los pasos encaminados a la ejecución de las previsiones del plan general, la Corporación municipal de A Coruña retomó el debate sobre el futuro de los terrenos portuarios de la ciudad tras las elecciones municipales de mayo de 2015.

En la búsqueda de un nuevo horizonte, los distintos grupos municipales impulsaron a lo largo de los tres últimos años una serie de acuerdos plenarios demandando de las

administraciones implicadas compromisos concretos en varias direcciones. Por un lado, una apuesta por el Puerto Exterior de Punta Langosteira, dotándolo de la debida conexión ferroviaria e incrementando los esfuerzos en su promoción y operatividad. Por otro, la revisión concertada de los convenios urbanísticos de 2004 y la creación de un consorcio público capaz de llevar adelante, manteniendo la titularidad pública del suelo, un nuevo proyecto para los muelles interiores basado en los equipamientos públicos, los espacios libres, la movilidad sostenible, la infraestructura verde y la creación de empleo y riqueza mediante el mantenimiento de los usos productivos, en particular los relacionados con el sector pesquero, y la apuesta por la innovación y la economía azul.

Recogiendo este consenso emergente, avalado además por una importante manifestación cívica en la que participaron más de 4.000 personas en la primavera del año pasado, el alcalde le trasladó en octubre de 2017 a los presidentes de la Xunta de Galicia, Autoridad Portuaria de A Coruña, Puertos del Estado y Diputación de A Coruña, así como al ministro de Fomento, una propuesta de protocolo de colaboración para impulsar conjuntamente el proyecto. Este documento se puede consultar aquí:

<http://www.coruna.gal/tecendo-litoral/gl/documentacion-de-referencia>

Al mismo tiempo, el Ayuntamiento de A Coruña lanzó un proceso de investigación, participación y diálogo cívico que desembocaría en la celebración del Foro Tecendo Litoral los días 27 y 28 de abril de 2018. Las conclusiones de este proceso, en el que participaron cientos de vecinos y vecinas, así como instituciones, entidades, personas expertas y colectivos sensibles a la cuestión portuaria, se pueden consultar en su portal web (idéntico enlace).

El Foro Tecendo Litoral constató la necesidad de replantear el modelo previsto en los convenios de 2004 para impulsar un nuevo proyecto que se apoye en los principios rectores del interés general y la sostenibilidad, reconozca la complejidad de una transformación de esta envergadura, amplíe la mirada sobre la orilla atlántica de la ciudad resituándola en el contexto metropolitano y abra un espacio de diálogo y entendimiento entre agentes sociales y económicos e instituciones públicas. Asimismo, puso sobre la mesa una serie de bases programáticas y de recomendaciones operativas que hoy conforman, junto con la participación ciudadana, el marco para el concurso de ideas que ahora se convoca.

3.- OBJETO DEL CONCURSO DE IDEAS

2.1. El Ayuntamiento de A Coruña, de conformidad con los antecedentes descritos, convoca un concurso de ideas con tres objetivos primordiales: promover el debate público y la participación ciudadana sobre el futuro de los muelles interiores de la ciudad, crear un espacio para la colaboración y el consenso entre las distintas administraciones involucradas en su transformación y generar un banco de ideas que sirva de base para encaminar el futuro desarrollo del frente portuario de la ciudad y para la concreción de las fórmulas y documentos estratégicos de ordenación de los terrenos portuarios.

2.2. El ámbito de actuación para la realización de las propuestas será todo el frente marítimo de la ciudad de A Coruña, desde el Dique de Abrigo, al norte, hasta el muelle de Oza, al sur, abarcando en su totalidad una superficie aproximada de 160,22 Has (incluyendo la totalidad de los espacios libres, equipamientos y viarios adosados al espacio portuario actual, hasta las fachadas de los edificios existentes), según la delimitación gráfica que figura en el ANEXO I, en el que se grafían además las Zonas 1 y 2 que fueron objeto de los convenios urbanísticos firmados en el año 2004.

2.3. Se admitirán propuestas que se sustenten en una mayor escala, municipal o metropolitana, siempre que se justifique la relación con el ámbito de actuación señalado.

2.4. En todo caso, la Zona 1, correspondiente con los muelles de Batería y Calvo Sotelo será objeto de un especial interés y una mayor concreción de las propuestas.

4.- NECESIDADES A SATISFACER

- A) Integración urbana entre puerto y ciudad.
- B) Movilidad y accesibilidad.
- C) Sostenibilidad.
- D) Modelo económico.
- E) Participación ciudadana.

5.- JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

Se quiere lograr una mejora integral en la ciudad de A Coruña, mediante una intervención, favoreciendo la movilidad alternativa peatonal y ciclista, y mejorando el entorno.

Para ello, se genera un espacio mixto, con predominio de verde, para el uso cotidiano y el esparcimiento. Con una regeneración urbana. para el desarrollo sostenible de la ciudad y con permanencia en el tiempo. Con una solución técnica innovadora y una planificación para el desarrollo urbano, pensado por y para las personas.

La propuesta de implantación presenta un principio de sustentabilidad y recuperación de la identidad de la zona portuaria, para recuperar las dinámicas del lugar y convertir éste área cerrada de la ciudad en un centro de conexiones y actividades; para lo cual se plantean distintas intervenciones.

6.- DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS

6.1.- DESCRIPCIÓN GENERAL

Una vez efectuado un diagnóstico preciso de los problemas que afectan a la zona de estudio y sus alrededores, que justifican la redacción de la presente Propuesta, y evaluadas distintas alternativas técnico-económicamente viables, que solucionen los problemas diagnosticados y que responde a los planteamientos con los que se ha concebido la actuación, se ha llegado a la conclusión de que esta propuesta es la más adecuada desde los puntos de vista funcional, ambiental y económico, teniendo en cuenta los objetivos del Concurso y la necesidad de recuperar los valores de su entorno; por otra parte la propuesta relaciona adecuadamente este espacio con el resto de la ciudad de Coruña, en definitiva, se hace accesible un área importante a la población, consiguiendo un beneficio social, económico y ambiental.

La actuación proyectada consiste principalmente en el cambio de uso de la fachada marítima portuaria integrándola al casco urbano de la ciudad y dotando a la ciudad de la conexión directa con el mar.

A) Integración urbana entre puerto y ciudad.

Esta propuesta consigue eliminar la separación que hay hasta la fecha, debido al uso exclusivo portuario y al cierre que impide el acceso de los ciudadanos al mar. La oportunidad que se le presenta a la Coruña con el traslado de las instalaciones portuaria al Puerto Exterior de Langosteira, permiten una nueva **ordenación de usos**, posibilitando la transformación y mejora de la ciudad.

Para llevar a cabo esta Propuesta se procede a facilitar el acceso al Puerto en diversos tramos, a través del **muro o cierre** existente, suprimiendo tramos de este muro en las zonas de acceso peatonal, ciclista y de nuevo viario.

Para evitar la fractura que producen las **vías de ferrocarril** en la trama urbana, se opta por **enterrar** esta infraestructura de acceso a la Estación de San Diego, generando así un amplio espacio para el ciudadano. Aprovechando este espacio y el servicio existente en la actualidad, en la que se propone la ubicación de una **Estación Intermodal**.

Una estrategia de unión entre Puerto y Ciudad es a través de **Nodos**, diseñados como zonas estancia que se unen entre si por medio de Corredores verdes y paseos. Estas amplias **Plazas** facilitarán la comunicación en la ciudad. Dispondrán del mobiliario urbano (bancos, papeleras, iluminación...) adecuado para su uso.

Con esta propuesta se consigue fusionar la zona Portuaria con la Ciudad, dotando de servicios e instalaciones no sólo al casco urbano limítrofe, sino que también será beneficiándose para el resto de la ciudad y Municipios del Área Metropolitana de A Coruña.

Con el aumento de zonas verdes, se consigue un corredor verde entre los Jardines de Méndez Núñez y el Parque de San Diego, creando una fachada verde, y con acceso directo al mar. Generando una transición entre zonas residenciales actuales y el mar apacible, atractiva, verde, humana y natural. Integrando a la ciudad con el mar de manera paulatina.

B) Movilidad y accesibilidad.

Uno de los puntos clave de esta propuesta es la mejora de la movilidad y accesibilidad de la ciudad. Con esta intervención se promueve la **movilidad peatonal y ciclista**, haciendo accesible y acercando el centro a una parte importante de la ciudad.

Por medio de la construcción de **dos puentes y una pasarela**, para uso peatonal y ciclista, se consigue disminuir drásticamente los tiempos del viandante. Conectando directamente el centro con los Barrios de Los Castros y Cuatro Caminos, e indirectamente los Barrios posteriores, y municipios colindantes, como Culleredo, Oleiros y Cambre. Esto favorece a que disminuya el uso del vehículo privado, animando al ciudadano a caminar, lo que favorece la salud de los transeúntes, lo que acaba repercutiendo positivamente a la Sanidad Pública, y disminución del CO2 y mejora de la calidad del aire.

Toda transformación del litoral en ciudades que han hecho importantes actuaciones como Sidney, Bilbao, Copenhague... tienen obras singulares que se convierten en símbolo de esta nueva ciudad. Se diseña un **Puente Levadizo Atirantado**, que va desde el Muelle del Centenario hasta el Mirador del Parrote. Con una longitud de 310m, que separa ambos márgenes, conseguiría una importante reducción de tiempos, distancia y seguridad en la comunicación peatonal y ciclista de la ciudad. Este puente está cuidadosamente diseñado para que puedan pasar los Transatlánticos de mayor tamaño del mundo, mediante la apertura de su vano central. Dicho esto, este sería el **Emblema** de esta propuesta que representa la unión de la ciudad con el mar.

Simboliza a su vez que Coruña abre sus brazos (o sus puertas) a los turistas, acogiendo a los que vienen de fuera.

Este Puente permitirá el paso de los mayores Transatlánticos que hay en la actualidad y con margen para mayores. Con la afluencia actual de unos 100 Transatlánticos/año el puente tendría que abrirse unas 150 ocasiones al año, considerando entrada y salida, pero se considera que esta cifra aumentará al mejorar la ciudad y ser más atractiva turísticamente. También se tiene en cuenta

que al habilitarse la zona del Muelle del Centenario para uso de Transatlánticos estos no necesitarán la apertura del puente.

A su vez, se diseña un **Puente** peatonal y ciclista, con un diseño que busca la originalidad y la integración con el nuevo paisaje urbano. Con una longitud de 192 metros, a parte, de buscar la reducción de tiempos y distancias en el desplazamiento peatonal y ciclista. También consigue delimitar la Dársena interior como una zona de aguas más tranquilas para uso de deporte náutico de aficionados, niños y mayores. Este Puente iría desde el Muelle de Calvo Sotelo hasta el Muelle del Centenario.

Para romper la rigidez de la Dársena, se pretende humanizar este espacio singular, con el diseño de una **Pasarela de Madera** de 482 metros, peatonal y ciclista, aproximando de este modo a los ciudadanos al mar. Esta pasarela a su vez consigue mejorar la movilidad peatonal y ciclista en esta zona densamente poblada. Esta pasarela se diseña desde el Muelle de la Palloza hasta el principio del Muelle del Centenario.

Con esta Propuesta se genera un espacio amplio y agradable para el caminante, en el borde marino. Se conecta con la reciente actuación de la Dársena de la Marina y por otro lado con las Jubias. Se crean **9,5km de carril bici**, **14km de paseo**, caminos o **sendas verdes** y numerosos kilómetros para correr en caminos exclusivos para el **Running**.

El borde litoral estará dotado por un paseo peatonal de unos 10m de ancho como mínimo, con árboles y mobiliario urbano. Este recorrido supone **6,2 km** de paseo de los 14 km del total generado. No están contabilizados en estas longitudes las sendas verdes o sendas running, lo cual incrementa los kilómetros de paseo de toda esta gran superficie. Por su parte el carril bici tendrá un ancho de 4m, ya que será bidireccional, en todo su recorrido.

Se propone la estación de San Diego como una **Estación Intermodal** Alternativa o Complementaria a la Estación de San Cristóbal. En este caso sería una estación Intermodal entre Tren de Cercanías, Estación de Autobuses, Taxis, vehículos privados, bicicletas y a pie, conjuntándolo con una **Estación Marítima** de conexión

con diversos núcleos y puertos de la Ría. A su favor, también se situaría en la zona un gran **aparcamiento disuasorio** en las proximidades, y así evitar que los vehículos vayan hasta el centro de la ciudad, reduciendo de este modo la contaminación de CO2 que provocan estos, y al disminuir el número de vehículos mejorará también la circulación del tráfico.

La construcción de esta Intermodal en San Diego permitirá un nuevo tránsito de personas entre Pocomaco, La Universidad, Matogrande, el Parque Ofimático y la zona de San Diego, acercando estas áreas metropolitanas al centro de la ciudad y aumentando la oferta de movimientos. Estas nuevas circulaciones se aprovecharían con las vías existentes y aumentaría la oferta al desplazamiento a Universidad y centro de trabajo en transporte colectivo. También puede funcionar como tren de cercanías mejorando el tránsito de viajeros y conectando con Culleredo (O Burgo), Cambre, Cecebre, Betanzos, Ferrol y Lugo. Teniendo en cuenta la conexión ferroviaria entre San Diego y San Cristobal.

Con la llegada de estos trenes a este emplazamiento, se fomenta el desplazamiento posterior a pie y ciclista. Debido a que se llega a una zona céntrica de la ciudad y que el desplazamiento a pie hasta María Pita (contando con la construcción del Puente Atirantado) serían 15 min, también se conecta con otros modos de transporte como son el Bus, taxi, y nuevas formas de movilidad sostenible, como puede ser la bicicleta con motor eléctrica, patín...

Esta estación Intermodal de San Diego estará conectada con la Estación Marítima por medio de una glorieta y una carretera existente en la actualidad. Se puede acondicionar la Medusa para el desarrollo de esta actividad. Esta estación Marítima conectaría con núcleos próximos de la Ría de Coruña como son Santa Cruz y Mera, y con Puertos de la Ría de Betanzos como son Sada, Ares, Miño y Ferrol.

Se trata de mejorar la circulación de vehículos en la Avenida Linares Rivas, proyectando una **Glorieta** en el cruce de la Plaza de la Palloza con la Avenida Primo de Rivera y dando uso al viario existente en el actual puerto, que conectaría con otra glorieta en la Avenida Puerto de A Coruña (al lado de la Delegación de Gobierno). Esta actuación puede ayudar a un futuro proyecto de ordenación de la

plaza de Ourense tan necesario a día de hoy. Con el uso de este nuevo vial, se conseguiría la **Pacificación del Tráfico** en la Avenida Primo de Rivera y Linares Rivas, evitando el peligroso cruce de vehículos que se dirigen al túnel de la Marina desde la Avenida Primo de Rivera, con los vehículos que bajan desde la Avenida Alfonso Molina y se dirigen hacia Juana de Vega.

Al generar, tanto **Aparcamientos subterráneos** como en superficie, aumenta la oferta de estos, lo que ayuda a reducir los desplazamientos de los vehículos, ya que se estima que la mayor parte del tiempo que los vehículos que están en movimiento en las ciudades es para buscar aparcamiento, con los nuevos aparcamientos también se ayudará a reducir el CO2.

Se construirá un gran aparcamiento subterráneo en la mitad norte del muelle de Linares Rivas. Esto permitirá el aparcamiento de vehículos en la zona, tanto para los residentes actuales, como para los visitantes. Esto puede permitir que las zonas próximas, de aparcamiento en superficie para residentes (en las calles) sean sustituidas, para ampliar zonas peatonales en el entorno próximo (aceras).

El Aparcamiento de coches para la Delegación de Gobierno se hará subterráneo, sin perjudicar a los trabajadores de esta entidad y mejorando sus condiciones actuales.

En la zona próxima a la Estación Intermodal propuesta y en el Muelle del Centenario habrá amplias zonas de Aparcamiento en superficie, que servirán como **Aparcamientos Disuasorios**, conectando con la red peatonal y ciclista nueva de acceso a toda la ciudad. Esto permitirá a los vehículos que vienen del Área Metropolitana de A Coruña, aparcar y poder desarrollar sus actividades dentro de la ciudad sin necesidad del uso del vehículo durante estas.

C) Sostenibilidad.

El desarrollo de esta Propuesta se basa en intervenciones para la mejora de la calidad de vida y el respeto medioambiental. Para el aumento de las **Zonas Verdes** de la ciudad, se lleva a cabo una estrategia de urbanismo bioclimático, en la que se pretende la **plusvalía del verde** en los espacios generados. Se generan en el borde litoral más de 360.000m² de espacios verdes, que sumados a los ya existentes mejoran la dotación de Zona Verde por habitantes en más de 1m²/hab. En esta extensión se plantarán especies arbóreas adecuadas para la meteorología y situación en la que se encuentran.

Con el planteamiento comentado anteriormente, se consigue **reducir las emisiones del CO₂**, contribuyendo claramente a atenuar los efectos del **cambio climático**.

Una medida para la concienciación medioambiental ciudadana será por medio de la construcción de un **Jardín Botánico**. En él se podrán observar distintas especies vegetales y arbóreas. En este ámbito sustentable se plantean zonas de **huertas urbanas** en las proximidades del jardín botánico, las cuales no sólo ayudan a recuperar el paisaje del lugar, sino que también es un aspecto pedagógico y dinamizador de la ciudadanía. Y puede suponer una economía de subsistencia.

En el plano de las edificaciones existentes, se rehabilitarán los edificios singulares y que están protegidos, reutilizándolos con otros usos.

Se plantea una gran área para la **regeneración de la flora y fauna marina**. Entre el muelle de San Diego y el muelle del Centenario, se propone esta regeneración, por medio de la creación de un instituto de Investigaciones marinas que puedan desarrollar sus proyectos y experimentos de **I+D+I** en esta zona, para el beneficio de la flora y fauna marinos.

Entre estos dos muelles, citados anteriormente, se ubicará un **arenal**, de gran tamaño, que tendrá a su vez una zona de **generación dunar**, con plantas de tipo dunar. Debido a su céntrica ubicación todos los ciudadanos se verán beneficiados

de esta nueva implantación y harán uso de ella, además está dotada con un aparcamiento disuasorio en superficie, lo que facilita su acceso. Por ejemplo, el acceso peatonal para los vecinos de la ciudad vieja, será menos de 10 minutos cruzando el puente levadizo, desde Plaza de Ourense por medio del otro puente serán unos 11 minutos y desde Avenida del Ejercito unos 9 minutos.

Aprovechando la geometría irregular del Muelle Petrolero, justo cuando termina el Muelle de San Diego, se ubicará la otra **Playa Artificial**, apoyada sobre la construcción de dos Diques, para contener las arenas y que no se desplacen con las corrientes marinas del litoral. Estos diques serán transitables y el dique de la zona sur, supone una separación con la ampliación de la zona pesquera planteada. El baño será apto, en ambas playas, ya que se ha propuesto previamente la regeneración de flora y fauna marina de toda esta dársena. Esta playa servirá sobre todo como ampliación y apoyo para los usuarios de la playa de Oza que en la época estival tan saturada está, así como otros nuevos usuarios.

Se propone, en la zona del Muelle del Centenario Oeste, de forma decorativa y ornamental la composición de un **Jardín** proyectado al detalle, que estaría situado entre los dos puentes y daría un toque de color a esa esquina. Este Jardín iría acompañado por una fuente. En él se pueden desempeñar tareas de aprendizaje y mantenimiento de escuelas/taller de jardinería local.

En el gran espacio que deja el Muelle de San Diego se proyecta una gran Zona boscosa, con arbolado de grandes dimensiones, y sendas peatonales que lo cruzan, así como sendas para running. Esto supondría un nuevo pulmón para la ciudad y mejoraría la calidad del aire, así como permitiría la práctica deportiva en unas condiciones ambientales óptimas.

Para conservar la identidad portuaria del puerto se dejan varias grúas a lo largo de toda la actuación sobre el borde litoral, dándole la importancia histórica que ha significado para la ciudad durante el desarrollo de su actividad portuaria.

D) Modelo económico.

Esta actuación supondrá un importante desarrollo para la economía local, mediante la generación de un gran número de nuevos **puestos de trabajo**, y manteniendo los actuales en Pesca, relacionados con la Náutica y traslado paulatino de las empresas ubicadas actualmente en el puerto.

El aumento de puestos de trabajo vendrá originado por la mejora considerable de la calidad de vida, lo que motivará atracción para nuevas empresas tanto nacionales como internacionales, provocando un crecimiento de la ciudad y su entorno. Con el aumento de los trabajos a distancia y el teletrabajo, lo que los profesionales buscan y buscarán, será entornos adecuados para el desarrollo apacible de la vida.

En esta actuación también se propone la dotación de espacios e instrumentos para el desarrollo de proyectos tecnológicos y de energías limpias, para la formación de jóvenes y no tan jóvenes emprendedores, en proyectos de I+D+I, lo que atraerá talento y conservar el talento local existente que actualmente se le está obligando a emigrar.

Se mantiene la **Pesca** en el Muelle de Oza, y añadiendo una nueva Lonja que sustituye a la de Linares Rivas. Con el traslado de Repsol al Puerto Exterior de Langosteira, se reutilizará parte de los espacios para la Pesca, estando de este modo mejor ubicado para facilitar un mejor desarrollo económico.

Se mantendrán los **Puertos Deportivos** existentes en toda la zona actual.

Se mantendrá el transporte marítimo de **Cruceros**, para lo cual se construirá el puente peatonal levadizo, y se habilitará el muelle del Centenario para el atraque de Transatlánticos, y se dotará de las instalaciones necesarias para dicho uso.

En el Muelle de Batería de ubicarán varios edificios para las **Administraciones Públicas**, todo ello urbanizado en una gran plaza.

Debido a la cuidadosa creación de este gran espacio, con toda seguridad, debido

al aumento de la calidad de la ciudad, el turismo aumentará notablemente, tanto de las ciudades y municipios cercanas, como a nivel nacional e internacional. Esto sumado al movimiento urbano provocará la necesidad de incremento de dotaciones **hosteleras y comerciales**, que se verá a su vez favorecida por la creación de aparcamientos subterráneos.

Los espacios indicados para la instalación de locales de hostelería y comerciales serían parte de los bajos de los nuevos edificios para Administraciones Públicas del Muelle de Batería.

“La lonja del Gran Sol, sin uso desde 2004, tiene protección monumental tras la aprobación de la última modificación del catálogo. La estructura, de 252 metros de longitud y 38 de largo, es obra de Eduardo García de Dios y Félix Calderón Gaztelu y su característica más visual son las bóvedas formadas por láminas de hormigón que se rematan con una fachada acristalada hacia el mar. Los bajorrelieves de los laterales del inmueble se añadieron posteriormente a la construcción, del año 1960” (Fuente La Opinión, 24/01/2019). Está pensado el cambio de uso y **rehabilitación de esta Antigua Lonja** del Muelle de la Palloza, debido a que es un edificio histórico y se pretende, de este modo, recuperar con instalaciones de locales comerciales y hosteleros, conservando y respetando su configuración y carácter.

En las inmediaciones de la nueva estación intermodal propuesta se complementa con instalaciones de ocio y locales comerciales. Dos construcciones en la zona norte del Muelle de Linares Rivas, actuarían también como locales de ocio y hostelería, por su proximidad al mar, parque infantil y centro.

Por medio de una estrategia de **Urbanismo Táctico**, se propone reutilizar dos depósitos (indicados en el plano) para el desarrollo de la **creatividad** de jóvenes emprendedores y/o artistas. Con lo que se ha denominado el **“Urban Exhibition Center” & “Urban Art Development”**. Se pretende a su vez, ubicar unos miradores en lo alto de estos depósitos una vez rehabilitados. Estos depósitos serán considerados como parte del patrimonio histórico del Puerto.

En la zona del muelle de Linares Rivas se creará un pequeño **Náutico** para

embarcaciones de recreo con actividades Náutico-Deportivas dentro de la dársena (piragüismo, embarcaciones de remo, windsurf, paddle surf...). De esta forma se aprovecha la delimitación de la Dársena interior como una zona de aguas más tranquilas para uso de deporte náutico de aficionados, niños y mayores, debido al diseño del Puente peatonal y ciclista entre el Muelle del Centenario y el Muelle de Calvo Sotelo.

A nivel económico-cultural-social se proyectan **Museos** entre los cuales se propone un Museo de la Pesca.

Para temas de investigación y desarrollo se propone un **Instituto de Investigaciones Marinas y Pesqueras**, con su evidente desarrollo para científicos locales y foráneos, en proyectos de **I+D+I**.

Al generar la ya citada Nueva estación **Intermodal de San Diego**, esto supone una importante oportunidad para inversores locales y extranjeros. Asimismo, con la **Estación Marítima**, se generará un nuevo transporte de pasajeros marítimo de cercanías, inexistente en la actualidad. Dedicando como estación marítima la zona donde está ubicada el almacén cubierto de carbón situado en el extremo del dique del Centenario. La conexión entre la Estación Intermodal de San Diego y la Estación Marítima será por medio de un vial, que también dará servicio al muelle de Transatlánticos también ubicado en el muelle del Centenario.

En conclusión, lo que se busca es potenciar el desarrollo y crecimiento, y generar una atracción a empresas para su instalación en la ciudad. Con la construcción de viviendas eso no se soluciona. Existen en la actualidad en la ciudad de A Coruña muchas viviendas vacías y muchos “huecos” urbanos por construir en medianera.

“Según los últimos datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), en A Coruña hay una bolsa de 20.000 viviendas vacías (Fuente La Voz de Galicia 10/09/2018).”

“Un estudio pionero en Galicia cifra en 2.000 los elementos urbanos en estado de abandono en la ciudad de A Coruña y su entorno más cercano -zonas próximas de Arteixo, Cambre, Culleredo y Oleiros-. De ellos, más de cuatrocientos son edificios completos. Muchos se encuentran en estado ruinoso y necesitan rehabilitación. Es un proyecto de investigación apoyado por la Universidade da Coruña (UDC) que

nace con el propósito de estudiar en profundidad los efectos de la crisis económica en la ciudad (Fuente La Voz de Galicia 01/09/2018)”.

Se opta por una solución sin edificios residenciales, fomentando el uso Público, debido a que va a ser la transformación más relevante en la ciudad desde la construcción del Paseo Marítimo. Es la oportunidad para tener unos terrenos portuarios 100% Públicos, con alternativas reversibles y respetuosas con el entorno y Medioambiente y en sintonía con el tejido urbano. Lo que se pretende con esta propuesta, que se revalorice toda la ciudad de A Coruña tanto en sus viviendas y sus espacios públicos, por la mejora de la calidad de vida, y ser reclamo para nuevos residentes.

La generación de nuevos espacios verdes y mejora del Borde Litoral atraerá a turistas y empresas modernas de alta tecnología, con espacios habilitados para su desarrollo, en donde se pueden implantar empresas de I+D+I, energías limpias y ello supondrá una alta rentabilidad para todos. Con todo ello se consigue la mejoría de la calidad de vida de los ciudadanos que hoy habitan y atraer a más gente, con la implantación de nuevas empresas, Museos, locales de hostelería y comerciales, generando la creación de nuevos puestos de trabajo y el aumento del turismo. Todo ello generará ingresos que financiarán la transformación poco a poco, y a lo largo de los años, ya que será una actuación de largo recorrido.

E) Participación ciudadana.

Debido al incremento de actividades deportivas entre los jóvenes y no tan jóvenes de la ciudad y alrededores, y la escasez de espacios públicos para la práctica de ellos, se propone un amplio espacio con **Equipamientos Deportivos** de todo tipo (fútbol, baloncesto, tenis, volleyball, pádel...) para el desarrollo de esta zona de equipamientos deportivos se deberá contar con un proceso participativo de consulta ciudadana, para el desarrollo del tipo de deporte como para las fases de ejecución. Se escoge la zona próxima a la estación de tren de San Diego como la mejor indicada para este desarrollo deportivo.

Cada vez son más los que practican el **Running** tanto en Coruña como en muchas

otras ciudades, por eso dado el amplio espacio que existe en la actuación, se diseñan caminos exclusivos para la práctica de este deporte tan demandado, un hecho novedoso e innovador.

Debido a la falta de un **Parque Infantil** de calidad y tamaño en la zona Linares Rivas, se decide crear uno buscando la originalidad de las formas y del diseño para que los más pequeños y los jóvenes puedan pasárselo bien en él. Una zona de juegos bien diseñada invita al juego y beneficia el desarrollo del niño. Esta zona de juego mejora significativamente la salud, el aprendizaje y la integración social de los niños de un modo divertido y voluntario. La ubicación elegida está a una distancia suficiente de los parques infantiles existentes (Plaza de Vigo, Plaza de Pontevedra, Obelisco y Plaza de San Pablo).

Todos los padres saben que jugar al aire libre promueve la salud. Cuando preguntamos a los niños qué les animaría a pasar más tiempo al aire libre, siempre responden “más zonas de juego”. Numerosos estudios exponen los beneficios del juego en los niños, adolescentes, adultos y personas mayores.

Todas las habilidades cotidianas (habilidades motrices, sensoriales, sociales, emocionales o creativas) se entrenan voluntariamente y de un modo divertido en una buena zona de juegos. Y también las habilidades cognitivas. Numerosos estudios muestran incluso que reemplazando algunas actividades académicas por actividades al aire libre y el juego, los niños obtienen mejores notas y se comportan mejor en clase. Está demostrado que la actividad física y el juego mejoran la concentración de los niños en clase.

Muchas ciudades utilizan con éxito las zonas de juego como marco singular para la interacción e inclusión social. Está demostrado que las zonas de juego inclusivas previenen el vandalismo y los delitos. Unen a las personas mediante el juego.

En los parques infantiles se trabaja a fondo la psicomotricidad del niño. Son gimnasios infantiles que estimulan a los niños para un correcto desarrollo. Los niños pequeños necesitan manipular con las manos, necesitan trabajar la lateralidad, la coordinación, el equilibrio, entre otros, de forma que se estrecha el vínculo entre los niños, y además, estos aprenden técnicas psicomotrices para

seguir trabajando encasa.

El 26 % de los pequeños de seis a doce años presentan sobrepeso en Galicia y un 9 % ya llegan al límite de la obesidad, es decir, el 35 % de los menores de primaria están afectados en mayor o menor grado por este problema, que no es ajeno tampoco a la población adulta. Para prevenir y evitar las consecuencias del exceso de peso es necesario fomentar hábitos saludables y ejercicio físico entre los más pequeños.

El sobrepeso es uno de los principales factores de riesgo en el desarrollo de enfermedades crónicas como la diabetes o las cardiopatías, por lo que sus efectos pueden compararse a los del tabaquismo o la hipertensión. 15 minutos de ejercicio al día mejora el potencial de aprendizaje de los niños.

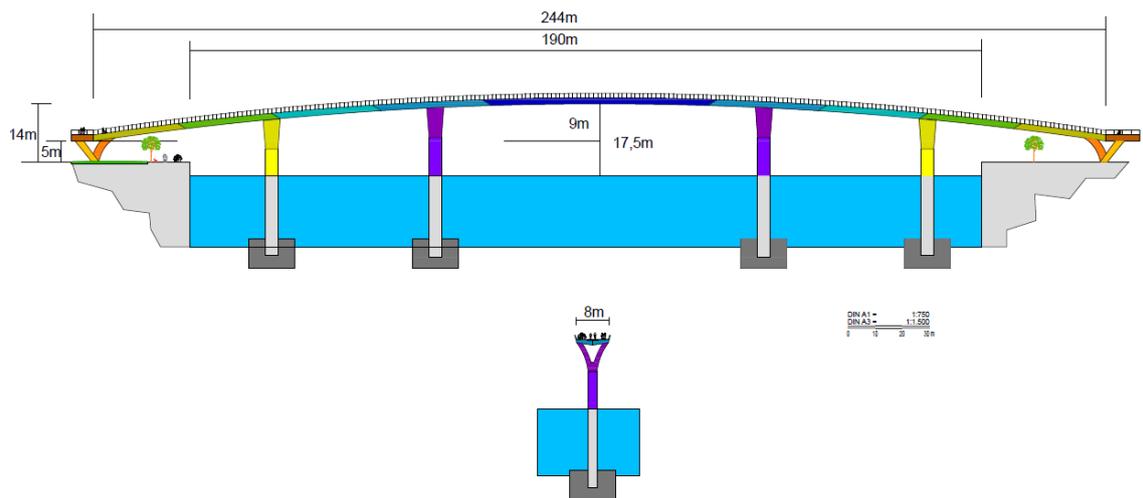
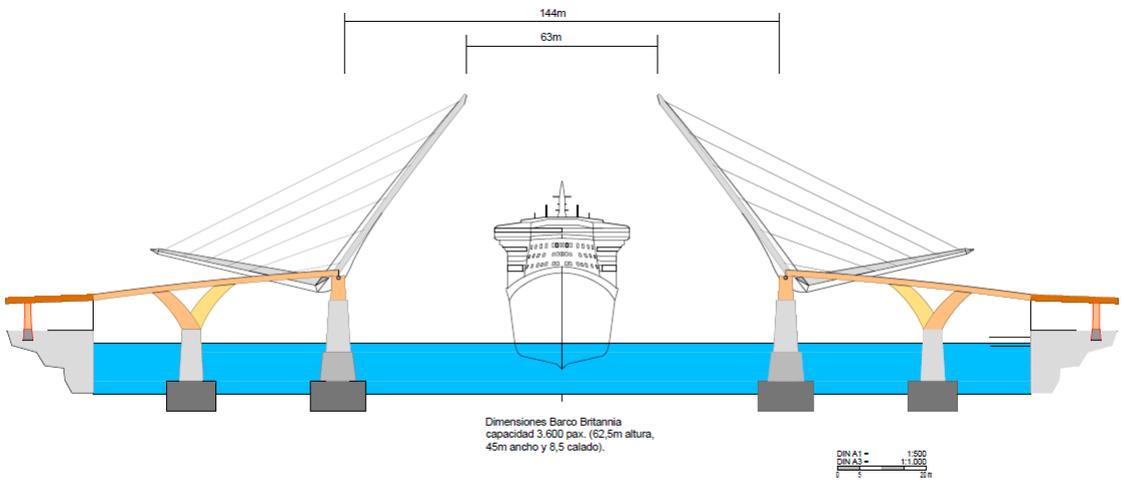
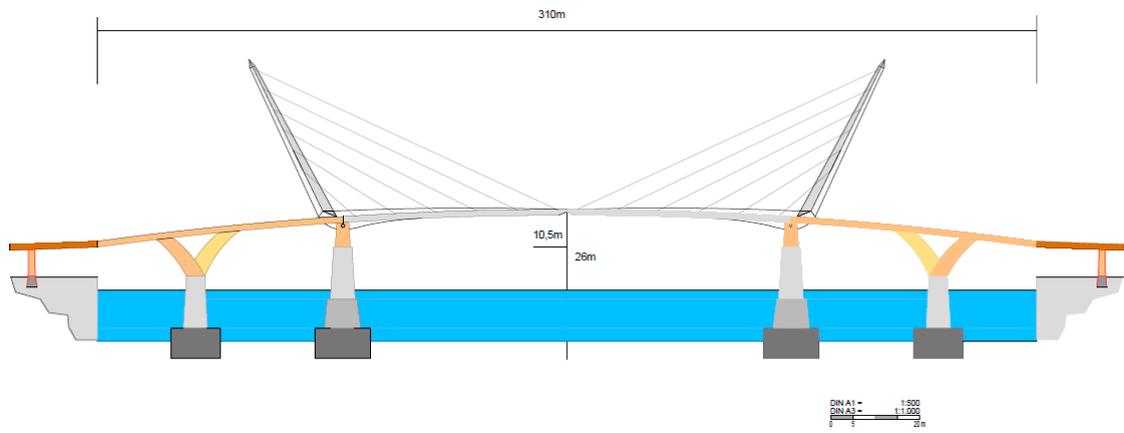
La OMS recomienda a los niños y los jóvenes ser activos un mínimo de 60 minutos diarios. Es por esto que hemos desarrollado también unos amplios equipamientos deportivos.

Dada la gran afluencia en épocas estivales a las playas de la ciudad y más concretamente a la aglomeración que se ve a diario en la Playa de Oza, se proyectan dos nuevos **Arenales**. Con la desaparición del Muelle Petrolero, se aprovecha este espacio para proponer un arenal. El otro arenal estaría ubicado entre el Muelle del Centenario y el Muelle de San Diego. Estas playas surgen de la necesidad de espacios de ocio de playa en épocas de verano.

Un aspecto pedagógico y dinamizador de la ciudadanía. Y que puede suponer una economía de subsistencia, podría ser la creación de **Huertas Urbanas Sociales**. Respondiendo a una demanda ciudadana, en el ámbito de la agricultura ecológica y sostenible. Es una forma de representar la transformación de la ciudad en todos sus ámbitos.

6.2.- DESCRIPCIÓN EN DETALLE

Puentes:



Muelle de Batería:



Muelle Calvo Sotelo:



Muelle Linares Rivas:



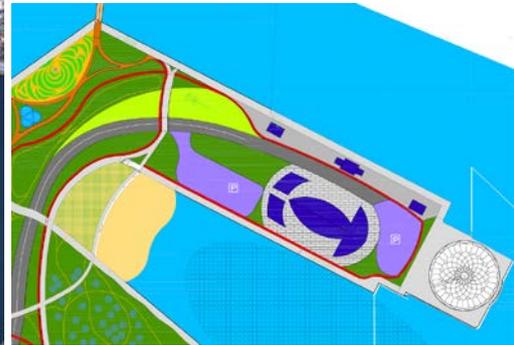
Muelle de la Palloza:



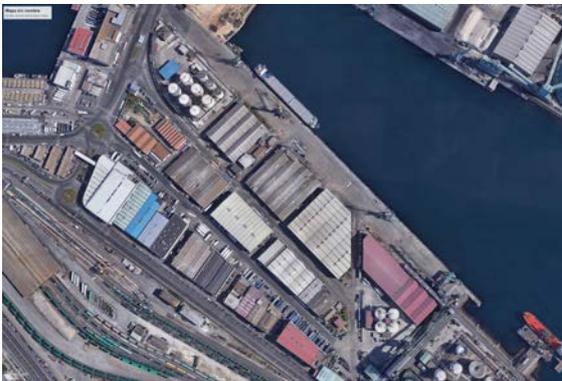
Muelle del Este:



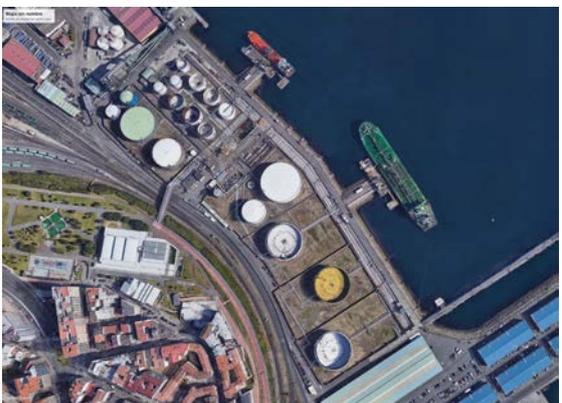
Muelle del Centenario:



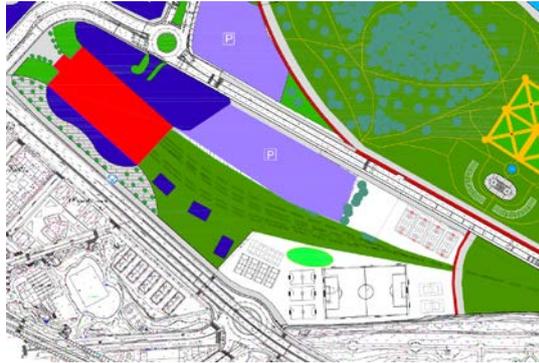
Muelle de San Diego:



Puerto Petrolero:



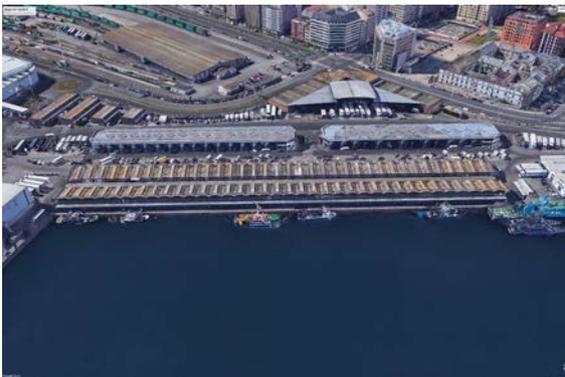
Estación de San Diego:

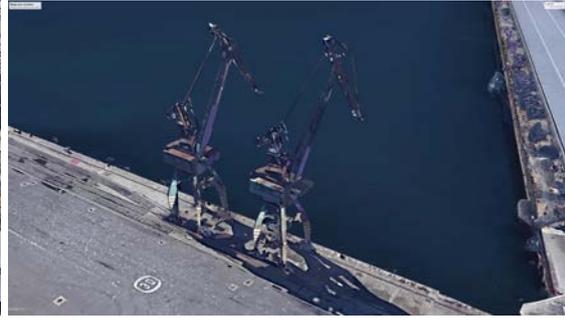


Muro-Cierre:

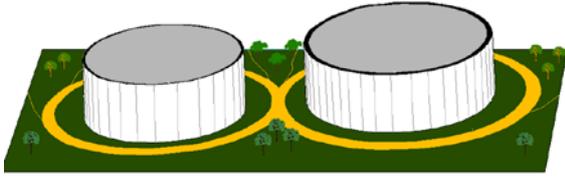


Edificios Singulares:





REHABILITACIÓN Y CAMBIO DE USO DE DOS DEPÓSITOS
URBAN EXHIBITION CENTER & URBAN ART DEVELOPMENT



7.-DIAGRAMAS DE CIRCULACIÓN

La propuesta diseñada conecta con los espacios urbanos de la ciudad, por medio de plazas y conectores. De este modo se conecta Las Jubias con la Marina y Los Castros con María Pita.

- Por el norte la propuesta conecta con la Marina y el Parque de Méndez Núñez.



- Por el Oeste conecta con la Plaza de Ourense y la Rosaleda.



- Por el Oeste también conecta con la Plaza de la Palloza.



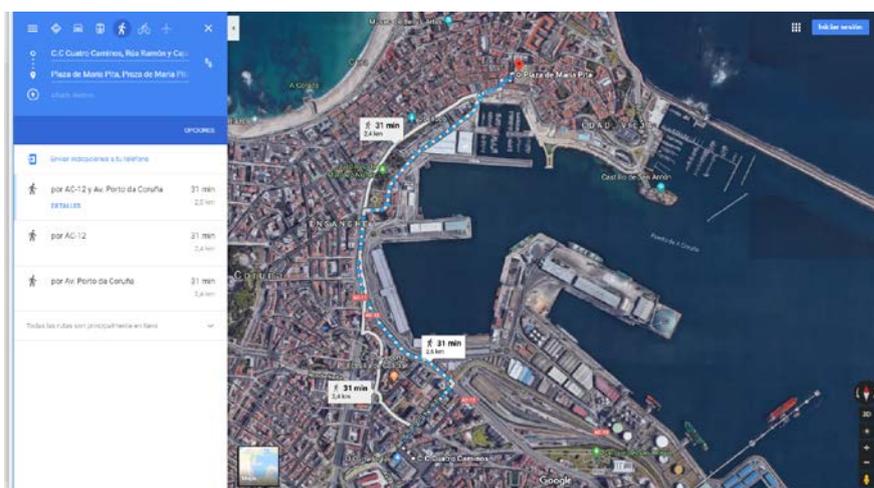
- Por el sur amplía el Parque de San Diego, dándole continuidad y con el Paseo de Oza.



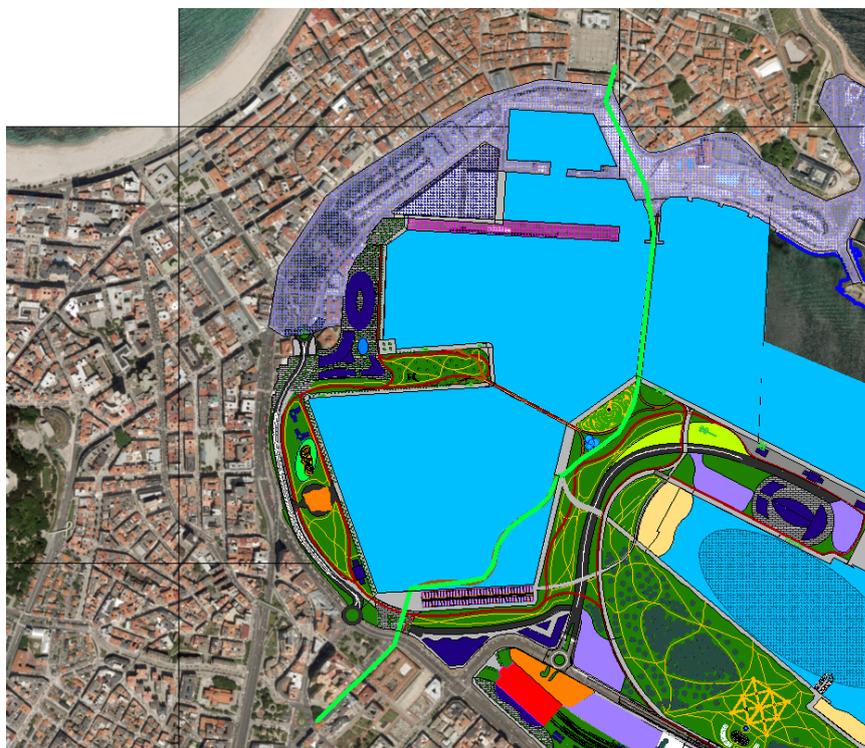
A su vez esta propuesta consigue reducir tiempo y distancia en desplazamientos a pies y ciclista. Haciendo posible llegar en un corto periodo de tiempo desde los barrios de Cuatro Caminos, los Castros, Las Jubias, San Diego, Santa Lucía, Oza...hasta el centro. No sólo esto, sino que se gana en seguridad y calidad paisajística.

En los siguientes ejemplos se ve la disminución de tiempo y distancia:

- Conexión entre Cuatro Caminos y María Pita. Se reducen 0,7 km y 12 min.

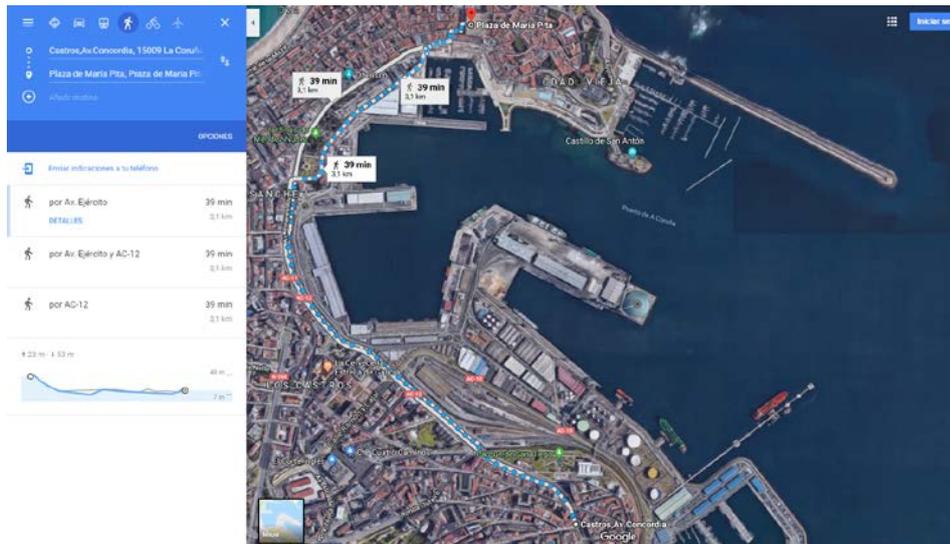


2,5km y 31 min.



1,8km y 19min.

- Conexión entre Los Castros y María Pita. Se reducen 1km y ahorran 15 min.

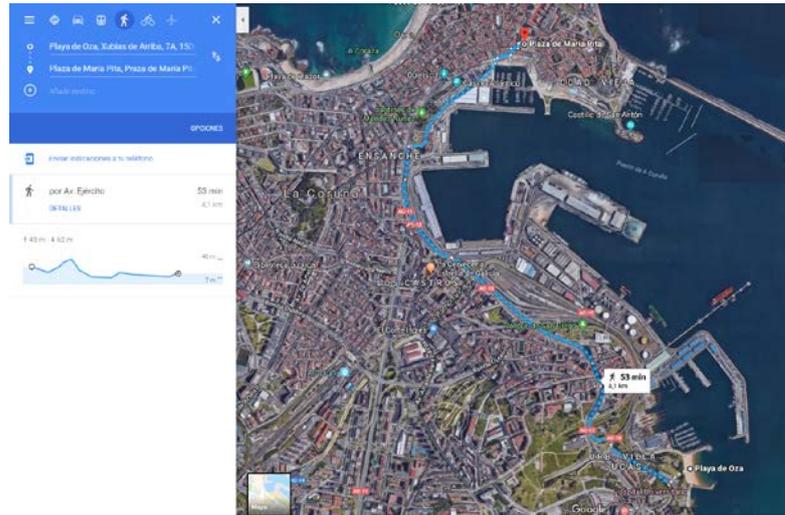


3,1km y 39min.

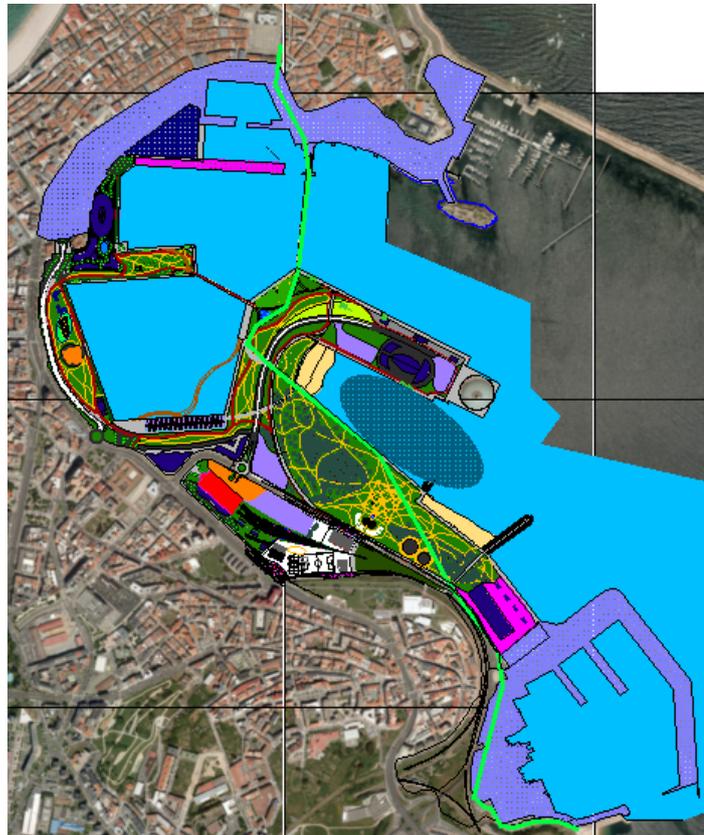


2,1km y 24min

- Conexión entre la Playa de Oza y María Pita. Se reducen 0,9 km y 14 min.

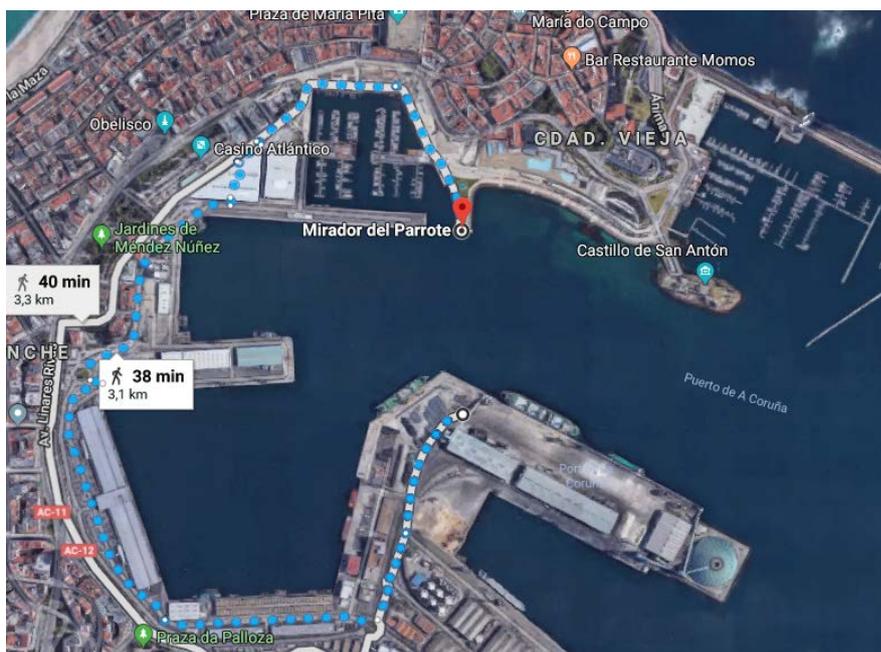


4,1km y 53 min.

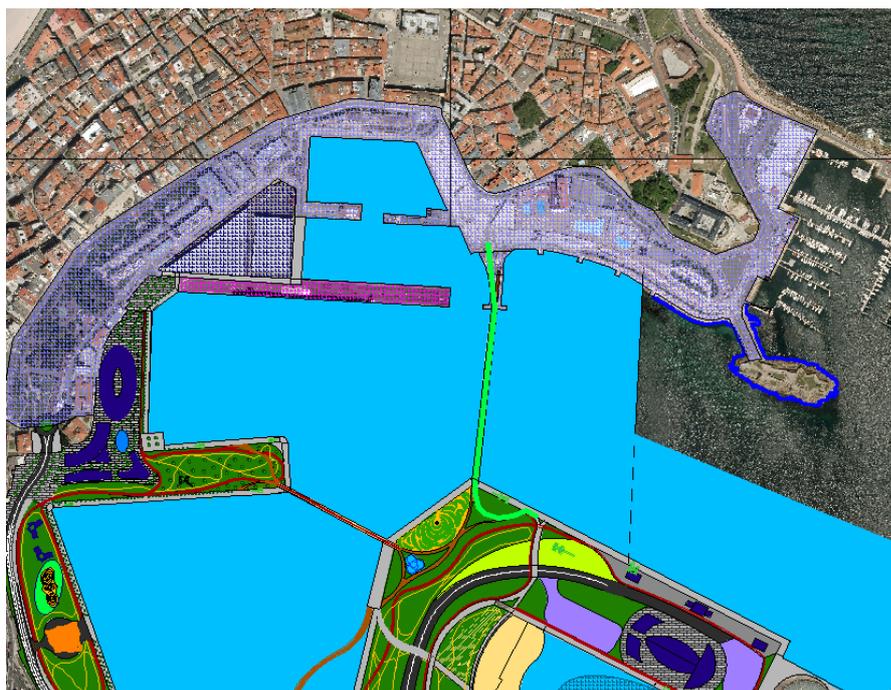


3,2km y 39min

- Conexión interna entre Muelles. Se reducen 2,5km y ahorran 31min.

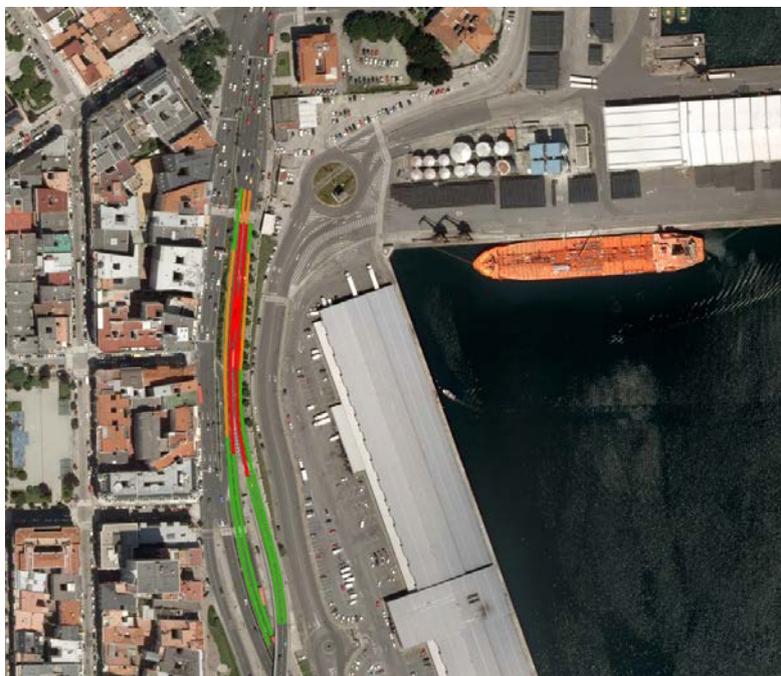


3,1km y 38min.



0,6km y 7min.

Al utilizar parte de los viajes del interior del puerto por medio de dos glorietas, una ubicada en la Plaza de la Palloza y la otra cerca de la delegación de Gobierno, se puede descongestionar el tráfico en la zona de Linares Rivas, reduciendo el tráfico en esta vía y reduciendo la peligrosidad de los trenzados.



8.-FASES

La actuación propuesta se plantea en cinco fases:

Previo a hablar detalladamente de cada fase, cabe puntualizar, que el proceso de reestructuración de usos del Puerto Interior de Coruña, deberá ser pacífico, con cautela y prolongado en el tiempo que sea necesario. Para lo cual es imprescindible iniciarlo cuanto antes.

La duración de cada una de las fases descritas posteriormente, oscilará entre 5 y 10 años en función de la disponibilidad de los terrenos, traslados de negocios y disponibilidad de presupuesto para la ejecución de las obras. Estas fases podrán solaparse unas con otras, sin necesidad de acabar una para iniciar la siguiente.

FASE 1- Zona del Muelle de Batería y Muelle de Calvo Sotelo.

Se propone la retirada de todos los depósitos, naves y edificaciones que están en la actualidad en el Muelle de Batería y Calvo Sotelo. Abriendo este espacio a la ciudad, desde la Puerta de acceso existente en la Plaza de Orense, frente al Kiosko Alfonso y conectando con la Marina. En la zona del Muelle de Batería se ubican edificios Administrativos, Comerciales y de hostelería. Con diseños que sean representativos de la nueva fachada marítima que se quiere conseguir. Estos edificios no podrán superar en altura a los depósitos de la zona ubicada, y formarán un conjunto arquitectónico y de plazas peatonales que promoverá el uso ciudadano. En el centro de esta plaza de se ubica una fuente para interconectarlos a todos.

Por otro lado, se conectará con la ciudad por medio de Accesos y Plazas bien definidas con Plaza de Orense y frente al Kiosko Alfonso. Se continuará el paseo hasta conectar con la Marina.

En la zona se construirá un parking subterráneo para dar servicio a estos nuevos edificios, y otro parking subterráneo para la Delegación de Gobierno.

En el Muelle de Calvo Sotelo al eliminar las naves y depósitos, se abre el espacio a los peatones y ciclista con un ancho paseo, en el borde litoral. Y en el centro de este muelle un gran jardín con arbolado, carril bici, sendas y sendas para running.

FASE 2- Zona del Muelle Petrolero y Muelle del Este.

Debido a la inversión que está realizando Repsol para las nuevas instalaciones y traslado al Puerto exterior de Langosteira, la zona del Muelle Petrolero quedará liberada del uso actual petrolero, a corto plazo. Por ello se propone la desmantelación y eliminación de las instalaciones actuales (depósitos, naves y los cuatro pantalanés).

En esta fase se comenzará la construcción de una nueva lonja, ubicada próxima al actual puerto pesquero de Oza, ampliando la zona portuaria pesquera mediante un dique.

Aprovechando la construcción de este dique, se crea una playa artificial con un paseo y amplia zona verde trasera.

Se dejan dos depósitos, para significado del uso anterior como puerto petrolero, pero dándoles otro uso a estos depósitos. Se elige como idóneo para el desarrollo creativo de artistas, el Urban Art Development, y se sitúa en otro depósito el Urban Exhibition Center, como un amplio espacio para exposiciones de arte.

La cubierta superior de estos depósitos se aprovechará y será transitable, desde donde se podrá observar tanto la ciudad como la nueva zona que se transforma en el Borde Litoral.

Se crean sendas para running alrededor de los depósitos y sendas en las zonas verdes.

Se iniciará la transformación del Muelle del Este, retirando las naves existentes en la actualidad, y trasladando los negocios que hay en la actualidad a otras ubicaciones.

FASE 3-Zona Muelle Linares Rivas y Muelle Palloza.

Se procede en esta fase a la integración urbana y humanización del muelle de Linares Rivas y Muelle de la Palloza.

Al haberse construido en la anterior fase la nueva Lonja y ampliación del puerto pesquero, nos permitirá eliminar la lonja existente en el muelle de Linares Rivas, que supone un muro continuo de separación de la ciudad con el mar. También el derribo en toda esta franja del muro-verja de separación del puerto actual con la ciudad.

Previo al cambio de uso del suelo, se construirá un gran aparcamiento subterráneo en la mitad norte del muelle de Linares Rivas. Esto permitirá el aparcamiento de vehículos en la zona, tanto para los residentes actuales de la zona, como para los visitantes. Esto puede permitir que las zonas próximas, de aparcamiento en superficie para residentes (en las calles) sean sustituidas, para ampliar zonas peatonales en el entorno próximo (aceras).

En el Muelle de Linares Rivas se propone una amplia zona verde. Un amplio paseo tanto en el borde marino como en la zona próxima a la Avenida de Linares Rivas. Con una plaza central en la que se situará una cubierta con un diseño moderno que permita el desarrollo de actividades, cubriendo tanto de la lluvia como del sol.

En la mitad norte del Muelle de Linares Rivas, se ubicará un gran parque infantil y dos elementos que funcionarán con servicio de cafetería, restauración y otros servicios. En la zona sur, se ubicará un nuevo náutico para embarcaciones de recreo.

Este Muelle de Linares Rivas estará articulado por el norte con la nueva Plaza en frente de la Plaza de Orense y en el sur con la Plaza ubicada enfrente de la Plaza de la Palloza.

Habrá carril bici, senda para runners y árboles en la fachada litoral y zonas verdes. Y un amplio espacio para el paseo y la estancia.

Para la mejora del tráfico se implantan dos glorietas, en plaza de la Palloza y otra próxima al edificio de la Delegación de Gobierno, dando uso a los carriles que hay en la actualidad, en la zona interior del puerto. El Aparcamiento de coches para la Delegación de Gobierno se hará subterráneo, sin perjudicar a los trabajadores de esta entidad y mejorando sus condiciones actuales.

También se comienza a desarrollar el Muelle de la Palloza. Rehabilitando el edificio histórico singular próximo al agua, dándole un uso alternativo.

En este espacio se ubicará también equipamientos culturales, un Museo, que se propone que sea un Museo de la Pesca. Y otro edificio para el desarrollo de proyectos tecnológicos para jóvenes y no tan jóvenes emprendedores, en proyectos de I+D+I, para atraer talento.

FASE 4-Muelle de San Diego y Estación Intermodal en San Diego y Estación Marítima.

Se comenzará el traslado de negocios de las naves ubicadas en San Diego, dejando este espacio libre para la creación de un gran parque con frondoso arbolado, que suponga un pulmón para la ciudad. Con sendas que atraviesen este parque para hacerlo transitable.

En el Muelle de San Diego se propone la implantación de una medida para la concienciación medioambiental ciudadana, que será por medio de la construcción de un Jardín Botánico. En él se podrán observar distintas especies vegetales y arbóreas. En este ámbito sustentable se plantean zonas de huertas urbanas en las proximidades del jardín botánico, las cuales no sólo ayudan a recuperar el paisaje del lugar, sino que también es un aspecto pedagógico y dinamizador de la ciudadanía. Y puede suponer una economía de subsistencia.

Se comenzará el desarrollo del arenal situado entre el Muelle del Centenario y el Muelle de San Diego, con su generación de una duna en la parte posterior

con Plantas dunares. Se comenzará también la regeneración de flora y fauna marina entre estos Muelles, al no desarrollarse ya, actividades marítimas industriales.

Se comenzará el enterramiento de las vías y la construcción de la Intermodal en la Estación de San Diego. Con aparcamientos disuasorios próximos.

Se comenzará el cambio de uso y rehabilitación de la Medusa buscando un uso alternativo al uso actual.

Se comienza a desarrollar la Estación Marítima que conecte puntos próximos de la Ría.

Para romper la rigidez de la Dársena, se pretende humanizar este espacio singular, con el diseño de una Pasarela de Madera de 482 metros, peatonal y ciclista, aproximando de este modo a los ciudadanos al mar, y uniendo el Muelle de la Palloza y el Muelle del Este.

Se desarrollará la parte Oeste del Muelle del Centenario, con Paseo peatonal en el borde Litoral, carril bici, sendas para Running, un Jardín de Tipo Árabe y una fuente.

FASE 5-Muelle del Centenario y Puentes.

Por último, se desarrollará el Muelle del Centenario, en donde se ubicará un Instituto de Investigaciones pesqueras y centros de I+D+I donde será foco de atracción de talento, y se desarrollarán empresas de carácter tecnológico e innovador. El Muelle del Centenario también se acondicionará para el atraque de Transatlánticos para cuando la llegada de estos sea de varios, sustituyendo al Muelle Calvo Sotelo y complementando al Muelle de Transatlánticos, desde ahí pueden acceder por carretera, bicicleta o a pie al centro de la ciudad por medio de buses o conectarlo con la intermodal.

Al haberse enterrado las vías (y eliminado otras) en la fase anterior, se desarrollará el área para los equipamientos deportivos, para el desarrollo de actividades deportivas.

Para finalizar esta transformación, se hará la obra del puente singular que une el Muelle del Este con el Muelle de Calvo Sotelo y como culmen el símbolo y emblema de toda esta actuación, un símbolo por el que estar orgullosos de la recuperación para uso público y que contribuyó a la mejora de la ciudad y de la calidad de vida de los ciudadanos, la ejecución del Puente Levadizo Atirantado que permitirá el paso de los mayores Transatlánticos. Simbolizando que Coruña se abre a los que vienen a visitarla y los acoge en el centro de su ciudad, manteniendo el lugar actual de atraque de Barcos de pasajeros.

9.- CARTOGRAFÍA

La base cartográfica para la ejecución del presente Proyecto ha sido la del Ayuntamiento de A Coruña a escala 1:1.000.

10.- ENLACE DEL VÍDEO

Se proporciona el siguiente enlace desde el cual se puede visualizar el Vídeo con la explicación de la propuesta:

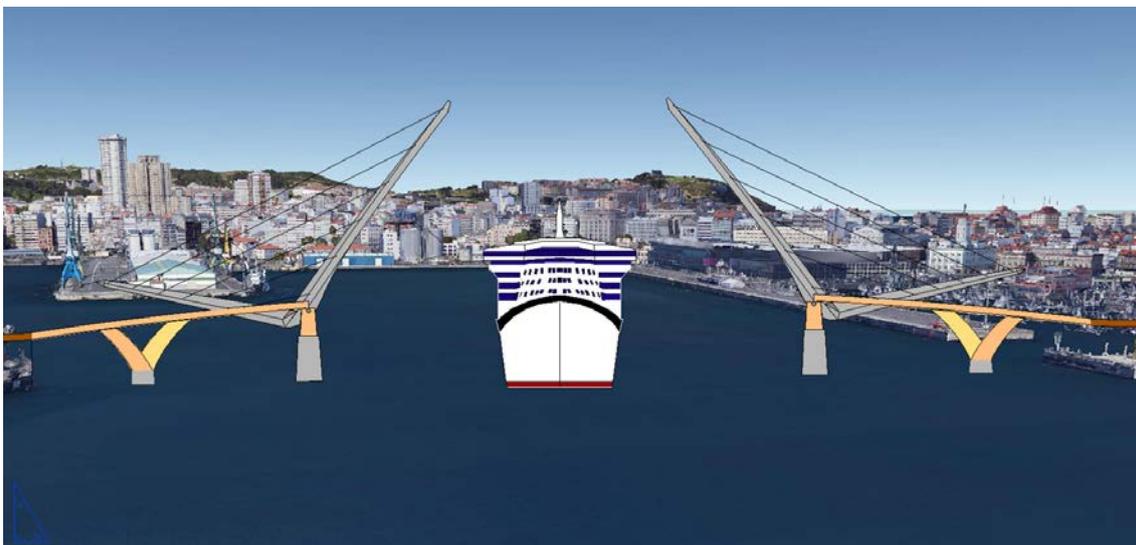
<https://vimeo.com/317219772>

11.- CONCLUSIONES

Gran oportunidad para modernización y dinamización de toda la ciudad y su entorno a través de la recuperación de la otra fachada marítima de la ciudad.

Se opta por una solución sin edificios residenciales, fomentando el uso Público, debido a que va a ser la transformación más relevante en la ciudad desde la construcción del Paseo Marítimo. Es la oportunidad para tener unos terrenos portuarios 100% Público, con alternativas reversibles y respetuosas con el entorno y Medioambiente y en sintonía con el tejido urbano. Creando un suelo productivo y atractivo y con atención al sector pesquero y náutico deportivo.

Con esta actuación se logra recuperar un espacio urbano público para el bienestar y el beneficio económico, social y ambiental de los habitantes de la ciudad de A Coruña y sus alrededores. Todo este desarrollo urbano está planteado de una manera integradora, sostenible e innovadora que perdurará en el tiempo ya que mejora el entorno ecológicamente y la accesibilidad existente. Convirtiéndose en un área dinámica y vibrante adaptada a todos los usuarios. Pensada, proyectada y posteriormente construida por y para los ciudadanos.

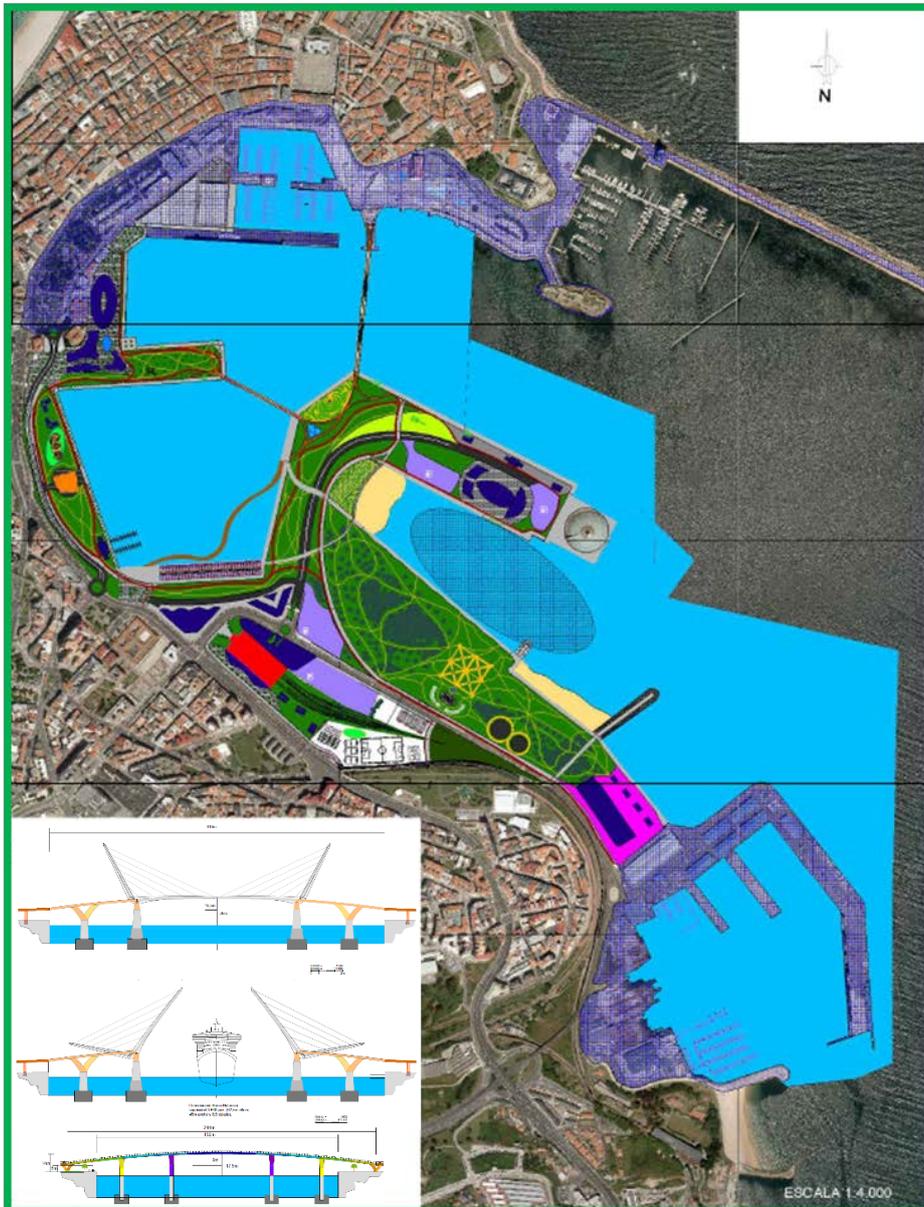


Febrero de 2019
Growing Together
Enrique Urcola Tellería



**Ayuntamiento de A Coruña
Concello da Coruña**

CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE XURADO, PARA
A DEFINIÇÃO DE ESTRATEXIAS DE TRANSFORMACIÓN DO
BORDO LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA, DENDE O DIQUE DE
ABRIGO ATÉ A PRAIA DE OZA



FEBREIRO 2019

GROWING TOGETHER

ÍNDICE:

MEMORIA

- 1.- Introducción.
- 2.- Antecedentes.
- 3.- Obxecto do Concurso de Ideas.
- 4.- Necesidades a satisfacer.
- 5.- Xustificación da solución adoptada.
- 6.- Descrición
 - 6.1.- Descrición xeral.
 - A) Integración urbana entre porto e cidade.
 - B) Mobilidade e accesibilidade.
 - C) Sustentabilidade.
 - D) Modelo económico.
 - E) Participación cidadá.
 - 6.2.- Descrición en detalle.
- 7.- Diagramas de circulación.
- 8.- Fases.
- 9.- Cartografía.
- 10.- Enlace do vídeo.
- 11.- Conclusións.

MEMORIA

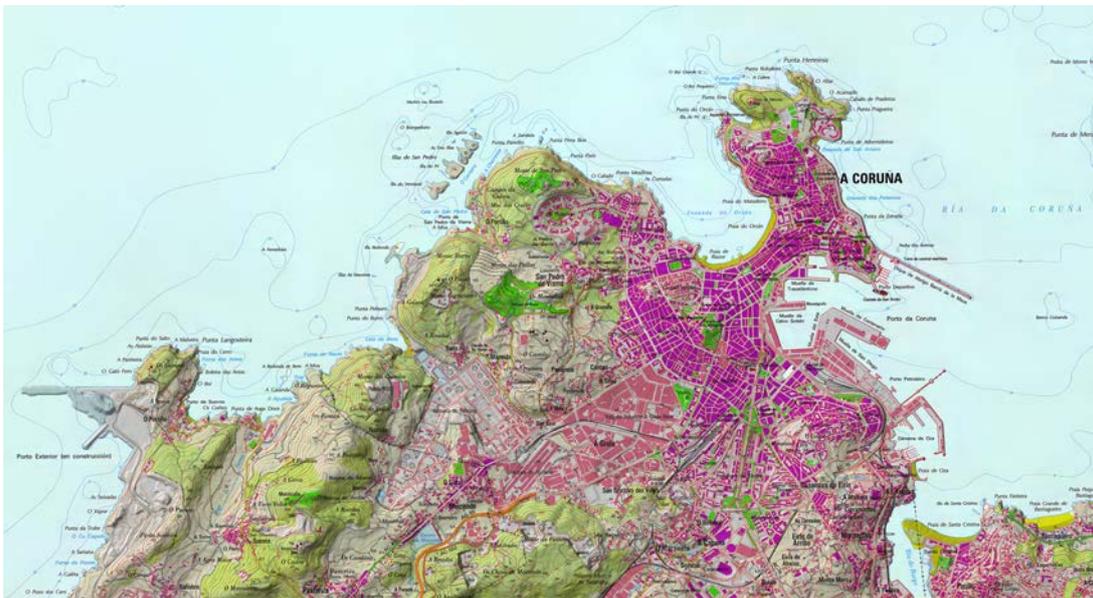
1.- INTRODUCCIÓN

Con motivo de que o Excelentísimo Concello da Coruña saca O CONCURSO DE IDEAS, CON INTERVENCIÓN DE XURADO, PARA A DEFINIÇÃO DE ESTRATEXIAS DE TRANSFORMACIÓN DO BORDO LITORAL DA CIDADE DA CORUÑA, DESDE O DIQUE DE ABRIGO ATA A PRAIA DE OZA.

Preséntase a Proposta baixo o lema “ GROWING TOGETHER”. A elección deste lema está motivado porque esta expresión anglosaxoa ten o dobre significado de “ we both grow” e “ we become closer”, é dicir “ambos crecemos” e “achegámonos”. Isto explica dunha maneira moi acertada as motivacións da formulación desta idea. Por unha banda, o feito de que a cidade da Coruña crecerá con este novo espazo, igual que os seus habitantes crecen en número, en humanidade e en calidade de vida, e doutra banda simboliza a comunicación da cidadanía co litoral mariño.

Coa permeabilidade e mobilidade que esta actuación vai permitir ademais de achegar aos cidadáns ao mar, vai unir entre eles en distancias e tempos percorridos. Achegando por medio de corredores verdes os barrios ao centro da cidade, por tanto achegaranse os uns aos outros.

A tradución ao castelán sería “CRECIENDO JUNTOS”, e ao galego sería “CRECENDO XUNTOS”.



2.- ANTECEDENTES

O afundimento do petroleiro Prestige fronte á costa da Coruña no mes de novembro do ano 2002 motivou que o día o 23 de xaneiro do ano seguinte se celebrase un Consello de Ministros no Pazo de María Pita no que se aprobou o Plan Galicia. Entre outras actuacións, contemplábase a construción dun novo porto exterior na Coruña que afastaría da cidade aquela actividade portuaria menos desexable para a veciñanza.

Coa execución deste novo porto como marco e para formalizar os compromisos das distintas administracións, o ministro de Fomento, o conselleiro de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda da Xunta de Galicia e os alcaldes da Coruña e de Arteixo asinaron o 2 de febreiro de 2004 o Convenio para a reordenación urbanística de determinados terreos do actual porto da Coruña e da estación de ferrocarril de San Diego, vinculada á mellora da estrutura urbanística da cidade e á construción das novas instalacións portuarias en Punta Langosteira.

O antedito convenio establecía os parámetros urbanísticos que debían ser incorporados á revisión e adaptación do plan xeral de 1998, para os efectos de permitir a transformación da fronte portuaria da cidade en dúas zonas concretas do porto: a Zona 1, constituída polos peiraos de Batería e Calvo Sotelo (8,84 Ha), e a Zona 2, constituída polos peiraos de San Diego e Petroleiro e a Estación de Ferrocarril de San Diego (37,62 Ha).

No convenio urbanístico sinalábase a oportunidade de redactar un documento director do proceso de transformación, que serviría de base para incorporar as directrices nel establecidas na futura revisión e adaptación do Plan Xeral de Ordenación Municipal de 1998 vixente no municipio.

O cambio de goberno do Estado, producido no mes de abril de 2004 como resultado das eleccións xerais, e debido ás novas políticas estatais en materia de vivenda, motivou que o 4 de outubro de 2004 a ministra de Fomento e o alcalde da Coruña asinasen o Convenio para a ordenación urbanística de determinados terreos do actual porto da Coruña e da estación de Ferrocarril de San Diego, vinculada á mellora da estrutura urbanística da cidade e á construción das novas instalacións portuarias en

Punta Langosteira, que modificaba determinados parámetros urbanísticos do convenio anterior.

En cumprimento dos compromisos do convenio, o Concello da Coruña iniciou a redacción do plan director necesario para sentar as que ían ser, e así se pensaba daquela, as bases da futura ordenación da fronte portuaria da cidade. O traballo realizouse entre os meses de febreiro de 2005 e maio de 2006, concretándose nun documento técnico do que tomou coñecemento a Xunta de Goberno Local celebrada o 9 de xuño de 2006.

A construción das novas instalacións portuarias de Punta Langosteira tivo lugar entre os anos 2004 e 2012, inaugurándose coa realización da primeira operación o día 7 setembro deste último ano, permitindo nese intre o traslado daquelas instalacións existentes no porto interior cuxa erradicación se pretendía (descargas de petróleo e carbón), situación que tiña como horizonte o ano 2020.

Por orde do 23 de febreiro de 2013, o conselleiro de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas da Xunta de Galicia aprobou a Revisión e Adaptación do Plan Xeral de Ordenación Municipal da Coruña, que incorporaba entre as súas determinacións nas fichas urbanísticas correspondentes aos PET Q23 e PET R26, correspondentes coas Zonas 1 e 2 do convenio asinado en febreiro de 2004, os parámetros urbanísticos para o desenvolvemento.

Cara a un novo consenso

Logo de transcorrer catorce anos dende a firma dos convenios urbanísticos anteditos e cinco anos dende a aprobación do PXOM do 2013, sen que pola banda do Ministerio de Fomento e a Autoridade Portuaria da Coruña se desen os pasos encamiñados á execución das previsións do plan xeral, a Corporación municipal da Coruña retomou o debate sobre o futuro dos terreos portuarios da cidade tras as eleccións municipais de maio de 2015.

Na procura dun novo horizonte, os distintos grupos municipais impulsaron ao longo dos tres últimos anos unha serie de acordos plenarios demandando das administracións implicadas compromisos concretos en varias direccións. Dunha banda, unha aposta polo Porto Exterior de Punta Langosteira, dotándoo da debida

conexión ferroviaria e incrementando os esforzos na súa promoción e operatividade. Da outra, a revisión concertada dos convenios urbanísticos de 2004 e a creación dun consorcio público capaz de levar adiante, mantendo a titularidade pública do solo, un novo proxecto para os peiraos interiores baseado nos equipamentos públicos, os espazos libres, a mobilidade sostible, a infraestrutura verde e a creación de emprego e riqueza mediante o mantemento dos usos produtivos, nomeadamente os relacionados co sector pesqueiro, e a aposta pola innovación e a economía azul.

Recollendo este consenso emerxente, avalado ademais por unha importante manifestación cívica na que participaron máis de 4.000 persoas na primavera do ano pasado, o alcalde trasladoulle en outubro de 2017 aos presidentes da Xunta de Galicia, Autoridade Portuaria da Coruña, Puertos del Estado e Deputación da Coruña, así como ao ministro de Fomento, unha proposta de protocolo de colaboración para impulsar conxuntamente o proxecto. Este documento pódese consultar aquí:

<http://www.coruna.gal/tecendo-litoral/gl/documentacion-de-referencia>

Na mesma altura, o Concello da Coruña lanzou un proceso de investigación, participación e diálogo cívico que desembocaría na celebración do Foro Tecendo Litoral os días 27 e 28 de abril de 2018. As conclusións deste proceso, no que participaron centos de veciños e veciñas, así como institucións, entidades, persoas expertas e colectivos sensibles á cuestión portuaria, pódense consultar no seu portal web (idéntica ligazón).

O Foro Tecendo Litoral constatou a necesidade de reformular o modelo previsto nos convenios de 2004 para impulsar un novo proxecto que se apoie nos principios reitores do interese xeral e a sustentabilidade, recoñeza a complexidade dunha transformación desta envergadura, amplíe a mirada sobre a beira atlántica da cidade resituándoa no contexto metropolitano e abra un espazo de diálogo e entendemento entre axentes sociais e económicos e institucións públicas. Así mesmo, puxo sobre a mesa unha serie de bases programáticas e de recomendacións operativas que hoxe conforman, xunto coa participación cidadá, o marco para o concurso de ideas que agora se convoca.

3.- OBXECTO DO CONCURSO DE IDEAS

2.1. O Concello da Coruña, de conformidade cos antecedentes descritos, convoca un concurso de ideas con tres obxectivos primordiais: promover o debate público e a participación cidadá sobre o futuro dos peiraos interiores da cidade, crear un espazo para a colaboración e o consenso entre as distintas administracións involucradas na súa transformación e xerar un banco de ideas que sirva de base para encamiñar o futuro desenvolvemento da fronte portuaria da cidade e para a concreción das fórmulas e documentos estratéxicos de ordenación dos terreos portuarios.

2.2. O ámbito de actuación para a realización das propostas será toda a fronte marítima da cidade da Coruña, dende o Dique de Abrigo, ao norte, até o peirao de Oza, ao sur, abrangendo na súa totalidade unha superficie aproximada de 160,22 Has (incluíndo a totalidade dos espazos libres, equipamentos e viarios acaroados ao espazo portuario actual, até as fachadas dos edificios existentes), segundo a delimitación gráfica que figura no ANEXO I, no que se grafan ademais as Zonas 1 e 2 que foron obxecto dos convenios urbanísticos asinados no ano 2004.

2.3. Admitiranse propostas que se sustenten nunha maior escala, municipal ou metropolitana, sempre que se xustifique a relación co ámbito de actuación sinalado.

2.4. En todo caso, a Zona 1, correspondente cos peiraos de Batería e Calvo Sotelo será obxecto dun especial interese e unha maior concreción das propostas..

4.- NECESIDADES A SATISFACER

- A) Integración urbana entre porto e cidade.
- B) Mobilidade e accesibilidade.
- C) Sustentabilidade.
- D) Modelo económico.
- E) Participación cidadá.

5.- XUSTIFICACIÓN DA SOLUCIÓN ADOPTADA

Quérese lograr unha mellora integral na cidade da Coruña, mediante unha intervención, favorecendo a mobilidade alternativa peonil e ciclista, e mellorando O contorno.

Para iso, xérase un espazo mixto, con predominio de verde, para o uso cotián e o esparexemento. Cunha rexeneración urbana. para o desenvolvemento sustentable da cidade e con permanencia no tempo. Cunha solución técnica innovadora e unha planificación para o desenvolvemento urbano, pensado por e para as persoas.

A proposta de implantación presenta un principio de sustentabilidade e recuperación da identidade da zona portuaria, para recuperar as dinámicas do lugar e converter este área pechada da cidade nun centro de conexións e actividades; para o que se expoñen distintas intervencións.

6.- DESCRICIÓN DE LAS OBRAS

6.1.- DESCRICIÓN XERAL

Unha vez efectuado un diagnóstico preciso dos problemas que afectan á zona de estudo e os seus arredores, que xustifican a redacción da presente Proposta, e avaliadas distintas alternativas técnico-economicamente viables, que solucionen os problemas diagnosticados e que responde as formulacións cos que se concibiu a actuación, chegouse á conclusión de que esta proposta é a máis adecuada desde os puntos de vista funcional, ambiental e económico, tendo en conta os obxectivos do Concurso e a necesidade de recuperar os valores da súa contorna; por outra banda a proposta relaciona adecuadamente este espazo co resto da cidade de Coruña, en definitiva, faise accesible unha área importante á poboación, conseguindo un beneficio social, económico e ambiental.

A actuación proxectada consiste principalmente no cambio de uso da fachada marítima portuaria integrándoa ao centro urbano da cidade e dotando á cidade da conexión directa co mar.

A) Integración urbana entre porto e cidade.

Esta proposta consegue eliminar a separación que hai ata a data, debido ao uso exclusivo portuario e ao peche que impide o acceso dos cidadáns ao mar. A oportunidade que se lle presenta á Coruña co traslado das instalacións portuaria ao Porto Exterior de Langosteira, permiten unha nova ordenación de usos, posibilitando a transformación e mellora da cidade.

Para levar a cabo esta Proposta procédese a facilitar o acceso ao Porto en diversos tramos, a través do muro ou peche existente, suprimindo tramos deste muro nas zonas de acceso peonil, ciclista e de novo viario.

Para evitar a fractura que producen as vías de ferrocarril na trama urbana, óptase por enterrar esta infraestrutura de acceso á Estación de San Diego, xerando así un amplo espazo para o cidadán. Aproveitando este espazo e o servizo existente na actualidade, na que se propón a localización dunha Estación Intermodal.

Unha estratexia de unión entre Porto e Cidade é a través de Nodos, deseñados como zonas estancia que se unen entre se por medio de Corredores verdes e paseos. Estas amplas Prazas facilitarán a comunicación na cidade. Dispoñerán do mobiliario urbano (bancos, papeleiras, iluminación...) adecuado para o seu uso.

Con esta proposta conséguese fusionar a zona Portuaria coa Cidade, dotando de servizos e instalacións non só ao centro urbano limítrofe, senón que tamén será beneficiándose para o resto da cidade e Municipios da área Metropolitana da Coruña.

Co aumento de zonas verdes, conséguese un corredor verde entre os Xardíns de Méndez Núñez e o Parque de San Diego, creando unha fachada verde, e con acceso directo ao mar. Xerando unha transición entre zonas residenciais actuais e o mar apracible, atractiva, verde, humana e natural. Integrando á cidade co mar de maneira paulatina.

B) Mobilidade e accesibilidade.

Un dos puntos crave desta proposta é a mellora da mobilidade e accesibilidade da cidade. Con esta intervención promóvese a mobilidade peonil e ciclista, facendo accesible e achegando o centro a unha parte importante da cidade.

Por medio da construción de dúas pontes e unha pasarela, para uso peonil e ciclista, conséguese diminuír drasticamente os tempos do viandante. Conectando directamente o centro cos Barrios dos Castros e Catro Camiños, e indirectamente os Barrios posteriores, e municipios lindeiros, como Culleredo, Oleiros e Cambre. Isto favorece a que diminúa o uso do vehículo privado, animando ao cidadán para camiñar, o que favorece a saúde dos transeúntes, o que acaba repercutindo positivamente á Sanidade Pública, e diminución do CO2 e mellora da calidade do aire.

Toda transformación do litoral en cidades que fixeron importantes actuacións como Sidney, Bilbao, Copenhague... teñen obras singulares que se converten en símbolo desta nova cidade. Deséñase unha Ponte Levadizo Cableado, que vai desde o Peirao do Centenario ata o Miradoiro do Parrote. Cunha lonxitude de 310 m, que separa ambas as marxes, conseguiría unha importante redución de tempos, distancia e seguridade na comunicación peonil e ciclista da cidade. Esta ponte está coidadosamente deseñado para que poidan pasar os Transatlánticos de maior tamaño do mundo, mediante a apertura do seu van central. Devandito isto, leste sería o Emblema desta proposta que representa a unión da cidade co mar.

Simboliza á súa vez que Coruña abre os seus brazos (ou as súas portas) aos turistas, acollendo aos que veñen de fóra.

Esta Ponte permitirá o paso dos maiores Transatlánticos que hai na actualidade e con marxe para maiores. Coa afluencia actual duns 100 Transatlánticos/ano a ponte tería que abrirse unhas 150 ocasións ao ano, considerando entrada e saída, pero considérase que esta cifra aumentará ao mellorar a cidade e ser máis atractiva turisticamente. Tamén se ten en conta que ao habilitarse a zona do Peirao do Centenario para uso de Transatlánticos estes non necesitarán a

apertura da ponte.

Á súa vez, deséñase unha Ponte peonil e ciclista, cun deseño que busca a orixinalidade e a integración coa nova paisaxe urbana. Cunha lonxitude de 192 metros, a parte, de buscar a redución de tempos e distancias no desprazamento peonil e ciclista. Tamén consegue delimitar a Dársena interior como unha zona de augas máis tranquilas para uso de deporte náutico de afeccionados, nenos e maiores. Esta Ponte iría desde o Peirao de Calvo Sotelo ata o Peirao do Centenario.

Para romper a rixidez da Dársena, preténdese humanizar este espazo singular, co deseño dunha Pasarela de Madeira de 482 metros, peonil e ciclista, aproximando deste xeito aos cidadáns ao mar. Esta pasarela á súa vez consegue mellorar a mobilidade peonil e ciclista nesta zona densamente poboada. Esta pasarela deséñase desde o Peirao da Palloza ata o principio do Peirao do Centenario.

Con esta Proposta xérase un espazo amplo e agradable para o camiñante, no bordo mariño. Conéctase coa recente actuación da Dársena da Mariña e doutra banda coas Xubias. Créanse 9,5km de carril bici, 14km de paseo, camiños ou senllas verdes e numerosos quilómetros para correr en camiños exclusivos para o Running.

O bordo litoral estará dotado por un paseo peonil duns 10 m de ancho como mínimo, con árbores e mobiliario urbano. Este percorrido supón 6,2 km de paseo do 14 km do total xerado. Non están contabilizados nestas lonxitudes as sendas verdes ou senllas running, o cal incrementa os quilómetros de paseo de toda esta gran superficie. Pola súa banda o carril bici terá un ancho de 4 m, xa que será bidireccional, en todo o seu percorrido.

Propónse a estación de San Diego como unha Estación Intermodal Alternativa ou Complementaria á Estación de San Cristóbal. Neste caso sería unha estación Intermodal entre Tren de proximidade, Estación de Autobuses, Taxis, vehículos privados, bicicletas e a pé, conjuntándolo cunha Estación Marítima de conexión con diversos núcleos e portos da Ría. Ao seu favor, tamén se situaría na zona un gran aparcadoiro disuasorio nas proximidades, e así evitar que os vehículos vaian

ata o centro da cidade, reducindo deste xeito a contaminación de CO2 que provocan estes, e ao diminuír o número de vehículos mellorará tamén a circulación do tráfico.

A construción desta Intermodal en San Diego permitirá un novo tránsito de persoas entre Pocomaco, A Universidade, Matogrande, o Parque Ofimático e a zona de San Diego, achegando estas áreas metropolitanas ao centro da cidade e aumentando a oferta de movementos. Estas novas circulacións aproveitaríanse coas vías existentes e aumentaría a oferta ao desprazamento a Universidade e centro de traballo en transporte colectivo. Tamén pode funcionar como tren de proximidade mellorando o tránsito de viaxeiros e conectando con Culleredo (O Burgo), Cambre, Cecebre, Betanzos, Ferrol e Lugo. Tendo en conta a conexión ferroviaria entre San Diego e San Cristobal.

Coa chegada destes trens a este emprazamento, foméntase o desprazamento posterior a pé e ciclista. Debido a que se chega a unha zona céntrica da cidade e que o desprazamento a pé ata María Pita (contando coa construción da Ponte Cableado) serían 15 min, tamén se conecta con outros modos de transporte como son o Bus, taxi, e novas formas de mobilidade sustentable, como pode ser a bicicleta con motor eléctrica, patín...

Esta estación Intermodal de San Diego estará conectada coa Estación Marítima por medio dunha glorieta e unha estrada existente na actualidade. Pódese acondicionar a Medusa para o desenvolvemento desta actividade. Esta estación Marítima conectaría con núcleos próximos da Ría de Coruña como son Santa Cruz e Mera, e con Portos da Ría de Betanzos como son Sada, Ares, Miño e Ferrol.

Trátase de mellorar a circulación de vehículos na Avenida Linares Rivas, proxectando unha Glorieta no cruzamento da Praza da Palloza coa Avenida Primo de Rivera e dando uso ao viario existente no actual porto, que conectaría con outra glorieta na Avenida Porto da Coruña (á beira da Delegación de Goberno). Esta actuación pode axudar a un futuro proxecto de ordenación da praza de Ourense tan necesario a día de hoxe. Co uso deste novo viario, conseguiríase a Pacificación do Tráfico na Avenida Primo de Rivera e Linares Rivas, evitando o perigoso cruzamento de vehículos que se dirixen ao túnel da Mariña desde a

Avenida Primo de Rivera, cos vehículos que baixan desde a Avenida Alfonso Molina e diríxense cara a Xoana de Veiga.

Ao xerar, tanto Aparcadoiros subterráneos como en superficie, aumenta a oferta destes, o que axuda a reducir os desprazamentos dos vehículos, xa que se estima que a maior parte do tempo que os vehículos que están en movemento nas cidades é para buscar aparcadoiro, cos novos aparcadoiros tamén se axudará a reducir o CO2.

Construirase un gran aparcadoiro subterráneo na metade norte do peirao de Linares Rivas. Isto permitirá o aparcadoiro de vehículos na zona, tanto para os residentes actuais, como para os visitantes. Isto pode permitir que as zonas próximas, de aparcadoiro en superficie para residentes (nas rúas) sexan substituídas, para ampliar zonas peonís na contorna próxima (beirarrúas).

O Aparcadoiro de coches para a Delegación de Goberno farase subterráneo, sen prexudicar aos traballadores desta entidade e mellorando as súas condicións actuais.

Na zona próxima á Estación Intermodal proposta e no Peirao do Centenario haberá amplas zonas de Aparcadoiro en superficie, que servirán como Aparcadoiros Disuasorios, conectando coa rede peonil e ciclista nova de acceso a toda a cidade. Isto permitirá aos vehículos que veñen da área Metropolitana da Coruña, aparcarse e poder desenvolver as súas actividades dentro da cidade sen necesidade do uso do vehículo durante estas.

C) Sustentabilidade.

O desenvolvemento desta Proposta baséase en intervencións para a mellora da calidade de vida e o respecto ambiental. Para o aumento das Zonas Verdes da cidade, leva a cabo unha estratexia de urbanismo bioclimático, na que se pretende a plusvalía do verde nos espazos xerados. Xéranse no bordo litoral máis de 360.000 m² de espazos verdes, que sumados aos xa existentes melloran a dotación de Zona Verde por habitantes en máis de 1 m²/ hab.

Nesta extensión plantaranse especies arbóreas adecuadas para a meteoroloxía e situación na que se atopan.

Coa formulación comentada anteriormente, conséguese reducir as emisións do CO₂, contribuindo claramente a atenuar os efectos do cambio climático.

Unha medida para a concienciación ambiental cidadá será por medio da construción dun Xardín Botánico. Nel poderanse observar distintas especies vexetais e arbóreas. Neste ámbito sustentable exponse zonas de hortas urbanas nas proximidades do xardín botánico, as cales non só axudan a recuperar a paisaxe do lugar, senón que tamén é un aspecto pedagóxico e dinamizador da cidadanía. E pode supoñer unha economía de subsistencia.

No plano das edificacións existentes, rehabilitaranse os edificios singulares e que están protexidos, reutilizándoos con outros usos.

Exponse unha gran área para a rexeneración da flora e fauna mariña. Entre o peirao de San Diego e o peirao do Centenario, propónse esta rexeneración, por medio da creación dun instituto de Investigacións mariñas que poidan desenvolver os seus proxectos e experimentos de I+D+i nesta zona, para o beneficio da flora e fauna mariños.

Entre estes dous peiraos, citados anteriormente, situarase un areal, de gran tamaño, que terá á súa vez unha zona de xeración dunar, con plantas de tipo dunar. Debido á súa céntrica localización todos os cidadáns veranse beneficiados desta nova implantación e farán uso dela, ademais está dotada cun aparcadoiro

disuasorio en superficie, o que facilita o seu acceso. Por exemplo, o acceso peonil para os veciños da cidade vella, será menos de 10 minutos cruzando a ponte levadizo, desde Praza de Ourense por medio do outra ponte serán uns 11 minutos e desde Avenida do Exército uns 9 minutos.

Aproveitando a xeometría irregular do Peirao Petroleiro, xusto cando termina o Peirao de San Diego, situarase a outra Praia Artificial, apoiada sobre a construción de dous Diques, para conter as areas e que non se despracen coas correntes mariñas do litoral. Estes diques serán transitables e o dique da zona sur, supón unha separación coa ampliación da zona pesqueira exposta. O baño será apto, en ambas as praias, xa que se propuxo previamente a rexeneración de flora e fauna mariña de toda esta dársena. Esta praia servirá sobre todo como ampliación e apoio para os usuarios da praia de Oza que na época estival tan saturada está, así como outros novos usuarios.

Proponse, na zona do Peirao do Centenario Oeste, de forma decorativa e ornamental a composición dun Xardín proxectado ao detalle, que estaría situado entre as dúas pontes e daría un toque de cor a esa esquina. Este Xardín iría acompañado por unha fonte. No pódense desempeñar tarefas de aprendizaxe e mantemento de escolas/taller de xardinería local.

No gran espazo que deixa o Peirao de San Diego proxéctase unha gran Zona boscosa, con arboledo de grandes dimensións, e sendas peonís que o cruzan, así como sendas para running. Isto supoñería un novo pulmón para a cidade e melloraría a calidade do aire, así como permitiría a práctica deportiva nunhas condicións ambientais óptimas.

Para conservar a identidade portuaria do porto déixanse varios guindastres ao longo de toda a actuación sobre o bordo litoral, dándolle a importancia histórica que significou para a cidade durante o desenvolvemento da súa actividade portuaria.

D) Modelo económico.

Esta actuación supoñerá un importante desenvolvemento para a economía local, mediante a xeración dun gran número de novos postos de traballo, e mantendo os actuais en Pesca, relacionados coa Náutica e traslado paulatino das empresas situadas actualmente no porto.

O aumento de postos de traballo virá orixinado pola mellora considerable da calidade de vida, o que motivará atracción para novas empresas tanto nacionais como internacionais, provocando un crecemento da cidade e a súa contorna. Co aumento dos traballos a distancia e o teletraballo, o que os profesionais buscan e buscarán, será contornas adecuadas para o desenvolvemento apracible da vida.

Nesta actuación tamén se propón a dotación de espazos e instrumentos para o desenvolvemento de proxectos tecnolóxicos e de enerxías limpas, para a formación de mozas e non tan novos emprendedores, en proxectos de I+D+i, o que atraerá talento e conservar o talento local existente que actualmente se lle está obrigando a emigrar.

Mantense a Pesca no Peirao de Oza, e engadindo unha nova Lonxa que substitúe á de Linares Rivas. Co traslado de Repsol ao Porto Exterior de Langosteira, reutilizarase parte dos espazos para a Pesca, estando deste xeito mellor situado para facilitar un mellor desenvolvemento económico.

Manteranse os Portos Deportivos existentes en toda a zona actual.

Manterase o transporte marítimo de Cruceiros, para o que se construírá a ponte peonil levadizo, e habilitarase o peirao do Centenario para a atracada de Transatlánticos, e dotarase das instalacións necesarias para o devandito uso.

No Peirao de Batería de situarán varios edificios para as Administracións Públicas, todo iso urbanizado nunha gran praza.

Debido á coidadosa creación deste gran espazo, con toda seguridade, debido ao aumento da calidade da cidade, o turismo aumentará notablemente, tanto das

ciudades e municipios próximas, como a nivel nacional e internacional. Isto sumado ao movemento urbano provocará a necesidade de incremento de dotacións hostaleiras e comerciais, que se verá á súa vez favorecida pola creación de aparcadoiros subterráneos.

Os espazos indicados para a instalación de locais de hostalería e comerciais serían parte dos baixos dos novos edificios para Administracións Públicas do Peirao de Batería.

“A lonxa do Gran Sol, sen uso desde 2004, ten protección monumental tras a aprobación da última modificación do catálogo. A estrutura, de 252 metros de lonxitude e 38 de longo, é obra de Eduardo García de Deus e Félix Calderón Gaztelu e a súa característica máis visual son as bóvedas formadas por láminas de formigón que se rematan cunha fachada acristalada cara ao mar. Os baixorrelieves dos laterais do inmobile engadíronse posteriormente á construción, do ano 1960” (Fonte A Opinión, 24/01/2019). Está pensado o cambio de uso e rehabilitación desta Antiga Lonxa do Peirao da Palloza, debido a que é un edificio histórico e preténdese, deste xeito, recuperar con instalacións de locais comerciais e hostaleiros, conservando e respectando a súa configuración e carácter.

Nas inmediacións da nova estación intermodal proposta complementábase con instalacións de lecer e locais comerciais. Dúas construcións na zona norte do Peirao de Linares Rivas, actuarían tamén como locais de lecer e hostalería, pola súa proximidade ao mar, parque infantil e centro.

Por medio dunha estratexia de Urbanismo Táctico, propónse reutilizar dous depósitos (indicados no plano) para o desenvolvemento da creatividade de mozos emprendedores e/ou artistas. Co que se denominou o “ Urban Exhibition Center” & “ Urban Art Development”. Preténdese á súa vez, situar uns miradoiros no alto destes depósitos unha vez rehabilitados. Estes depósitos serán considerados como parte do patrimonio histórico do Porto.

Na zona do peirao de Linares Rivas crearase un pequeno Náutico para embarcacións de recreo con actividades Náutico-Deportivas dentro da dársena (piragüismo, embarcacións de remo, windsurf, pádel surf...). Desta forma

aprovéitase a delimitación da Dársena interior como unha zona de augas máis tranquilas para uso de deporte náutico de afeccionados, nenos e maiores, debido ao deseño da Ponte peonil e ciclista entre o Peirao do Centenario e o Peirao de Calvo Sotelo.

A nivel económico-cultural-social proxéctanse Museos entre os cales se propón un Museo da Pesca.

Para temas de investigación e desenvolvemento proponse un Instituto de Investigacións Mariñas e Pesqueiras, co seu evidente desenvolvemento para científicos locais e foráneos, en proxectos de I+D+i.

Ao xerar a xa citada Nova estación Intermodal de San Diego, isto supón unha importante oportunidade para investidores locais e estranxeiros. Así mesmo, coa Estación Marítima, xerarase un novo transporte de pasaxeiros marítimo de proximidade, inexistente na actualidade. Dedicando como estación marítima a zona onde está situada o almacén cuberto de carbón situado no extremo do dique do Centenario. A conexión entre a Estación Intermodal de San Diego e a Estación Marítima será por medio dun viario, que tamén dará servizo ao peirao de Transatlánticos tamén situado no peirao do Centenario.

En conclusión, o que se busca é potenciar o desenvolvemento e crecemento, e xerar unha atracción a empresas para a súa instalación na cidade. Coa construción de vivendas iso non se soluciona. Existen na actualidade na cidade da Coruña moitas vivendas baleiras e moitos “ocos” urbanos por construír en medianeira.

“Segundo os últimos datos do Instituto Nacional de Estatística (INE), na Coruña hai unha bolsa de 20.000 vivendas baleiras (Fonte La Voz de Galicia 10/09/2018).”
“Un estudo pioneiro en Galicia cifra en 2.000 os elementos urbanos en estado de abandono na cidade da Coruña e a súa contorna máis próxima -zonas próximas de Arteixo, Cambre, Culleredo e Oleiros-. Deles, máis de catrocentos son edificios completos. Moitos se atopan en estado ruinoso e necesitan rehabilitación. É un proxecto de investigación apoiado pola Universidade da Coruña (UDC) que nace co propósito de estudar en profundidade os efectos da crise económica na cidade

(Fonte La Voz de Galicia 01/09/2018)”.

Óptase por unha solución sen edificios residenciais, fomentando o uso Público, debido a que vai ser a transformación máis relevante na cidade desde a construción do Paseo Marítimo. É a oportunidade para ter uns terreos portuarios 100% Públicos, con alternativas reversibles e respectuosas coa contorna e Medio e en sintonía co tecido urbano. O que se pretende con esta proposta, que se revalorice toda a cidade da Coruña tanto nas súas vivendas e os seus espazos públicos, pola mellora da calidade de vida, e ser reclamo para novos residentes.

A xeración de novos espazos verdes e mellora do Bordo Litoral atraerá a turistas e empresas modernas de alta tecnoloxía, con espazos habilitados para o seu desenvolvemento, onde se poden implantar empresas de I+D+i, enerxías limpas e iso supoñerá unha alta rendibilidade para todos. Con todo iso conséguese a melloría da calidade de vida dos cidadáns que hoxe habitan e atraer a máis xente, coa implantación de novas empresas, Museos, locais de hostalería e comerciais, xerando a creación de novos postos de traballo e o aumento do turismo. Todo iso xerará ingresos que financiarán a transformación aos poucos, e ao longo dos anos, xa que será unha actuación de longo percorrido.

E) Participación cidadá.

Debido ao incremento de actividades deportivas entre os mozos e non tan novos da cidade e arredores, e a escaseza de espazos públicos para a práctica deles, propónse un amplo espazo con Equipamentos Deportivos de todo tipo (fútbol, baloncesto, tenis, volleyball, pádel...) para o desenvolvemento desta zona de equipamentos deportivos deberase contar cun proceso participativo de consulta cidadá, para o desenvolvemento do tipo de deporte como para as fases de execución. Escóllese a zona próxima á estación de tren de San Diego como a mellor indicada para este desenvolvemento deportivo.

Cada vez son máis os que practican o Running tanto en Coruña como en moitas outras cidades, por iso dado o amplo espazo que existe na actuación, deséñanse camiños exclusivos para a práctica deste deporte tan demandado, un feito novo e

innovador.

Debido á falta dun Parque Infantil de calidade e tamaño na zona Linares Rivas, decídese crear un buscando a orixinalidade das formas e do deseño para que os máis pequenos e os mozos poidan pasarllo ben nel. Unha zona de xogos ben deseñada convida o xogo e beneficia o desenvolvemento do neno. Esta zona de xogo mellora significativa da saúde, a aprendizaxe e a integración social dos nenos dun modo divertido e voluntario. A localización elixida está a unha distancia suficiente dos parques infantís existentes (Praza de Vigo, Praza de Pontevedra, Obelisco e Praza de San Pablo).

Todos os pais saben que xogar ao aire libre promove a saúde. Cando preguntamos aos nenos que lles animaría a pasar máis tempo ao aire libre, sempre responden “máis zonas de xogo”. Numerosos estudos expoñen os beneficios do xogo nos nenos, adolescentes, adultos e persoas maiores.

Todas as habilidades cotiás (habilidades motrices, sensoriais, sociais, emocionais ou creativas) adéstranse voluntariamente e dun modo divertido nunha boa zona de xogos. E tamén as habilidades cognitivas. Numerosos estudos mostran mesmo que substituíndo algunhas actividades académicas por actividades ao aire libre e o xogo, os nenos obteñen mellores notas e compórtanse mellor en clase. Está demostrado que a actividade física e o xogo melloran a concentración dos nenos en clase.

Moitas cidades utilizan con éxito as zonas de xogo como marco singular para a interacción e inclusión social. Está demostrado que as zonas de xogo inclusivas preveñen o vandalismo e os delitos. Unen ás persoas mediante o xogo.

Nos parques infantís trabállase a fondo a psicomotricidade do neno. Son ximnacios infantís que estimulan aos nenos para un correcto desenvolvemento. Os nenos pequenos necesitan manipular coas mans, necesitan traballar a lateralidade, a coordinación, o equilibrio, entre outros, de forma que se estreita o vínculo entre os nenos, e ademais, estes aprenden técnicas psicomotrices para seguir traballando na casa.

O 26 % dos pequenos de seis a doce anos presentan sobrepeso en Galicia e un 9 % xa chegan ao límite da obesidade, é dicir, o 35 % dos menores de primaria están afectados en maior ou menor grao por este problema, que non é alleo tampouco á poboación adulta. Para previr e evitar as consecuencias do exceso de peso é necesario fomentar hábitos saudables e exercicio físico entre os máis pequenos.

O sobrepeso é un dos principais factores de risco no desenvolvemento de enfermidades crónicas como a diabetes ou as cardiopatías, polo que os seus efectos poden compararse aos do tabaquismo ou a hipertensión. 15 minutos de exercicio ao día mellora o potencial de aprendizaxe dos nenos.

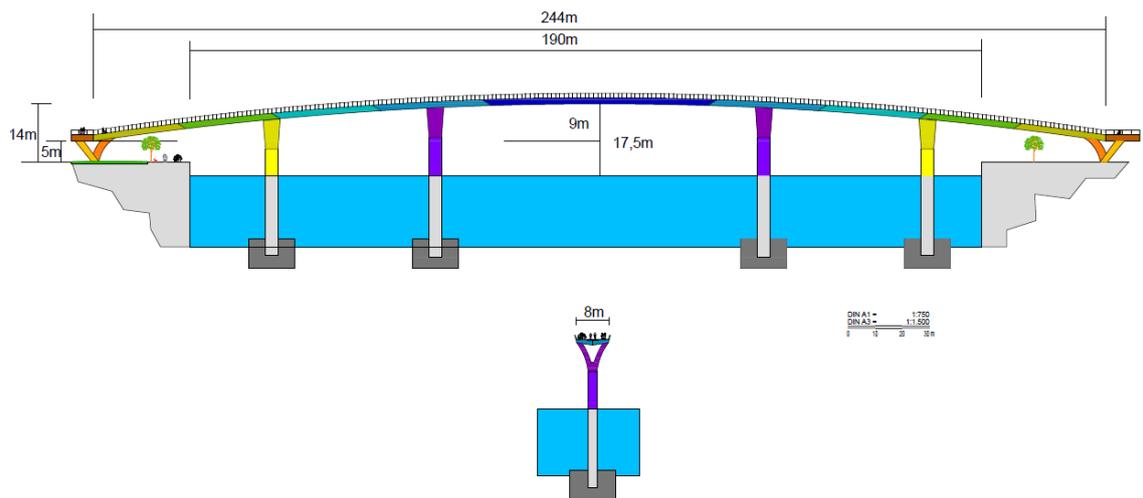
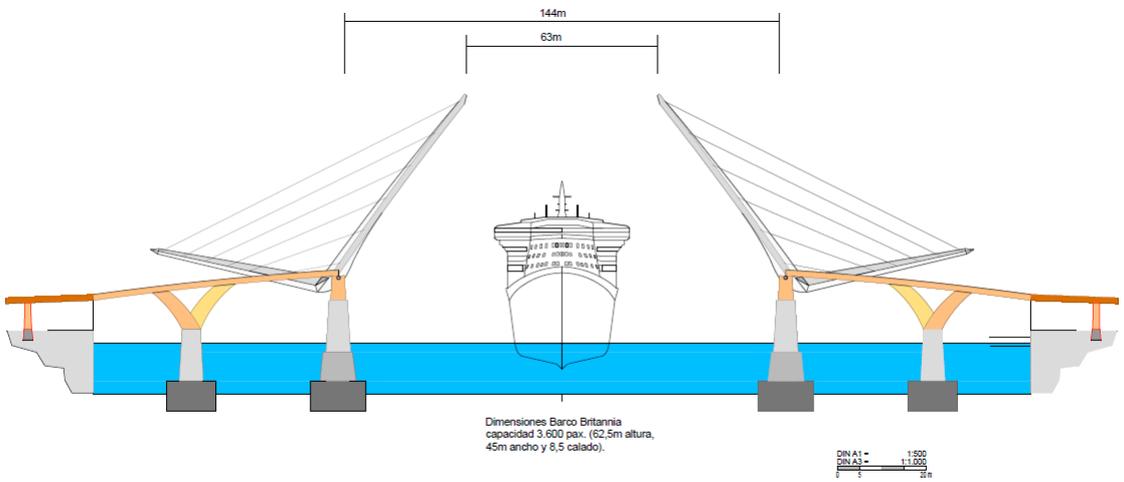
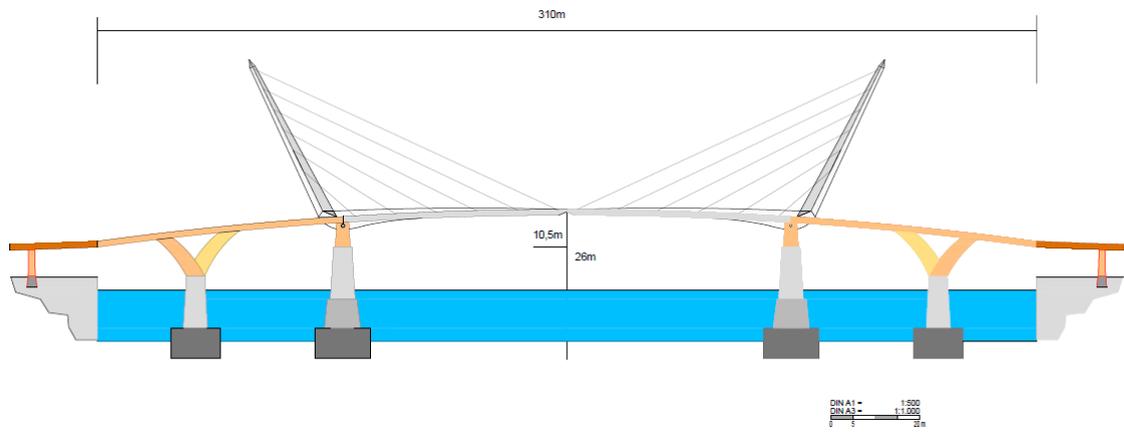
A OMS recomenda aos nenos e os mozos ser activos un mínimo de 60 minutos diarios. É por isto que desenvolvemos tamén uns amplos equipamentos deportivos.

Dada a gran afluencia en épocas estivais ás praias da cidade e máis concretamente á aglomeración que se ve a diario na Praia de Oza, proxéctanse dous novos Areas. Coa desaparición do Peirao Petroleiro, aprovéitase este espazo para propós un areal. O outro areal estaría situado entre o Peirao do Centenario e o Peirao de San Diego. Estas praias xorden da necesidade de espazos de lecer de praia en épocas de verán.

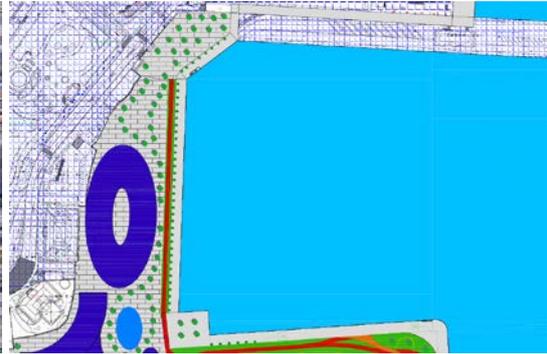
Un aspecto pedagóxico e dinamizador da cidadanía. E que pode supoñer unha economía de subsistencia, podería ser a creación de Hortas Urbanas Sociais. Respondendo a unha demanda cidadá, no ámbito da agricultura ecolóxica e sustentable. É unha forma de representar a transformación da cidade en todos os seus ámbitos.

6.2.- DESCRIPCIÓN EN DETALLE

Pontes:



Peirao de Bateria:



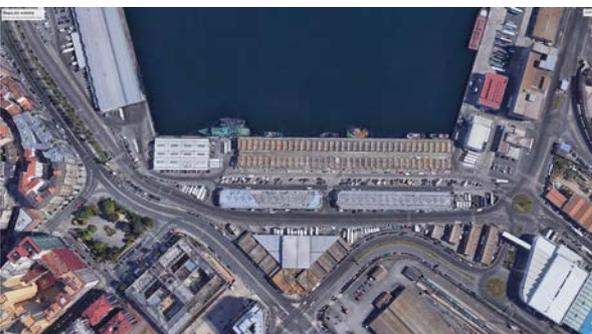
Peirao Calvo Sotelo:



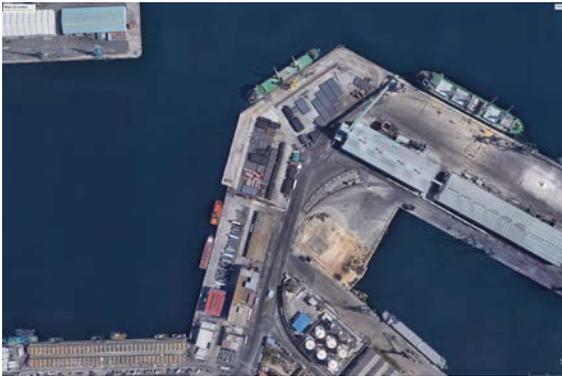
Peirao Linares Rivas:



Peirao da Palloza:



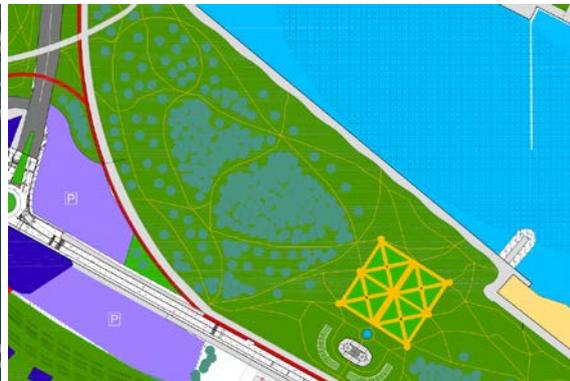
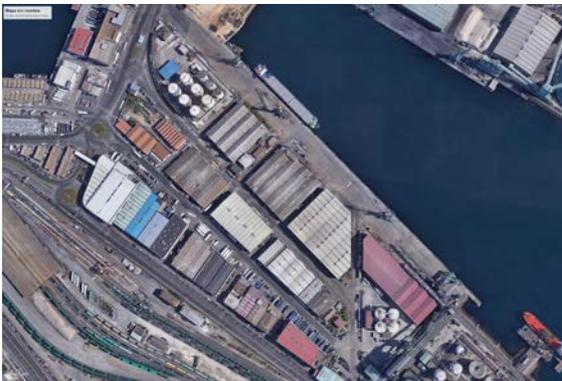
Peirao do Leste:



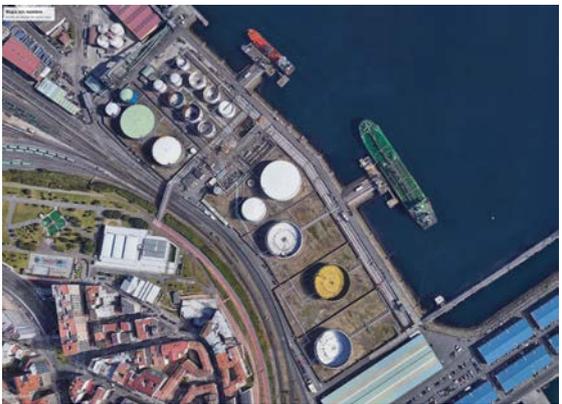
Peirao do Centenario:



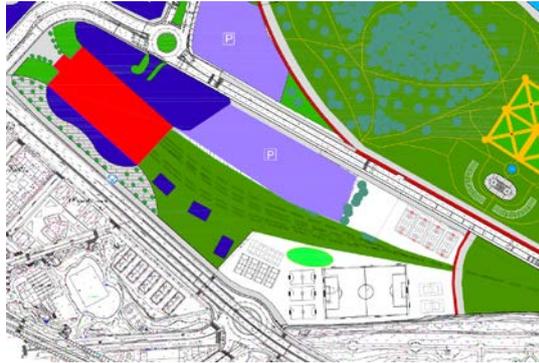
Peirao de San Diego:



Peirao Petrolero:



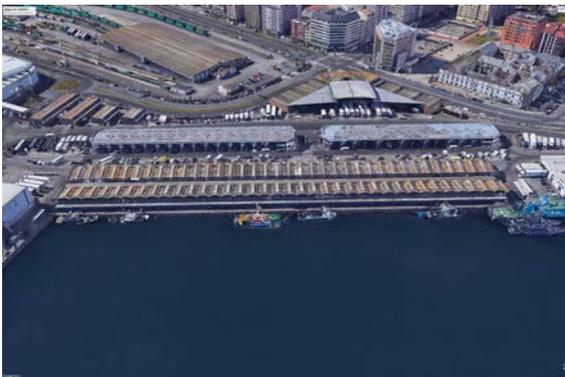
Estación de San Diego:

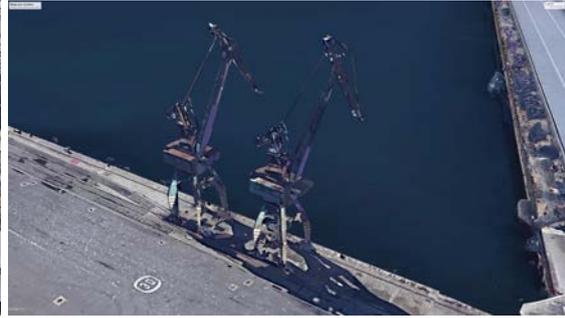


Muro-Peche:

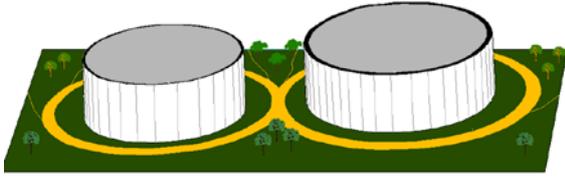


Edificios Singulares:





REHABILITACIÓN Y CAMBIO DE USO DE DOS DEPÓSITOS
URBAN EXHIBITION CENTER & URBAN ART DEVELOPMENT



7.-DIAGRAMAS DE CIRCULACIÓN

A proposta deseñada conecta cos espazos urbanos da cidade, por medio de prazas e conectores. Deste xeito conéctase As Xubias coa Mariña e Os Castros con María Pita.

- Polo norte a proposta conecta coa Mariña e o Parque de Méndez Núñez.



- Polo Oeste conecta coa Praza de Ourense e a Rosaleda.



- Polo Oeste tamén conecta coa Praza da Palloza.



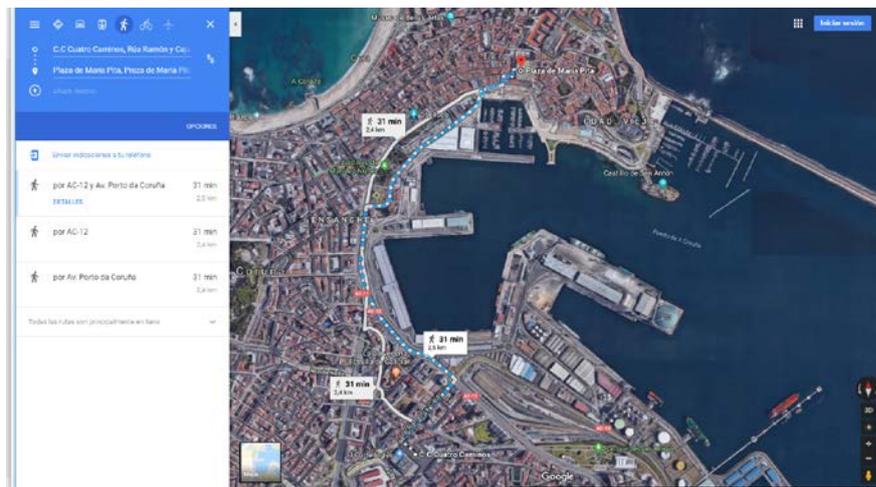
- Polo sur amplía o Parque de San Diego, dándolle continuidade e co Paseo de Oza.



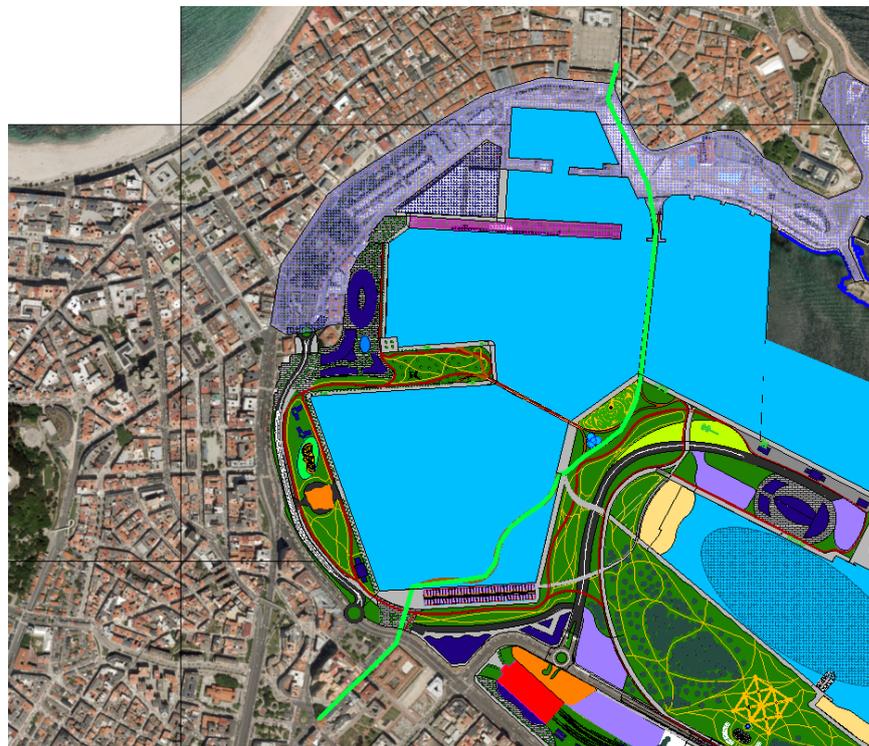
Á súa vez esta proposta consegue reducir tempo e distancia en desprazamentos a pés e ciclista. Facendo posible chegar nun curto período de tempo desde os barrios de Catro Camiños, os Castros, As Xubias, San Diego, Santa Lucía, Oza...ata o centro. Non só isto, senón que se gaña en seguridade e calidade paisaxística.

Nos seguintes exemplos vese a diminución de tempo e distancia:

- Conexión entre Catro Camiños e María Pita. Redúcense 0,7 km e 12 min.

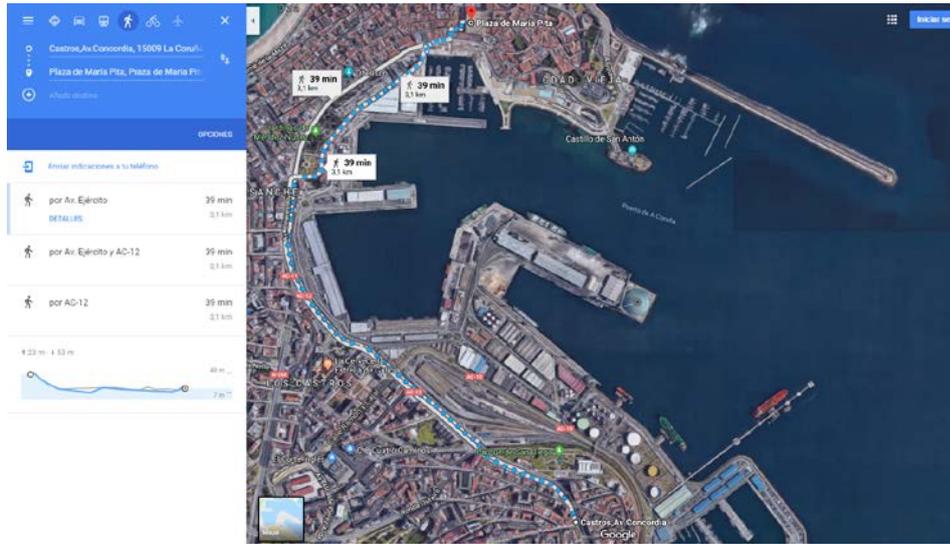


2,5km e 31 min.



1,8km e 19min.

- Conexión entre Os Castros e María Pita. Redúcense 1km e aforran 15 min.

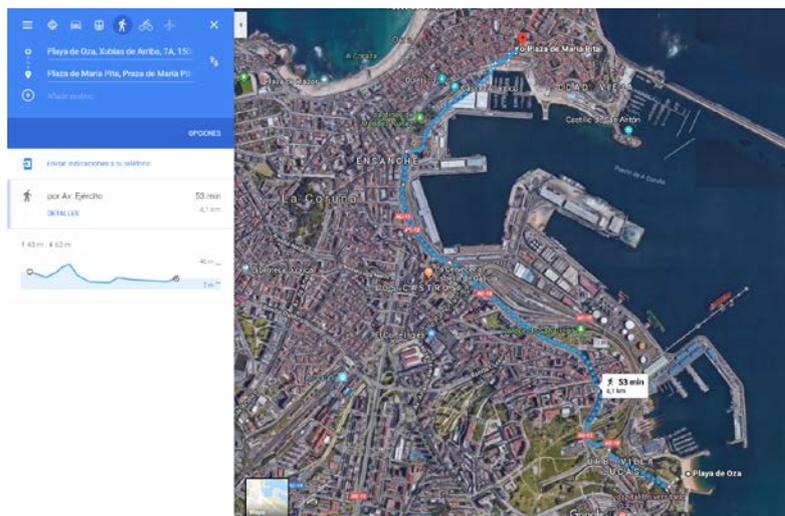


3,1km e 39min.

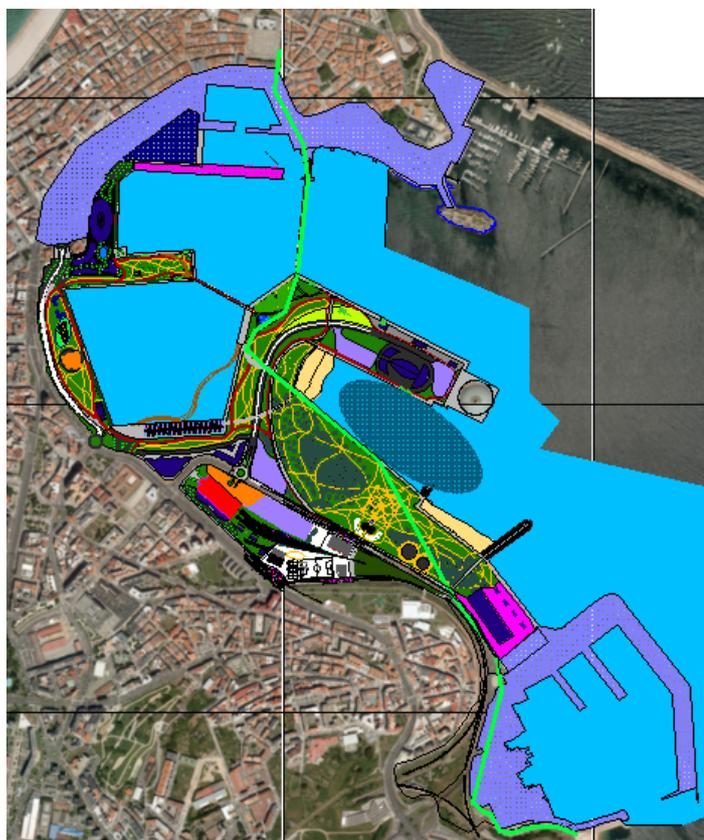


2,1km e 24min

- Conexión entre a Praia de Oza e María Pita. Se reducen 0,9 km e 14 min.

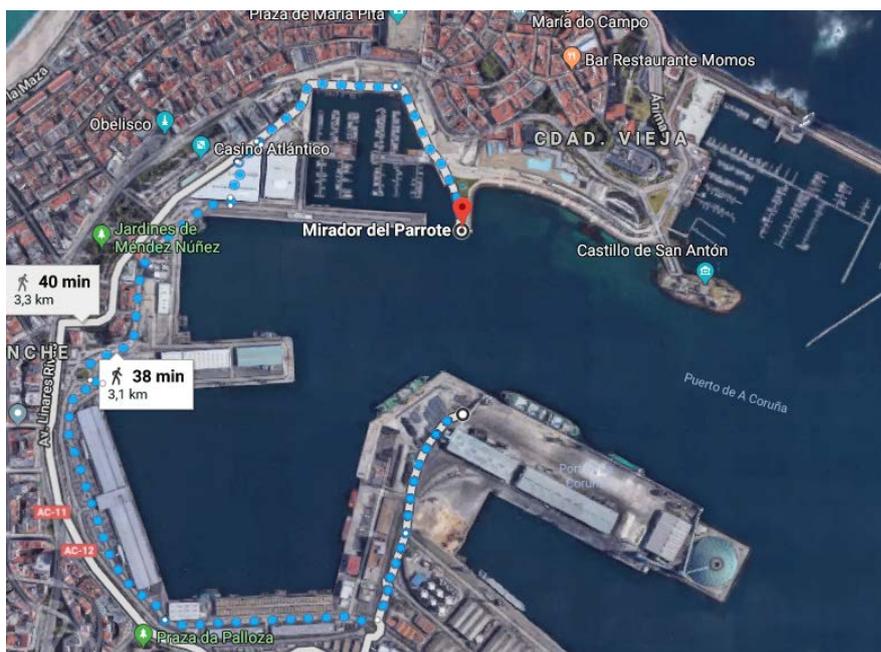


4,1km e 53 min.

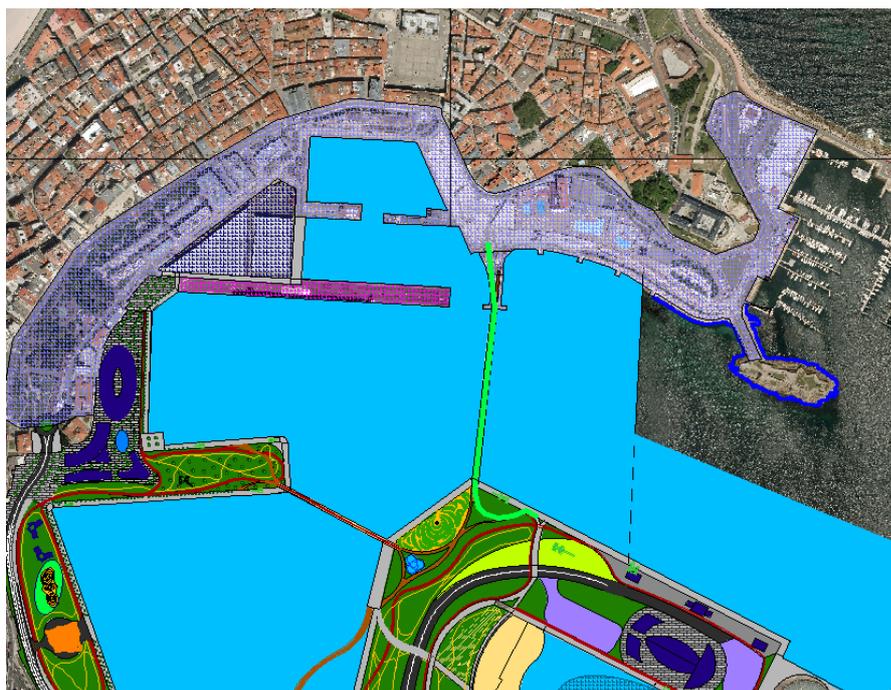


3,2km e 39min

- Conexión interna entre Peiraos. Se reducen 2,5km e aforran 31min.

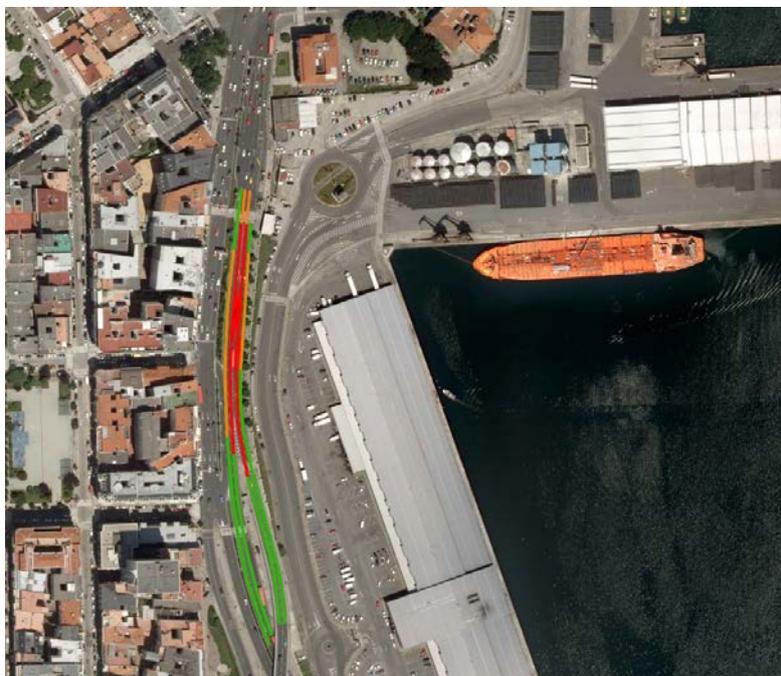


3,1km e 38min.



0,6km e 7min.

Ao utilizar parte das viaxes do interior do porto por medio de dúas glorietas, unha situada na Praza da Palloza e a outra cerca da delegación de Goberno, pódese desconxestionar o tráfico na zona de Linares Rivas, reducindo o tráfico nesta vía e reducindo o perigo dos trezados.



8.-FASES

A actuación proposta expónse en cinco fases:

Previo a falar detalladamente de cada fase, cabe puntualizar, que o proceso de reestruturación de usos do Porto Interior de Coruña, deberá ser pacífico, con cautela e prolongado no tempo que sexa necesario. Para o que é imprescindible inicialo canto antes.

A duración de cada unha das fases descritas posteriormente, oscilará entre 5 e 10 anos en función da dispoñibilidade dos terreos, traslados de negocios e dispoñibilidade de orzamento para a execución das obras. Estas fases poderán solaparse unhas con outras, sen necesidade de acabar unha para iniciar a seguinte.

FASE 1- Zona do Peirao de Batería e Peirao de Calvo Sotelo.

Propónse a retirada de todos os depósitos, naves e edificacións que están na actualidade no Peirao de Batería e Calvo Sotelo. Abrindo este espazo á cidade, desde a Porta de acceso existente na Praza de Ourense, fronte ao Kiosko Alfonso e conectando coa Mariña. Na zona do Peirao de Batería sitúanse edificios Administrativos, Comerciais e de hostalería. Con deseños que sexan representativos da nova fachada marítima que se quere conseguir. Estes edificios non poderán superar en altura aos depósitos da zona situada, e formarán un conxunto arquitectónico e de prazas peonís que promoverá o uso cidadán. No centro desta praza de sitúase unha fonte para interconectados a todos.

Doutra banda, conectarase coa cidade por medio de Accesos e Prazas ben definidas con Praza de Ourense e fronte ao Kiosko Alfonso. Continuarase o paseo ata conectar coa Mariña.

Na zona construírase un parking subterráneo para dar servizo a estes novos edificios, e outro parking subterráneo para a Delegación de Goberno.

No Peirao de Calvo Sotelo ao eliminar as naves e depósitos, ábrese o espazo aos peóns e ciclista cun ancho paseo, no bordo litoral. E no centro deste peirao un gran xardín con arboledo, carril bici, sendas e sendas para running.

FASE 2- Zona do Peirao Petroleiro e Peirao do Leste.

Debido ao investimento que está a realizar Repsol para as novas instalacións e traslado ao Porto exterior de Langosteira, a zona do Peirao Petroleiro quedará liberada do uso actual petroleiro, a curto prazo. Por iso propónse a desmantelación e eliminación das instalacións actuais (depósitos, naves e os catro pantaláns).

Nesta fase comezarase a construción dunha nova lonxa, situada próxima ao actual porto pesqueiro de Oza, ampliando a zona portuaria pesqueira mediante un dique.

Aproveitando a construción deste dique, créase unha praia artificial cun paseo e ampla zona verde traseira.

Déixanse dous depósitos, para significado do uso anterior como porto petroleiro, pero dándolles outro uso a estes depósitos. Elíxese como idóneo para o desenvolvemento creativo de artistas, o Urban Art Development, e sitúase noutro depósito o Urban Exhibition Center, como un amplo espazo para exposicións de arte.

A cuberta superior destes depósitos aproveitarase e será transitable, desde onde se poderá observar tanto a cidade como a nova zona que se transforma no Bordo Litoral.

Créanse sendas para running ao redor dos depósitos e sendas nas zonas verdes.

Iniciarase a transformación do Peirao do Leste, retirando as naves existentes na actualidade, e trasladando os negocios que hai na actualidade a outras localizacións.

FASE 3-Zona Peirao Linares Rivas e Peirao daPalloza.

Procédese nesta fase á integración urbana e humanización do peirao de Linares Rivas e Peirao da Palloza.

Ao construírse na anterior fase a nova Lonxa e ampliación do porto pesqueiro, permitíranos eliminar a lonxa existente no peirao de Linares Rivas, que supón un muro continuo de separación da cidade co mar. Tamén a derriba en toda esta franxa do muro-enreixado de separación do porto actual coa cidade.

Previo ao cambio de uso do chan, construírse un gran aparcadoiro subterráneo na metade norte do peirao de Linares Rivas. Isto permitirá o aparcadoiro de vehículos na zona, tanto para os residentes actuais da zona, como para os visitantes. Isto pode permitir que as zonas próximas, de aparcadoiro en superficie para residentes (nas rúas) sexan substituídas, para ampliar zonas peonís na contorna próxima (beirarrúas).

No Peirao de Linares Rivas propónse unha ampla zona verde. Un amplo paseo tanto no bordo mariño como na zona próxima á Avenida de Linares Rivas. Cunha praza central na que se situará unha cuberta cun deseño moderno que permita o desenvolvemento de actividades, cubrindo tanto da choiva como do sol.

Na metade norte do Peirao de Linares Rivas, situarase un gran parque infantil e dous elementos que funcionarán con servizo de cafetería, restauración e outros servizos. Na zona sur, situarase un novo náutico para embarcacións de recreo.

Este Peirao de Linares Rivas estará articulado polo norte coa nova Praza en fronte da Praza de Ourense e no sur coa Praza situada enfronte da Praza da Palloza.

Haberá carril bici, senda para runners e árbores na fachada litoral e zonas verdes. É un amplo espazo para o paseo e a estancia.

Para a mellora do tráfico #implantar dúas glorietas, en praza da Palloza e outra próxima ao edificio da Delegación de Goberno, dando uso aos carrís que hai na actualidade, na zona interior do porto. O Aparcadoiro de coches para a Delegación de Goberno farase subterráneo, sen prexudicar aos traballadores desta entidade e mellorando as súas condicións actuais.

Tamén se comeza a desenvolver o Peirao da Palloza. Rehabilitando o edificio histórico singular próximo á auga, dándolle un uso alternativo.

Neste espazo situarase tamén equipamentos culturais, un Museo, que se propón que sexa un Museo da Pesca. E outro edificio para o desenvolvemento de proxectos tecnolóxicos para mozos e non tan novos emprendedores, en proxectos de I+D+i, para atraer talento.

FASE 4-Peirao de San Diego e Estación Intermodal en San Diego e Estación Marítima.

Comezarase o traslado de negocios das naves situadas en San Diego, deixando este espazo libre para a creación dun gran parque con frondoso arboledo, que supoña un pulmón para a cidade. Con sendas que atravesen este parque para facelo transitible.

No Peirao de San Diego proponse a implantación dunha medida para a concienciación ambiental cidadá, que será por medio da construción dun Xardín Botánico. Nel poderanse observar distintas especies vexetais e arbóreas. Neste ámbito sustentable expóñense zonas de hortas urbanas nas proximidades do xardín botánico, as cales non só axudan a recuperar a paisaxe do lugar, senón que tamén é un aspecto pedagóxico e dinamizador da cidadanía. E pode supoñer unha economía de subsistencia.

Comezarase o desenvolvemento do areal situado entre o Peirao do Centenario e o Peirao de San Diego, coa súa xeración dunha duna na parte posterior con Plantas dunares. Comezarase tamén a rexeneración de flora e fauna mariña entre estes Peiraos, ao non desenvolverse xa, actividades marítimas industriais.

Comezarse o enterramento das vías e a construción da Intermodal na Estación de San Diego. Con aparcadoiros disuasorios próximos.

Comezarse o cambio de uso e rehabilitación da Medusa buscando un uso alternativo ao uso actual.

Comézase a desenvolver a Estación Marítima que conecte puntos próximos da Ría.

Para romper a rixidez da Dársena, preténdese humanizar este espazo singular, co deseño dunha Pasarela de Madeira de 482 metros, peonil e ciclista, aproximando deste xeito aos cidadáns ao mar, e unindo o Peirao da Palloza e o Peirao do Leste.

Desenvolverase pártica Oeste do Peirao do Centenario, con Paseo peonil no bordo Litoral, carril bici, sendas para Running, un Xardín de Tipo Árabe e unha fonte.

FASE 5-Peirao do Centenario e Pontes.

Por último, desenvolverase o Peirao do Centenario, onde se situará un Instituto de Investigacións pesqueiras e centros de I+D+i onde será foco de atracción de talento, e desenvolveranse empresas de carácter tecnolóxico e innovador. O Peirao do Centenario tamén se acondicionará para a atracada de Transatlánticos para cando a chegada destes sexa de varios, substituíndo ao Peirao Calvo Sotelo e complementando ao Peirao de Transatlánticos, desde aí poden acceder por estrada, bicicleta ou a pé ao centro da cidade por medio de buses ou conectalo coa intermodal.

Ao enterrarse as vías (e eliminado outras) na fase anterior, desenvolverase a área para os equipamentos deportivos, para o desenvolvemento de actividades deportivas.

Para finalizar esta transformación, farase a obra da ponte singular que une o Peirao do Leste co Peirao de Calvo Sotelo e como culmen o símbolo e emblema de toda esta actuación, un símbolo polo que estar orgullosos da recuperación para uso público e que contribuíu á mellora da cidade e da calidade de vida dos cidadáns, a execución da Ponte Levadizo Cableado que permitirá o paso dos maiores Transatlánticos. Simbolizando que Coruña ábrese aos que veñen visitala e acólleos no centro da súa cidade, mantendo o lugar actual de atracada de Barcos de pasaxeiros.

9.- CARTOGRAFÍA

A base cartográfica para a execución do presente Proxecto foi a do Concello da Coruña a escala 1:1.000.

10.- ENLACE DO VÍDEO

Proporcionase a seguinte ligazón desde o cal se pode visualizar o Vídeo coa explicación da proposta:

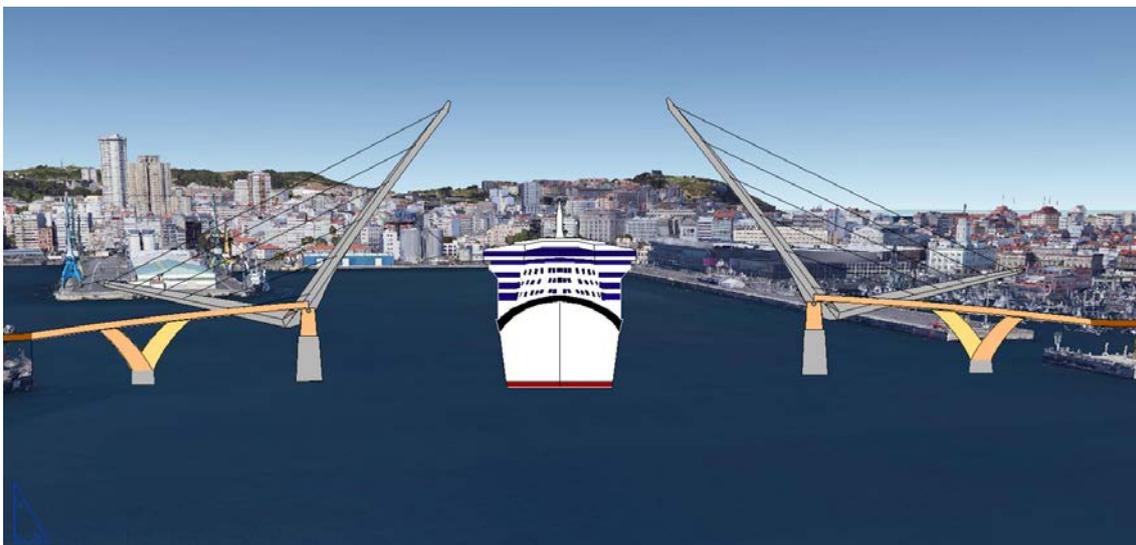
<https://vimeo.com/317219772>

11.- CONCLUSIÓNS

Gran oportunidade para modernización e dinamización de toda a cidade e a súa contorna a través da recuperación da outra fachada marítima da cidade.

Óptase por unha solución sen edificios residenciais, fomentando o uso Público, debido a que vai ser a transformación máis relevante na cidade desde a construción do Paseo Marítimo. É a oportunidade para ter uns terreos portuarios 100% Público, con alternativas reversibles e respectuosas coa contorna e Medio e en sintonía co tecido urbano. Creando un chan produtivo e atractivo e con atención ao sector pesqueiro e náutico deportivo.

Con esta actuación lógrase recuperar un espazo urbano público para o benestar e o beneficio económico, social e ambiental dos habitantes da cidade da Coruña e os seus arredores. Todo este desenvolvemento urbano está exposto dunha maneira integradora, sustentable e innovadora que perdurará no tempo xa que mellora a contorna ecoloxicamente e a accesibilidade existente. Converténdose nunha área dinámica e vibrante adaptada a todos os usuarios. Pensada, proxectada e posteriormente construída por e para os cidadáns.



Febreiro de 2019
Growing Together
Enrique Urcola Tellería