

FOLLAXE

Memoria

Contenido

INTRO.....	2
DEMANDAS	3
RESPUESTAS – OBJETIVOS GENERALES	4
ELEMENTOS DE PROYECTO	7
PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	10
MODELO ECONÓMICO.....	11
SOSTENIBILIDAD	12

INTRO

La ciudad de la Coruña tiene la posibilidad de ser referencia a nivel internacional para un nuevo modelo de desarrollo urbano de ciudades portuarias.

La oportunidad de replantear el puerto de la Coruña debido al traslado de gran parte de los usos más pesados al puerto exterior en Punta Langosteira, abre la posibilidad a nuevas fórmulas del diseño urbano, la gestión, los tiempos y los actores del mismo. El contexto económico, social y medioambiental actual ponen en cuestión antiguos planteamientos de transformación urbana, basados en la privatización y el beneficio a través de construcción de vivienda.

Es la hora de un nuevo paradigma.

Lo moderno mira al pasado, reconoce el territorio, es flexible, y eficiente.



DEMANDAS

La ubicación geográfica del puerto de la Coruña, en plena raíz de la pequeña península que ocupa la ciudad antigua, lo convierte en espacio fundamental para los coruñeses. Sin embargo la intensidad de actividad del último siglo junto con la limitación de espacio han producido un alejamiento del ciudadano en su relación con el mar en todo el frente marítimo al este de la ciudad. La reciente reubicación de algunas de las actividades portuarias, han propiciado un interesante debate sobre su desarrollo futuro.

El de la Coruña es un importante puerto histórico, pero también un puerto muy relevante en la actualidad por su volumen de actividad. Además de la necesidad de restablecer la relación del ciudadano con el mar, también emerge la necesidad de mantener el carácter de puerto. La ordenación de las actividades actuales y la introducción de nuevos usos, se convierten por tanto en un requisito clave de la reconfiguración del puerto.

RESPUESTAS – OBJETIVOS GENERALES

La propuesta se desarrolla a lo largo de tres ejes: habitabilidad, actividad y movilidad.

Habitabilidad

Habitabilidad es todo aquello que concierne a la adaptación del espacio para alcanzar un ambiente agradable para el ciudadano.

En el caso del puerto de la Coruña, la principal estrategia para mejorar la habitabilidad emerge a escala territorial. El puerto ha ocupado a lo largo de los siglos un espacio de relación natural de la ciudad con el territorio. Las experiencias de transformación urbana recientes más relevantes versan sobre la relación de la ciudad con su entorno puesto que éste le aporta un gran valor.

Follaxe es una apuesta por poner en valor la topología del lugar más allá del propio espacio del puerto. Las dimensiones del espacio portuario y su ubicación geográfica invitan a trabajar una vinculación de toda la ciudad con el puerto y de éste a su vez con la desembocadura del Río Mero.

La relevancia territorial del río Monelos. El reconocimiento de esta relevancia ayudará también a la gestión de las inundaciones.

Los arroyos de Eirís, Elviña, Castro, Ponte da Pedra, Martinete, **Pastoriza, Morás** y San Cristóbal configuran la cuenca del río Monelos.

El proyecto de los distintos espacios modifica su escala para convertirlos en lugares atractivos para la ciudadanía en sus diversos usos: ya sea el paseo, el deporte, la contemplación o bien las distintas actividades económicas que ya se desarrollan o las nuevas actividades que el proyecto pretende acoger.

El resultado produce una variación en la línea de puerto, que pasa de ser una línea pensada para la relación de grandes embarcaciones con la ciudad, a ser una línea pensada también para la relación humana ciudad – mar.



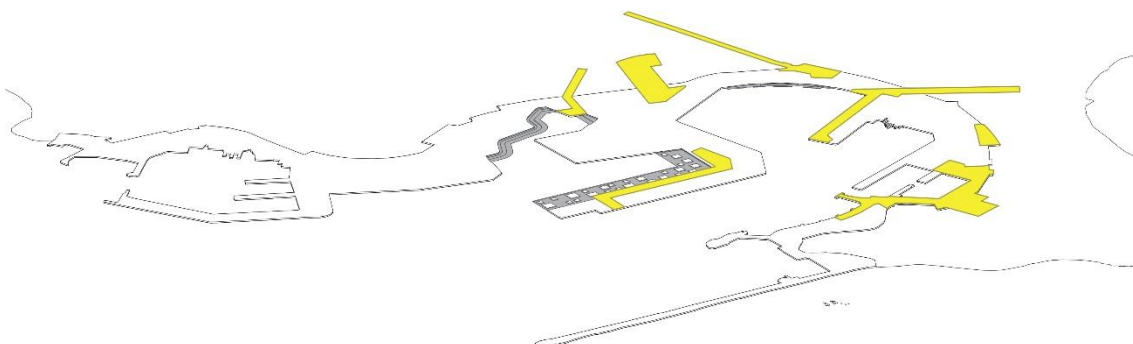
Actividad

Un puerto es lugar de intercambio con el mar, pero también es lugar de producción y manipulación de la mercancía. En el puerto de la Coruña existen dos realidades productivas segregadas en el espacio: los pequeños productores autónomos artesanales y las grandes empresas o cooperativas industriales. *Follaxe* quiere acercar los dos espacios productivos en un solo proyecto donde ambos cohabiten un mismo espacio y cooperen en un objetivo común: el desarrollo social local y regional.

La desmaterialización de la economía en las ciudades produce desequilibrios elevados en el territorio. Las nuevas actividades propuestas (talleres de creación, mercado, campus de navegación y pesca) son una apuesta por mantener ciertas economías materiales, con el objetivo de evolucionar en un desarrollo urbano y territorial sostenible.

La propuesta destinada a actividades portuarias y productivas una superficie similar a la que existente en la actualidad. La coexistencia de usos urbanos y portuarios es posible gracias a su reorganización espacial y a la introducción de nuevas actividades productivas de escala local.

El éxito en la gestión del puerto de la Coruña avala su capacidad de administración de los espacios destinados a un ancho espectro de actividades económicas. Se propone en consecuencia, desarrollar las nuevas actividades productivas bajo el mismo sistema de gestión actual.



Movilidad

Las actuaciones viarias en las últimas décadas en la Coruña le han conferido a la ciudad tres anillos de rondas que permiten plantear un escenario de transformación de las antiguas vías estructuradoras de carácter radial.

Para alcanzar el pleno desarrollo de las propuestas de habitabilidad y actividad en el puerto es necesaria una transformación de los dos ejes principales de movilidad de la ciudad: Av. Alcalde Alfonso Molina y Av. del Ejército. Con el objetivo de descargar la intensidad de tráfico en el puerto y favorecer así su permeabilidad, se propone una modificación de la sección de ambas vías, así como su integración en el plano de tierra.

- Modificar la sección del viario de la Av. Alcalde Alfonso Molina, pasando de una vía hacia una sección de vía segregada a una sección de avenida urbana. (poner ejemplos – ronda del mig... altres?)
- Modificar la sección del viario de la Av. Ejército, pasando de una sección de vía con tres carriles para cada sentido de circulación a una sección de avenida urbana.
- Reubicación de la Lonxa de la Coruña, evitando el tráfico de camiones hasta el centro del puerto de Peirao Linares Rivas.

Dicha transformación es una apuesta decidida por un modelo de transporte público en el centro de la ciudad. Para ello la propuesta mantiene la línea de ferrocarriles, reconvirtiéndola en una infraestructura de carácter de metro regional. Así mismo se propone la ampliación de la línea de tranvía actual a través de todo el eje cívico portuario, y uniéndola a su vez con la estación de ferrocarril principal de la Coruña.

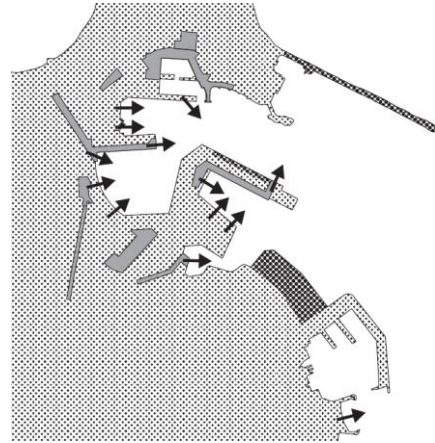


ELEMENTOS DE PROYECTO

Ejes cívicos conexión ciudad-puerto

La ciudad se conecta con el mar a través de un nuevo sistema de espacios públicos que posibilitan el acceso directo y las vistas hacia el mar. Se abre así la posibilidad de acceder al agua en distintos puntos del nuevo borde mar. Estos conforman una red de plazas, explanadas, y paseos que se suman a la ya existente explanada de Parrote.

La extensión de los jardines Méndez Nuñez a lo largo del Peirao Llinares Rivas posibilita un nuevo espacio verde para la ciudad, el **Parque de la Ría**. Este parque conecta los distintos espacios verdes creando un zócalo verde, follaje, de protección y abrigo.



El contacto del parque con el mar, es a través de un paseo, que será continuo a través de gran parte del borde mar.

El antiguo muelle Calvo Sotelo se transforma en el nuevo **Muelle Cívico**, y juntamente con el **Campus de Navegación y Pesca** se configuran como el centro principal de actividad urbana de la propuesta.

El campus, además de acceso al agua y dársenas, dispone de espacios para desarrollar la actividad académica, así como talleres, infraestructura específica de las labores del mar, y centros de investigación y desarrollo de nuevas técnicas de acuicultura y piscifactoría.

La actividad que se desarrolla en el campus educativo está conectada con la actividad productiva que se desarrolla en el barrio creativo - productivo San Diego.



En el **nuevo barrio creativo-productivo San Diego**, se propone abrir las puertas a usos productivo o creativos. En una primera fase se proponen usos temporales a través de alquileres a emprendedores relacionados con el mundo creativo, y de investigación. A la larga, se promueve la instalación de empresas consolidadas capaces de generar empleo y riqueza a la ciudad. El barrio de San Diego se proyecta en continuación a la trama urbana de la ciudad. Se crean nuevas calles con secciones agradables para el habitante y zonas verdes,

El barrio San Diego está comunicado a través de una red de tranvía y de la estación -mercado la Palloza.

La nueva **estación la Palloza** sirve de puerta de entrada a la ciudad a través de la red ferroviaria de escala regional. La estación, compagina los usos relacionados con el transporte con usos comerciales y de oficinas funcionando a modo de polo de actividad comercial en el nuevo barrio San Diego.

Junto a la estación se encuentran los terrenos de actividad económica creativa de desarrollo condicionado. Estos terrenos se contemplan como un lugar de experimentación y de escucha ciudadana, que están abiertos a las demandas específicas de cada momento así como al uso de paisajes temporales. Esta zona, se entiende como un espacio latente y a la escucha de las demandas ciudadanas. No se proyecta un diseño definitivo sino un diseño abierto.

En el extremo sur, donde actualmente se encuentra la terminal petrolera y en la dársena de Oza, se propone agrupar las actividades relacionadas con la pesca.

La nueva lonja de la Coruña juntamente con distintos edificios de almacenaje relacionados con los mayoristas son accesible a través de la AC 10 y tiene acceso directo por mar. Se sitúa al lado de la dársena de Oza creando así un núcleo en relación con la pesca eficiente y bien conectado.

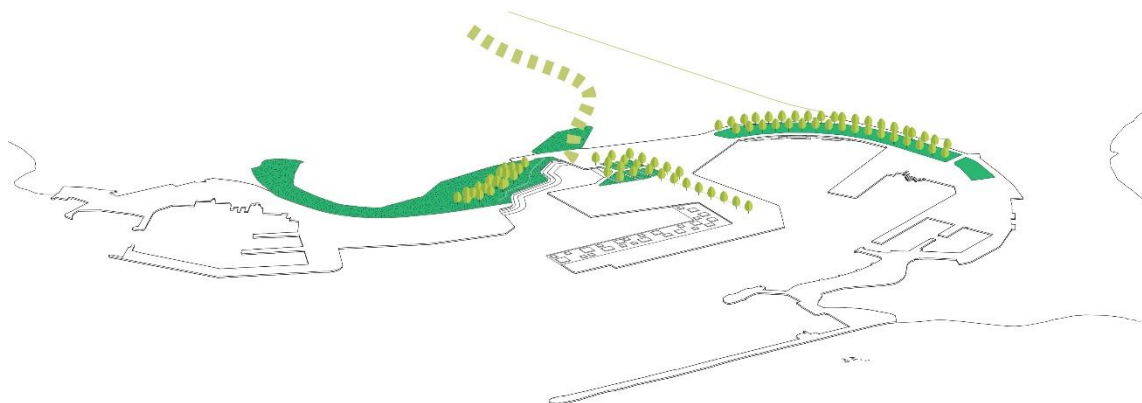


Puesta en valor de la topología del lugar

La jardines Méndez Nuñez junto con el **Parque de la Ría** y la **recuperación del río Monelos**, al sur, se configuran como un eje cívico costero que reconoce la topología del lugar.

Mediante la permeabilización y creación de espacios verdes a lo largo de los antiguos ejes de movilidad y con la creación de un nuevo parque inundable, se desahoga la presión hídrica ayudando a prevenir las recurrentes inundaciones de la zona portuaria.

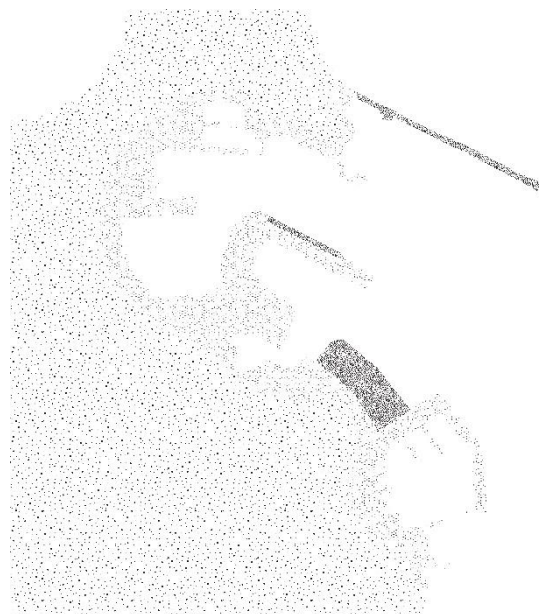
El parque inundable Monelos acoge las mareas y las inundaciones como actor principal y ayuda a recuperar el ecosistema de la ría.



PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El proyecto se incluye en un proceso des de un comienzo inclusivo y abierto a la ciudadanía ya que las bases del mismo nacen y sigue las recomendaciones fruto de diversos foros con agentes sociales y económicos de la ciudad.

Una buena comunicación es la base para poder desarrollar con éxito la transformación del borde litoral. I es primordial si se habla de participación ciudadana. Se da por hecho que ya se está participando en un proceso el cual es abierto y con una red ya tejida con los distintos actores de la ciudad. Los ciudadanos, los agentes sociales y los agentes económicos de la Coruña deben ser parte activa de la transformación del borde litoral de la ciudad.



La propuesta *Follaxe* abre el puerto a la ciudad permitiendo un uso democrático del borde mar. Se entiende el espacio público como generador de riqueza que crea valor añadido a la ciudad, por tanto tiene una gran presencia y lugares preferenciales a lo largo del litoral.

Además, en el nuevo barrio creativo-productivo San Diego y cerca de la nueva estación-mercado se propone una zona descrita como actividad económica/creativa de desarrollo condicionado. Esta nueva regulación urbana, permite tener una área de suelo público done el diseño es abierto a la experimentación social, no hay una regulación normativa ortodoxa, sino que se propone una regulación flexible y donde es posible intervenir des del primer día modificando la dirección acorde las demandas o preocupaciones sociales y económicas del momento.

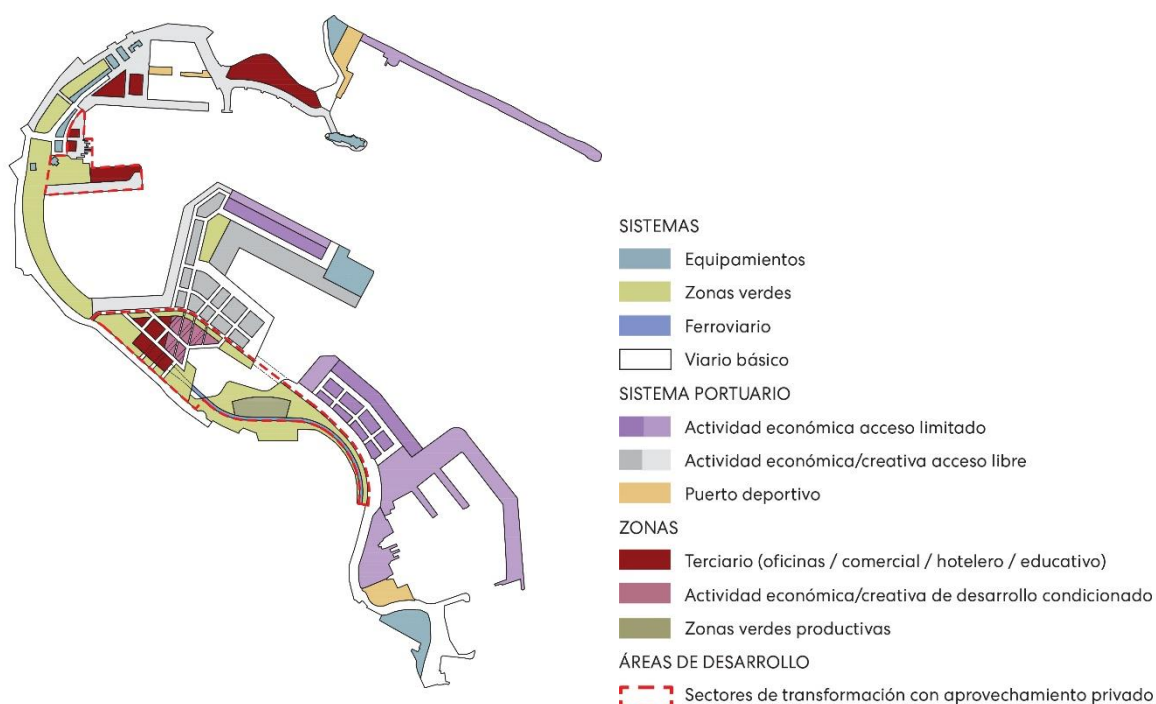
Esta nueva área en el barrio de San Diego, permitirá reflexionar, debatir y definir conjuntamente un horizonte común, diseñando y construyendo colaborativamente las soluciones, estrategias o acciones para alcanzarlo. Se trata de un proyecto urbano más flexible e instantáneo, en el cual puedan coexistir paisajes e actividades temporales con usos y zonas más perennes y estables.

MODELO ECONÓMICO

El modelo de desarrollo de la propuesta se basa en aportar valor al suelo mediante la reorganización de los espacios dedicados a actividades económicas existentes. La apertura del puerto a la ciudad y la creación de nuevos espacios urbanos de relación con el mar mediante iniciativa pública, son un motor de revalorización del suelo. El éxito del proyecto dependerá de una correcta combinación de las iniciativas privadas presentes en la actualidad, con nuevas iniciativas privadas de actividades productivas e iniciativas públicas de reurbanización de espacios.

El beneficio directo de la transformación de los ejes viarios de Av. Alcalde Alfonso Molina y Av. Ejército, va más allá del ámbito del puerto. Entendemos en consecuencia, que son las distintas administraciones públicas las que deberán tomar la iniciativa o en todo caso deberá abordarse su propuesta económica de transformación en un marco distinto al de este concurso.

El éxito del puerto actual, su ubicación y las expectativas que genere la nueva propuesta son motivos suficientes para prever una demanda creciente de suelo para actividades terciarias en el ámbito portuario. Si bien no constituyen la actividad principal, se propone aprovechar ésta demanda real como motor de la recuperación del río Monelos y la reconfiguración de la línea de ferrocarril, a desarrollar en un sector de transformación de iniciativa privada.



SOSTENIBILIDAD

La puesta en valor de la topología del lugar busca sugerir al ciudadano una conciencia de pertenencia a un ecosistema natural. Mediante la humanización de los espacios, la incorporación de elementos naturales en el paisaje y el reconocimiento del entorno territorial se aproxima al ser humano con su matriz ambiental. Para un desarrollo ecológico esta aproximación es fundamental.

La generación de un sistema de espacios libres, conectados mediante ejes cívicos permite fomentar el una movilidad con un consumo de recursos mucho más reducido. Complementar los ejes cívicos con medios de transporte público como base de la movilidad permitirá situar a la ciudad de la Coruña en un escenario de menor dependencia del automóvil. La liberación de espacios destinados a la movilidad permite también un consumo más eficiente del suelo.

La reordenación de la actividad y la aparición de usos urbanos de menor escala es una oportunidad para dar lugar a la creación de nuevas actividades económicas ecológicas y de proximidad.

El modelo económico que se propone no se fundamenta en el hecho de transformar unos usos por otros más rentables, sino en el hecho de generar un mejor ambiente, y por lo tanto aportar un valor más elevado al conjunto.

