

## Contenido

<b>1</b>	<b>nuestra PERCEPCIÓN DE A CORUÑA</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>nuestra LECTURA DE LA RELACIÓN DE A CORUÑA Y EL MAR</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>nuestra PROGNOSIS DEL FUTURO DE A CORUÑA A 25 AÑOS</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>LAS BASES DE nuestra PROPUESTA</b> .....	<b>7</b>
4.1	METODOLOGÍA.....	8
4.2	ZONIFICACIÓN .....	9
4.3	DEMOLICIONES.....	10
4.4	CONSTRUCCIONES/ADAPTACIONES.....	10
4.5	MUTANTUR CIVITATEM .....	11
4.6	GESTIÓN DEL ESPACIO VACÍO .....	11
<b>5</b>	<b>HITOS</b> .....	<b>12</b>
5.1	CAMIÑO DO GRAN SOL; ÁGORA DO MAR.....	12
5.2	BOSQUE DE SAN DIEGO.....	13
5.3	LABERINTO ATLÁNTICO .....	14
5.4	PARQUE TEMÁTICO; GALICIA VIVA .....	14
5.4.1	ATRACCIONES .....	15
5.4.2	ESPECTÁCULOS.....	15
5.4.3	LA MEDUSA .....	15
<b>6</b>	<b>REDISEÑO URBANO</b> .....	<b>15</b>
6.1	MOVILIDAD.....	15
6.1.1	MOVILIDAD PEATONAL .....	16
6.1.2	MOVILIDAD EN BICICLETA Y SIMILARES .....	16
6.1.3	SOLUCIÓN DE TRÁFICO.....	17
6.1.4	TRANSPORTE COLECTIVO .....	18
6.1.5	ESTACIÓN DE SAN DIEGO .....	19
6.1.6	TRANSPORTE MARÍTIMO .....	20
6.2	NUEVOS USOS DEL SUELO.....	20
6.2.1	MOBILIARIO URBANO DINÁMICO .....	20
6.2.2	MOBILIARIO URBANO ESTÁTICO .....	21
<b>7</b>	<b>ACTUACIONES POR ZONAS</b> .....	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>RETORNO DE LA INVERSIÓN</b> .....	<b>22</b>

9	SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL.....	23
10	PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	24
11	CRONOGRAMA .....	25

*“Ciudad es ante todo plaza, ágora, discusión, elocuencia. De hecho, no necesita tener casas, la ciudad; las fachadas bastan. Las ciudades clásicas están basadas en un instinto opuesto al doméstico. La gente construye la casa para vivir en ella y la gente funda la ciudad para salir de la casa y encontrarse con otros que también han salido de la suya.”*

**JOSÉ ORTEGA Y GASSET** (1883-1955)

# 1 nuestra PERCEPCIÓN DE A CORUÑA

*El gran consuelo del hombre, frente a los males incurables de la sociedad, es imaginar una ciudad ideal de donde se suprimen todas las miserias y donde se acumulan todas las perfecciones.*

**JOSEPH ERNEST RENAN** (1823-1892)

Vivimos en una ciudad abigarrada; excesivamente abigarrada. Quizás sea esta su característica más notable y sobre la que asentaremos parte de los conceptos sobre los que desarrollaremos nuestra propuesta, pero también tenemos que tomar en cuenta otros análisis geográficos, urbanísticos, arquitectónicos, ingenieriles, históricos y culturales que la dotan de su propio carácter hoy en día.

Si bien la orografía, el istmo y la península principalmente, son los condicionantes más evidente de A Coruña, es y ha sido la intervención humana la que ha definido la situación actual, especialmente a partir de los años sesenta del siglo pasado. El mayor exponente de ello es la avenida Alfonso Molina, con 61 años a sus espaldas y que, además de partir en dos la ciudad actual, coloca el transporte motorizado en lo que hoy es uno de los policentros más importantes de la ciudad.

Otra de las herencias de la época desarrollista es la arquitectura vertical, comprensible en un municipio de dimensiones tan escasas y con la obligación de dar cobijo a los habitantes de un rural cercano que comenzaba a dar señales de agotamiento.

El tributo más lamentable a la movilidad motorizada ha sido la implacable desaparición del arbolado urbano de las calles y avenidas, ahora confinado a guetos en forma de parques y jardines, deshumanizando las vías públicas y convirtiendo la práctica del paseo urbano en algo molesto y poco apetecible.

Si alejamos el foco del mapa y nos abstraemos del conocimiento cotidiano que tenemos de la ciudad, podremos ver un ayuntamiento formado por barrios/isla, mejor o peor comunicados entre sí. El barrio de las Flores, Ciudad Jardín, Os Rosales, Monte Alto y Matogrande son ejemplos paradigmáticos de esa realidad urbana. Si bien este es un fenómeno universalizado, destaca en nuestra ciudad, de nuevo, por su pequeño tamaño.

De ello no se escapan los dos intentos de agrupar la industria en dos parques empresariales conectados de mala manera y en difícil convivencia con el tejido urbano que los rodea.

Esa dificultad de comunicación, especialmente transversal, se extiende al conjunto de la ciudad, surcada por viales de trazado exclusivo para vehículos motorizados y que separan rutas intermedias al unir orígenes y destinos en un discurso de la velocidad y una percepción del tiempo de otras épocas felizmente superadas.

De esa obsesión por reducir tiempos de acceso tampoco se libra el magnífico Paseo Marítimo, que se extiende a lo largo de la costa y que en gran parte de su recorrido desperdicia una magnífica plataforma en aras de un supuesto tráfico motorizado inexistente. Es como si una palanca psicológica actuase sobre el agobio no consciente que produce el verticalismo de las rondas, la ausencia de vegetación y las aceras escasas y se substanciase en la “libertad” de conducir tu auto sobre amplias avenidas de uso exclusivo.

En cuanto al comportamiento de los conductores de vehículos motorizados en la ciudad, hemos de señalar en el aspecto negativo el uso extendido de la doble fila y Sancionado por omisión por las autoridades municipales. Ni uno ni otro tienen justificación alguna y lo único

que se consigue en incrementar la presión sobre el tráfico rodado y la sensación de estrechez de las calles.

Parece que el transcurso del tiempo y la experiencia no hayan servido de mucho y en las últimas épocas no solo no hemos rectificado lo que ahora se muestra como errores del pasado, sino que en parte los hemos ido incrementando. La salida y el acceso a la AP-9 a través de Alfonso Molina y la recientísima construcción y explotación del centro comercial Marineda son los dos ejemplos más claros de ello.

Que la AP-9 desemboque en Alfonso Molina por la derecha, a 680 metros del desvío hacia la universidad, Pocomaco, el Coliseum y Expo Coruña -entre otros-, a una velocidad máxima de 90 km/h no se entiende en términos racionales. Tampoco responde a este tipo de criterios los 500.000 m<sup>2</sup> sobre una superficie de 155.000 m<sup>2</sup> (incluyendo Ikea) y las 6.500 plazas de **aparcamiento gratuito** del centro comercial de Marineda, ubicado en una zona no urbana y que genera nuevas y costosas, en energía e infraestructuras, necesidades, al margen de los efectos sobre las economías de subsistencia del comercio local. Es como si los gestores de lo público hubiesen tirado la toalla en un momento determinado, seducidos por el beneficio a corto plazo y presionados por el círculo vicioso de los atascos, la velocidad y el incremento del parque vehicular privado.

Aunque sin el impacto brutal que tiene en otros municipios, A Coruña no se libró de la fiebre de la “*exclusivitis*” de mano de las urbanizaciones. Perdidas en medio del monte, aisladas de la ciudad, pensadas y planificadas para sacralizar el transporte particular motorizado, parecen ser la guinda de un pastel amargo que comemos todos, al obligar a un esfuerzo suplementario a las arcas municipales para dotarlas de conexiones y transporte colectivo.

Hemos de completar esta particular visión de nuestra ciudad con nuestra Área metropolitana: no se puede entender A Coruña sin incluir a Oleiros, Cambre, Culleredo y Arteixo en el análisis. En muchos casos nos encontramos con un continuo urbano sin solución de continuidad -para lo malo, más que para lo bueno- que no distingue de fronteras político-administrativas. La segmentación social de la ciudad en términos urbanísticos se reproduce en estos municipios colindantes y se agrava por las tensiones entre núcleos urbanos y rurales, dadas sus distintas necesidades, tensiones apenas existentes en A Coruña por el elevado grado de urbanización de su territorio.

Cada uno de estos municipios ha ido conformando su propio carácter complementando lo que ya ofrece A Coruña, puesto que es imposible competir en términos de población. Eso les ha permitido no convertirse en penosas ciudades dormitorio y enriquecen las opciones y oportunidades de los ciudadanos del Área. Por ello, cuando hablemos de ciudadanos de A Coruña incluimos a los empadronados en estos municipios.

En fin, A Coruña es una ciudad de orografía compleja y que se ha ido dotando con el tiempo de soluciones de infraestructuras y vivienda adecuadas a los problemas del momento, sin que tras ello hubiese una verdadera estrategia que contemplase necesidades futuras y sacrificando, con ello, el tejido urbano a favor de la modernidad del momento.

## 2 nuestra LECTURA DE LA RELACIÓN DE A CORUÑA Y EL MAR

*La cura para todo es siempre agua salada: el sudor, las lágrimas o el mar.*

**KAREN BLIXEN** (1885-1962)

El mar no es frontera, sino un canto a la esperanza. Así lo comprendieron y lo vivieron las distintas oleadas de gallegos que lo atravesaron huyendo del hambre o del miedo para “hacer las Américas” o simplemente para sobrevivir.

Las tragedias humanas de otrora se han visto substituidas en estos últimos 40 años por tragedias medioambientales que han dañado nuestra costa litoral y el mar en su conjunto. La paradoja subyacente es que de la última de ellas, la del Prestige en 2002, surgió la oportunidad con la construcción del puerto exterior de recuperar los terrenos portuarios para disfrute de la ciudad.

Recuperar porque gran parte de dichos terrenos están cercados por vallas y muros, que tienen que desaparecer para conseguir una integración plena de la franja litoral en el tejido urbano.

Percibimos una cierta bipolaridad de cómo se encuentran A Coruña y su mar. Por una parte, allí donde la orografía determina que la relación sea más dura, es donde más contacto se da entre los coruñeses y el mar. La ensenada de Oza, con su magnífico arenal, es el punto de contacto más intenso entre ambas realidades. Un contacto sujeto a la climatología y que deviene en canalla, dada la pugna continua del mar cada invierno contra los humanos, tratando de recuperar lo que le arrebatamos tiempo ha.

Sin embargo, desde el castillo de San Antón hasta la playa de Oza, donde podemos estar más a cubierto de los embates de las olas y precisamente por ello, la franja costera se ha convertido en un puerto que fue creciendo a medida que crecían las necesidades y que nos ha llevado a la configuración actual de esa franja litoral, en la que apreciamos verdaderas fronteras verticales entre el tejido urbano a la altura de Oza y la franja litoral.

Nuestra propuesta intentará aportar soluciones para que esa relación hoy imposible por motivos físicos entre los alrededores del puerto y la franja litoral desaparezcan o se mitiguen, de tal modo que, con su estilo propio, la ensenada de A Coruña consiga una relación tan íntima con sus ciudadanos como la que se produce en la de Orzán.

## 3 nuestra PROGNOSIS DEL FUTURO DE A CORUÑA A 25 AÑOS

*Esta es la primera época que ha prestado mucha atención al futuro, lo cual no deja de ser irónico, ya que tal vez no tengamos ninguno.*

**ARTHUR C. CLARKE** (1917-2008)

Si ningún horizonte distópico de los muchos anunciados se interpone en el camino de la Humanidad, la imparable revolución tecnológica no solo va a modificar substancialmente los procesos productivos y los sistemas de producción energética sino también las necesidades de la población. Una población que cada vez vivirá más años y con mejor calidad de vida en términos fisiológicos que la actual.

Vamos a mostrar los dos escenarios más verosímiles en términos globales y posteriormente haremos el traslado de uno de ellos a nuestra ciudad, incorporando los elementos endógenos del análisis aplicado.

Respecto a los sistemas productivos, puesto que están condicionados por la dependencia al consumo de energía y esta ya no se podrá obtener de fuentes emisoras de CO<sub>2</sub>, la obtención de energía eléctrica tendrá que surgir o bien de fuentes renovables, o bien de fuentes renovables y atómica (fusión o fisión).

Ya en esa tesitura la producción puede ir encaminada hacia el ciclo de producción de bienes de baja calidad y consumo continuo, o bien hacia la producción de calidad y reducción del consumo y de la producción. En ambos casos, la robotización de los procesos productivos resulta imparable, lo que tendrá consecuencias sociológicas y políticas hoy por hoy imprevisibles, pero que conllevarán que a los ciudadanos les sobrará más tiempo para ellos mismos. Esto generará nuevas necesidades de ocio y formación, aplicables a toda la población que, por cierto, vivirá más años.

El flujo de conocimiento a través de las escuelas y universidades también sufrirá cambios importantes, de tal modo que las actividades presenciales no se centrarán en sus ubicaciones estáticas actuales.

El reciclaje será base para la sostenibilidad de la producción, generando nuevos modos de producción y nuevos empleos. Y cómo no, el ciclo del agua jugará un papel fundamental en la nueva política de reciclaje.

Para el gran reto de alimentar a más de 9.000 millones de personas las opciones no son muy optimistas, ya que siendo la agricultura intensiva la única forma posible, con lo que sabemos hoy, de conseguirlo, muestra síntomas de agotamiento y adaptación de las plagas a las nuevas condiciones.

La proliferación del coche eléctrico incrementará, paradójicamente, el problema del tráfico en las ciudades, puesto que al haberse reducido, que no eliminado, la mochila de CO<sub>2</sub> y de otros contaminantes en el ciclo de producción y funcionamiento, a la ciudadanía le costará más aún interiorizar que las polis son para los humanos y no para sus vehículos.

Las necesidades de movilidad recurrente por motivos de trabajo -la que más impacto medioambiental genera-, se reducirá de forma importante y todo apunta a que deberá ser el transporte colectivo el soporte básico para cubrir las necesidades de movilidad en combinación con modos de transporte unipersonales (bicicletas y similares).

Este es el esquema general que muchos analistas predicen.

En el caso de Galicia las proyecciones apuntan al crecimiento de las dos grandes urbes (Vigo y A Coruña) a costa de una despoblación y envejecimiento acelerado de la población rural. Esto no es una buena noticia, ni para el campo ni para las ciudades y queda fuera del alcance de este breve trabajo sopesar las alternativas para intentar reducir esta tendencia.

Ya en el caso concreto de A Coruña vemos inevitable y aconsejable incluso a corto plazo la fusión de los ayuntamientos de Arteixo y A Coruña para garantizar, entre otras cosas, un crecimiento ordenado del suelo urbano y la especialización del suelo industrial, liberando terreno habitacional en Pocomaco y A Grela, trasladando la actividad industrial a los terrenos que se irán liberando en Repsol por la paulatina reducción de su actividad en hidrocarburos, a Sabón y/o a sus ampliaciones

El valle que conecta Arteixo con Boedo de Oeste a Este parece el más apropiado para los nuevos establecimientos de viviendas que pueda absorber el incremento de población previsto para A Coruña y que deseamos cumpla los estándares mínimos del desarrollo sostenible.

## 4 LAS BASES DE nuestra PROPUESTA

*Ves cosas y dices, "¿por qué?" Pero yo sueño cosas que nunca fueron y digo, "¿por qué no?"*.

**GEORGE BERNARD SHAW** (1856-1950)

La posible recuperación del frente litoral marcará un antes y un después en el futuro de A Coruña y su área metropolitana y se configura como la mayor oportunidad de cambio y progreso para nuestro territorio; lo que suceda con el frente litoral marcará inexorablemente el devenir de la ciudad y sus habitantes.

Los tres puntos anteriores que hemos desarrollado son la reflexión sobre la que anclamos el diseño y selección del proyecto.

A la hora de enfrentarnos a un reto de la magnitud que supone integrar tanto espacio en y del tejido urbano, de entrada hemos desechado alternativas cortoplacistas que pudieran proporcionar un rápido retorno de inversión y que condicionasen nuevas escrituras del tejido urbano.

También hemos descartado llenar los espacios recuperados con equipamientos que puedan cubrir necesidades actuales de la población y que hipotequen posteriores necesidades aún desconocidas.

Hemos intentado centrar nuestra atención en una visión del conjunto de la ciudad, de su Área metropolitana y también del papel que juega A Coruña en el conjunto de Galicia. Una visión de conjunto puesta en un horizonte de veinticinco años, con lo que ello conlleva en cuanto a las propuestas de actuación y a su estilo constructivo.

Por eso mismo introducimos una variable que se aleja geográficamente del frente litoral pero que tiene un gran peso en el acceso al mismo: nos referimos a la Avenida Alfonso Molina y la conexión de entrada de la AP-9 a la ciudad.

Si nos abstraemos de intereses políticos, más o menos mezquinos, más o menos oportunistas, la lógica de una ciudad del siglo XXI, con menores necesidades de movilidad y con un criterio más responsable de ella, con una redistribución del trabajo en una sociedad basada en la tecnología, nos lleva inexorablemente a transformar la herida que supone el actual diseño de dicha Avenida para el tejido urbano, en un bulevar. Sí o sí, siempre que nuestro objetivo sea armonizar las comunicaciones entre los barrios, siempre que optemos por poner el transporte colectivo como el modo de transporte motorizado prioritario, siempre que apostemos por una percepción distinta del tiempo que elimine los agobios y las prisas de una sociedad industrial que abra camino a una sociedad posindustrial más serena.

Se puede objetar a lo que afirmamos que es un discurso político, y no lo negaremos; nuestro discurso urbanístico es clara y etimológicamente político, ya que afecta a la ciudad (polis), sin que ninguna bandera o banderín de enganche esté detrás de nuestras convicciones. **El urbanismo es naturalmente político** y en esa senda nos queremos mover.

Para que la Avenida Alfonso Molina se convierta en un bulevar de circulación pausada existe una condición *sine qua non* y que no es otra que la AP-9 no desemboque ¡por la derecha! en la Avenida Alfonso Molina y que lo haga, desde el actual ramal de entrada, a velocidades prudentes en Monelos. La idea es que las relaciones de penetración y transversales de circulación se produzcan lo más alejado posible de los atractores de los desplazamientos. Del

mismo modo que A Coruña es una ciudad policéntrica, los distribuidores de la circulación motorizada han de ser varios y espaciados, de tal modo que fomenten los desplazamientos a través de distintas opciones igual de interesantes. Sin medidas como la propuesta o similares, el frente litoral seguirá actuando como distribuidor principal de la movilidad motorizada de entrada y salida de la ciudad, lo que hipoteca su humanización.

Rechazamos la creación de nuevas plazas de aparcamiento en el terreno recuperado, a excepción de las imprescindibles para las actividades pesqueras y de industrias auxiliares en las zonas definidas a tal efecto. Consideramos que la movilidad en la franja litoral ha de ser a pie, en bicicleta o similares y en transporte colectivo. La habilitación de plazas de aparcamiento, además de ocupar un terreno de alto valor económico, no harían más que incrementar el “efecto llamada” a la movilidad basada en vehículos a motor.

Nos gustaría que el frente litoral fuese el referente de la ciudad para sus habitantes y para quienes la visiten; que del mismo modo que la lluvia acaba dirigiéndose al mar por gravedad desde las partes altas de la ciudad, que las personas encuentren acogida en el puerto urbano.

Hemos querido construir un sueño que desde el minuto cero ilusione a los coruñeses mediante una dialéctica viva de crear y transformar continuamente el regalo que supone contar con un puerto, todo un puerto, para transitar por él.

De ahí el título (el doble título realmente) de nuestro proyecto. Nuestro deseo es que la franja litoral, recuperada para el uso ciudadano, se convierta en un **ágora**, un punto de encuentro de propios y extraños que devuelva a ese territorio el carácter de puerta abierta al futuro y de reflexión individual. Por eso el otro título del proyecto (**Agora mar**) resulta tan significativo e imprescindible como el primero. Queremos superar la relación estacional o meramente productiva de la ciudad con sus costas y convertir estas en un referente de actividad polifacética.

Planteamos una alternativa para los usos del suelo recuperado que conjugue el uso de los habitantes de A Coruña con la creación de un polo atractor de visitantes de toda Galicia por la oferta de ocio y cultura. Queremos combinar actividades colectivas con la posibilidad de hallar voluntariamente espacios de soledad y contacto con la naturaleza. Definimos una serie de hitos que consideramos necesarios para recomponer la fachada litoral y que aporten un carácter diferenciador al mismo tiempo que posibiliten un retorno de inversión a medio y largo plazo.

Apostamos, en fin, por una conceptualización de los usos del suelo y desde una perspectiva metropolitana (especialmente en cuanto a la relación de los municipios de A Coruña y Arteixo) basada en la especialización y que concluye en un uso lúdico y creativo de los terrenos recuperados del puerto.

Por último, recordar que a 10 millas náuticas del puerto exterior de A Coruña está el puerto exterior de Ferrol. Si fuésemos capaces de comprender que la moda imperante de la competencia no es aplicable a la utilización de las infraestructuras básicas y públicas de suministro y exportación, veríamos que la gestión operativa conjunta de ambos puertos redundaría en el beneficio común y nos daría más juego a la hora de planificar y optimizar servicios.

#### 4.1 METODOLOGÍA

Partimos del supuesto de que el puerto exterior está plenamente operativo para las actividades portuarias y que está dotado de conexión ferroviaria, por lo que, a excepción de las actividades pesqueras, lúdicas y turísticas, se traslada el resto de actividades industriales y de transporte de mercancías al puerto exterior, incluidas las naves y depósitos del muelle de San Diego.



Se proponen modificaciones en las infraestructuras de transporte en aras a sustentar un modelo de movilidad distinto, pero los viales AC-10, Ac-11 y AC-12 se mantienen en su trazado actual, salvo pequeñas modificaciones.

No se contempla ninguna edificación estática nueva con usos residenciales o de servicios Sanitarios.

Los materiales constructivos con los que se construye la propuesta son principalmente madera, granito, acero y materiales reutilizados para el firme.

Para algunas de las naves existentes en la actualidad se propone su reutilización temporal; en caso de consolidarse su uso, serán derribadas y vueltas a construir en madera.

Todas las actividades pesqueras se trasladan al puerto de Oza y alrededores (terrenos actuales del muelle de hidrocarburos).

Puesto que no se pueden acometer todas las actuaciones al mismo tiempo, hemos previsto intervenciones temporales de bajo coste y no invasivas, que aporten una transición suave entre la liberación del espacio hasta su uso definitivo. Es más; no descartamos que algunas de ellas, una vez transcurrido el tiempo y como producto de una reflexión sobre la nueva realidad, puedan ser objeto de replanteamiento.

## **4.2 ZONIFICACIÓN**

Aunque el tratamiento del terreno en nuestra solución es global, como no podía ser de otra forma, a efectos de estudio lo hemos dividido en distintas zonas que mostramos a continuación y que sirven de guía para ubicar y estructurar las actuaciones.

De Norte a Sur

Zona 1. Puerto de Oza, terrenos de hidrocarburos y antiguo astillero.

Zona 2. Muelle de San Diego y puerto carbonero.

Zona 3. Estación y parque de San Diego.

Zona 4. Muelle de A Palloza.

Zona 5. Muelle Linares Rivas.

Zona 6. Muelle Calvo Sotelo.

Zona 7. Muelle de la Batería y Centro comercial Cantones Village.

Zona 8. O Parrote y A Marina.

### **4.3 DEMOLICIONES**

Postulamos por el derribo de las siguientes instalaciones (de Oeste a Este):

1. Todo el muro que separa en la actualidad el puerto de la ciudad.
2. Centro comercial Los Cantones Village (43.367824, -8.400198).
3. Gasolinera CEPSA de la Rosaleda
4. Naves y depósitos del muelle de Batería.
5. Restaurante “La cantina del puerto” (43.364494, -8.404772).
6. Las naves e instalaciones del muelle de Calvo Sotelo (a excepción de las grúas).
7. Lonja de A Coruña (43.362290, -8.403766).
8. Todas las naves e instalaciones del muelle y dique de San Diego, a excepción de la Medusa.
9. Edificio de la estación ferroviaria de San Diego (43.357599, -8.397710).
10. Todas las edificaciones al Este y al Oeste de la estación de San Diego y las colindantes con el parque del mismo nombre.
11. Gasolinera de As Moas (43.354385, -8.393297).
12. Todos los depósitos del muelle de hidrocarburos.
13. Los tres salientes para el amarre de buques del muelle de hidrocarburos (43.356561, -8.388591, 43.355197, -8.386611 y 43.353666, -8.385050).
14. Acceso de entrada de la AP-9 a través de Alfonso Molina.

### **4.4 CONSTRUCCIONES/ADAPTACIONES**

De Oeste a Este.

1. Construcción de cuatro rampas de acceso al mar en los salientes de O Parrote (43.367743, -8.393209, 43.367608, -8.392355, 43.367390, -8.391529 y 43.367067, -8.390785).
2. Soterramiento de la Avenida do Porto.
3. Adaptación de las naves adyacentes a la antigua Lonja del Gran Sol.
4. Adaptación de la lonja del Gran Sol (43.359600, -8.399598).
5. Adaptación de La Medusa.
6. Construcción de un falso túnel sobre la vía ferroviaria de San Diego.

7. Construcción de una nueva terminal ferroviaria en San Diego (43.357870, -8.398524).
8. Construcción de una nave de aproximadamente 10.000 m<sup>2</sup> en la zona Este del muelle de San Diego.
9. Relleno de la playa de vías de la estación de San Diego entre la AC-10 y la AC-12, dando continuidad al parque de San Diego.
10. Remodelación del parque de San Diego.
11. Adaptación del puerto de hidrocarburos para el amarre de buques de pesca (500 metros lineales).
12. Construcción de la lonja de A Coruña y fábrica de hielo en la Zona 1 (43.355919, -8.388532).
13. Adaptación de las naves sin uso del astillero (43.348919, -8.387464).
14. Acceso de entrada a la ciudad de la AP-9 a través de los viales externos del Ofimático y Monelos.

#### **4.5 MUTANTUR CIVITATEM**

Nuestro proyecto plantea soluciones orientadas a reescribir la reacción de los sentidos a la orilla del mar y la relación de esta con el resto de la ciudad.

No solamente con el ánimo de interferir lo mínimo posible en posteriores usos del suelo, sino con el afán de poder reconstruir continuamente un terreno que dirigimos especialmente hacia el ocio y la cultura, proponemos que todo aquello que pueda ser desmontado, almacenado y reconstruido, lo sea. Es más que una cuestión práctica y se convierte en uno de los hilos conductores de nuestra propuesta.

#### **4.6 GESTIÓN DEL ESPACIO VACÍO**

No deseamos “rellenar” el puerto con elementos de mobiliario urbano; es más, nos gustaría que este sirviese para definir espacios de intimidad por deducción, una intimidad que consideramos necesaria para los habitantes de una ciudad abigarrada como la nuestra.

Consideramos que los espacios vacíos son una parte irrenunciable del paisaje urbano y un elemento estructural de la propuesta que presentamos.

Consideramos que la ciudad “necesita” contar con ámbitos de íntimo contacto con la naturaleza y que, al mismo tiempo, aporten a la visión de conjunto del territorio urbano, un elemento diferenciador y que permitan que ese contacto se libere de las aglomeraciones

## 5 HITOS

Por razones de la propia condición humana los símbolos adquieren un especial valor colectivo e individual. La incorporación de hitos en nuestra propuesta quiere cubrir esa necesidad de representación simbólica de una ciudad y de un proyecto.

Proponemos cuatro hitos: Un paseo cubierto que una Oza con el castillo de San Antón, un bosque urbano, un monumental laberinto y un parque temático, cultural e histórico.

En su conjunto, y con el resto de actuaciones, estamos plasmando el modelo de utilización de la franja litoral que hemos estado anunciando desde el primer momento: consideramos que el mejor uso que se le puede dar, ahora y en el futuro, al terreno recuperado del puerto y de Adif, es el de su consideración como espacio de contacto con la naturaleza, de paseo, de ocio y de cultura.

Somos plenamente conscientes de que la tasa de retorno de la inversión a corto y medio plazo con estos hitos, es mucho más baja que si propusiésemos actividades invasivas y de gran impacto, como sería la construcción de viviendas y su posterior venta. Pero también somos conscientes de que el futuro de las ciudades está en la calidad de vida que ofrezcan a sus habitantes y, aunque el supuesto dispendio económico que pueden parecer, son inversiones a futuro que crean riqueza a largo plazo, por acreción.

Proponer un parque temático con las características que hemos considerado, entra de lleno en esa conceptualización del modelo de ciudad y del papel que pensamos que debe de jugar A Coruña no solo respecto a su Área metropolitana sino al conjunto de Galicia.

Confiamos en la colaboración público/privada y que dicha colaboración, sobre todo en el parque temático, puede suponer un lícito enriquecimiento de los inversores en un contexto de respeto y potenciación de los elementos culturales e históricos que nos han traído hasta donde estamos.

No satanizamos el turismo; es más, a nuestro entender puede ser uno de los elementos de dinamización económica más importante de una ciudad que puede ser bella a los ojos de sus visitantes, pero tampoco está en nuestros objetivos que ese turismo se convierta en un monstruo que devore a la ciudad en su conjunto. Por eso no planteamos la creación de más plazas hoteleras ni la proliferación de restaurantes o bares; la oferta actual de la ciudad puede cubrir futuras necesidades a medio plazo e incrementar dicha oferta se podría convertir en un desguisado para gran parte de la oferta actual, que puede seguir creciendo en ella sin requerir nuevas instalaciones.

### 5.1 CAMIÑO DO GRAN SOL; ÁGORA DO MAR

Se hace difícil comprender la historia de nuestra ciudad y del resto de ciudades costeras de Galicia sin hacer referencia al Gran Sol, que durante décadas ha sido destino de nuestros barcos de pesca y sus tripulaciones.

Por otra parte, y si el cambio climático no lo impide, en A Coruña llueve bastante. La lluvia más que el frío, es un elemento disuasorio a la hora de pasear por nuestra ciudad, huérfana de arcadas que nos protejan de los desigmos meteorológicos.

Unimos ambos elementos (el Gran Sol como referente marino e histórico, y la lluvia) para proponer la columna vertebral de nuestra propuesta: un paseo cubierto desde Oza hasta el castillo de San Antón.

Un paseo cubierto de ancho variable, sobre columnas de acero, con suelo técnico para las canalizaciones y que avance desde Oza para pasar bordeando el bosque de San Diego (el siguiente hito que planteamos), se adentre en el muelle del mismo nombre y se bifurque para

alcanzar la Medusa en un ramal y por el otro penetre en la lonja del Gran Sol. Desde allí, bordeará el muelle de Linares Rivas un total de 530 metros y se extenderá en 5 metros de ancho sobre el mar, además de la franja de 10 metros que ocupará sobre el muelle, ampliándose para proporcionar amarre a los barcos dedicados al transporte colectivo entre A Coruña y Santa Cruz, por ejemplo, imbricándose en los nodos de transporte.

En paralelo al camión do Gran Sol y en la explanada que dejará libre la actual lonja se construirá la primera ágora, con planta rectangular y con una extensión de 7.500 m<sup>2</sup> (50x150).

Al llegar al muelle de Calvo Sotelo extenderá un corto brazo de acceso al Laberinto Atlántico (otro hito).

Desde allí se prolongará por el muelle de la Batería y tras recorrer el muelle de trasatlánticos transcurrirá entre Palexco y el mar hasta alcanzar La Marina, donde dará lugar a otra ágora, en este caso circular, de unos 10.000 m<sup>2</sup>.

El último tramo del paseo enlazará el ágora con el castillo de San Antón.

Las cubiertas del paseo y de las ágoras intercalarán paneles solares fotovoltaicos y vidrio.

El tránsito por el paseo estará limitado a peatones y a bicicletas o similares sin que estos últimos puedan superar los 15 km/h. La separación entre ambos tipos de circulación se realizará mediante la diferenciación de sus respectivos firmes: madera en el caso de los peatones y un compuesto de materiales reciclados en el segundo.

El trazado del carril bici se unirá al previsto que comunicará A Coruña y O Burgo.

Las ágoras pueden dar cabida a exposiciones -cambiantes, como no-, de escultura y pintura, ofreciendo un foro excelente para creadores noveles o consagrados. Mediante la tecnología inalámbrica y a través de códigos QR queremos que los visitantes valoren lo que ven, permitiendo un "feed back" que enriquezca la experiencia.

El mobiliario urbano dentro de las ágoras seguirá un modelo de elementos desmontables y de geometría polivalente. Sobre el mobiliario urbano volveremos en el apartado correspondiente.

La longitud total del paseo será de 5.300 metros, sumando los 4.200 metros desde Oza hasta el castillo de San Antón a los 1.100 metros del ramal hasta La Medusa.

## **5.2 BOSQUE DE SAN DIEGO**

Un bosque que ocupe la actual playa de vías de Adif en San Diego y el actual parque de San Diego, con una extensión aproximada de 110.000 m<sup>2</sup>. Un bosque entre la AC-10 y la AC-12. Un bosque que finaliza al Norte en el falso túnel -de unos 16.000 m<sup>2</sup> (a construir)- sobre la playa de 3 vías de una nueva terminal de viajeros en San Diego, y que servirá de contrafuerte que evite corrimientos de tierras.

Sobre el falso túnel se construirá un parque de la misma extensión que el mismo y que substituirá al actual, que estará cubierto de árboles.

Un primer frente de pino gallego al Norte que dé cobertura a especies caducifolias autóctonas que se plantarán tras ellos.

Nos gustaría enormemente que el bosque fuese plantado por los habitantes de A Coruña y que, de algún modo, cada uno de los árboles llevase inscrito el nombre de su mecenas.

Un bosque urbano que dignificará una fachada absolutamente degradada en la actualidad.

### 5.3 LABERINTO ATLÁNTICO

Proponemos construir un laberinto de unos 15.000 m<sup>2</sup> de extensión (250 metros de largo por 60 de ancho) sobre el muelle de Calvo Sotelo. Las características de este enorme laberinto (de entre los mayores del mundo) son las siguientes:

- 1) Construido íntegramente de tablonos de madera conífera (con tratamiento ignífugo y contra el moho) y acero. La altura vista de los laterales será de 2,30 metros.
- 2) Su construcción será sobre una cuadrícula de rieles de acero encastrados en el suelo, de tal modo que se pueda modificar el trazado del laberinto a voluntad.
- 3) El número de pasillos será de 24 y su ancho será de 2,40 metros y aunque el diseño es variable, calculamos que contará con un valor medio de 460 conexiones entre pasillos. El número de celdas o casillas posibles del laberinto es de 1.200, por lo que las combinaciones si no ilimitadas, si serán extraordinariamente numerosas.
- 4) Para la meta, que será una construcción también de madera, reservamos un espacio de 250 m<sup>2</sup> y se podrá colocar en cualquier posición dentro del laberinto. El edificio de la meta estará rematado por un poste con un motivo escultórico, también cambiante, que se podrá ver desde cualquier punto del recorrido.
- 5) El peso en madera del laberinto supera las 327 toneladas y calculamos algo más de 240 toneladas de acero necesarias.
- 6) Es totalmente desmontable en caso de necesidad o de reutilización del espacio para otros menesteres, siendo la cubrición de los rieles extremadamente sencilla.

Frente a este laberinto proponemos la construcción de un laberinto infantil con las mismas características constructivas pero de una altura de 1,40 metros y una planta de 2.000 m<sup>2</sup>.

El objeto de la construcción del Laberinto atlántico es múltiple. Por una parte alimentar el juego como elemento de ocio y aprendizaje; por otra, simbolizar de algún modo lo complicadas que resultan las relaciones entre los dos lados del océano que nos une, relaciones que podemos cambiar como se cambia la configuración del laberinto; por otra, contar con una construcción absolutamente original y que, inevitablemente verán los turistas que nos visitan por vía marítima. Por último, contar con una modesta recuperación de la inversión cobrando una exigua entrada, aunque el laberinto infantil será gratuito.

La instalación del laberinto respeta las grúas portuarias y sus vías.

### 5.4 PARQUE TEMÁTICO; GALICIA VIVA

¿Por qué un parque temático? Porque queremos superar el esquema de parque de atracciones, introduciendo elementos culturales ligados a la historia de Galicia y de los gallegos por el mundo.

¿Para qué un parque temático? Para atraer, como mínimo, turismo interno de Galicia y, cómo no, para obtener una fuente de ingresos estable que ayude a pagar el coste del proyecto.

Proponemos una superficie de unos 320.000 m<sup>2</sup> terrestres y 118.000 m<sup>2</sup> de lámina de agua (entre el dique y el contradique) dedicados al parque temático y que ocuparían por completo el muelle de San Diego y el muelle carbonero.

Como elemento diferenciador de otros parques temáticos (además de no tener ni zona de aparcamiento de vehículos ni restaurantes, ni plazas hoteleras en el terreno alquilado al concesionario), optamos por un parque temático abierto a los ciudadanos, que solo pagarían para poder acceder a las atracciones y a los espectáculos, convirtiendo así la zona en un área más de paseo.

### 5.4.1 ATRACCIONES

Como es obvio, la tipología de las atracciones a instalar dependerá del concesionario, por lo que no haremos más que aportar sugerencias.

### 5.4.2 ESPECTÁCULOS

A este respecto consideramos que los espectáculos que se pongan en marcha fuera de La Medusa deberán restringirse a temas relacionados con la historia de Galicia.

Cuando los espectáculos requieran de un escenario y este no sea La Medusa, deberán ser transportables para su almacenamiento; de ahí la propuesta de construcción del almacén en la zona Oeste del muelle de San Diego.

### 5.4.3 LA MEDUSA

La Medusa forma parte de la arquitectura de la ciudad y consideramos que merece la pena conservarla del mismo modo que predicamos por la conservación de todas las grúas del puerto.

Nuestra propuesta es convertirla en un gran foro de espectáculos y actuaciones, ocupando aproximadamente la mitad de su superficie en un anfiteatro, sin descartar la posibilidad de incrementar el aforo con gradas auxiliares desmontables.

En cuanto al exterior de la construcción, proponemos cubrir secciones con paneles solares montados sobre vidrio.

## 6 REDISEÑO URBANO

*Nada es permanente a excepción del cambio.*

### HERÁCLITO DE ÉFESO (540-480 aC)

El impacto de nuestra propuesta alcanza más allá del terreno portuario en aras a alcanzar una armónica integración de dicho terreno con el resto de la ciudad. A continuación, iremos desglosando las actuaciones previstas. Partimos de la consideración de que desde el muelle de San Diego hasta la entrada a los túneles se constituye **una zona de tránsito**, en la que solamente pueden realizar paradas de estacionamiento muy temporal los vehículos de transporte colectivo (bus y taxi) y los vehículos de carga y descarga de mercancías.

### 6.1 MOVILIDAD

Apostamos definitivamente por el transporte colectivo motorizado no contaminante con sus emisiones, y un transporte colectivo de calidad en cuanto a sus horarios y frecuencias. Transporte colectivo que integre la zona conurbana de la ciudad de A Coruña y bajo un único diseño de rutas y explotación.

Consideramos que la circulación motorizada por la franja litoral y sus alrededores ha de estar limitada a 30 km/h y para ello es necesario, y lo manifestamos aunque resulte reiterativo, que la Avenida Alfonso Molina se haya convertido en un bulevar y que se haya segregado de dicha vía la entrada en la ciudad de la AP-9.

Nuestro planteamiento de la movilidad está orientado a reducir el uso del transporte particular motorizado sobre todo para los desplazamientos derivados de la movilidad recurrente y centramos las medidas y actuaciones propuestas en elementos disuasorios al respecto.

Este tipo de propuestas que planteamos pueden llevar a algunas o a algunos a tildarnos de “cochófobos”, divertido neologismo con intenciones no tan graciosas. Ante eso, recordemos que estamos presentando un proyecto para A Coruña a 25 o más años vista y que, por mucho



que avance la ciencia y la tecnología, parece poco probable que el volumen de un vehículo, sea del tipo que sea, pueda constreñirse lo suficiente para garantizar que los usuarios de transporte particular motorizado (léase coche) podrán aparcar en el interior de la ciudad, que tiene una superficie limitada, a no ser que explotemos el subsuelo y acabemos convirtiendo la ciudad en un inmenso aparcamiento subterráneo.

La reducción del uso del transporte particular motorizado no debe pasar ineludiblemente por constreñir el tráfico; al contrario, ya que tanto por razones de ahorro energético como de seguridad y accesibilidad de los equipos de emergencia, las infraestructuras y la regulación del tráfico han de garantizar la fluidez del mismo. La reducción del uso del automóvil privado solo pasa por reducir las posibilidades de aparcamiento en zonas de alta densidad de tráfico y el “salto cultural” del uso de los modos particulares a los modos colectivos.

Desde la perspectiva de tráfico apostamos claramente por la concentración de la circulación en pocas avenidas o calles, limitando el acceso motorizado al resto de viales a los vehículos de carga y descarga de mercancías -en horas limitadas-, a los taxis y a los residentes, pero sin posibilidad de aparcamiento en superficie.

### **6.1.1 MOVILIDAD PEATONAL**

Las soluciones de tráfico que propondremos en el siguiente punto están condicionadas por las que postulamos para la movilidad peatonal, circunscritas al ámbito de actuación que nos ocupa pero conceptualmente aplicable al conjunto de la ciudad.

Como muestran las estadísticas, el peso de los desplazamientos internos a pie en A Coruña es considerable (48%) y queremos ahondar en esa línea para que se incrementen. Para ello, desplazarse a pie tiene que pasar de ser una carrera de obstáculos en un ambiente contaminado acústica y químicamente a lo más parecido a un agradable paseo.

Proponemos, por ello ensanchar la acera de Linares Rivas nueve metros entre la calle Menéndez Pelayo y la plaza de Ourense, eliminando todas las plazas de aparcamiento. Ello implicará desplazar el eje de los viales hacia el puerto pero poco más. Nos hubiese gustado aplicar la misma medida hasta la calle Ramón y Cajal pero la salida y entrada de Alfonso Molina y su diferencia de cota con Linares Rivas dificultan enormemente el empeño, generando espacios vacíos difícilmente reutilizables

Para el tramo entre Menéndez Pelayo y Marcial del Adalid proponemos ensanchar cuatro metros la acera, eliminando las actuales plazas de aparcamiento, lo mismo que proponemos para el tramo de la AC-12 entre los viales de la AC-11 y la plaza de A Palloza, para la que proponemos su extensión hasta la Real Fábrica de Tabacos, dejando únicamente acceso al aparcamiento subterráneo y peatonalizando la calle Concepción Arenal y restringiendo el tránsito de vehículos en esta calle a la tríade común para este tipo de peatonalizaciones (residentes, vehículos de carga y taxis).

En una segunda fase proponemos ese mismo tipo de peatonalización para todo el entorno de la plaza de Lugo, restringiendo la circulación de vehículos motorizados a las calles perpendiculares y transversales a Linares Rivas que se determinen en su momento

En cuanto a la movilidad peatonal en la franja costera consideramos que el camiño do Gran Sol absorberá su mayor parte, pero sin descartar la libertad de tránsito en el resto del espacio recuperado.

### **6.1.2 MOVILIDAD EN BICICLETA Y SIMILARES**

La circulación de bicicletas y similares se realizará entre Oza y el castillo de San Antón por la plataforma reservada del camiño do Gran Sol y su enlace transversal con futuros circuitos urbanos se realizará por los pasos de peatones.



### 6.1.3 SOLUCIÓN DE TRÁFICO

Al estudiar los problemas de circulación más habituales de A Coruña nos encontramos que, aparte de los atascos producidos en Alfonso Molina por los accidentes y las retenciones en los alrededores de la plaza de Lugo por la escandalosa doble fila, el principal problema en horas punta lo encontramos, especialmente en horas punta, entre la calle Menéndez Pelayo y la Plaza de Ourense. En gran parte, los embotellamientos que se producen se deben a que tenemos en unos escasos 205 metros y, en sentido de entrada, tres posibilidades de giro a la derecha y a la izquierda.

#### FASE 1

Expondremos en primer lugar la solución que proponemos para la circulación de todo tipo de vehículos basándonos en que el problema de atascos se produce por no estar segregada la circulación en el tramo ya citado. Ahora disponemos de espacio suficiente para poder realizar dicha segregación y eliminar dos de los tres giros.

Las condiciones que proponemos de partida, además de la ampliación de las aceras tal y como se ha expuesto en el punto anterior, son las siguientes:

- 1) Eliminación del edificio del recinto portuario frente al cruce de Ramón y Cajal con la AC-12.
- 2) Cambio de sentido de la circulación en la calle Padre Feijoo.
- 3) Cambio de sentido de la calle Fontán, Notariado y Fernando González (es el mismo vial con tres nombres distintos). Esto implica que el acceso a Linares Rivas desde la Avenida de Arteixo se realice por Juan Flórez/Marcial del Adalid y que la penetración desde Linares Rivas se realice desde Fontán y Menéndez Pelayo. Estos viales, y Padre Feijoo, contarán con plazas de aparcamiento exprés de 30 minutos y zonas de carga y descarga, pero no de plazas de aparcamiento en superficie.
- 4) Cambio de sentido de la plaza de Ourense, dejando esta en una sola dirección en el tramo hasta Padre Feijoo y con ello eliminando el cruce de entrada a Sánchez Bregua desde Padre Feijoo/ y las plazas de aparcamiento en dichos viales y la parada de taxis de la plaza de Ourense.
- 5) Eliminación del restaurante “La cantina del puerto” y de las plazas de aparcamiento de su entorno.
- 6) Reducir seis metros el ancho de la acera de la Delegación del Gobierno frente a la plaza de Ourense.
- 7) Eliminación de las plazas de aparcamiento en superficie en Marcial del Adalid y en Menéndez Pelayo.
- 8) Eliminar el giro desde la AC-12 hacia Menéndez Pelayo; Para acceder en sentido entrada a Menéndez Pelayo será necesario rodear la plaza de Ourense.
- 9) Eliminación de las plazas de aparcamiento en superficie en Juan Flórez hasta Fonseca.
- 10) Reducción de la isleta central de Juan Flórez en el mismo tramo y traslado de la parada de taxis de la plaza de Ourense a esta nueva ubicación.
- 11) Instalación de un sistema de prioridad semafórica en la parada del transporte colectivo de entrada sita antes de la Delegación del Gobierno (que se desplazará 12 metros hacia la costa) con el objeto de permitir que acceda a los carriles en dirección a Sánchez Bregua .

La solución comienza en la AC-12 a la altura de Ramón y Cajal. En ese punto (43.357873, -8.399847), la AC-12 en sentido de entrada, pasa de 2 a 4 carriles; los dos existentes actualmente se utilizarán para acceder como hoy en día al centro pero no a la Avenida do Porto y a los túneles. Para ese acceso utilizaremos dos de los cuatro carriles existentes actualmente en el interior del puerto.

En cuanto a la circulación proveniente de la Avenida Alfonso Molina actuaremos de forma similar: a la altura aproximada de la calle Marcial del Adalid (43.362411, -8.405198), cuando la cota de Alfonso Molina y del puerto se ha igualado, se suaviza la curva del vial para ocupar los dos carriles de la izquierda (sentido entrada) de los cuatro con los que cuenta el puerto.

Lo que hemos hecho, además de desviar el eje de Sánchez Bregua con Linares Rivas ocupando los actuales viales del puerto, es segregar el tráfico proveniente de la AC-12 y de la AC-11 con destino a los túneles y permitiendo su circulación sin regulación semafórica (a excepción de los pasos peatonales) en esta dirección en Linares Rivas.

Los vehículos provenientes de la AC-11 girarán como hasta ahora bordeando la Delegación del Gobierno y los provenientes de la AC-12 avanzarán por el muelle de la Batería hasta alcanzar el aparcamiento subterráneo del centro comercial Village. En ese punto se establece una regulación semafórica entre los vehículos que transitan por el trazado actual y los que llegarán desde el vial del muelle de la Batería.

No se modifica el número actual de carriles de entrada a la altura del cruce de la plaza de Ourense

En el sentido salida de Linares Rivas no habrá aparcamiento en el carril de la derecha desde la plaza de Ourense hasta Menéndez Pelayo y sino un carril bus-taxi, con posibilidad de carga/descarga de 10 a 12 y de 17 a 19 horas.

En resumen, la intervención, al ocupar viales del puerto, permite dar fluidez al tráfico segregándolo y evitando interrupciones al tiempo que se recupera espacio peatonal anexo a las edificaciones en Linares Rivas.

### **FASE 3**

Dependiendo del desarrollo de la movilidad y las necesidades de circulación que surjan, nuestra propuesta de modificación de la circulación pasa por el estudio del soterramiento de toda la Avenida del Porto haciéndolo converger con el último tramo del vial del muelle de la Batería y recuperando este como espacio peatonal.

De esta manera se consigue una mayor continuidad entre los Jardines de Méndez Nuñez y el frente marítimo.

#### **6.1.4 TRANSPORTE COLECTIVO**

A Coruña cuenta con una conurbación urbana que se extiende de Norte a Sur desde Santa Cristina, Perillo, O Graxal y Acea da Má, mientras que de Este a Oeste la conurbación urbana llega hasta Pastoriza.

La configuración óptima (desde la perspectiva operativa) es que estas zonas conurbanas, densamente pobladas y sin solución de continuidad con el tejido urbano de A Coruña, se integren en el mapa de las líneas urbanas de A Coruña, en un ejercicio de racionalidad necesario. Negar esa posibilidad, más bien necesidad, sería como, por ejemplo, separar en dos mapas distintos las líneas de bus de Hospitalet del Llobregat y Barcelona. Ambos municipios llevan décadas compartiendo un único mapa de líneas urbanas de bus. Eso es lo que necesita A Coruña y sus conurbaciones urbanas.

Ahora es necesario introducir la variable del transporte colectivo. Únicamente por razones administrativas, que no funcionales, los buses de las concesiones de la Xunta de Galicia no proporcionan un servicio integral a la conurbación urbana de A Coruña. Pero además, la decisión de la Xunta de Galicia de llevar **todos** los servicios del Área metropolitana y más allá a Entrexardíns parece afianzar esa ilógica tendencia.

Así, los buses con origen en Arteixo, Oleiros, Sada, Cambre, Betanzos y Culleredo, tienen que girar en Entrexardíns para recobrar su ruta de vuelta. No nos vamos a extender demasiado en este asunto de la penetración metropolitana y del que ya se ha escrito tanto, y nos limitaremos a plantear que lo idóneo sería que las Líneas concesionales de la Xunta se segregasen en el ámbito conurbano, de tal modo que todos los orígenes (metropolitanos o no), más allá de la zona de conurbación urbana que se delimitase, tuviesen su Destino y Origen en la nueva estación intermodal de San Cristóbal, que para eso es intermodal. La política del “café para todos” no suele dar muy buen resultado, tal y como nos ha demostrado la historia más reciente, y en el caso de la movilidad pasa lo mismo.

Aún así, y a la espera de que el sistema concesional de la Xunta de Galicia reconozca la necesidad imperiosa de unificar, en aras a la optimización de rutas y a proporcionar un mejor servicio a los ciudadanos que desincentive el uso del transporte particular motorizado, nuestra solución respeta la penetración de las líneas metropolitanas y el giro en Entrexardíns.

La única razón por la que, con nuestra propuesta, un habitante de, por ejemplo, Pastoriza, pueda acceder al CHUAC sin tener que hacer transbordo y uno de Betanzos, sí que tenga que recurrir a él, está basada únicamente en la proximidad y el continuo urbano, y lo mismo podemos aplicar, por ejemplo, a los habitantes de San Pedro de Nós en relación a los de Sada en relación al acceso a la plaza de Pontevedra.

Con este planteamiento de las líneas de bus liberamos a los viales del frente litoral, ya saturados en horas punta, de la carga que supone que se ocupe espacio con buses aparcados y dando la vuelta. No existe ninguna razón objetiva para que la zona portuaria y aledaños sea Origen o Destino de ninguna línea de bus.

Un último dato: para los servicios de bus discrecionales con destino al Parque temático se habilita una zona de carga y descarga de viajeros frente a la actual estación ferroviaria de San Diego, pero no de aparcamiento.

### **6.1.5 ESTACIÓN DE SAN DIEGO**

Consideramos imprescindible mantener operativa la estación de San Diego, pero restringida al transporte de viajeros, y no por razones “románticas”, sino puramente prácticas.

En primer lugar la experiencia nos ha demostrado que la eliminación de infraestructuras ferroviarias acaba pagándose mucho más cara que el coste que supone mantenerlas y nada mejor que mantenerlas que su uso.

Nuestra propuesta incorpora la creación de un servicio que conecte la estación intermodal de San Cristóbal con la estación de San Diego propuesta. Dicho servicio se realizaría sin conductor, como los ya existentes en varias ciudades de Europa y en múltiples aeropuertos.

Ante la negativa de Adif a proporcionarnos acceso a los planos de las vías de A Coruña y sistemas de seguridad instalados, no podemos profundizar mucho sobre esta propuesta. No sabemos con certeza si existe una conexión directa entre ambas estaciones, o bien los convoyes de mercancías tienen que avanzar en dirección As Xubias, ocupando el trazado Ferrol-Betanzos-A Coruña. En el primer caso la comunicación sería sencilla y directa, pero en el segundo debería realizar la maniobra que ya hemos comentado para los mercancías.

En cualquier caso, y con el fin de reducir el gálibo del falso túnel, la alimentación eléctrica de las composiciones se realizaría mediante la tecnología del tercer raíl.

La nueva estación de San Diego (43.358371, -8.398241) ocuparía tres vías bajo el falso túnel propuesto y daría servicio principalmente, aunque no exclusivamente, a los clientes del parque temático que lleguen a nuestra ciudad en cualquiera de los modos de transporte presentes en la estación intermodal de San Cristóbal.

Consideramos la construcción del falso túnel una oportunidad para reducir la barrera física entre las viviendas de Oza y el puerto, prolongando este hasta el cruce con la AC-12 y desplazando unos metros la AC-10 hacia lo que hoy en día es el muelle de hidrocarburos.

### **6.1.6 TRANSPORTE MARÍTIMO**

No descartamos la posibilidad de que se establezca alguna línea marítima regular en el interior de la bahía de A Coruña, con destino más lejano en Santa Cruz (Oleiros). Fijamos el punto de atraque frente al ágora de Linares Rivas, que contará con una prolongación del camión do Gran Sol para dar cobijo a los viajeros de las lanchas.

También se pueden plantear servicios de tráfico marítimo desde la ría do Burgo, con punto de atraque en una zona a acondicionar del Paseo, aunque al ser un recorrido mucho más largo (3,84 millas náuticas frente a las 2,5 desde Santa Cruz) lo hacen mucho menos atractivo para la movilidad recurrente.

Sin embargo, sí que consideramos con potencial la explotación en verano de servicios de lanchas turísticas con esos mismos recorridos e incluso para la pesca deportiva y que tendrían su punto de atraque en el muelle Linares Rivas.

## **6.2 NUEVOS USOS DEL SUELO**

Hasta este momento ya hemos definido qué hacer con los terrenos del antiguo varadero, del muelle de hidrocarburos, de la estación de San Diego, del muelle carbonero, de la lonja del Gran Sol, de la actual lonja, la reubicación de la parada de taxis actual de plaza de Ourense y del muelle de Calvo Sotelo, así como de los viales del puerto en su trazado en el muelle de Linares Rivas y Batería.

Nuestra propuesta para el muelle de la Batería y el terreno que en la actualidad ocupa el centro comercial Cantones Village consiste en prolongar los jardines Méndez Nuñez un total de 23.000 m<sup>2</sup>. Del centro comercial solo conservaríamos el aparcamiento subterráneo.

En el caso de que se llevase a cabo la Fase 3 de la propuesta de circulación los jardines Méndez Nuñez se prolongarían también por la superficie de la actual Avenida do Porto y enlazarían con las nuevas superficies ajardinadas por encima del tramo del vial del muelle de la Batería que también se soterraría.

En Oza hay una “zona muerta” en forma de triángulo y de unos 1600 m<sup>2</sup> incluida en el concurso delimitada por la AC-10 y la vía del tren. proponemos la construcción de una pista de parkour.

### **6.2.1 MOBILIARIO URBANO DINÁMICO**

En este apartado incluimos todos los elementos para que los ciudadanos puedan reposar y agruparse. En la línea de lo ya expuesto, nuestra propuesta mantiene la necesidad de que este tipo de mobiliario sea desmontable y reconvertible. Sus componentes serán de madera montados sobre estructuras de acero elevadas, a fin de facilitar su transporte.

También planteamos la confección y colocación cambiante de jardineras sobre estructuras de acero separadas del suelo por tacos también de acero para facilitar su transporte mediante medios mecánicos. En zonas como O Parrote, A Marina y los espacios vacíos del muelle de Linares Rivas las jardineras y el mobiliario urbano son los elementos para definir y redefinir en un juego de aprovechamientos múltiples de espacios los distintos recorridos y, puesto que son transportables, pueden ser retirados en caso de necesidad, almacenando los elementos de reposo en el almacén habilitado a tal efecto en San Diego

## **6.2.2 MOBILIARIO URBANO ESTÁTICO**

Aquí incluimos los puntos de luz necesarios en todo el frente litoral. Entendemos que deberían emular la estética de las magníficas farolas del Paseo Marítimo, para dar una sensación de continuidad a toda la costa.

Los puntos de luz estarían alimentados por plazas fotovoltaicas y sus emisores serían leds.

## **7 ACTUACIONES POR ZONAS**

### **Zona 1. Puerto de Oza, terrenos de hidrocarburos y antiguo astillero.**

- 1.1 Rehabilitación de los talleres del antiguo astillero para acoger instalaciones dedicadas a la investigación marítima. (43.350708, -8.386411).
- 1.2 Construcción de una pista de parkour (43.348828, -8.388390).
- 1.3 Construcción de la nueva lonja y de sus industrias auxiliares (43.354768, -8.387375).
- 1.4 Reforma para la habilitación de atraque de la franja costera (43.356202, -8.387933).
- 1.5 Comienzo del camión do Gran Sol (43.351009, -8.387934).

### **Zona 2. Muelle de San Diego y puerto carbonero.**

- 2.1 Construcción del almacén del mobiliario urbano dinámico y del parque temático (43.357360, -8.391609).
- 2.2 Instalación de atracciones (43.358875, -8.393860; 43.361600, -8.396412 y 43.362025, -8.391629).
- 2.3 Rediseño de La Medusa para convertirla en un recinto de actuaciones y espectáculos (43.360526, -8.387971).
- 2.4 Continuación del camión do Gran Sol.

### **Zona 3. Estación y parque de San Diego.**

- 3.1 Relleno de la playa de vías de Adif y construcción del bosque de San Diego. (43.356568, -8.396083).
- 3.2 Construcción del falso túnel para la playa de vías de la nueva terminal de San Diego (43.357466, -8.396042).
- 3.3 Construcción de la nueva terminal de viajeros de San Diego (43.358289, -8.398052).
- 3.4 Reconstrucción del parque de San Diego sobre el falso túnel
- 3.5 Continuación del camión do Gran Sol.

### **Zona 4. Muelle de A Palloza.**

- 4.1 Rehabilitación de la lonja del Gran Sol en mercado dedicado a la adquisición y degustación de productos frescos (43.359562, -8.399460).
- 4.2 Rehabilitación de las naves adyacentes la lonja del Gran Sol para los talleres de tipo Fablab y talleres de cocina vinculados a esta última (43.359004, -8.399963 y 43.359050, -8.398602).
- 4.3 Definición de las zonas de parada de los buses discrecionales (43.358472, -8.399643 y 43.358674, -8.397527).
- 4.4 Entrada desde la AC-12 y desde Ramón y Cajal a los viales interiores de la derecha del puerto en dirección entrada a la ciudad (43.358032, -8.399846).
- 4.5 Continuación del camión do Gran Sol.

### **Zona 5. Muelle Linares Rivas.**

- 5.1 Construcción de la primera ágora (43.361733, -8.403536).

- 5.2 Entrada desde la AC-11 a los viales interiores de la izquierda del puerto en dirección entrada a la ciudad (43.362223, -8.404935).
- 5.3 Continuación del camión do Gran Sol.

#### **Zona 6. Muelle Calvo Sotelo.**

- 6.1 Continúa la ocupación de los 4 carriles de la carretera del puerto desde la AC-11 y la AC-12.
- 6.2 Construcción del Laberinto del Atlántico (43.364327, -8.400987).
- 6.3 Construcción del laberinto infantil (43.364167, -8.403491).
- 6.4 Cambios de sentido de la circulación en la plaza de Ourense y calles adyacentes.
- 6.5 Continuación del camión do Gran Sol.

#### **Zona 7. Muelle de la Batería y Centro comercial Cantones Village.**

- 7.1 Continúa el acceso dirección entrada a el túnel desde la carretera del puerto.
- 7.2 Conexión de la carretera del puerto con el túnel (43.367401, -8.401894).
- 7.3 Ampliación de los jardines Méndez Núñez (43.367678, -8.399998).
- 7.4 Continuación del camión do Gran Sol.

#### **Zona 8. O Parrote y A Marina.**

- 8.1 Construcción de la segunda ágora (43.369896, -8.396530).
- 8.2 Continuación del camión do Gran Sol.
- 8.3 Construcción de cuatro rampas de acceso al mar en los salientes de O Parrote (43.367743, -8.393209, 43.367608, -8.392355, 43.367390, -8.391529 y 43.367067, -8.390785).
- 8.4 Finalización del camión do Gran Sol.

## **8 RETORNO DE LA INVERSIÓN**

*Con el dinero sucede lo mismo que con el papel higiénico; cuando se necesita, se necesita urgentemente.*

### **UPTON SINCLAIR (1878-1968)**

Para poder efectuar un cálculo del retorno de la inversión necesaria es imprescindible conocer a su vez el coste de inversión. En el caso que nos ocupa sería una insensatez intentar planchar un presupuesto de inversión, puesto que la mayoría de las partidas son desconocidas o sujetas a negociación. Además hay que tener en cuenta que se trata de un proyecto con un desarrollo a veinticinco años, por lo que los costes, sobre todo en lo que se refiere a los elementos tecnológicos, habrán variado, presuntamente a la baja, ostensiblemente

En cuanto a las conocidas, solamente se podrían aportar aproximaciones bastas, ya que, no lo olvidemos, se trata de un concurso de ideas y no de un proyecto constructivo.

Por ello nos hemos centrado en obtener las fuentes de financiación de los proyectos a emprender en la franja litoral y que hemos dividido entre concesiones por alquiler de superficie e impuestos.

### **Alquileres y concesiones**

- 1) Parque temático



Hemos dibujado un escenario de 180 días de apertura y una inversión de 500 M€ en el total de la concesión (25 años) a valor de €2018 extensible a todo el cálculo. Obtenemos una previsión de ingresos anuales de 40,5 M euros, provenientes de dos fuentes: las actuaciones en La Medusa (30 a lo largo del año) y los visitantes al Parque, con una media de 5.000 diarios, o sea, 900.000 visitantes anuales con las entradas a 35€, mientras que el valor medio de las entradas a La Medusa sería de 30€.

Una vez descontada la inversión anual, los gastos de personal (200 personas con contratos de seis meses), los costes de energía y los gastos generales, se obtiene un margen suficiente que garantice un precio concesional de 0,10€ anuales por m<sup>2</sup>, lo que supone unos ingresos para la Administración de 6.516 M€ anuales. Sería con mucho la mayor fuente de ingresos para el proyecto. Sin tomar en cuenta los cálculos financieros de la inversión, el beneficio anual bruto sería del 15,28%.

- 2) Laberinto Atlántico. Proponemos un modelo de negocio sin inversión privada y que gestione simplemente el acceso de visitantes. Calculamos un total de 192 días de apertura al año y una media de 1000 visitantes. El precio de alquiler por m<sup>2</sup> quedaría establecido en 0,05€, lo que reportaría 144.000€ anuales a las arcas públicas
- 3) Lonja del Gran Sol. Con un precio medio por m<sup>2</sup> de 9€ se obtendrían 540.000 € anuales.
- 4) Talleres de A Palloza. Para los talleres en general proponemos una explotación privada que obtenga sus ingresos de fuentes diferentes. Para las dos naves de A Palloza proponemos que los ingresos provengan de los alumnos, por lo que las actividades deberían ser muy diversas en el tiempo, más allá de los laboratorios de fabricación y el taller cocina que hemos propuesto de entrada. El alquiler a 3€ por m<sup>2</sup> aportaría 165.000€ anuales.

## Impuestos

Aunque la actual legislación no lo recoge para las Administraciones locales, consideramos que la figura del impuesto finalista es el más adecuado para el proyecto, puesto que garantiza la llegada de los ingresos y limita temporalmente los mismos, lo que supone a su vez una garantía para los que los abonan

- 1) Impuestos sobre el aparcamiento. Sobre las aproximadamente 21.000 plazas de aparcamiento privado o municipal sujetos a explotación proponemos un impuesto por plaza, sea cual sea su rotación. Distinguimos entre los aparcamientos controlados y de pago y los aparcamientos gratuitos de centros comerciales (solo en Marineda hay 6.500). Para los primeros calculamos sobre un año natural 0,10€ por plaza y para los segundos justamente el doble pero 313 días al año, justificado en el uso para beneficio particular de dichas plazas. De esta forma obtendríamos 766.500€ de los primeros y 406.900 de los segundos, siempre que consideremos solo Marineda pero hay más de los que no hemos obtenido datos.
- 2) Vivienda. En A Coruña contamos con alrededor de 120.000 viviendas. Si consideramos una media de 60 m<sup>2</sup> por vivienda y aplicamos un impuesto de 0,10€ por metro cuadrado y año (6 € anuales también de media) obtendríamos 720.000 euros anuales

En total calculamos que por los dos conceptos (alquileres y vía impositiva) se podrían recaudar 9,3 M€ anuales.

## 9 SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL

En nuestra propuesta, claramente constructiva destructiva en un ciclo de creación continua del mobiliario urbano, optamos por materiales simples y cercanos para la ejecución de las obras necesarias y hacemos un especial hincapié en la optimización de las superficies disponibles para la generación de energía proveniente de fuentes renovables. Sin contar con La

Medusa, nuestro proyecto propone una extensión de 18.500 m<sup>2</sup> de paneles fotovoltaicos, lo que supone algo más de 2,5 céspedes de Riazor.

El compromiso del conjunto del proyecto con la integración de espacios naturales queda rubricado con la propuesta de crear un bosque urbano en San Diego e incrementado por aumentar en 23.000 m<sup>2</sup> la extensión de los jardines de Méndez Núñez. Poco más podemos añadir que ilustre mejor nuestra intención que los números citados.

La táctica de reducir las plazas de aparcamiento en superficie y la apuesta decidida por el transporte conurbano y urbano con frecuencias de paso urbanas son elementos muy importantes a la hora de valorar nuestro compromiso con el medioambiente, así como la utilización de materiales reciclables en su totalidad.

## 10 PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En un país en el que, por ejemplo, todos somos árbitros o entrenadores de fútbol y en el que todos tenemos la mejor solución para pintar las mejores líneas de bus, la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones ha estado alejada del *modus operandi* de la política cotidiana demasiado tiempo.

Lamentablemente, las experiencias de participación progresan lentamente y casi siempre circunscritas a temas muy puntuales y sometidas a la lupa de lo políticamente correcto en cada momento.

Para nosotros la participación ciudadana, en lo que atañe al urbanismo aplicado al caso que nos ocupa, va mucho más allá de una mera relación dialéctica sujeta al filtro de lo posible o de lo conveniente.

La recuperación de la franja litoral, en los términos que planteamos en nuestra propuesta, es una oportunidad única para dar un salto cualitativo y pasar del “opinar” al “hacer”. Por eso planteamos la creación de talleres específicos para que la remodelación del equipamiento urbano sea una realidad más allá de las palabras. “Si lo quieres, hazlo”, podría ser el lema que definiere nuestra propuesta a tal efecto. Estamos pensando en sentar las bases de una ciudad que otorgue a sus habitantes la posibilidad de participar realmente en las decisiones que ellos mismos han tomado.

La definición de cómo estructurar dicha participación puede resultar compleja en cuanto al marco legal, de seguridad y retributivo, pero ello no es motivo, a nuestro entender, para cegar esta vía de participación.

Queremos establecer una relación directa entre la toma de decisiones, su diseño y su plasmación física, dotando a la ciudadanía con la oportunidad de participar en las tres fases del proceso y superar la simple decisión con la emisión de un voto o del silencio complaciente.

Ya hemos apuntado previamente que comprendemos la participación ciudadana como un paso más allá de la mera emisión, o no, de un voto en una consulta convocada por las autoridades. Ni tan siquiera nos parece suficiente con la aportación de una idea. Nos apetece que nuestros conciudadanos respondan, voluntariamente a qué, cómo, dónde, cuándo y cuánto tiempo de los elementos no estáticos de nuestra propuesta.

Consideramos que la creación de talleres de opinión y construcción es el medio más adecuado para obtener este objetivo. Talleres vivos y cambiantes, como el resto del proyecto. Contamos con la infraestructura y contamos con grandes profesionales, jubilados o no, que pueden aportar sus conocimientos específicos a los que quieran aprender y crear, en principio para el propio proyecto, pero con miras a exportar el modelo, tanto constructivo como organizativo.



Contamos con excelentes profesionales de la comunicación y la pedagogía que estructuran en manuales las experiencias y conocimientos para ser reescritos continuamente, avanzando en la senda del pensamiento colaborativo y la creatividad.

Desde los distintos diseños de los laberintos, la estructura del bosque y en él el compromiso de los ciudadanos apadrinando uno a uno sus árboles, la geometría de los nuevos parques, el diseño del mobiliario urbano, tanto estático como dinámico, el reparto del mismo por el territorio recuperado; en todos ellos deseamos que se produzca una relación directa en las distintas fases del proceso (diseño y ejecución) por parte de la población. Nuestro proyecto, basado en la geografía cambiante, no se puede entender de otro modo.

## 11 CRONOGRAMA

La finalidad de mostrar el siguiente cronograma es para que sirva de guía escrita para identificar las actuaciones que mostramos en los planos. La duración de las tres fases responde a criterios puramente económicos y de disponibilidad, pero hay que tener en cuenta que ciertas actuaciones están vinculadas a demoliciones previas, por lo que el orden temporal mostrado debe respetarse en cualquier caso.

<b>Año comienzo</b>	<b>Fase</b>	<b>Actuación</b>	<b>Año finalización</b>	<b>Fase finalización</b>
1	1	Rehabilitación lonja del Gran Sol	2	1
1	1	Rehabilitación naves A Palloza para talleres	2	1
1	1	Demolición nave A Palloza	1	1
2	1	Demoliciones muelle carbonero e istmo	2	1
3	1	Rehabilitación naves Oza para investigación	5	1
4	1	Demoliciones muelle hidrocarburos	4	1
5	1	Construcción nueva lonja y servicios auxiliares	7	1
5	1	Demolición naves frente a la Casa do Mar	5	1
5	1	Demolición salientes muelle hidrocarburos	5	1
5	1	Habilitación del muelle de hidrocarburos para atraque	6	1
6	1	Demolición depósitos muelle Batería	6	1
7	1	Demolición lonja actual	7	1
8	1	Solución movilidad fase 1	8	1
8	1	Espacio verde temporal en terreno lonja	14	2
8	1	Contrato concesional Parque temático	8	2
8	1	Demolición naves entre A Palloza y San Diego	8	1
8	1	Rehabilitación La Medusa	10	2
8	1	Demolición instalaciones muelle Calvo Sotelo	8	1
9	1	Espacio verde temporal en terreno Laberinto Atlántico	14	2

<b>Año comienzo</b>	<b>Fase</b>	<b>Actuación</b>	<b>Año finalización</b>	<b>Fase finalización</b>
9	2	Comienzo obras Parque temático fase 1	11	2
9	2	Construcción laberinto infantil en muelle Calvo Sotelo	10	2
9	2	Construcción bosque de San Diego	12	2
10	2	Construcción Ágora A Marina	11	2
10	2	Construcción falso túnel en bosque de San Diego	11	2
10	2	Desvío de la entrada de la AP-9	12	2
11	2	Construcción rampas en A Marina	11	2
12	2	Construcción estación de San Diego	13	2
12	2	Construcción camión do Gran Sol	15	2
13	2	Construcción jardines en el muelle de Bateria	14	2
14	2	Construcción Ágora Linares Rivas	15	2
15	2	Demolición naves muelle de San Diego	15	2
16	2	Transformación de Alfonso Molina en bulevar	19	3
16	3	Construcción parque temático fase 3	18	3
18	3	Solución movilidad fase 3	24	3
18	3	Construcción Laberinto Atlántico	19	3
19	3	Demolición centro comercial Village	19	3
20	3	Construcción jardines en solar de centro comercial Village	21	3
21	3	Construcción Ágora en A Marina	22	3