

RESUMEN EJECUTIVO: AGORA MAR

REFLEXIÓN

Nuestra propuesta es bastante sencilla y se basa en varios conceptos y realidades empíricas también de fácil comprensión; queremos hacer pocas cosas y hacerlas bien.

En primer lugar consideramos que el puerto de A Coruña es para los ciudadanos de A Coruña, de su Área metropolitana y por qué no, para todos los habitantes de Galicia y más allá. Es demasiado bonito como para que nos lo quedemos solo nosotros, los coruñeses, si bien es cierto que los principales beneficiados serán los habitantes de la ciudad.

Con esa visión geográficamente tan amplia, incorporamos al discurso del devenir del puerto de A Coruña el puerto exterior de Arteixo y el puerto exterior de Ferrol. En cuanto a las actividades industriales -afectadas de una u otra forma por la recuperación litoral-, también tenemos en cuenta los polígonos industriales el Área metropolitana, porque sin esa visión de que A Coruña no se puede entender sin su Área metropolitana ni podremos comprender la realidad ni podremos proponer medidas coherentes.

Después miramos hacia delante en el tiempo y nos planteamos qué pasará en los próximos 25 años. Nadie lo sabe con certeza pero hay pistas de cómo va a evolucionar la sociedad en función del desarrollo tecnológico y de las modificaciones culturales que la aceptación social de esas sensibilidades distintas a las mayoritarias van a ir marcando. Si ninguna distopía lo impide y si el cambio climático nos permite continuar, dentro de 25 años es muy posible que a los ciudadanos del mundo desarrollado nos sobre tiempo, porque los medios tecnológicos habrán reducido en gran medida nuestra participación en los sistemas productivos (de materias primas, bienes de equipo, servicios...). Darle contenido a ese tiempo va a ser la ingente tarea del decalustro final de nuestro siglo

El profundo respeto que nos merece el desconocimiento del futuro y el conocimiento de la historia más cercana nos llevan a rechazar, de entrada, soluciones que hipotequen el futuro de un territorio con tanto valor.

El mar y su orilla, son de todos; no son ni de los ricos, ni de los pobres, no son de los viejos ni de los jóvenes, ni de los sanos ni de los enfermos... son y queremos que sigan siendo de todos. Por eso rechazamos construir hoteles, viviendas, hospitales, etc. en la franja litoral. Infraestructuras y dotaciones que van a quedar ahí y que pueden llegar a convertirse en un lastre para nuestros hijos y nietos, como ha pasado, por ejemplo, con la Avenida Alfonso Molina, paradigma del desarrollismo industrial del siglo pasado y que no encaja en la sociedad del siglo XXI. Queremos espacios abiertos y cambiantes para una ciudad abigarrada, pero que al mismo tiempo nos ofrezcan cobijo sin que ello implique el secuestro del territorio mediante el condicionante del coste de su desaparición.

También queremos aprovechar aquello que sea aprovechable de lo que hay, siempre sin perder de vista nuestro objetivo fundamental: lograr una integración armoniosa de dos territorios contiguos, que en un momento dado formaron parte de un todo y que a partir de que un muro los separó emprendieron caminos divergentes, algo así como Berlín Este y Oeste pero más cercano. Y por mucho que caigan los muros como sucedió en 1989, si no se trabaja

en la integración el resultado no será bueno, puesto que se ahondarán las diferencias entre los territorios.

A continuación nos preguntamos qué hacer con tanto terreno, cómo podemos sacarle rendimiento, como supongo que habrán hecho todos los concursantes. El problema semántico radica en qué entendemos por rendimiento.

Para nosotros rendimiento tiene connotaciones de uso, no de intercambio. Existe el rendimiento mensurable en términos matemáticos y que en el campo que nos movemos se traslada al beneficio económico, beneficio “monetizable” sobre todo, justificación última de una cuenta de resultados.

Sin negar la mayor al respecto, nos parece que rendimiento, aplicado al urbanismo, también tiene connotaciones intangibles y de mayor valor para los ciudadanos, que al fin y al cabo son para quien y con los que se tiene que plantear y replantear continuamente la imagen y la esencia de una ciudad y no solamente los constructores, los técnicos y los políticos.

UN VIAJE IMAGINARIO

Por eso nos pusimos las gafas de mirar atentamente y lo hicimos desde todas las perspectivas que se nos ocurrieron, pero finalmente optamos por subirnos a un dron imaginario y volamos de Suroeste a Nordeste, como si viniésemos del puerto exterior.

Nos recibió el Millenium y nos vigiló la torre de Hércules mientras contemplábamos la ensenada de Orzán. Descubrimos con agrado la Domus y seguimos con la vista de derecha a izquierda el magnífico Paseo Marítimo, que dignificó zonas de la ciudad que estaban como estaban. Decidimos seguirlo en su evolución alrededor de la ciudad para llevarnos la primera sorpresa desagradable en forma de viviendas a las que solo salva su sinuosa arquitectura, pero enclavadas en un paraje que debería seguir siendo salvaje, como salvaje es el mar que azota esa costa.

Rodeamos el dique de abrigo de la ciudad vieja y nos encontramos de frente esa especie de isla paradisíaca que conforma en Santa Cristina la ría do Burgo. A nuestra derecha estaba la Ciudad Vieja y su castillo de San Antón, acompañado por la presencia del dique de abrigo y de la torre de salvamento marítimo.

Antes de entrar en el puerto decidimos seguir hacia el Nordeste y nos topamos con el muelle de hidrocarburos, rematadamente feo porque no puede ser de otra forma y casi oculto por él, como sin querer molestar, el muelle pesquero.

Aquí encontramos la primera de las heridas urbanas de nuestro recorrido: la carretera de acceso al puerto y la vía ferroviaria como barreras infranqueables para los habitantes de Oza. También vimos un antiguo varadero lleno de encanto y del que tomamos nota y también tomamos nota de la urgencia de dignificar Oza.

Volvimos atrás sobre nuestros pasos metafóricamente y bordeamos el muelle de hidrocarburos para encontrarnos con el muelle carbonero, rematado en su extremo con una criatura semiesférica, de indudable atractivo, con nombre evocador de las hercúleas tareas y de un azul deslavazado de la que también tomamos nota. Unos metros más allá, en el muelle

de San Diego, una serie de naves sin ninguna elegancia ocupaba el terreno con desgana, como si les hubiesen obligado a estar ahí.

Al fondo, ya en la ciudad, vimos una desangelada e inmensa playa de vías con muy poco uso que afeaba más aún una franja litoral castigada casi hasta el escarnio, y más en contraste con lo que habíamos visto al principio de nuestro imaginario viaje. También tomamos nota de este enclave.

Ya decididos a entrar en el puerto teníamos tres opciones: Linares Rivas, Calvo Sotelo y el muelle de la Batería.

En Linares Rivas nos topamos de frente con la nueva lonja, mientras a su izquierda estaba la vetusta y en desuso Lonja do Gran Sol. Nos surgió una pregunta infantil: ¿Por qué los barcos pesqueros están allí y la lonja aquí? Apuntamos la pregunta y nos dirigimos, para acabar nuestro viaje marítimo hacia el muelle de la Batería, donde, como también sucedía en el llamado Calvo Sotelo, nos encontramos de nuevo enormes depósitos metálicos como dejados caer allí sin ton ni son.

Una vez finalizado el recorrido íbamos a volver a nuestra base pero nos llamó la atención un barullo desagradable proveniente de la parte de atrás de la derecha de la lonja hasta el bonito jardín de La Rosaleda. El bullicio provenía de cientos de coches, algunos aparcados, otros intentando aparcar, otros intentando salir de donde habían aparcado; algunos pugnando por cambiar de carril para que la marea que los rodeaba no los llevase a destinos no escogidos. De vez en cuando aparecía algún bus, con aire despistado y forcejeando para poder incorporarse al tráfico desde donde había dejado pasajeros.

Miramos hacia la izquierda y vimos el origen de la tragedia: dos viales en forma de rampas imposibles se cruzaban con otra carretera que exudaba vehículos provenientes de O Pasaxe. Decidimos seguir el recorrido de las rampas en sentido salida de la ciudad y transitamos por una enorme Avenida por la que los vehículos transitaban como si les persiguiese el diablo; más que una Avenida urbana parecía una autopista y como para reafirmar esta sensación vimos que una carísima autopista penetraba en sentido entrada de la ciudad ¡por los carriles de la derecha! y con una limitación de 90 kms/h. Una vez tomado nota de esto decidimos ponernos a trabajar y sobre las gafas de mirar nos pusimos las de pensar.

NUESTRA PROPUESTA

Agora Mar o Ágora Mar; se lea como se lea el título de nuestra propuesta, resume lo que contiene; presentamos un plan que transforma la franja litoral en un punto de encuentro para todos los ciudadanos de A Coruña, de su Área metropolitana y de todos los que nos deseen visitar. Nuestra propuesta es un proyecto a 25 años vista.

Ya hemos dicho al principio que era una propuesta muy sencilla y ahora explicaremos por qué lo es. No pretendemos “rellenar” tantos metros cuadrados que como un regalo caído del cielo le llegan a una ciudad algo asfixiada en su alta densidad demográfica; de hecho, todo el mobiliario urbano que proponemos, es trasladable, desmontable redefinible y reutilizable, incluso las jardineras y las farolas, alimentadas por plazas fotovoltaicas. Creemos firmemente que la ciudad y sus habitantes necesitan espacios vacíos donde solazarse en su propia contemplación. Estos espacios vacíos actúan como disolvente de tensiones y generadores de

reflexión. Hemos estructurado nuestra propuesta alrededor de cuatro hitos constructivos a los que nos referiremos someramente a continuación.

El **camino do Gran Sol** es una estructura de columnas de acero con techos de vidrio y placas fotovoltaicas que une Oza con el castillo de san Antón, propiciando que ese paseo de 4 kilómetros para viandantes y bicicletas se pueda realizar sin ser molestado por la lluvia. En su recorrido y antes de adentrarse en la Lonja do Gran Sol, rehabilitada para funciones comerciales y de restauración, extenderá un brazo por el muelle carbonero hasta **La Medusa**, transformada en una especial e inmensa sala de espectáculos, remozada también en vidrio y placas fotovoltaicas y, dada la tradición herculina de la ciudad, con un inmenso anfiteatro en su interior.

También enlazará dos **ágoras**: una de planta rectangular, ocupando parcialmente la lonja, de 7.500 m² y otra ovalada de 10.000 m² en La Marina, ambas cubiertas de cristal y plazas fotovoltaicas. ¿Y qué pasa con la lonja? Pues que se traslada donde debía de estar; al lado de los barcos pesqueros. Para ella y para sus servicios auxiliares reservamos la totalidad del muelle de hidrocarburos.

Siguiendo la tradición grecorromana que da carácter a nuestra ciudad, en el llamado Calvo Sotelo reservamos 15.000 m² para la construcción del **Laberinto Atlántico**, totalmente desmontable, de madera y sobre rieles de acero, de geometría interior variable y con la posibilidad de rediseñarlo a voluntad. A su lado, un pequeño laberinto con la misma técnica constructiva de 2.000 m² se erigirá para solaz de los más jóvenes.

Para la playa de vías de san Diego hemos reservado el mejor de los destinos: un bosque, **el bosque de San Diego**. 110.000 m² de bosque urbano de especies autóctonas que juegue con las diferencias de cota y que una Os Castros con el muelle de san Diego.

No renunciamos a la conexión ferroviaria de san Diego con san Cristóbal; es más, planteamos la puesta en marcha de unidades automatizadas alimentadas por el tercer raíl que unan ambas estaciones, pero consideramos que las Cercanías del Ferrol- Betanzos tienen que llegar a san Cristóbal, que para eso adquirirá el carácter de intermodal, y lo mismo opinamos de las conexiones de bus metropolitanas siempre que sus Líneas finalicen en A Coruña. El hecho de mantener la conexión ferroviaria requerirá la construcción de un falso túnel que pretendemos prolongar hasta Oza y con ello superar la barrera física que supone el desnivel actual en esa zona.

Nuestro último hito abarca una extensión de 320.000 m² de tierra y 118.000 m² de lámina de mar y lo dedicamos a la creación de un **Parque temático**. El nombre propuesto es **Galicia Viva**, ya que los espectáculos girarán en torno a la historia y, por qué no, al futuro de nuestro país. Lo caracterizarán sobre todo dos factores: el tránsito por él será abierto al público en general -solo se pagará por las atracciones y por asistir a los espectáculos- y no tendrá ni restaurantes, ni hoteles ni plazas de aparcamiento. No queremos dejar la parte de los espectáculos en manos privadas y estos se programarán conjuntamente con el Ayuntamiento.

Fuera ya del ámbito de los hitos nuestra propuesta incorpora la ampliación de los **jardines de Méndez Núñez** ocupando el actual centro comercial Village -justicia poética- y parte del muelle de la Batería, lo que supone incrementar en 23.000 m² la extensión de los jardines actuales. Del centro comercial solo rescatamos el aparcamiento subterráneo.

En ese afán de reconectar el mar del puerto con los ciudadanos nos gustaría que se construyesen 4 rampas, a la vieja usanza, en O Parrote.

En el peliagudo asunto de la movilidad apostamos definitivamente porque la franja litoral sea zona de tránsito fluido para todos los vehículos motorizados, lo que supone la desaparición de plazas de aparcamiento en superficie y la reserva de espacios para las tareas de carga y descarga de mercancías. Peatonalizaciones parciales por todo el entorno urbanizado desde Concepción Arenal hasta la plaza de Lugo y concentración de los flujos de vehículos en ciertos viales. Respetar el acceso a residentes pero no garantizando el aparcamiento en superficie en las calles peatonalizadas parcialmente.

Para el problema de tráfico que se plantea diariamente entre Menéndez Pelayo y la plaza de Ourense, optamos por desviar el eje del vial de Linares Rivas hacia la actual carretera del puerto, segregando desde Ramón y Cajal los dos flujos existentes (hacia plaza de Ourense yendo hacia el interior y Sánchez Bregua) y hacia el túnel.

Para el acceso desde la AC-11 (Alfonso Molina) proponemos suavizar la curva de la rampa y ocupar dos de los carriles de la carretera al puerto, manteniendo así el número de carriles sin que la ampliación de la acera de Linares Rivas afecte al tráfico rodado, tráfico limitado a una velocidad de 30 km/h.

Para todo ello hemos de cambiar el sentido de marcha de la calle Fontán y de la calle padre Feijoo, concentrando el acceso a Linares Rivas desde el interior en Marcial del Adalid.

De esta forma, hasta encontrarse en la salida del aparcamiento del centro comercial Village, los vehículos con dirección al túnel y provenientes de la AC-11 y la AC-12 no se ralentizarán por cruces semafóricos. Una segunda fase del proyecto estudiaría el soterramiento de la Avenida do Porto. Además, habremos reducido el cruce de vehículos a la altura de la plaza de Ourense.

Cerramos este capítulo proponiendo que la AP-9 deje de entrar en la ciudad por la AP-9 y lo haga por Monelos, ya a velocidades urbanas. Esto permitirá transformar la Avenida Alfonso Molina en un bulevar que no dificulte las comunicaciones transversales.

Nuestra apuesta por el transporte colectivo es firme y reclamamos que las conurbaciones urbanas de A Coruña se integren en el transporte urbano, optimizando así los recursos y ofreciendo una oferta de calidad a los habitantes de dichas conurbaciones; la franja litoral también tiene que ser zona de tránsito para el transporte colectivo.

No descartamos la posibilidad de tráfico marítimo regular desde Santa Cruz y menos probable desde la ría do Burgo, pero lo vemos más interesante en formato de paseo turístico desde ambos puntos.

En cuanto a nuestro compromiso medioambiental solo recordar que postulamos por la instalación de 18.500 m² de paneles fotovoltaicos, además de que queremos construir un bosque y triplicar la superficie de los jardines de Méndez Núñez. Un transporte colectivo eficaz, considerado como una inversión y no como un gasto, es el único camino posible para asentar un cambio cultural en cuanto a la preferencia de modos de transporte.

En lo relativo a la participación ciudadana nuestro objetivo es superar la dialéctica del voto y pasemos a la acción, propiciando la participación directa de los ciudadanos en el diseño y la

plasmación física de las actividades de innovación, para lo que queremos crear talleres en las naves de A Palloza y espacios vinculados a la investigación marítima en los astilleros del antiguo varadero de Oza.

En cuanto al retorno de la inversión, puesto que sería una temeridad fijar esta sin la información suficiente sobre la situación jurídica de la propiedad del suelo, las concesiones actuales y las condiciones de traslado al puerto exterior, los ingresos directos anuales calculados por concesiones y alquileres para este menester (primordialmente del Parque temático), ascienden a 7.509.600€ anuales, que se complementan con 1.893.400€ más que se recaudarían con impuesto finalistas de céntimos de euro sobre las concesiones y aparcamientos de pago subterráneos y las ofrecidas de forma gratuita por los centros comerciales (Marineda, por ejemplo, tiene 6.500) y a los propietarios de viviendas, con un sobrecoste medio anual de 6 €.

No queremos cerrar nuestra exposición programática con un tema tan tosco y para ello nos permitiremos incluir una cita del gran José Ortega y Gasset:

“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.”