



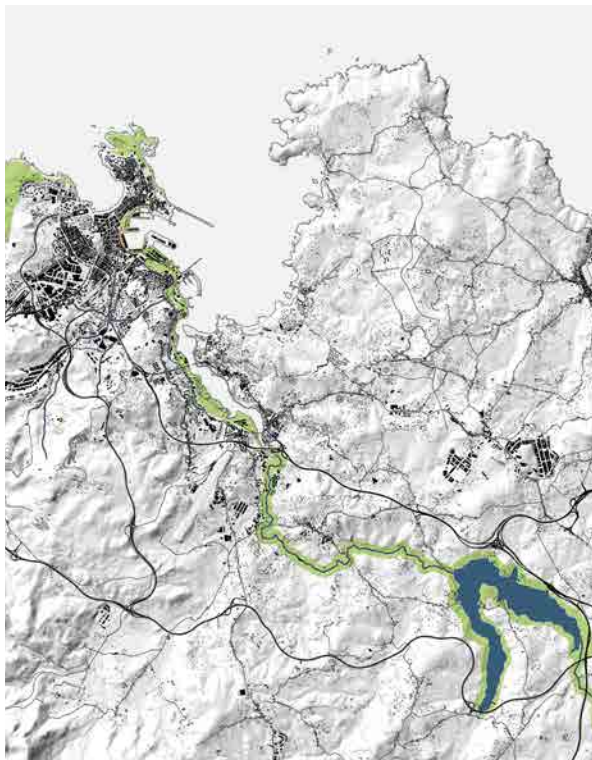
FUTUROS POSIBLES PARA A REFLEXIÓN

integración urbana puerto ciudad
movilidad y accesibilidad
sostenibilidad
modelo económico
participación ciudadana

Entendemos que o ámbito obxecto de reflexión vai máis aló da área concreta delimitada nas bases de concurso. Temos presente o resultado de séculos de construción do territorio, evidencia de distintos xeitos de relacionarse co medio, xeitos que reflicten as diversas circunstancias sociais, culturais, económicas etc., pero que non ocultan que todos eses momentos conflúen nun lugar con características específicas que o fixo adecuado como asentamento na súa orixe.

Entendemos que a liberación dunha grande superficie de plataforma portuaria -é dicir, un recheo artificial- ofrece a oportunidade de reflexionar sobre a relación dos núcleos urbanos co seu medio, ademais de sobre o seu papel en canto a aquelas naturezas espaciais que ofrece ao hábitat das cidades e dos cidadáns. Un borde litoral que aí está, afastado e ausente estes últimos anos de gran parte da cidade e a veciñanza, un borde que expón todo tipo de interrogantes sobre usos, naturezas, ciclos de vida, e todos aqueles que a participación cidadá faga aflorar.

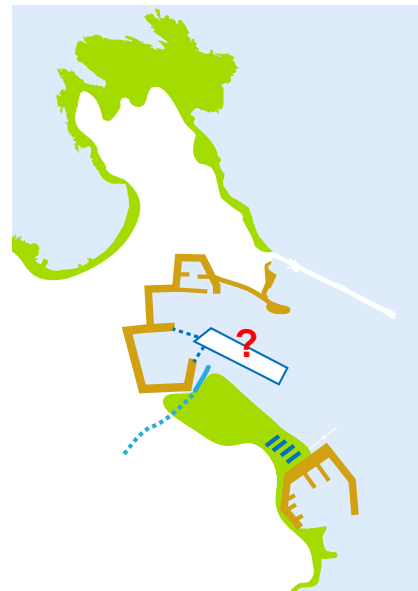
Unha costa resiliente ante un futuro sostible....



west riverfront project



renaturalización del litoral en Hunter's point



naturezas urbanas

Inicio do debate cidadán en torno ao futuro da fronte portuaria. As achegas de equipos técnicos permiten desvelar temas, conflitos e oportunidades derivados da apertura da fronte portuaria. Entendemos adecuado, máis que xerar respostas pechadas en forma de proxecto, formular preguntas sobre o futuro da cidade, orientar e abrir opcións de debate.

Un escenario a curto prazo coa desafección de terreos en San Diego lévanos a 1931 en canto á natureza da costa, pois o barrio de Os Castros asómase (ou pode asomar) de novo ao mar.

Ábrenos a posibilidade de repensar, desde a conciencia do medio e o hábitat de hoxe, que facer aí. Todo tipo de posibilidades e consecuencias ábreanse, nas que o cortoplacismo e as decisións que poidan volver hipotecar o futuro enfróntanse a unha visión transxeracional, a valorar a sustentabilidade do ecosistema, a equidade da cidade, a economía que a sustenta e (outras) economías máis desexables de futuro a perseguir, a urbanismo tácticos e brandos de hoxe...

Ábrenos a posibilidade de abrir e debater futuros mentres aproveitamos a potencialidade que a día de hoxe ábrese coa liberación de uso portuario estrito dos terreos. Unha estratexia que signifique afianzar e constituír fisicamente o seu status de zona pública, de banco de territorio para a cidade e as súas futuras demandas, pode ser un bo punto de partida.

ASPIRACIONES Y OBJETIVOS:

CINCO DESAFÍOS PARA EL FUTURO DEL ÁREA Y LA METRÓPOLI

- 1.- Sustentabilidade ampliada
- 2.- Continuidades culturais
- 3.- A experiencia da cidade. O habitat
- 4.- Equidade social-estructural da cidade
- 5.- A economía verde-azul
- 6.- Mobilidade saudable

1 SOSTENIBILIDAD AMPLIADA:

RE-FORMULAR LA COEXISTENCIA:

DE INFRAESTRUCTURA A AREA-ECOSISTEMA SOSTENIBLE

RE-PROGRAMAR DE MODO TRANSGENERACIONAL EN EL DISCURRIR DEL TIEMPO



Sostibilidade ampliada

É a nosa oportunidade de debater sobre un futuro aberto, entendido de modo transxeracional, no que desde unha nova conciencia da relación do home e o seu medio, e desde a asunción da necesidade de pensar en prazos temporais de cidade, non hipotecar desde a nosa xeración un tesouro como é o bordo litoral, un ecosistema vivo e diverso.

A idea de cidade complexa que hoxe reclama diversidade de naturezas para habitar ten nos terreos desafectados a oportunidade de re-naturalizar o espazo litoral, que ademais das melloras medioambientais que achega, ofrece a oportunidade á cidadanía de realizar percorridos por lugares doutro carácter, intermedio entre o densamente urbano e o natural aberto onde gozar do clima e a diversidade estacional coa riqueza de ambientes que esta proporciona.

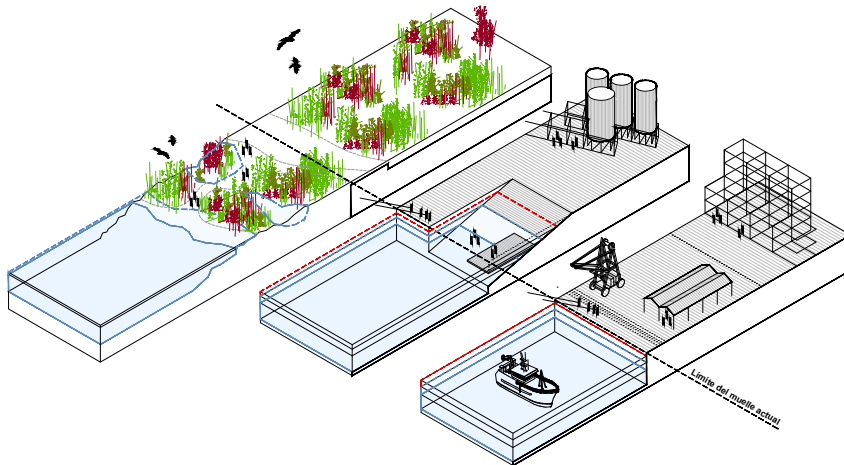


Todos sabemos da importancia do porto, pero onde a presenza deste antigamente atanguía de modo equilibrado á economía, á cultura e á sociedade, en anos recentes fóronse afastando da cidadanía, para ser un axente económico e un territorio descoñecido. Só o incremento e relevancia do tráfico de cruceiros e a presenza masiva de xente fixo abrirse puntualmente este territorio, ocasionando desequilibrios urbanos e sociais.

Entendemos este espazo como un lugar de enorme importancia ecolóxica e social, e que hai a capacidade, a través da coexistencia, de transformar o que antes dividía nun lugar que sexa nexo común para múltiples actividades cidadás. Un lugar que acolla tamén unha vida máis rica e complexa, e que achegue outros valores económicos aos que xa ten.

Recuperar un anaco de costa para a cidade devolverá a conciencia da maxia que Coruña ten, Un mar e dúas naturezas, a salvaxe do Orzán, e a ría.

Recuperar a presenza do río Monelos como espazo fluvial no corazón da cidade, porá en primeiro plano unha nova conciencia ambiental ademais de ofrecer á cidade unha zona saudable de paseo, lecer e comprensión do seu ecosistema.



Estrategias de borde tierra-mar

1. Renaturalización del borde litoral. Recuperación de la vegetación y la fauna de marisma.
2. Relación intermedia. Aplicación de pequeñas intervenciones para (otro) acercamiento de la ciudadanía al mar. Plataformas intermareales como recuperación de las antiguas rampas de uso pesquero.
3. Consolidación del borde 'pesquero' en la ciudad consolidada. Conservación de estructuras y elementos identitarios y aplicación de mecanismos de resiliencia frente a la subida del nivel del mar.

2 CONTINUIDADES CULTURAIS:

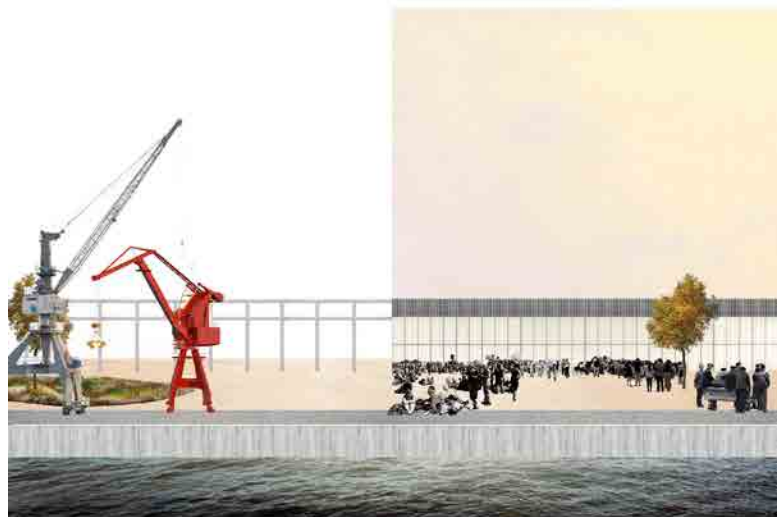
REUSAR O PATRIMONIO, ACCIÓNS MÍNIMAS, REVERSIBLES, FLEXIBLES E INCLUSIVAS, EFICIENTES **REACTIVAR ESPAZO > AO PÚBLICO**

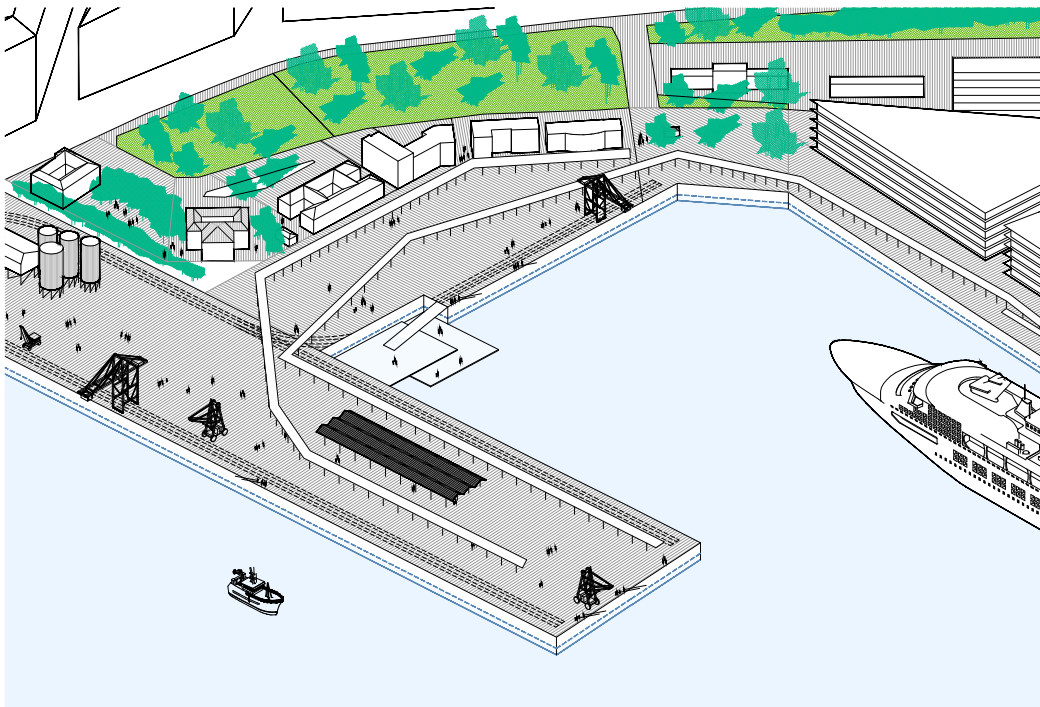
A relación co lugar é o nexo común a través das diversas xeracións. O específico do sitio é a orixe, as virtudes naturais, infraestruturais e climáticas o seu activo a través dos tempos. A súa conversión en lugar construído o reflexo das diversas culturas e a súa relación co medio.

Nas ultimas décadas o litoral deixou de ser en gran parte sinal de identidade da cidadanía, para ser un espazo loxístico. Esta é a oportunidade de devolver un papel central á presenza do mar e a súa cultura á Coruña.

Curto-medio prazo. Intervención a través de arquitecturas brandas e tácticas (pasarela que xere sombra, tratamentos lineais ou puntuais de pavimentos, pequenas cirurxías como puntos de conexión co mar e zonas de baño) que á vez que permiten a apropiación cidadá (esparexemento, usos deportivos, musicais...) sexan estratéxicas e estruturais para futuros inmediatos ou máis afastados.

Medio-longo prazo. Implementar unha súper-Estrutura , que xere espazo público e sirva como pasaxe-nexo de unión de posibles ampliacións dos edificios institucionais e cidadáns da Avd. Porto dá Coruña
Este espazo cuberto, evocador de andrómenas portuarias, permite xerar fluxos a dous niveis que resolverían movementos de accesibilidade para cruceiristas integrados na escena urbana.





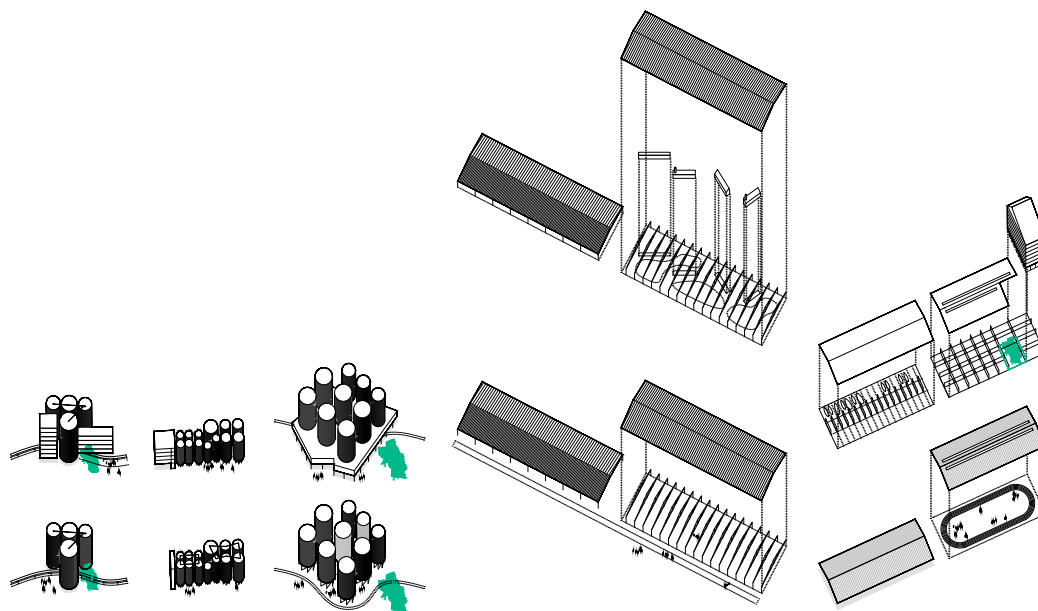
Intervención 'blanda'. Proyectar la continuidad física y visual entre los Jardines de Méndez Núñez y el frente litoral. Muelle como espacio zero que acoja programas abiertos. Estructura-pasarela que permita la conexión de los edificios administrativos con el muelle y el 'tejido' de futuras extensiones de programas administrativos o dotacionales. Posibilidad de crecimiento en altura y su utilización como estructura receptora de cruceristas.

PROTOCOLOS DE INTERVENCIÓN SOBRE O PATRIMONIO PRODUCTIVO

Vivir coa memoria. Identificar os vestixios industriais do porto como elementos de recoñecemento e de identidade para a cidadanía e recuperalos a partir de intervencións brandas a curto prazo (devolverlle o porto á cidade). No futuro, cando o desenvolvemento da cidade o esixa, polo seu carácter flexible e aberto, poderán acoller programas cidadáns: dotacionais, administrativos, educativos...

Curto prazo. Intervencións e ocupacións reversibles, amoblamentos temporais, desvinculadas da súa estrutura, a través de limiares e filtros térmicos e climatización a demanda.

Medio e longo prazo. Reserva para futuros programas, se o crecemento da cidade o require.



silos

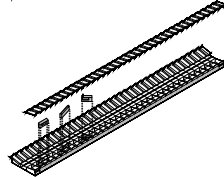
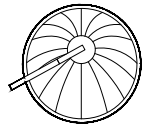
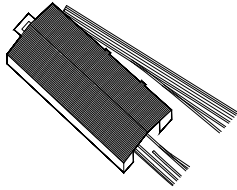
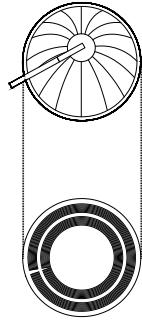
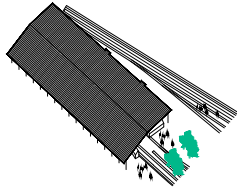
vestigios industriais
elem. de recoñecemento y de
identidad portuaria
Intervencións brandas a curto
prazo (devolverlle el puerto a la
ciudad) y
pueden acoger futuros usos

edificios industriales contemporáneos

Pueden conservarse como vestigios y reservarse
como estructura acogedoras de programas a medio
plazo
espacio flexible, ocupación reversible
umbral térmico y climatización a demanda
continuidad física y visual
ventilación cruzada
filtros vegetales

edifi

cont
Futu
som
Futu
rese
insti

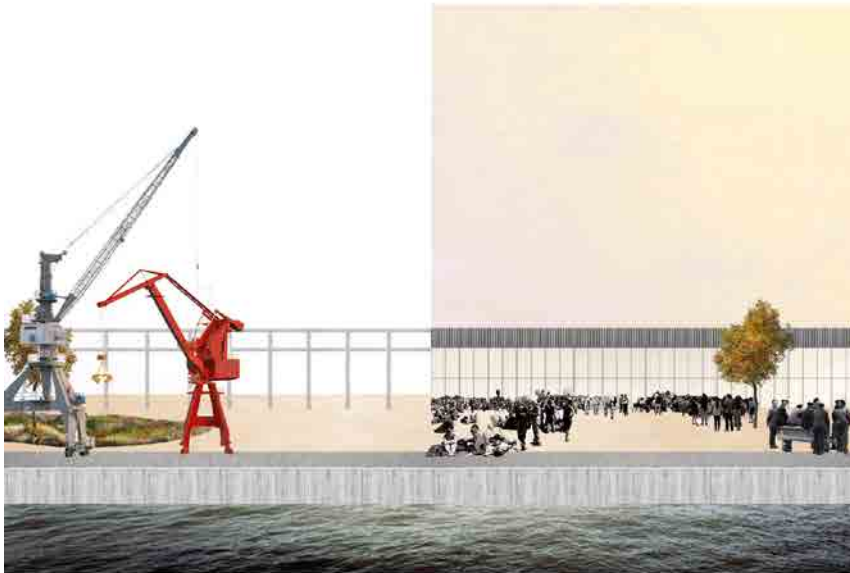


cios industriales
emporáneos
ro + inmediato: estructuras de
bra o de apoyo a actividades.
ro medio plazo: crecimientos,
rva equipamientos,
tuciones, edificios pesqueros...

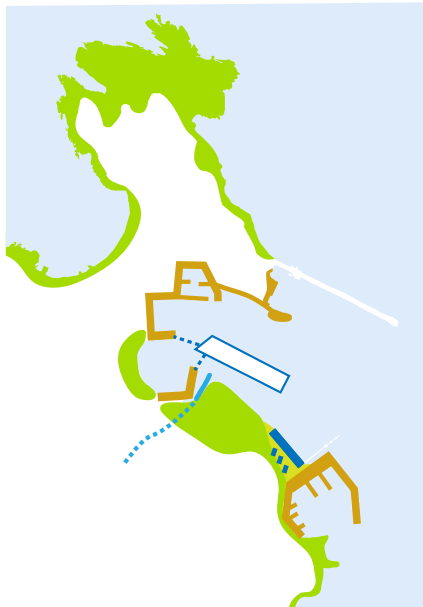
Antigua estación de San Diego
elem. de reconocimiento y de
identidad portuaria
borde de ciudad consolidada
intervención a corto plazo

La Medusa
vestigio del puerto
de graneles
vocación pública
futuro auditorio /
ágora / congreso

Lonja del Gran Sol
estructura flexible
acoger programas a partir de
intervenciones reversibles
desvinculadas de su
estructura. Umbral térmico
Programas vinculados a lo
pesquero (ocio, restauración,
compra, interpretación,
educación, investigación)
para potenciar la 'bahía
pesquera'



3 A EXPERIENCIA DA CIDADE NATUREZAS ESPACIAIS REXENERAR ESPAZO PÚBLICO REPROGRAMAR ESPAZO PÚBLICO



Calidade ambiental: O espazo público hoxe é un conxunto de arterias de circulación xenéricas, onde se perdeu en gran parte a súa orixe cultural, as súas raíces xeográficas e climáticas...

Volver pensar a cidade desde o específico do lugar, do clima e estrutura física, recoillendo valores paisaxísticos e culturais daqueles elementos dotacionais que lle deron orixe e sustento, achegaroo á idea de sostiabilidade ampliada.

Entendemos necesario hoxe que a cidade ofrezca diversidade na natureza dos seus espazos, para diferentes momentos do habitar, á vez de para equilibrar o propio ecosistema urbano, e contribuír a un mundo máis sostible.



As nosas vidas cambiaron, alargáronse considerablemente, fixéronse mais ricas en diversidade de actividades e necesidades.

Unha aproximación máis ecolóxica e sensible ao futuro do medio, que entenda o lugar como parte dun ecosistema complexo, xunto a novas iniciativas cidadás que reclaman espazos distintos e versátiles, ao desexo e necesidade dunha vida mais saudable e equilibrada, a necesidade de conciliación etc., fai necesario reformular as distintas aproximacións á planificación da cidade e as súas partes especializadas etc. , para conseguir un hábitat para todos, comfortable, seguro e diverso.



4. EQUITADE SOCIAL-ESTRUTURAL DA CIDADE REPENSAR OS EDIFICIOS E A RELACIÓN COA SÚA CONTORNA IMPULSAR O AXEITADO ECOTONO URBANO

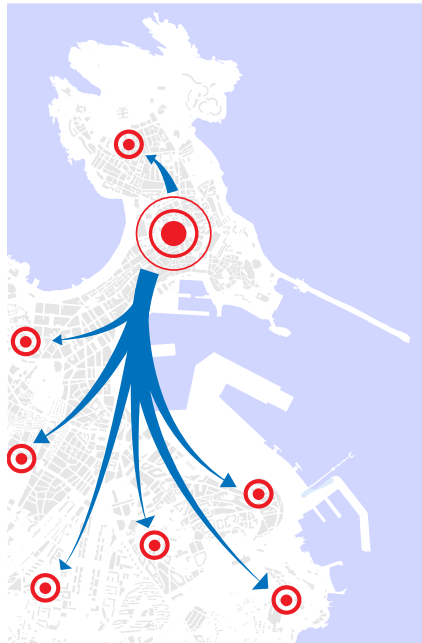
Equidade social-estrutural da cidade

A plataforma portuaria que se libera illou ao barrio de Os Castros, e anulou a súa relación co borde litoral, deixándoo, en parte, como unha área infraestrutural con grandes carencias ambientais e dotacionais.

Temos hoxe a oportunidade de reequilibrar a cidade, de entender o borde litoral ao nivel da cidade de hoxe (en toda a súa extensión), e non só un pequeno tramo da cidade antiga, onde mesmo nos últimos anos no ensanche produciuse un illamento da cidade e o seu litoral.

O desafío é como a través de reformular o borde litoral e a relación cidadá con el, podemos mellorar a equidade social e o equilibrio urbano.

RE-EQUILIBRAR RELACIÓN CIUDAD-LITORAL



A transformación do porto non afecta unicamente ao espazo no que se interven.

Nunha escala global depende a capacidade da cidade para atraer visitantes.

Nunha escala territorial contribúe a consolidación da infraestrutura verde e abre a posibilidade de novas conexións marítimas.

Nunha escala periurbana afectará a distribución dos transportes e da mobilidade en xeral.

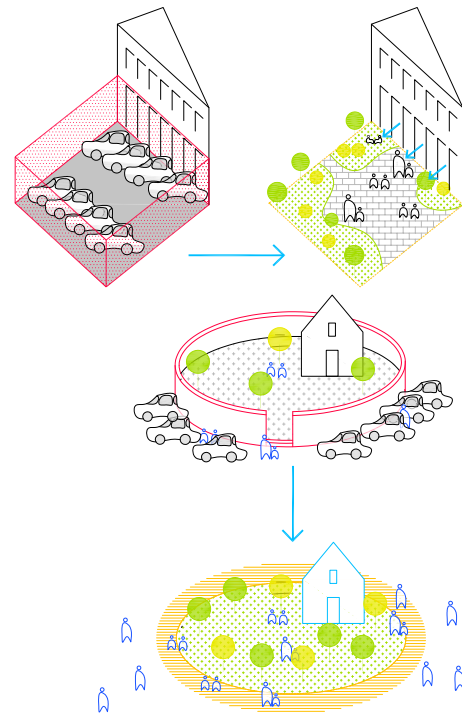
Pero é na escala urbana onde o grao de influencia pode considerarse máis elevado xa que ademais do equilibrio macro -coa creación dunha gran superficie de convivencia- debería plantexar unha escala micro, na que as plusvalías obtidas na transformación do porto puidesen axudar a dinamizar outros barrios. En especial cando, ao desenvolverse o porto cun carácter máis lúdico, poden perder moita da súa vitalidade.

O público

Os edificios públicos entendidos como activadores do espazo xeran no seu entorno inmediato espazos públicos de cualidade, seguros e que estenden o seu influxo aos adxacentes xerando actividade social e económica nestes.

Isto implica que sexan edificios amábeis e extrovertidos, sen “traseira”, recuperando espazos intermedios fundamentais para a cidade como os adros, gradaríos de acceso, etc.

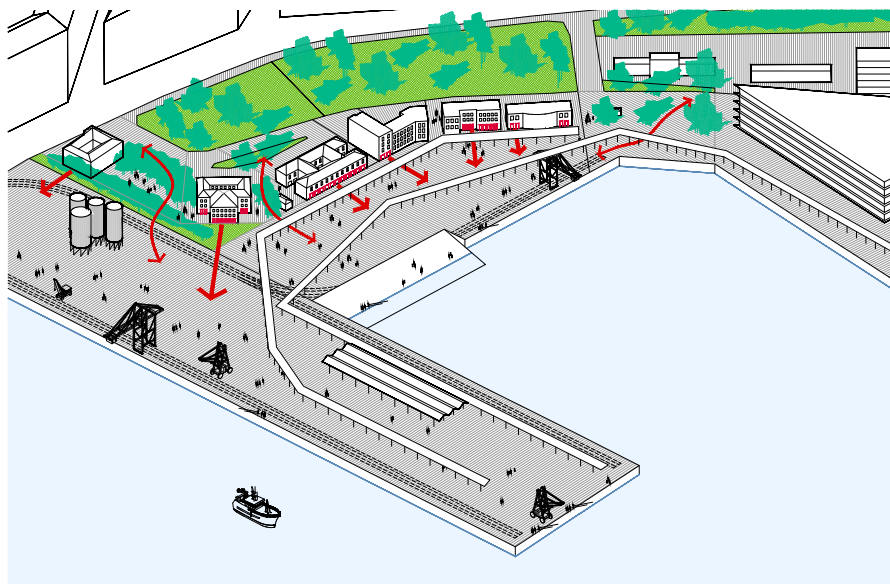
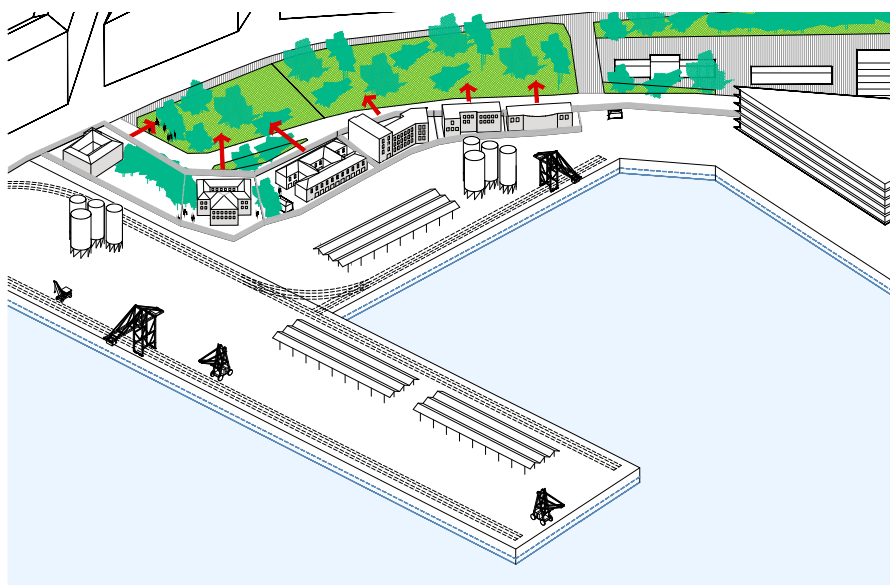
Tratamento dos límites dos espazos públicos, eliminación do aparcamento e dos cercados que embolsan e impeden o acceso e a visibilidade dos mesmos, e cualificación da contorna inmediata dos mesmos como prolongación e continuidade que os ate co tecido peonil, existente e de nova creación



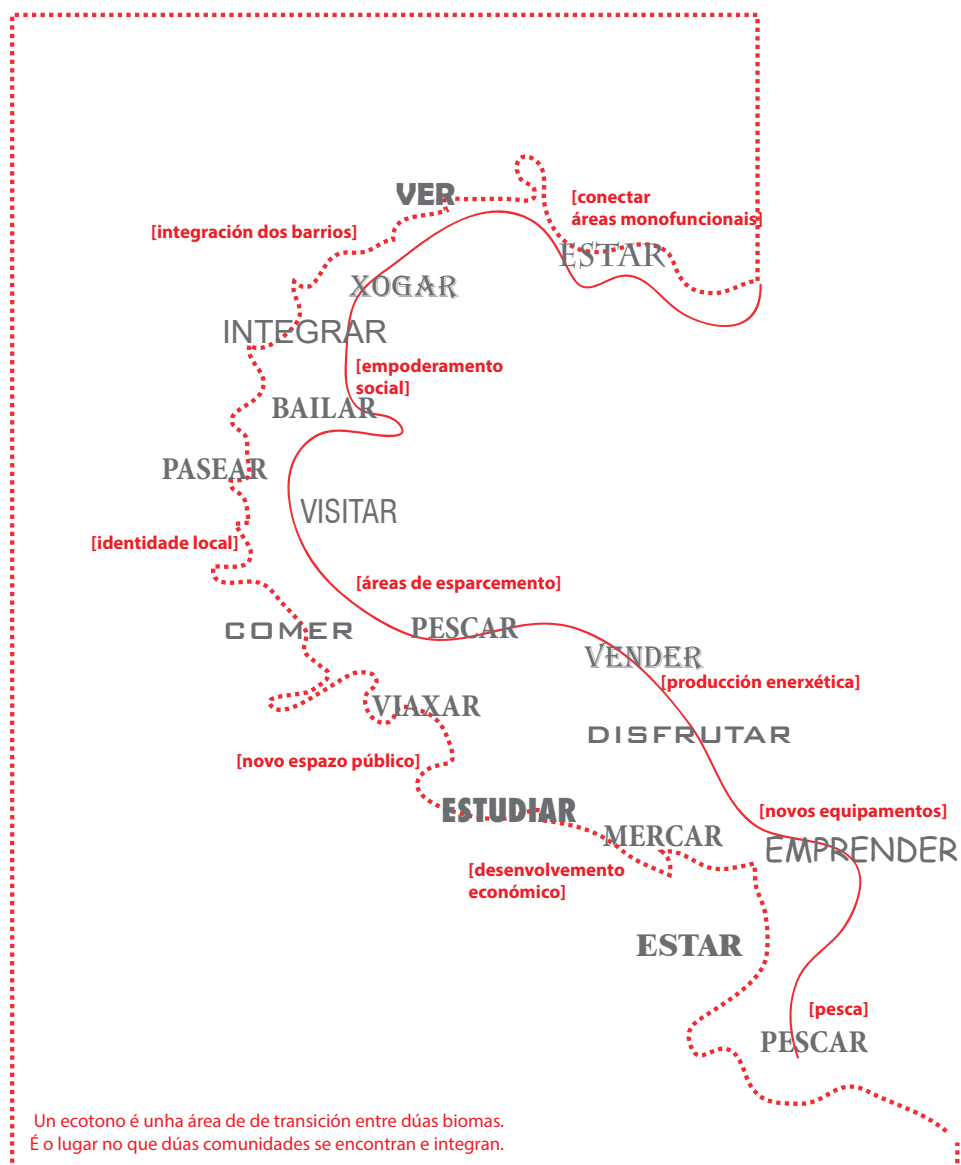
Na área Calvo Sotelo-Batería, unha primeira acción fundamental é activar como xeradores de espazo público aos edificios institucionais. De funcionar só a rúa, a transversalizar o seu funcionamento eliminando os seus recintos privados e facendo cidade.

Entre eles a posible instalación do espazo pasaxe, a cidade asentaría a súa presenza, que xunto á transformación do peirao en espazo de lecer faría deste lugar un punto de destino principal.

Deste xeito reaparece a conectividade entre a cara do Orzan e a ría, evocando situacións de orixe.



A construción do **ecotono** permite a **convivencia de dous ecosistemas** que en moitos momentos non poden estar completamente integrados pero si retroalimentarse entre eles.



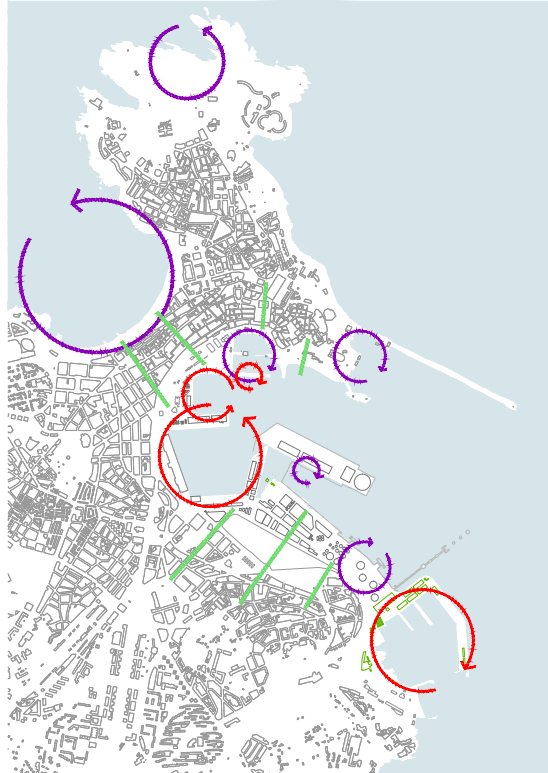
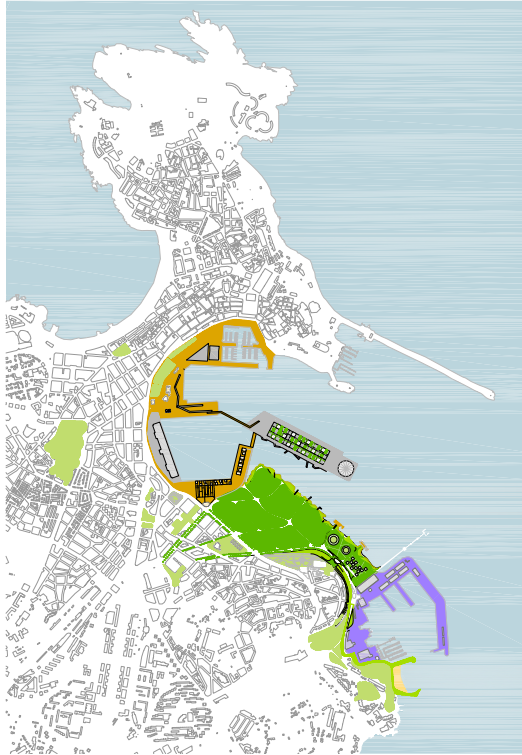
5. LA ECONOMÍA AZUL

RE-INSERTAR USOS CIDADÁNS.

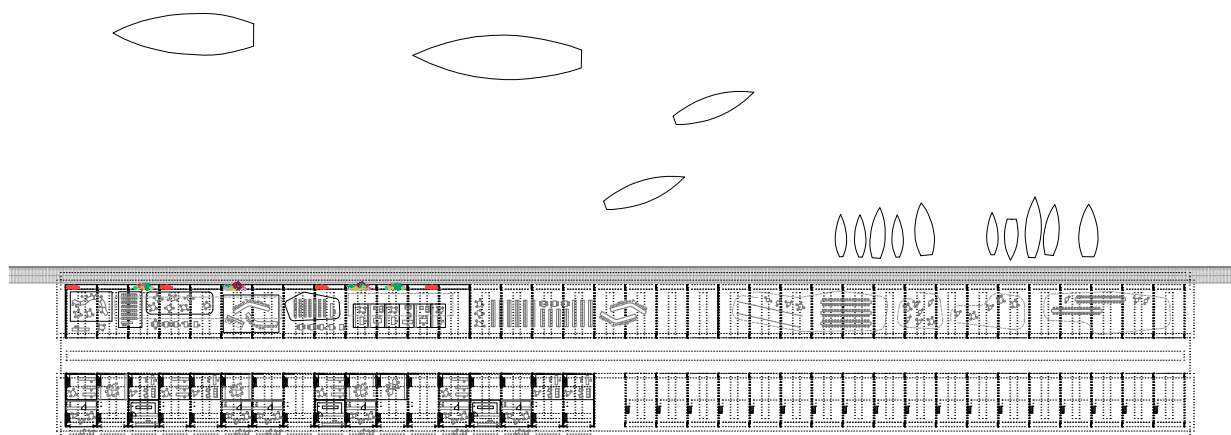
CAMPUS DA ECONOMÍA AZUL, INDUSTRIA LIMPA E

INVESTIGACIÓN-DIVULGACIÓN

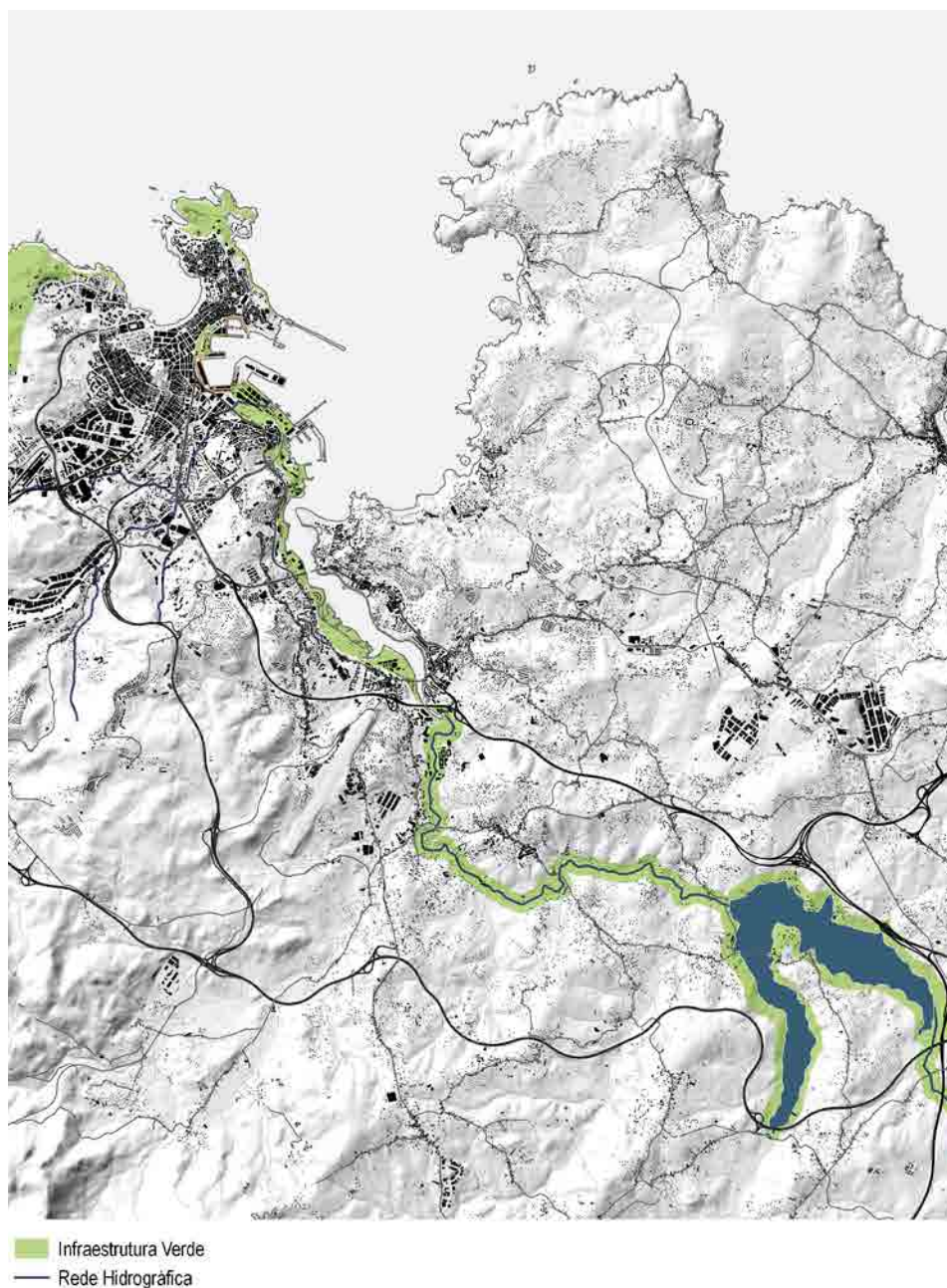
RECARGAR E REPROGRAMAR O ESPAZO PÚBLICO



Desaparecen os motivos históricos da zonificación. O mar é actualmente un sector económico tradicional e vangardista ao mesmo tempo. As novas industrias, que son intensas no uso do deseño dixital e as tecnoloxías de fabricación, poden ser pequenas e limpas. A capacidade de concentrar a diversidade é unha das estratexias que mellor funcionan para promover a innovación e a creación de proxectos de impacto. Neste novo entorno hai un elemento único, o mercado de peixe eo porto pesqueiro, que son reforzados polo proxecto.



A Lonxa do Gran Sol como exemplo de re-uso flexible e a demanda. A estrutura do edificio permite a súa activación a partir das intervencións fráxiles, temporais e móbiles, podendo converterse nun importante catalizador de actividade con programas vinculados á cultura do mar (investigación, innovación, educación, emprendemento, comercio, lecer...)



Enténdese que os futuros posibles deben dar una resposta axeitada ao factor da sustentabilidade, tanto nun ámbito concreto, como nun ámbito territorial. Neste senso, semella de vital importancia apoiarnos na realidade paisaxística existente, é dicir, na Infraestrutura Verde da ría do Burgo, a cal conecta o embalse de Cecebre coa Ría do Burgo, acompañando o leito do río Mero. Polo tanto, e tamén dando una resposta axeitada ao compromiso co programa Conecting Nature, os terreos dos que agora se dispoñen presentan una gran oportunidade para dar continuidade a este corredor, utilizando a vexetación para a creación de ambientes máis saudables y sostibles.



6 MOVILIDAD SALUDABLE

Repensar e redeseñar as cidades para volver a poñer ás persoas no centro da toma de decisións é xa unha aspiración común a moitas delas, de lugares e culturas lonxanas, pero que comparten ser o hábitat de moitos seres humanos.

Entender a mobiliade como algo que atañe ás persoas e afecta profundamente ao espazo urbano e a súa calidade medioambiental e social, independentemente do modo no que aquelas se desplacen, é básico para reequilibrar o uso do espazo entre vehículos e persoas, para redefinir o modo de uso e permitir a apropiación para diversidade de accións do espazo público polos cidadáns.

Na cidade como lugar de consenso entre persoas, é preciso un pacto entre as diversas mobilidades, pasar de falar de viais e comezar a falar de rúas no sentido que estas tiñan como lugar de relación social e cultural, de comercio, etc.

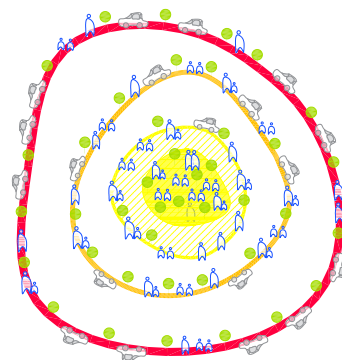
Definir cales son os tráfico necesarios para o funcionamento da cidade e cales perxudiciais e prescindibles, que ocupacións do espazo público son beneficiosas para todos, así como conseguir que os desprazamentos na cidade sexan algo con valor en si mesmo será un primeiro paso.



Ao longo da historia das cidades os edificios e equipamentos colectivos, de significación cultural, xeraron os mellores e máis importantes espazos daquela. Recuperar algúns perdidos e tratar de enlazalos proporcionaría percorridos dun alto valor social-cultural, á vez que pode dotalos dun carácter ambiental amábel e co cidadán de protagonista.

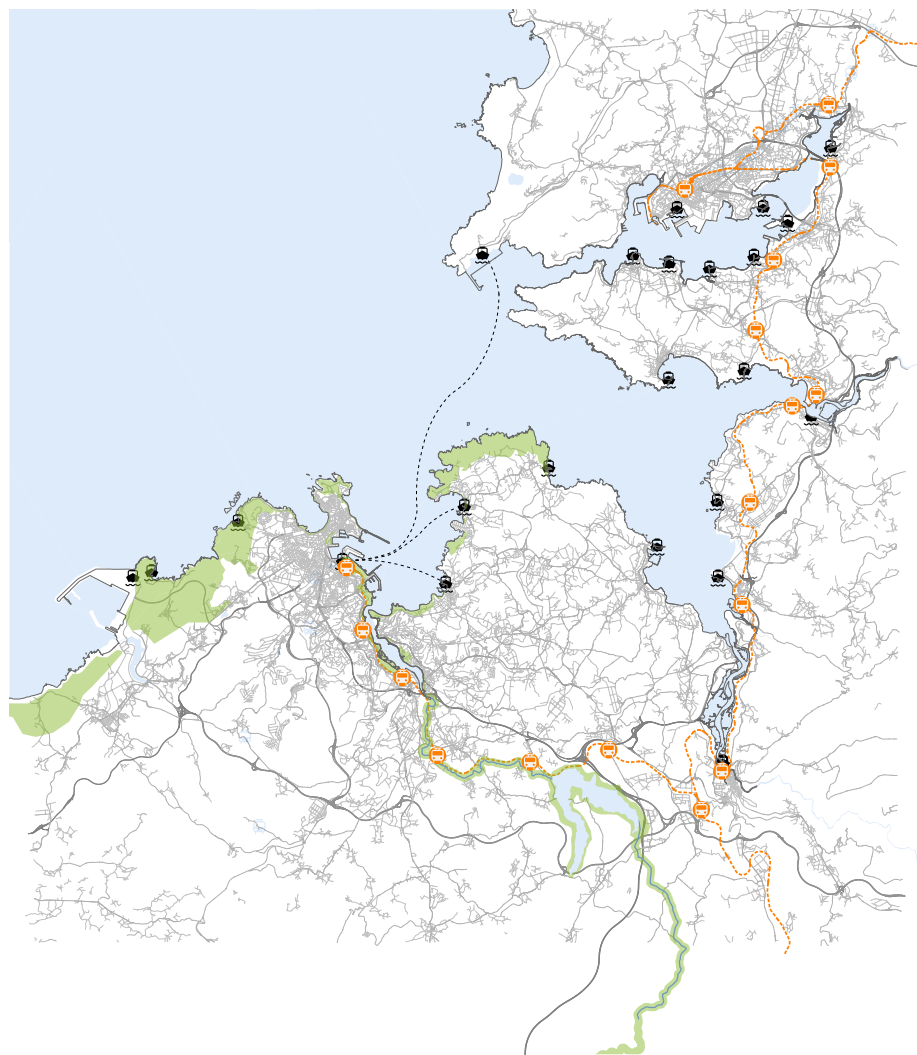
Un casco urbano orientado cara o peón

- Promover o tráfico calmo
- Promover o movemento a pé
- Promover o transporte público
- Promover a bicicleta



Accesibilidade

A continuidade no espazo público facilita as sinerxias entre os diversos usos do mesmo, xerando seguridade e accesibilidade. Isto, á súa vez, potencia a sustentabilidade económica do tecido comercial, fomentando o uso do mesmo e a xeración de actividades complementarias, así como dando a suficiente marxe de liberdade para os cidadáns na apropiación colectiva del.



Distribución de puntos embarque nas rias de A Couña e Ferrol e proposta de reutilización de infraestructuras para conexión ferroviaria.

DÉCADA 2020-2030

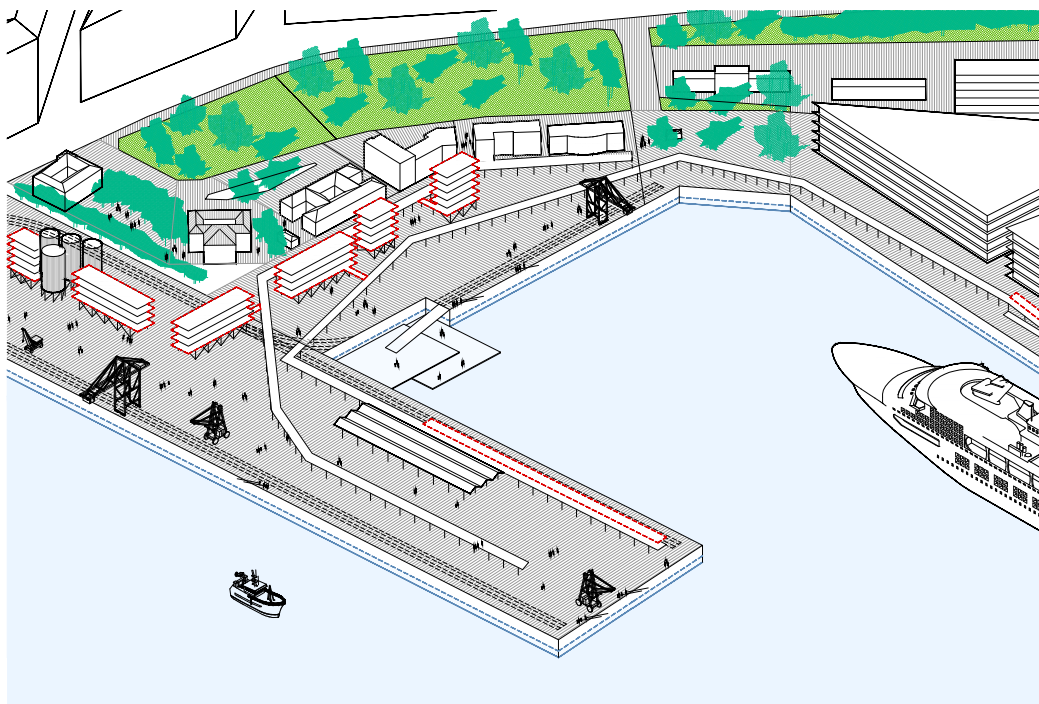
Un arranque

Creando un parque litoral que penetre hasta el borde **reusando** naves adecuadas para usos que la sociedad decida-demanda. Un polo cultural-economico-hostelero en torno a la lonja antigua y al espacio multiuso cubierto de la antigua estación

Implementado una superestructura arquitectónica en la plataforma Calvo Sotelo -Batería que la constituya en **espacio público**, empezando por **hacer transversal** el conjunto de edificios públicos de la Avda. Porto de Coruña y que hoy generan trasera y extrañamiento, y que sea el germen de un espacio-plaza del litoral capaz en su día de ir acogiendo aquellas dotaciones que la ciudad demande a futuro.

Reusar y reponer en carga piezas singulares como los silos visibilizará una nueva actitud **sensible al patrimonio, ciclos de vida** y la **necesaria flexibilidad** de gestión.





a- se desafecta a área graneis líquidos. As derribas limpas recíclanse para xerar o novo bordo marítimo renaturalizado.

b-nace o parque litoral

c- Reutilízase un tanque para equipamento público que xere un novo espazo público que convoque á cidade ao novo espazo natural de borde.

d: A estación reúsase conservando a cuberta como espazo intermedio capaz de acoller equipamentos efémeros que inicien a recolonización da área pola veciñanza.

e.- Iníciase o debate e estudo sobre recolocar un novo apeadeiro-pequena estación. Sobre a loxística e mobilidade futura da área portuaria activa e incentivada, así como a súa coexistencia coa ocupación do litoral por actividades cidadás

f.- Os Castros, que no seu día perdeu o mar polo recheo, retoma a súa vinculación a este, cunha conexión natural sen barreiras que achega equipamento 24/7 ao barrio e dálle centralidade. Recupera así o seu borde litoral e ao ser este agora capaz de acoller un futuro campus de economía azul -ou o que se decida-, re-equilibra a súa relación con outras áreas da cidade mellor dotadas.

g. A cidade asómase ao mar polo parque que ocupa instalacións obsoletas e sen uso, mentres se potencia a área dedicada á pesca e a súa cultura en espazos rehabilitados e reusados, como a lonxa de altura antiga.

h. a cidade comeza a usar o seu bordo litoral e obtén unha circulación continua do mesmo unha vez construída a ponte a Calvo Sotelo h.- en Batería, a cidade recupera a súa relación co mar manipulando o peirao para facer espazos intermareais estanciais e de lecer.

i.- No Centenario mínima intervención de momento. Limpeza e mantemento de estruturas útiles como espazos semiclimatizados para usos a definir.

Re-uso da cúpula como gran ágora urbana multieventos, transformando a súa cuberta en activa e produtora de enerxía, símbolo dunha nova conciencia ambiental e de relación humana co medio

j. En Batería e Calvo Sotelo un mínimo elemento arquitectónico, unha pasaxe lineal xera a presenza do espazo público na plataforma. Posibilita facer abertos e transversais os edificios hoxe alí situados e define unha superestrutura evocadora das portuarias, que no seu día será soporte ao que enlazasen edificios dotacionais ou o que as xeracións vindeiras consideren.

O uso do Peirao do Centenario abre o debate sobre cara a onde quere camiñar a cidade. Destinar ese espazo a loxística portuaria xera economía e mantén produtivo o lugar.

É posible, con todo, pensar noutras economías que xeren máis riqueza (económica, social, ambiental), máis emprego e ademais ofrezan ese espazo para o uso e goce da cidadanía.

A ecuación en termos económico-sociais simple (por non introducir variable ambiental) podería ser:

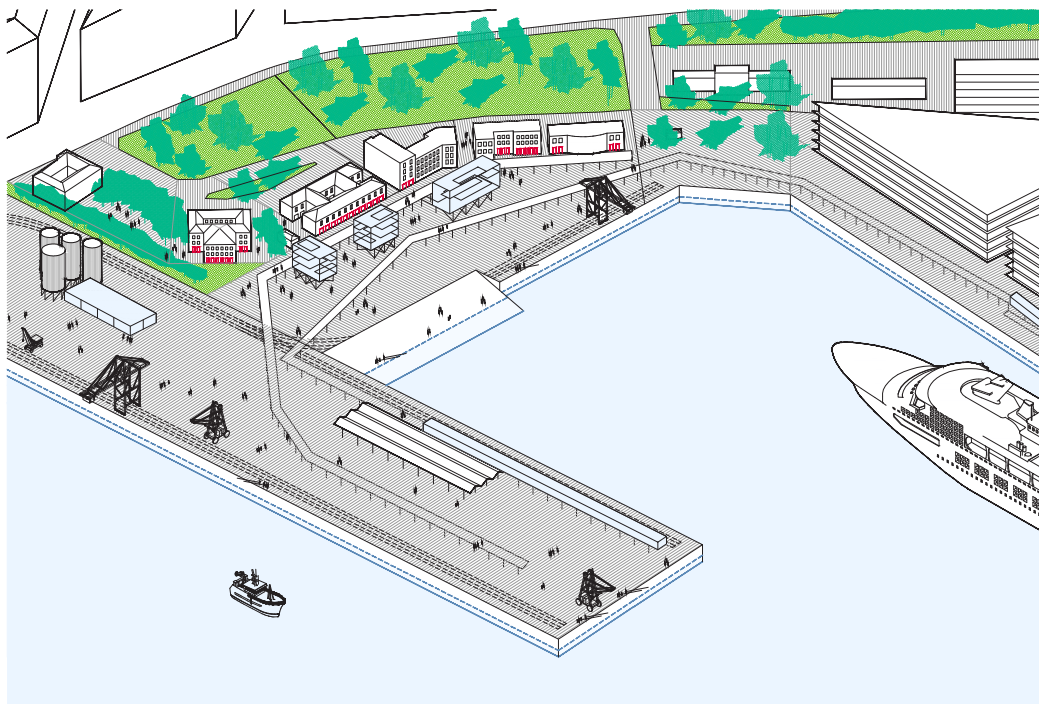
Nº de empregos, rédito económico por m2 como loxística portuaria/

Nº de empregos, rédito económico como economía azul en sinerxía con tecido produtivo da área metropolitana

Esgotado o ciclo de vida das naves, e se nese momento se decide-demanda un polo de economía azul, investigación etc comeza o campus público

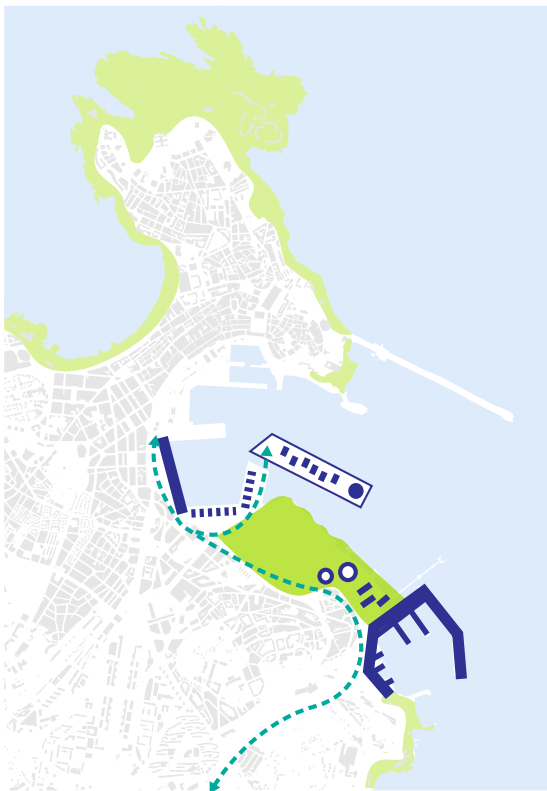


- a. Os castros están xa conectados co litoral e comeza a constituírse o campus de economía azul no parque
- b A cidade recupera a súa integración no ecosistema da ría, e xa ten un lugar “doutra natureza”... O parque litoral
- c.- Ábrese a circulación de augas e Centenario queda como o que é, un artificio
- d.- Agora este espazo é un Banco de terreos, para as xeracións vindeiras, un lugar privilexiado para usos comúns que eles decidan-necesiten
- e.-O borde sur da illa constitúese en Paseo urbano equipado con piscinas etc., que conflúe no gran Agora cúpula. O novo faro da cidade.
- f.- O río Monelos “reaparece”, co seu espazo de bordo fluvial que enlaza a cidade coa costa. Exemplo de nova relación co medio e xerador de mobilidade saudable na cidade.
Devolve á cidade a súa historia física e diminúe a pegada ecolóxica da mesma.
- g.- Dunha economía de servizos tentouse pasar a unha economía de valor, a lombos do i+D de empresas punteiras da área así como externas atraídas polo campus privilexiado.
- h.- Un urbanismo contemporáneo que xorde de recuperar a relación do hábitat co medio e a súa xestión.

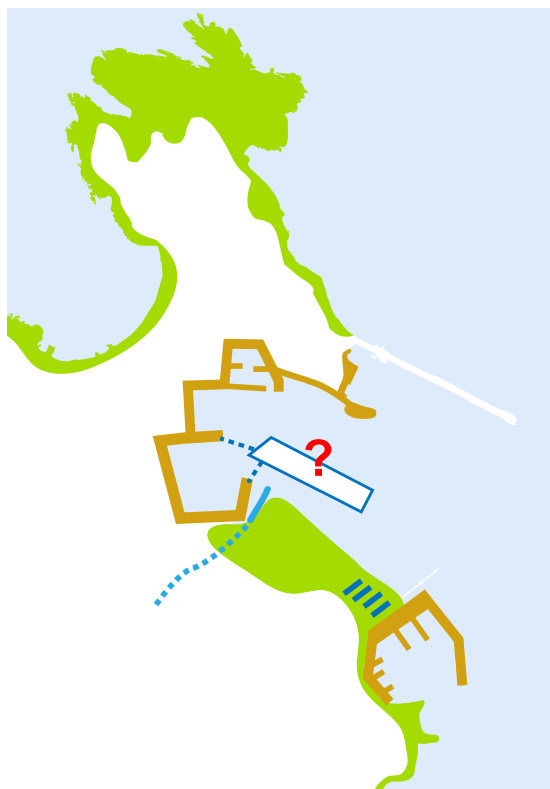


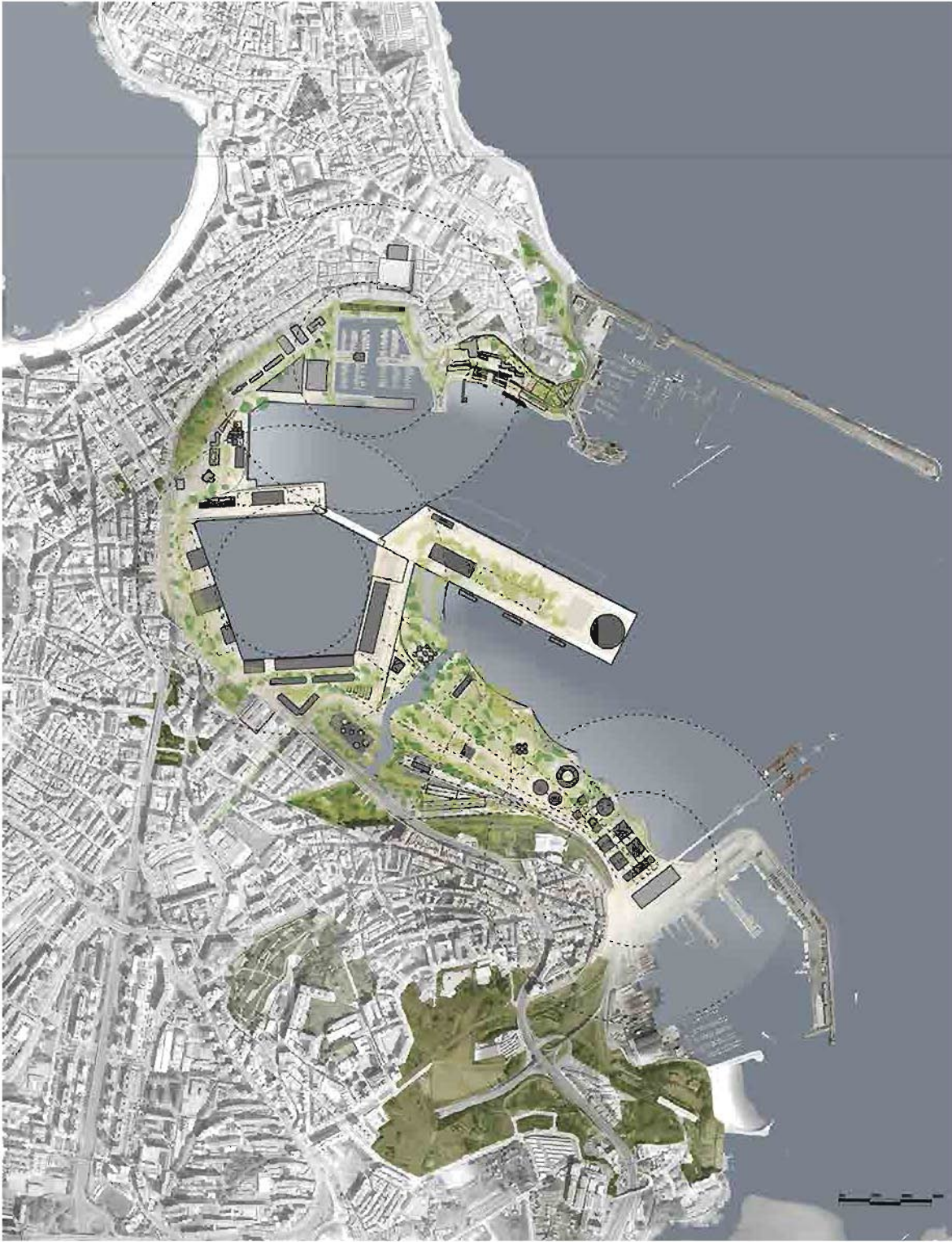
A cidade debate sobre o futuro da localización e xestión da lonxa e a terminal de cruceiros, dado o enorme desenvolvemento que para esas datas se espera, así como a profunda transformación que sufrirán e que hoxe non é posible intuír.

Entender que a cidade é interxeracional e que hai que ser cautos e prever flexibilidade e reversibilidade no uso do chan é factor de equilibrio co medio e entre xeracións.



Renaturalización do espazo portuario, recuperación da canle do Río Monelos e recuperación da flora e a fauna de marisma perdida pola inserción de procesos negativos durante os dous últimos séculos. Conexión co proxecto de Corredor Verde da Ría do Burgo e entendemento da posición estratéxica do ámbito nun sistema ecolóxico maior.

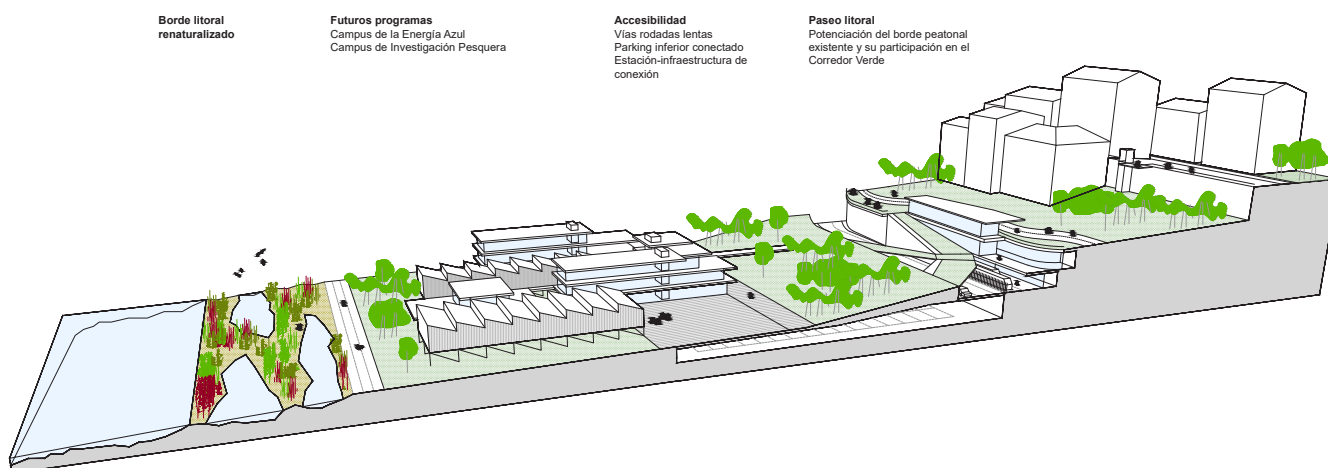




DÉCADA 2040-2050



San Diego é hoxe un campus consolidado, as necesidades da cidade para edificios públicos singulares crearon unha extensión das edificacións cara á área da lonxa, Cidade da Xustiza, constituíndo un exemplo de integración de edificios e medio ambiente, que constituíu un barrio autosuficiente enerxéticamente e saudable en canto a mobilidade e habitar. O barrio de Os Castros plenamente integrado xa no litoral é exemplo dunha cidade complexa e equilibrada.



**Borde litoral
renaturalizado**

Futuros programas
Campus de la Energía Azul
Campus de Investigación Pesquera

Accesibilidad
Vías rodadas lentas
Parking inferior conectado
Estación-infraestructura de
conexión

Paseo litoral
Potenciación del borde peatonal
existente y su participación en el
Corredor Verde

o uso do centenario debateuse entre diversas opcións.

posible escenario: área norte nova terminal de cruceiros

área sur , espazo de lecer marítimo e edificios mixtos dotacionais,
investigación , residencias interxeracionais públicas

A nova lonxa a construír unha vez obsoleta a de principios de século XXI, abre o debate vinculado ás novas tecnoloxías da pesca e a súa xestión, así como aos impensables avances tecnolóxicos sobre a súa localización....

Desprazar cara adiante deixando respirar a loxística e o espazo público da cidade, levala ao porto pesqueiro de Os castros, en peza flotante....

Dejemos futuros posibles y abiertos a los que vienen....



AFECCIÓNS E CONDICIONANTES DA XESTIÓN DA TRANSFORMACIÓN

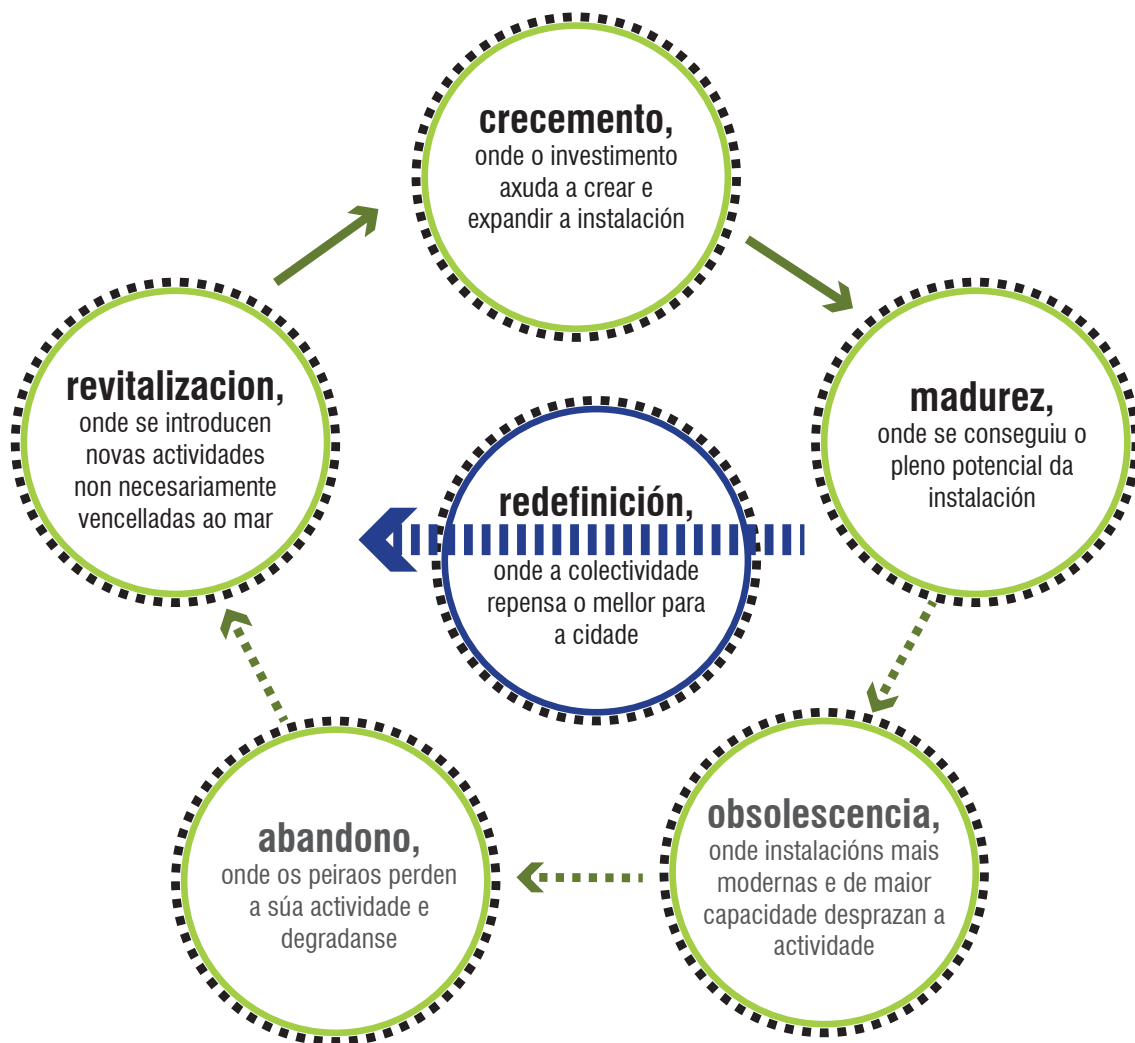
Unha vez asentada no último cuarto do século pasado a democracia, e definidas as competencias e responsabilidades das administracións locais, entramos no XXI, co desafío de dar resposta a moitos retos e problemas sociais a través do debate conxunto entre administradores e administrados, cunha demanda na toma de decisións cada vez maior, por parte destes últimos, sobre a sociedade, a cidade, as vilas e territorio en xeral que queremos. Evidentemente, non se trata dun ideal consensuado sobre as formas de descentralizar a toma de decisións, a maiores de ter que asumir que se trata “dun ideal” que esconde unha complexidade e dilemas que, a miúdo, polos propios coñecementos técnicos e decisións críticas que hai que manexar e tomar, e pouco accesibles á cidadanía media. Polo que “traballar” a comunicación dende un punto de vista tan riguroso como comprensible e didáctico, para que a cidadanía non se deixe arrastar nun primeiro impulso por certos conceptos ou usos (turismo por exemplo), que lonxe de crear consenso ou un debate sosegado, pode levar ao antagonismo, nun contexto como o actual no que tanto a través das redes sociais, como dos últimos resultados electorais en moitas e diversas partes do Globo, a crispación e consecuente distorsión dos debates correctamente argumentados, acaban sendo imposibles.

Por iso, na cada vez máis fragmentada, plural e diversa sociedade na que pode semellar difícil compatibilizar memoria, identidade, tomas de decisións maduras e lentas, coa inmediatez das redes sociais, as opinións xenéricas e a velocidade dos cambios tecnolóxicos, apostar por unha vía consensuada e non excluínte das opinións dos “outros”, e coa que todas as partes se sintan cómodas e identificadas, presentase como o gran dilema a acadar. Para un final de tal envergadura, achegamos a continuación un modelo de recollida de datos e información, participada e transversal dende o punto de vista dos actores implicados; xa non tan só os residentes de a pé na propia cidade da Coruña, senón tamén os residentes nos concellos limítrofes, profesionais e persoal laboral do propio Porto, tecido veciño, comercial... En definitiva: usuarios e usuarias presentes e futuros, todas elas do novo espazo urbano que se abrirá para todos ao mar.

O caso que nos ocupa

Un dos paradoxos das grandes arterias de comunicación e transporte, e que tamén acaban xerando barreiras entre determinadas partes ou zonas dos territorios que cruzan, segmentándoas e dificultando o acceso ás mesmas costeras. O caso das infraestruturas e vías de comunicación marítimas como os portos, mirase agravadas por uhnas singularidades (voluminosas construcións e cimentacións) que poden obstaculizar a rehabilitación urbana destas áreas, a medida que van ficando obsoletas e anticuadas, ao marxe de que moitas desas características, podan ser aproveitadas e reutilizadas a través de novos usos.

No mundo contemporáneo, no que as mercaderías viaxan e se cargan e descargan doutro xeito que noutro, e onde as persoas tamén teñen modificado as súas pautas e medios de mobilidade no que ao traballo (vehículos compartidos,-



Economía circular

Os portos teñen o ciclo que se sinala na gráfica, con cinco fases (crecemento, madurez, obsolescencia, abandono e revitalización). Resulta esencial a implicación da cidadanía na redefinición dos usos antes de chegar agora período da obsolescencia de xeito que se poida revitalizar e voltar a senda de crecemento.

bicicletas eléctricas...), e lecer se refire (liñas de baixo custe, cruceiros...) poder especular coas formas de transporte a empregar no futuro, e co uso que se lle derán a algunhas das infraestruturas que van quedando sen uso (peiraos, estacións e vías de tren, etc) presentase como algo tan suxerente como difícil. Polo que interpelar ao meirande número de persoas, independentemente da súa formación e orixe, co gallo de tentar “captar” os seus estilos de vida (consumo, lecer, empregos...) cos que poder proxectar e albiscar os futuros interrogantes, rebelase como algo clave.

Proposta de toma de decisións participada

En colación ao anterior desexo de reducir e pulir os antagonismos, en beneficio dunha proposta ampla e carente na medida do posible de disensos insalvables, un acaído deseño e planteamento da obtención, debate, contraste e devolución do sentir xeral, a través das maiores oportunidades para a participación e o acceso á información publicas, amosanse como unha das poucas vías para agregar e conciliar opinións e desexos

Quen

A presente proposta de participación pública, vertébrase sobre dous eixos principais, a tenor da propia especificidade e complexidade do escenario ao inicio aludida: un porto como o da Coruña, coa súa correspondente idiosincrasia no que a súa propiedade e xestión se refire -Autoridade Portuaria, Portos do Estado...-, e por outro a(s) súa(s) envolvente(s) os barrios cos que limita, o resto da cidade, e un pouco máis alá a área metropolitana desta. Dita identificación de actores, corresponderíase coas diferentes voces.

Como

A posta en marcha do proceso de recollida de datos e información (entrevistas en profundidade, grupos de discusión e enquisas presenciais e online) coa que poder comezar a elaborar e secunciar os materiais para a elaboración das ferramentas de participación (mesas de traballo sectoriais e foros abertos de debate), plasmaríanse no seguinte esquema:

INSTRUMENTO	A QUEM?
Entrevistas en profundidade	*Profesionais e técnicos do sector *Representantes das distintas administracións implicadas/xestoras *Expertos e investigadores
Enquisa presencial (1000 cuestionarios)	*Veciñanza do concello de A Coruña
Enquisa online ¹ (3 tipos diferentes)	*Veciñanza do concello de A Coruña *Residentes na área metropolitana *Cidadanía extensa (outras localidades)
Grupos de discusión	*Representantes do tecido social

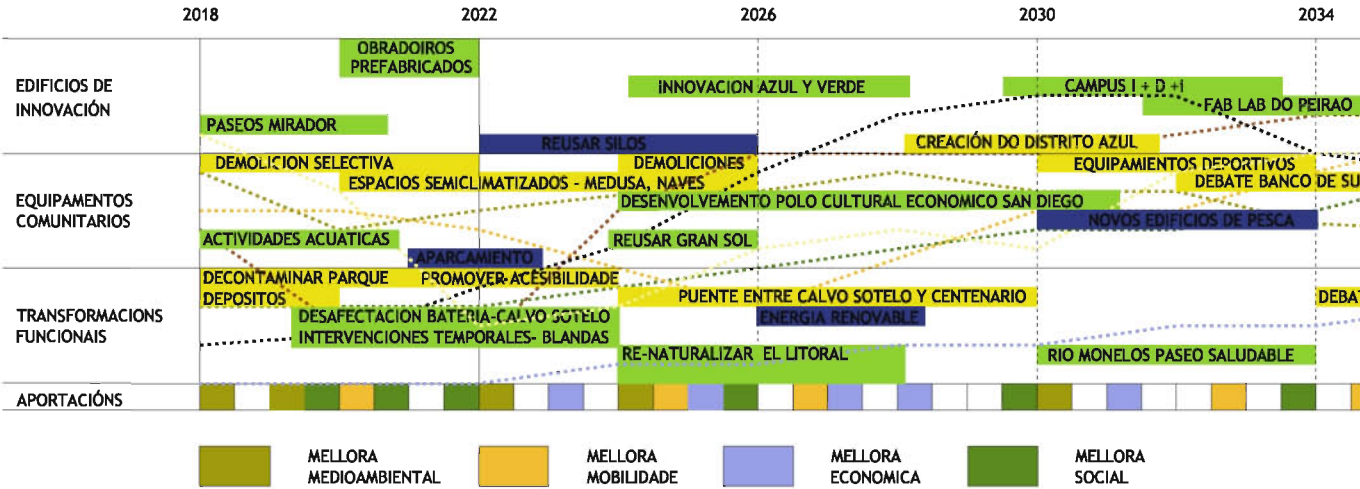
Coa información provínte das entrevistas en profundidade, procederáse á elaboración dos contidos dos guións dos cuestionarios das enquisas, quenes permitirán establecer os puntos a plantear nos grupos de discusión. Posteriormente toda a información recadada dende estas dúas vías, axudará a proporcionar os materiais de traballo (cartografía, datos...) que se empregarán nos obradoiros de traballo, a súa vez estruturadas en tres mesas sectoriais.

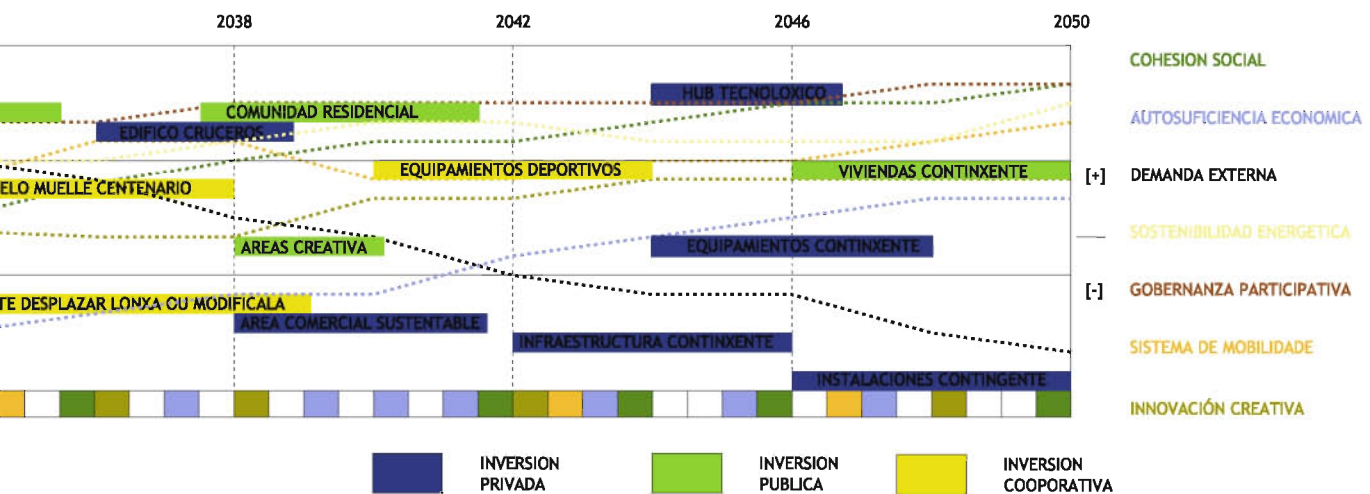
A recta final do traballo de “recollida de información participada” tería un duplo obxectivo: por un lado a presentación e devolución á sociedade dos datos recollidos, e por outro o seu contraste e avaliación a través dunha enquisa deliberativa, como paso previo á redacción das conclusións finais.



Para unha axeitada experiencia de participación cidadá fase necesario actuar dun xeito multinivel no que coexistan diferentes opinión en varios ambios de participación simultaneos, extendo as construcións, como mínimo, a toda a área urbana de A Coruña

ACTUACIONES POSIBLES





AFECCIÓNS E CONDICIONANTES DA XESTIÓN DA TRANSFORMACIÓN

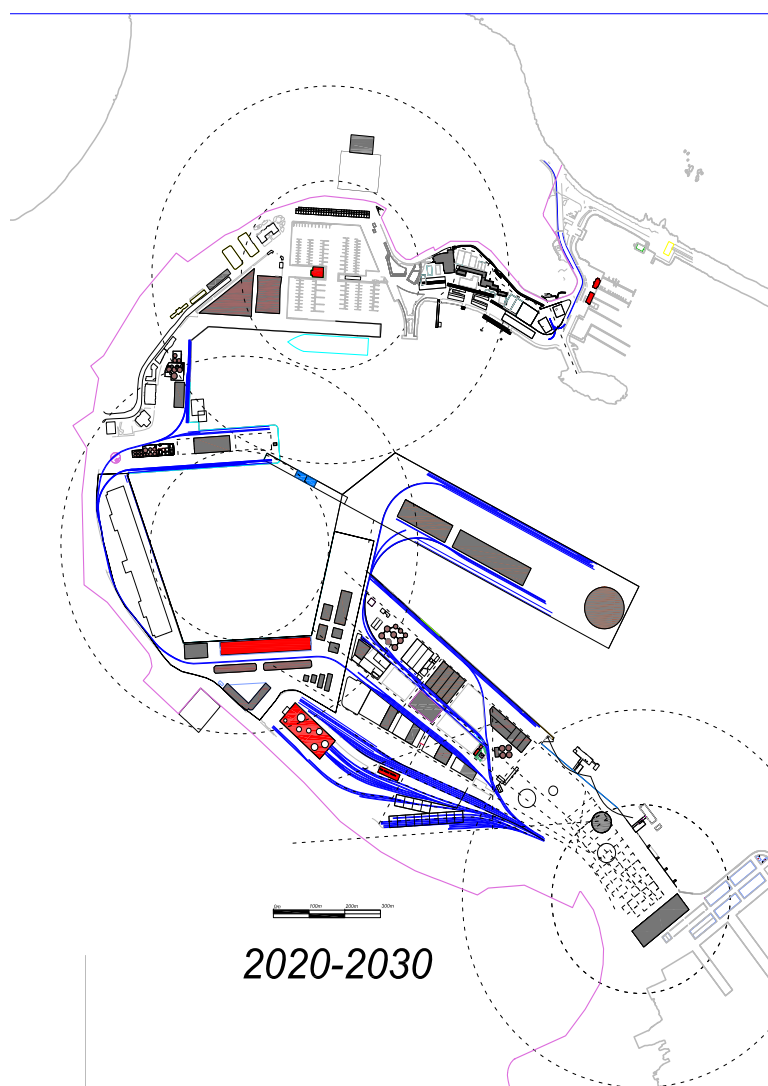
O porto foi historicamente o principal motor económico da cidade, e aínda no contexto actual, no que perdeu en parte ese protagonismo, é un espazo de actividade importante. A proposta parte da convicción de que debe seguir sendo en gran medida un espazo de actividade, entendendo que esta evolucionou no marco do contemporáneo. As actividades produtivas de maior impacto trasladaranse ao porto exterior, quedando nunha posición central na área metropolitana dous tipos de actividade: a pesca e o turismo. A pesca non se entende unicamente como a actividade de desembarco e comercio das capturas, senón en termos máis amplos, de economía azul integrada nun sistema de coñecemento que implica funcións de investigación, ensino e xestión da actividade dunha maneira máis integrada co resto da cidade. O turismo expónse en termos amplos, non só como espazo de chegada de cruceiros senón tamén como un espazo urbano que poida resultar atractivo e expresivo dos valores urbanos e a historia da cidade; non é só o gozar do patrimonio pasado, senón tamén a capacidade de goce dunha paisaxe contemporánea.

Este espazo de actividade contribúe a manter unha estrutura metropolitana cun centro denso en termos de emprego, e está chamada a convivir cun importante incremento do espazo público, que contribúe a mellorar a calidade de vida nunha cidade de elevada densidade edificada e poboacional.

Sobre a secuencia de transformación e os seus condicionantes

A transformación do bordo litoral coruñés incide sobre unha complexa situación de dominios públicos, servidumes e concesións que é preciso reordenar atendendo ao escenario de desprazamento progresivo das actividades portuarias. O ámbito de traballo vese afectado por dominios públicos marítimo-terrestre e ferroviario, pola servidume do oleoduto que conecta as instalacións de Repsol coa refinaría de Bens, e polas diversas concesións ás empresas que operan sobre estes espazos. A proposta de recuperación do río Monelos implica ademais unha intervención sobre o dominio público hidráulico.

A desafectación das instalacións loxísticas de ADIF na estación de San Diego verase condicionada polo progresivo traslado dos tráfico portuarios que a alimentan á nova dársena de Punta Langosteira e pola apertura dos accesos ferroviarios á mesma; dada a aprobación do seu estudo informativo en acordo publicado no BOE en febreiro de 2018, e as previsións de licitación por Portos do Estado das obras no primeiro semestre de 2019, é probable que a existencia de dita alternativa non sexa realidade até entrada a década de 2020. Tamén deberán considerarse os dereitos que poidan ter os actuais ocupantes dalgunhas partes deste espazo, como Cemento Cosmos, e a reorganización dos tráfico que utilizan a instalación sen estar directamente vinculados ao porto, como os de madeira. Esta desafectación das actuais instalacións loxísticas permite expor a operación de recuperación nas actuais zonas ferroviaria e portuaria da antiga canle do Río Monelos, e dous escenarios en termos de mobilidade: o mantemento de circulacións ferroviarias para pasaxeiros vinculada ao trazado pola ría, xa sexa como proximidades ou como tranvía, sobre un espazo moito máis restrinxido, ou a completa eliminación do modo ferroviario. Óptase pola primeira opción, centrándonos nunha comunicación cun tratamento suave, que permita unha convivencia con outros modos; deste modo, apórtase unha conexión sostible e alternativa aos modos de transporte privados.

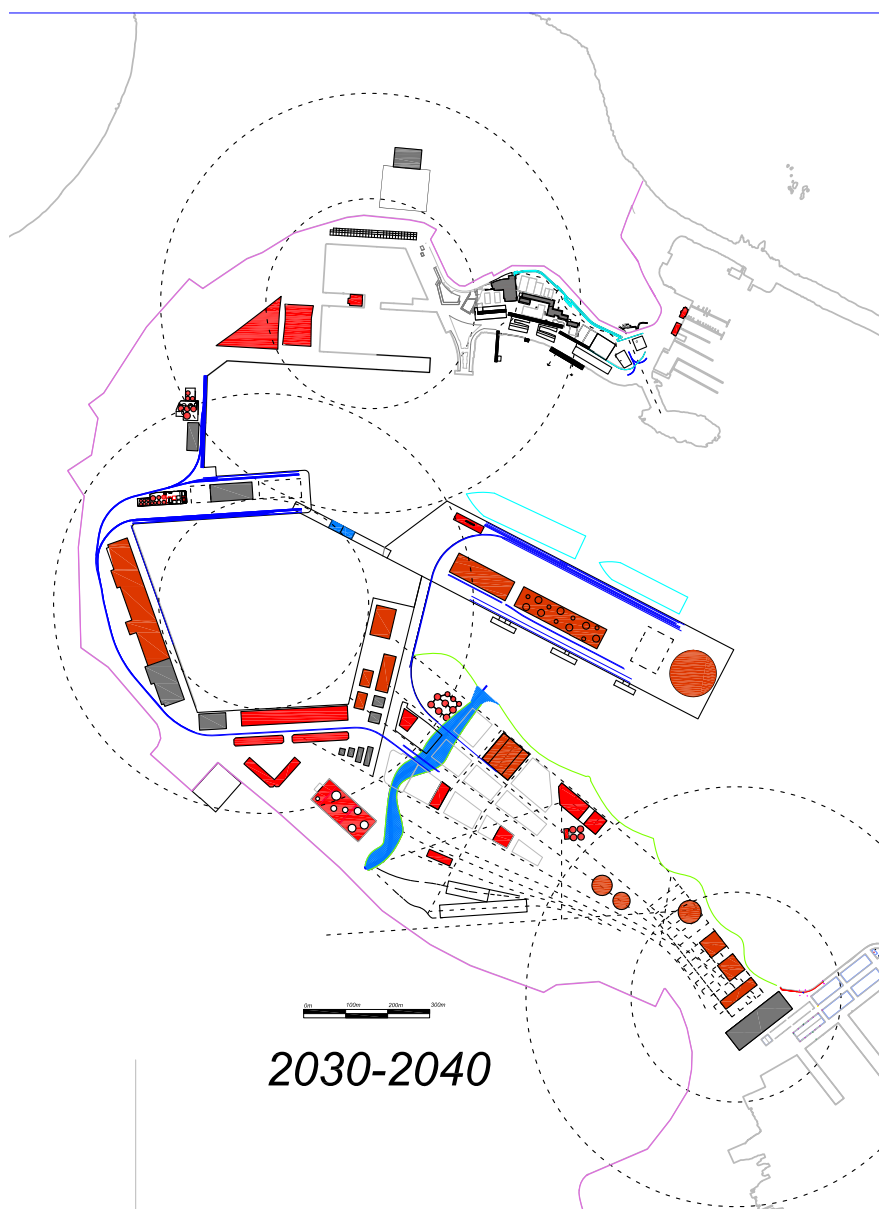


A desafectación do dominio público portuario expónse como unha operación gradual, que asociará a pervivencia neste espazo de actividades pesqueiras e de tipo turístico, para as que se considera menos adecuado o seu traslado a Punta Langosteira, coo desmantelamento das máis impactantes para o seu traslado á nova dársena. Resulta estratéxico, como elemento vertebrador da circulación en toda a fachada desde a estación de San Diego até Oza, a desafectación do viario de acceso á praia e aos varaderos; sen prexuízo de que o seu trazado actual presenta un importante potencial paisaxístico na secuencia de acceso á cidade, é susceptible de modificacións desde unha lóxica integrada de proxecto que deben respectar as necesidades funcionais da nova configuración das actividades da economía azul. Nos termos do Plan de Utilización dos Espazos Portuarios en vigor, as desafectacións centraríanse nunha primeira etapa no ámbito portuario mixto- non portuario de interacción coa cidade (Batería- Calvo Sotelo), o portuario comercial dos mesmos peiraos; nunha segunda etapa centraríase no ámbito de uso mixto portuario comercial- portuario complementario de San Diego e Centenario, destinado a acoller a maior parte das novas actividades propostas. Os usos deportivos en Oza manteríanse, quedando os espazos actualmente ocupados polos varaderos como unha reserva para potenciais ampliacións dos espazos destinados á pesca. Manteríanse en todo caso os ámbitos de uso mixto portuario-deportivo- non portuario de interacción porto- cidade desde o dique de abrigo até o peirao de transatlánticos, así como o tráfico destes nos devanditos peiraos; igualmente manteríanse os usos pesqueiros en Oza e nos peiraos de Linares Rivas e A Palloza. No referente aos usos que actualmente ocupan os recheos da antiga fronte sur da Cidade Vella, incluídos no Dominio Público Marítimo Terrestre deslindado en 1979 pero excluídos no seu deslinde actualmente vixente, expónse mellorar a súa permeabilidade pública entre o paseo do Parrote e as murallas do Xardín de San Carlos e a ribeira marítima, recuperando a conexión visual dos antigos tramos de muralla que subsisten.

O traslado das instalacións vinculadas ao tráfico da refinaría é unha operación condicionada a actuacións tanto interiores como exteriores ao ámbito de traballo. No relativo á transformación dos actuais terreos ocupados polos depósitos de hidrocarburos, a súa posta a disposición doutros usos requirirá ter en conta o seu carácter de chans potencialmente contaminados, coas implicacións que podería ter no referente a custos de descontaminación; un estudo máis detallado podería detectar outros posibles ámbitos de contaminación de chans noutras zonas portuarias atendendo aos materiais que fosen manipulados. En canto ás instalacións do oleoduto entre Bens e Os Castros, en novembro de 2017 aprobouse a declaración de impacto ambiental formulada pola Dirección Xeral de Calidade Ambiental para a construción do novo poliduto entre a refinaría de Bens e Punta Langosteira; a actuación, que inclúe tanto os condutos en terra como o pantalán de descarga de cru, estaría executada, de acordo coa información dispoñible, a finais de 2019. O traslado do oleoduto permite reformular a formalización urbana do desnivel entre o barrio dos Castros e o actual complexo petroleiro do porto, de forma coordinada coas opcións finalmente elixidas para a transformación do espazo ferroviario.

O aproveitamento do potencial de certas continuidades visuais aconsella impor

restricións ao volume das novas edificacións e á súa posición. A rúa Ramón e Cajal, construída no seu momento con acceso portuario independente conectado ao túnel baixo Alfonso Molina, cobrou un novo protagonismo como entrada á cidade, que ademais acolle a estación de autobuses e unha importante polaridade comercial metropolitana. Polo seu eixo sería posible ver en gran parte do seu percorrido o importante fito visual de escala metropolitana que constitúe a torre de control do porto, algo que hoxe en día non é posible pola disposición da edificación, especialmente a de máis altura do peirao do Leste. A disposición final dos volumes deberá respectar esta apertura cara a un fito visual que tamén pode servir de referencia, xunto coa cúpula da medusa, para unha nova conexión peonil xenerosa entre o barrio dos Castros e as zonas liberadas das instalacións petroleiras, desde un punto ao Leste do actual polideportivo. Pola disposición dos usos nesta zona, poden ser necesarias accións de xestión que permitan unha adecuada conexión coa trama urbana nas inmediacións do cruzamento das rúas Alberto García Ferreiro/ Francisco Vales Villamarín.



A creación de novas pontes peonís sobre a actual lámina de auga requirirá, de acordo coa autoridade portuaria, a definición das condicións de gálibo e outras fórmulas para permitir o paso das embarcacións que poida seguir utilizando os peiraos na súa nova configuración.

Un proxecto desta magnitude constrúese no longo prazo, dependendo das capacidades investidoras dos actores públicos e da capacidade de mobilizar aos investidores privados para os usos lucrativos. Por tanto, a capacidade de recuperar os espazos para uso público é máis relevante que unha formalización pechada desde o inicio; unha vez obtida a titularidade dos terreos destinados a uso público, a súa progresiva adaptación e renaturalización será o froito de accións graduais, que ademais deberán integrar a mellora progresiva do coñecemento sobre o cambio climático e sobre o propio ámbito, e das achegas da participación en canto ás demandas para o uso do espazo público.

