BARRIO 12_MEMORIA

Memoria de intencións:

Respondendo á iniciativa do Concello de A Coruña no plantexamento de un Concurso de ideas tratamos de dar un inicio de resposta á complexidade e dimensións do mesmo, tanto no ámbito físico coma as repercusións no resto da cidade e as relacións entre ambos espazos ata o de agora separados.

Teñamos en conta que trátase de incorporar, e asumir, o equivalente ao 3% da superficie do termo municipal, cáse que 109 hectáreas que a cidade recupera, co valor, e o perigo engadido de afectar a súa parte máis sensible, tanto de fachada simbólica e salón urbano como de converxencia dos principáis accesos rodados no mesmo lugar.

Os acertos e os fracasos na casuística da historia do urbanismo nos falan de que a solución
pasa por CREAR UN BARRIO, un novo barrio para a cidade, o BARRIO 12.
O barrio significa vida, persoas vivindo e traballando no mesmo lugar e relacionándose cos barrios axacentes, e xuntos creando cidade.

A_Integración urbana entre porto e cidade.

A palabra clave é **simbiose**. O que O Porto pode engadir a cidade e o que a cidade pode medrar cualitativamente con ese novo vello espazo.

-As novas dimensións e a súa repercusión na totalidade.

Asumir 109 novas hectáreas de superficie a un termo municipal mediano, de cáse que 38 Km2 podería non sera moito espazo se non fose diante da súa zona máis monumental e representativa. Ademáis de ser o frente do tecido histórico, do que foi orixe, aglutínanse tamén boa parte dos edificios institucionáis e sedes centráis das grandes empresas, os Cantóns de paseo e os xardíns monumentáis herdados do primeiro recheo das augas do porto.

-O que o porto aporta a cidade.

Non só espazo baleiro e chan no centro é o que pode engadir este novo vello espazo á cidade. Neste apartado temos como palabra clave **MEMORIA**. A memoria do oríxe portuario da cidade, o límite último dos que emigraron, o sitio dos que a defenderon dos asedios dos de fora e lugar onde traballaron os nosos antepasados, peixe a peixe, mercadoría a mercadoría para levantar unha gran cidade.

-O que a cidade recupera.
Recupérase un espazo ata o de agora de costas a meirande parte da cidadanía, un muro que a separóu físicamente ainda que ata mediados dos anos oitenta todavía se podía pasear por él.

-O novo barrio 12.
Levantar un novo barrio da nada non é unha oportunidade que xurda tódolos días. otar un espazo de tódolos equipamentos, vivendas e infraestructuras necesarias é o reto da cidade para éste século 21.

-A **especialización dos peiráos**
Lonxa/cruceiros/recreo/baixura.
A reordenación do ámbito nas bases do concurso supón a oportunidade de plantexar a especialización dos peiraos, deixando a Dársena confinada entre os peiraos Leste, Palloza Linares Rivas e Calvo Sotelo Sur íntegramente para a acividade da Lonxa da Coruña. O Peirao de Calvo Sotelo Norte Batería e Méndez Núñez para tráfico en tránsito e escalas ocasionáis como peirao de cortesía. Quedando para ó tráfico de cruceiros o peirao de San Diego pola súa extensión, calado e facilidade para illalo coas novas medidas de seguridade e aduanas. Recreo e baixura mantéñense nas súas localizacións actuáis.

-O Supramunicipal_Oportunidade e integración.
A conexión deste novo barrio é unha oportunidade para resolver as relacións con concellos limítrofes. Os movementos modernos de xentes e mercadorías non entenden de fronteiras. Artellar unha rede simbiótica entre eles non debería ser unha opción, senón o camiño obligado.

Resolver dunha vez por todas a movilidade interior da cidade supón, en algúns dos casos máis importantes, tomar decisións máis aló do termo municipal e que ateñan a tódalas administracións.
Aturar cada día, nunha cidade de 250000 habitantes, máis de 200.000 entradas e saídas de vehículos e unha situación suicida no económico e no sostible.

Además das medidas locáis de circulación interior (descritas máis adiante no apartado B) propóñense as seguintes de ámbito supramunicipal:

-Supresión da peaxe da AP-9 ata Betanzos. Isto suporía descargar o gran tránsito que recibe a antiga N-VI, hoxe AC-12, ó seu paso pola ponte de A Pasaxe.
-Trocar a consideración da Avenida da Vedra como autopista urbana a bulevar dende Ponte da Pedra ata a rúa Linares Rivas.
-Desmontaxe de tódolos viadutos (agás o de saída do porto pesqueiro por Casablanca) e tender o concepto de tráfico lento.
-Revertir, en definitiva, os conceptos sesenteiros de prioridade do tráfico rodado privado e o seu conseguinte derroche de infraestructuras.

-A definitiva conexión da cidade en solución de **continuidade** coa Ría do Burgo.

B_Movilidade e accesibilidade.

-Especialización do viario.
Revertir a situación actual de vías de penetración e saída da cidade, de alta capacidade e grandes velocidades (A Vedra, AP-9) por un sistema de reparto da circulación polas rondas, suprimindo os viaductos, os trenzados e as converxencias de máis dunha gran vía no mesmo punto (Linares Rivas-Praza de Ourense).

-Tipos de redes.
División da circulación en tráfico local e tráfico supramunicipal. Separación das vías. Circulación exterior rodada a o novo Barrio 12, circulación interior restrinxida só a residentes e para accesos puntuáis ou de emerxencias. Circulación preferente en transporte público colectivo, peonil e ciclable.

-O Local
Creación da Rede de Carril Bici e rúas ciclables cun carácter de medio de transporte seguro é eficaz.
Preferencia peonil e creación de novas rúas restrinxidas só para peóns dentro do ámbito do Barrio 12 e noutras rúas da cidade.

-O ámbito Barrio 12

O Viário e a Mazá.
Co fin de aforrar custes de desenrrolo do novo barrio aprovéitase, na medida do posible, o **trazado existente** de viario e redes de instalacións urbanas de saneamento e acometida de auga e electricidade. Dito viario estructura a malla de tecido residencial esponxando os volumes de mazás existentes, de naves industriáis, en blocos abertos de baixa densidade e altura non superior a 12 metros sobre a rasante.

-A **Supermazá**, como conformación do barrio 12, os diversos blocos colectivos entorno a unha plaza central e o conxunto rodeado de viario para tráfico rodado.

-A Vivenda, 625 novas **vivendas de alugueiro público**, de superficie media de 90m2, en blocos colectivos de planta B+2 e B+3.

-Os Espazos libres, formados por parques de cohesión de todo ó ambito e **hortas** colectivas en unidades de 400m2. Unha horta por bloque de vivendas mínimo.

-Os Espazos baleiros.
A valoración do **baleiro** como espazo flexible, susceptible de calqueira actividade. Nun espazo de centralidade da cidade como ocupa o ámbito do concurso non e doado atopar usos e actividades a botar en falta. Sen dúbida, nunha cidade tan densa como A Coruña (6471,32 hab/km2) unha das cousas que se bota a faltar é espazo baleiro, chan e accesible. Por iso propóñense reservas de chan tanto no propio Barrio 12 como nos peiraos de San Diego e Calvo Sotelo, conectados entre sí mediante unha **pasarela** elevada 20 metros da pleamar.

-Os locáis de comercio de proximidade e lecer.
Na rúa central do Barrio 12 dispónse, a todo o longo, unha banda de construcción lixeira e modular para concentrar as tendas de barrio, pequenas oficiñas e bares con terrazas.

-Os Equipamentos

A pesares de crearse exnovo un barrio no centro da cidade, con moitos dos equipamentos perto, nun radio de 500 metros, a entidade e superficie do Barrio 12 é suficiente para esixir os equipamentos mínimos que todo distrito necesita:

-Unha Escola Infantil con 150 plazas entre 0-3 anos.
-Un CEIP
-Un IES
-Unha Residencia de Maiores
-Un Centro Cívico no Parque de Casablanca.
-Unha área deportiva, con pista de atletismo e grada, dúas canchas de tenis e unha de baloncesto/balonmán .

-O **Campus** do Mar,
A imprescindible colaboura coa USC pertencente a Universidade de Galicia coa súa implicación para crear un novo Campus do Mar e unha Residencia de Estudantes, aulario e laboratorios vencellados o porto pesqueiro inmediato.

-Estación Marítima de Biología y Biotecnología Experimentales.

-Os **fitos**,
manténse para a memoria do espazo industrial aqueles elementos singulares e significativos do patrimonio industrial característicos do antigo ámbito portuario tales como grúas, pequenas edificacións auxiliares, sináis de guía, e os diversos silos restaurados e adecuados a novas funcións de uso máis o engadido de fitos de referencia en tan grande ámbito sinalando os puntos singulares e nodos de comunicación tales como o inicio e fin da pasarela elevada que comunica os peiraos de San Diego e Calvo Sotelo, cun intercambiador en cada un, con elevadores e escaleiras. Un miradoiro de acceso público no cumio.

-Os **cómararos**, o bordo litoral recuperado para actividades de lecer e ócio, bancais e asentos corridos o todo o longo do peirao interior de San Diego. Tratamento superficial de madeira de pantalán e césped.

-Actuacións fora do ámbito
O **Sistema de Parques** engade dous novos parques, O de Casablanca (35.600m2), e o de Xubia (20,418m2) conectados entre sí en rede, mediante carril bici e sendas peoniles.

-A creación de unha Escola de Vela e Remo Municipáis vencellado a unha Escola de Carpinteiría de Ribeira nas anitigas instalacións de Asteleiros Valiña na praia de Oza.

-Sistemas de transporte.

-O tren longa e curta distancia concéntranse exclusivamente na futura Estación Intermodal de San Cristobal. Para elo e preciso construir una nova variante dende Betanzos para liberar as vías do nudo de Casablanca con saída a O Burgo-Ferrol-Monforte.

-O **tranvía** como novo sistema de transporte local e supramunicipal.

O inexcusable aproveitamento da rede ferroviaria que recorre boa parte do termo municipal e a súa área de influenza e residencia nos concellos veciños.
-O troco da vía co aproveitamento da plataforma existente pode facer factible o sistema de mobilidade interurbán e a conexión interior dos barrios do sur e leste da cidade co Campus de Elviña e os Polígonos industriáis de A Grela-Pocomaco e os núcleos de Meicende, e mesmo a posibilidade de chegar ata o Polígono de Sabón-Cidade de Arteixo.
-A Liña 01 dende o intercambiador de Entrexardíns ata a Ponte do Burgo pola beira da Ría do Burgo son 7 km.
-A Liña 02 dende o intercambiador de Entrexardíns ata Meicende pasando polo Ofimático-A Grela son 9.6 km.

O custe estimado, por cidades similares, rolda os 100 millóns de euros os 10km do sistema completo, de cero, coa creación da plataforma, vías, infraestructura e os vehículos.

-carril bus/escolar, reposición do carril exclusivo e extensión da rede e reordenación das liñas.
-carril bici, creación de un verdadeiro sistema de transporte baseado na bicicleta. Creación de estacións de alugueiro e implantación de modelos electricos asistidos para poder “subir os barrios”. Tamén a colocación de sistemas de anclaxe para asegurar bicicletas privadas.
-peóns, rede peonil e creación dos nocos camiños do mar, vencellando os espazos e edificios relacionados co sector do mar, tales como plazas e mercados coa lonxa. Aproveitamento destas sendas do mar para o turismo coa creación de itinerarios culturais entorno os productos e actividade da pesca. Creación dunha galería elevada interior na nave da lonxa con fines didáticos e de turismo.

-vehículos privados, limitar o uso e as velocidade con medidas físicas e de limitación de circulación, Zonas 30 e desvío ás rondas da circulacón.

C_Sostenibilidade.

-Arquitecturas,
bioclimáticas adaptadas á singularidade climática galega. Edición de manual de recomendacións.
-Edificacións que fican,
reaproveitamento de tódalas edificacións susceptibles de aproveitamento no ámbito portuario. Restauración e reutilización para novos usos. Flexibilidade ao cambio.
-Edificacións que mudan,
mudan os tempos mudan os usos. Reciclaxe da edificación.
-Edificacións que desaparecen,
elimínanse o Edificio de Portos do Estado e almacén anexo na avenida do Porto permitindo así o desvío dos carrís polas traseiras de Aduanas e Coamandancia e posibilitan a ampliación dos xardíns de Méndez Núñez e a dignificación do frente dos edificios que fican.

-Edificacións novas,
no peirao de Calvo Sotelo plantésaxe unha edificación lixeira que permita a relación da memoria e a experiencia das xentes do mar coas novas xeracións. Levará unha caixa escénica e un patio con cuberta practicable. Na fachada poderán proxectarse audiovisuáis.
-Xunto a este espazo da memoria conservaránse os silos de “Cementos del Cantábrico” como fito de refencia e intercambiador da pasarela elevada que comunicará este peirao co de San Diego.
-No peirao de San Diego conservaráse a torre da cinta de mineral para facer as funcións de fito de referencia e intercambiador da pasarela que ven dende o peirao de Calvo Sotelo. Tamén fará a conexión coa terminal de cruceiros que a súa vez recibe as pasarelas de cada beira de atraque.
-O final do peirao de San Diego construiráse a nova Base de Salvamento Marítimo da Cruz Vermella, dándolle a entidade e espazo que merecen e no punto máis central da ría e do sistema portuario, facilitando así a súa resposta a emerxencias. Tamén contará con heliporto no cumio.

-Modelo construtivo_Sostible_Recuperable_Económico

Nos espazos baleiros,
Modelo construtivo baseado en vigas e pilares de madeira laminada e atornillada nos nudos. Posibilita así a súa construcción rápida, flexible os cambios, desmontable e reutilizable noutras configuracións.

-Definición dunhas lonxitudes de sección de vigas de madeira laminada susceptibles de adaptación sinxela a novos usos.
-Definición dunhas dimensións de forxados de taboleiros de madeira contralaminada CLT susceptibles de adaptación sinxela a novos usos.

Nas vivendas,
-A **Galería** como sistema pasivo de efecto invernadoiro. Orientadas cara ó sur e con muro de inercia.

-Construcción_Mantemento
modelo construtivo sinxelo e reutilizable. Baixo custe de mantemento e reposición de pezas estandar. Materiáis e suministradores locáis.

-Augas_Enerxías, preferencia polas enerxias sostibles, cubertas xardín e placas solares fotovoltaicas e tubos de vacío. Posibilidade de crear unha planta de enerxía para todo o barrio.

-Sistema ENVAC de recolliida neumática do lixo doméstico.

D_Modelo económico.
-O **Consorcio**, e preciso como mecanismo artellante e colaborativo entre as distintas administracións para superar os límites dos municipios na articulación teritorial polo ben común.
-A introducción do **modelo de aluguer de vivenda pública** e a estratexia a seguir na consecución do Barrio 12.
- O alugueiro tanto do parque residencial coma dos baleiros e as hortas.

-As administracións e os cidadáns

-Portos de Galicia, Puertos del Estado.
-Concellos de A Coruña, Culleredo e Oleiros.
-Diputación Provincial de A Coruña.
-Xunta de Galicia, Consellería do Mar.
-RENFE/ADIF
-Lonxa da Coruña.
-Ministerio de Defensa, Ejército de Tierra e Marina Española.
-Comandancia de Marina
-Cofradía de Pescadores.
-Cruz Roja Española
-Cuerpo Nacional de Policía.

E_Participación cidadá.

O Plan, o concurso, nace e vive da decisión, como poucas veces sucede, da cidanía. Supón poñer voz e voto ao que os que viven na cidade decidan da man dos técnicos e políticos, o que se quere fecer co futuro urbán e social dunha parte importante da mesma.

-A recuperación das actividades cidadáns en relación co tecido produtivo local, as hortas e os mercados de proximidade.
-A recuperación dos mercados quincenales para a venda dos produtos de tempada como o desaparecido da rúa Castiñeiras.

-A posibilidade de tomar os espazos baleiros ou a praza refundida.