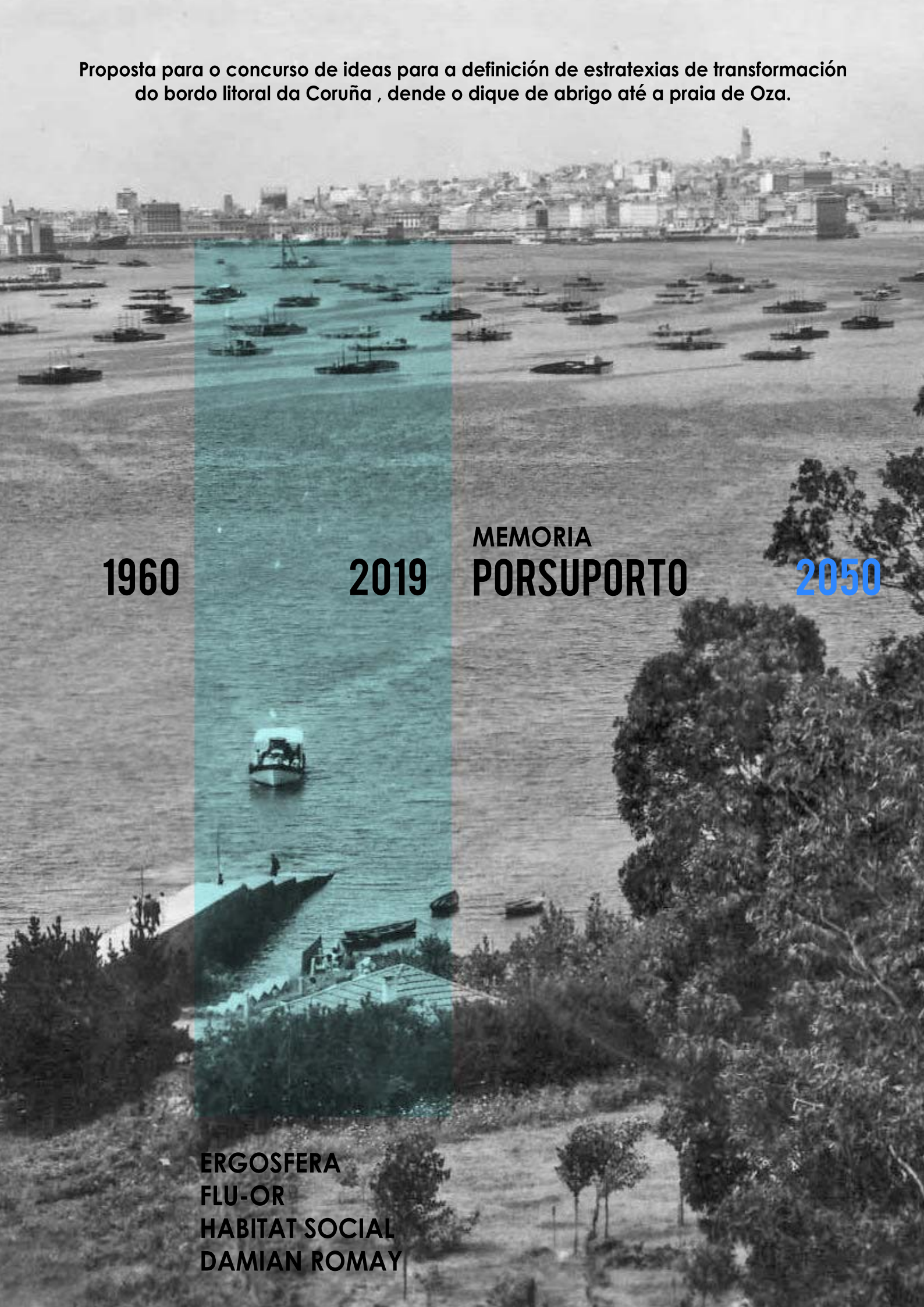
Proposta para o concurso de ideas para a definición de estratexias de transformación do bordo litoral da Coruña , dende o dique de abrigo até a praia de Oza.



# MEMORIA

# 1960 2019 PORSUPORTO 2050

ERGOSFERA
FLU-OR
HABITAT SOCIAL
DAMIAN ROMAY

# Índice.

**1.- Introdución.**

**2.- Liñas estratéxicas.**

2.1.- Máximo mantemento da actividade portuaria.

2.2.- Introdución progresiva das actividades públicas nos terreos portuarios.

2.3.- Temporización das accións formuladas en tres fases (curto, medio e longo prazo).

2.4.- Entendemento do bordo litoral en termos de funcionalidade medioambiental.

2.5.- Aposta pola titularidade pública da totalidade dos actuais terreos portuarios.

**3.- Estrutura temporal.**

**4.- Tipos de intervencións.**

**5.- Intervencións formuladas.**

5.1.- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.

5.2.- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.

5.3.- Fase 3: 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.

**6.- Cuestións específicas solicitadas na convocatoria.**

6.1.- Integración urbana entre porto e cidade.

6.2.- Mobilidade e accesibilidade.

6.3.- Sustentabilidade.

6.4.- Modelo económico.

6.5.- Participación cidadá.

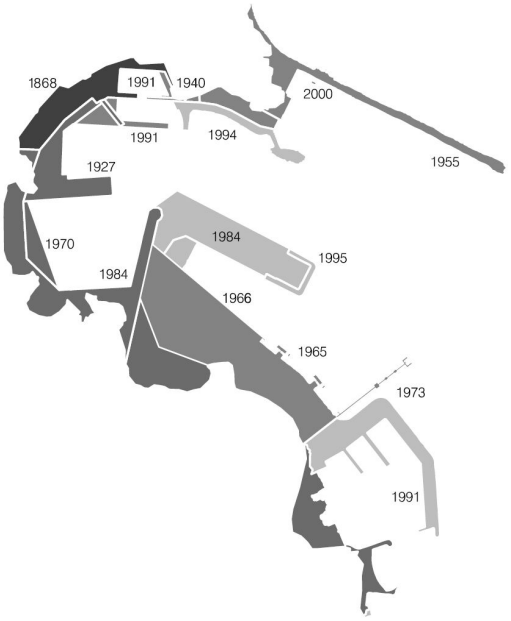
**7.- Cronograma do proxecto.**

# 1.- Introdución.

## A actualidade.

O proceso de transformación do porto interior da Coruña entra nun período radicalmente diferente ás etapas precedentes: tras dous séculos de expansión continua das súas actividades e superficie, coa construción do porto exterior abriuse o debate sobre o futuro dos peiraos e a posibilidade da súa desafectación.

Dúas son as cuestións fundamentais neste debate: cantas e cales das súas actividades permanecerán no porto interior e que usos e titularidade terán os peiraos que deixen de cumprir unha función portuaria. Ou o que é o mesmo: que debe primar á hora de pensar o futuro do porto? un modelo definido polo pago da débeda portuaria derivada da construción de Punta Langosteira ou a consolidación dos usos portuarios e a recuperación das relacións entre o porto e a cidade e entre as persoas e a auga?




## A proposta.

Porsuporto é unha proposta en tres tempos para abrir o bordo litoral aos usos urbanos, manter as actividades portuarias e consolidar a titularidade pública dos peiraos.

No curto prazo, formúlanse transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais, para abrir vistas, camiños e pequenos espazos públicos de convivencia e contigüidade co porto.

No medio prazo, co traslado de varias actividades cara o porto exterior, introduciranse os usos públicos e as novas formas de mobilidade, aproveitando as posibilidades das

estruturas singulares como a dársena da Mariña ou a Medusa, e dando lugar aos espazos en reserva para acoller as necesidades do futuro.

Xa no longo prazo, propóñense importantes reordenacións urbanísticas que fixan a súa condición pública e portuaria, mentres tecen a cidade co mar desde a perspectiva transversal dos barrios e a lonxitudinal da área metropolitana.

A liberación de espazos fai posible a formulación dun plan de mobilidade multimodal e sustentable que responda á problemática dependencia do automóbil. Na escala urbana, facilítanse os desprazamentos peonís, ciclistas e en transporte público, incluíndo carrís exclusivos, e a nivel metropolitano, recupérase o transporte marítimo para as conexións dentro da ría e aprovéitase a rede ferroviaria existente para implantar un tren de proximidade ata San Diego.

En termos de sustentabilidade, a proposta baséase no aproveitamento das fontes de enerxía renovables presentes no ámbito (mareas, ventos e sol), no peche de ciclos en termos de metabolismo urbano, favorecendo a reutilización e a reciclaxe das infraestruturas sen uso, e no tecido da rede rexional de espazos naturais, coa incorporación de numerosas zonas verdes e a recuperación do tramo final e a marisma do río Monelos.

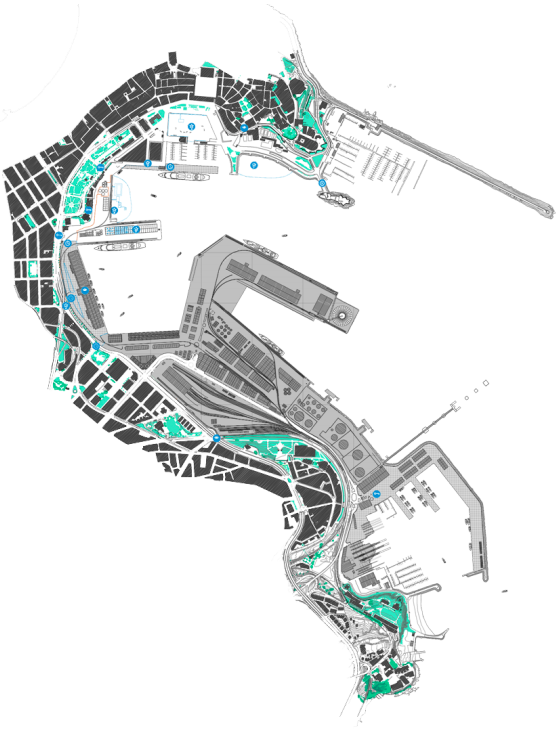
O modelo económico formulado asume a condonación ou a refinanciación da débeda portuaria, e baséase na consolidación das súas actividades económicas, na introdución de novos usos loxísticos, produtivos, terciarios e residenciais, nun solo que seguirá sendo público na súa totalidade, e na procura da máxima autonomía política e financeira do Concello para desenvolver as transformacións propostas.

Respecto ao dereito á participación cidadá no futuro do porto, defínese unha metodoloxía na que administracións, veciñanzas, xentes do porto, institucións profesionais e sector privado compartan espazos, responsabilidades e poder de decisión, nun proceso adaptado aos tempos de traballo da cidadanía no que a información, o debate e o control público sexan continuos en todas as etapas.

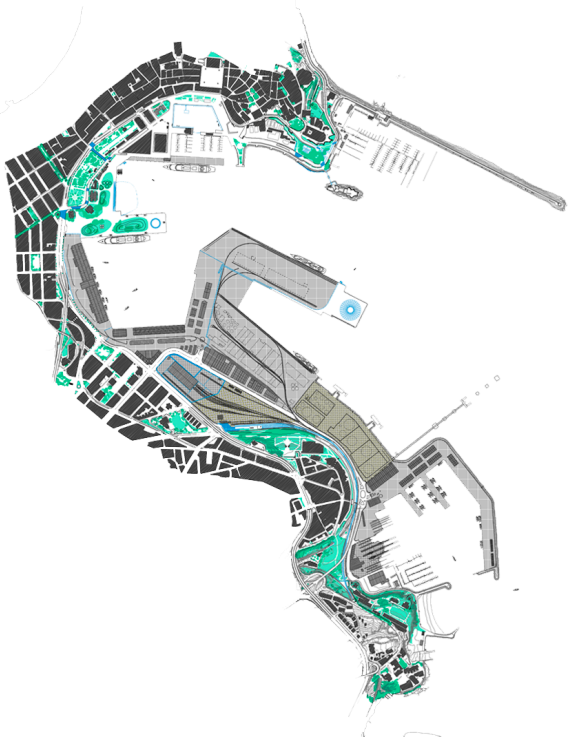
Deixando atrás a lóxica inmobiliaria dos famosos convenios de 2004, imaxínase un porto que segue a ser porto e unha cidade que se infiltra para posibilitar, coma no dique de Abrigo, o espectáculo de vivir como urbano o que en orixe era só infraestrutural.

* Esta proposta enténdense na súa condición urbanística e aberta: o relevante non son tanto as formalizacións concretas representadas nas cartografías e o resto da documentación, senón os tempos, os ambientes, as condicións urbanas e os usos e axentes representados.

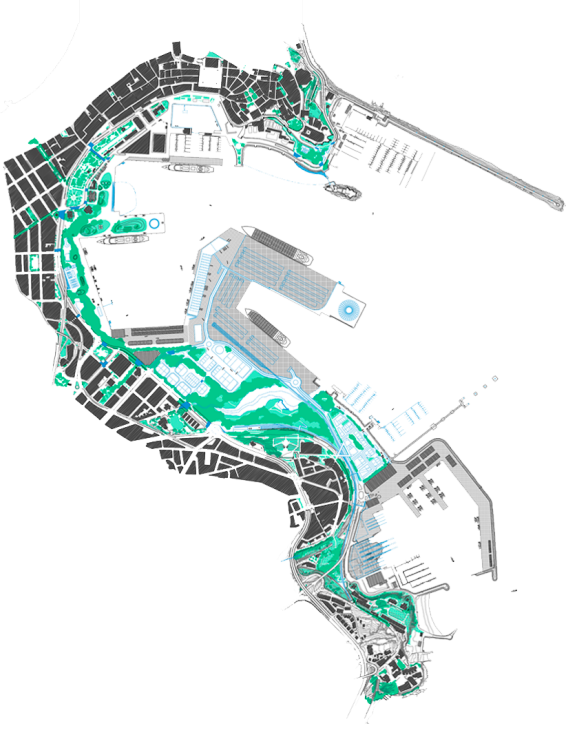
Estado actual



Fase 1: 2020



Fase 2: 2030



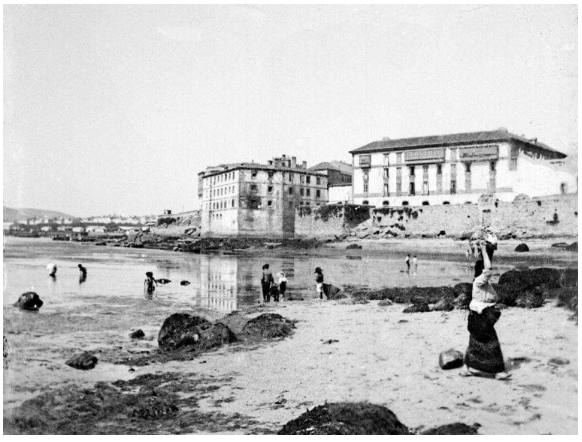
Fase 3: 2050

**Referencias.**

Estando xa dispoñible unha exhaustiva documentación de análise dos terreos portuarios (pódense consultar os materiais producidos no proceso de investigación Tecendo Litoral na páxina web municipal), introdúcese a continuación unha pequena achega mediante unha selección de imaxes históricas do ámbito litoral coas que se enuncian algunhas das búsquedas que caracterizan á proposta:

- Recuperación de determinadas condicións xeográficas e urbanas singulares, pero que non foron recoñecidas como valores a preservar no século XX.

**Illa e castelo de San Antón.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.



**Praia do Parrote.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

- Mestura de diferenzas radicais como acontecemento plenamente urbano e como forma de avaliar a honestidade de premisas consensuais como a da “integración porto-cidade”.

**Instalacións petroleiras e castelo de San Diego.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

**Varadoiros do Parrote.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

- Relacións visuais e peonís cidade-mar materializadas coa forma urbana. Relacións directas entre as persoas e a auga a través de seccións do bordo litoral de escala humana.

**Rúa Santa Catalina.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

**Bordo con banco corrido no barrio de Garás.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

- Frondosidade vexetal directamente xunto ao mar como condición ambiental marabillosa e en perigo de extinción.

**Xardíns do Recheo ou Méndez Núñez.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

**Avenida da Mariña.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

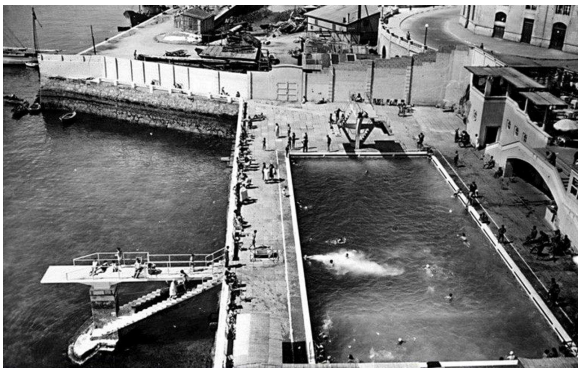
- Polifuncionalidade do mar e mobilidade multimodal. Polifuncionalidade e interacción cos obxectos propios do portuario.

**Bateas de Lazareto e lancha de Santa Cristina.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

**Dársena da Mariña.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

- Actividades e vida urbana xunto ao bordo litoral. A arquitectura tendo un papel relevante nas relacións terra-auga.

**Lavadoiro de San Carlos.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.



**A Solana.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

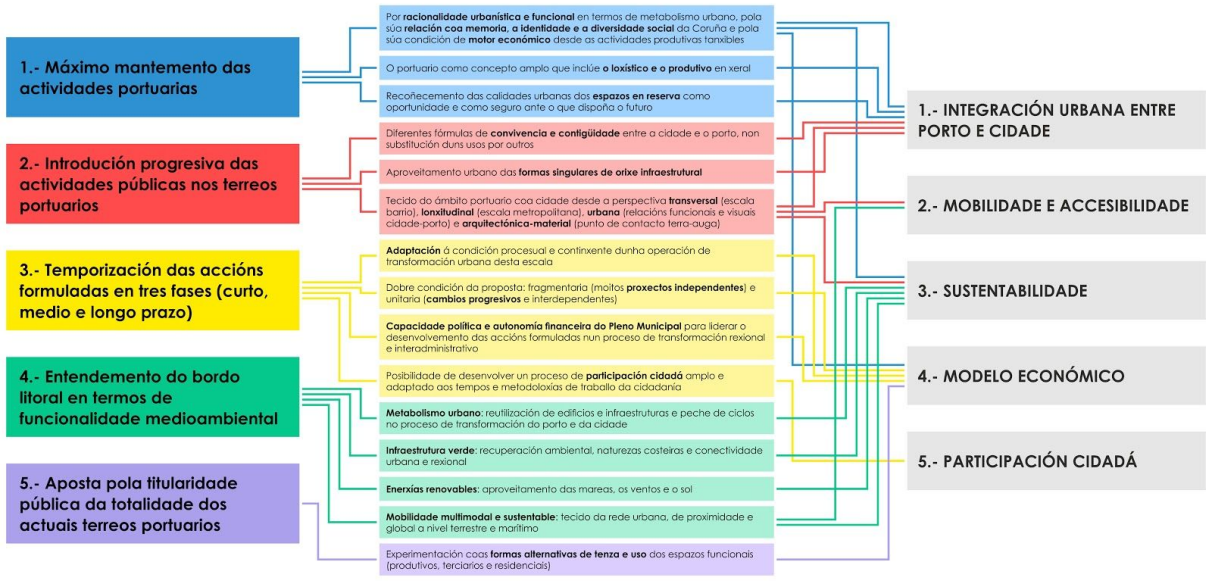
- A intensidade das actividades portuarias vinculadas ao sector pesqueiro como espectáculo percibible que marca ás identidades colectivas na cidade.

**Peirao da Palloza.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

**Peirao de Linares Rivas - Santa Lucía.**
Fotografía: Autor/a e data descoñecidos.

# 2.- Liñas estratéxicas.

As bases do concurso solicitan enfocar a descrición das propostas arredor de cinco puntos principais: integración urbana entre porto e cidade, mobilidade e accesibilidade, sustentabilidade, modelo económico e participación cidadá (explicados no apartado 6 deste documento). Non obstante, considerouse necesario definir previamente as premisas ou liñas estratéxicas do proxecto para poder avaliar o seu posicionamento nas cuestións fundamentais do debate sobre o futuro do porto mencionadas anteriormente.




LIÑAS ESTRATÉXICAS DA PROPOSTA E RELACIÓN COAS CINCO CUESTIÓNS ESPECÍFICAS SOLICITADAS NA CONVOCATORIA

## 2.1.- Máximo mantemento das actividades portuarias.

A primeira premisa desta proposta é que o mantemento da máxima actividade portuaria posible é irrenunciable: por racionalidade urbanística e funcional en termos de metabolismo urbano, pola súa relación coa memoria, a identidade e a diversidade social da Coruña e pola súa condición de motor económico desde as actividades produtivas tanxibles.

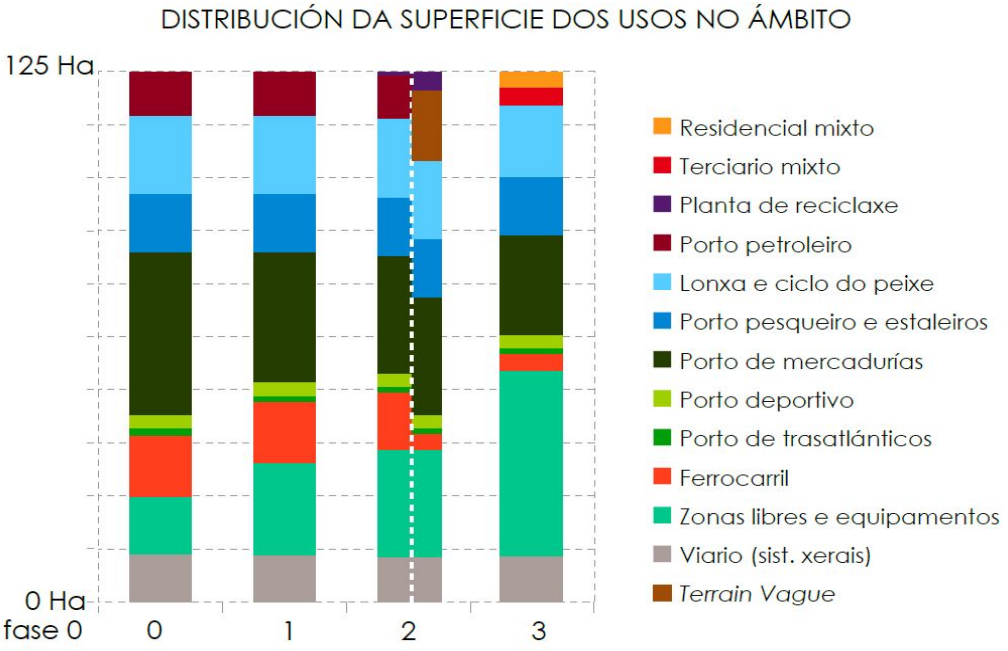
O portuario enténdese dun xeito abstracto, como un concepto amplo: o porto como espazo funcional para as actividades relacionadas co mar, pero tamén co loxístico e o produtivo en xeral. Como complemento ao mantemento das actividades portuarias xa existentes, introduciranse así novos usos loxísticos, produtivos e, en menor medida, terciarios e residenciais.

Ademais, recoñécense valores urbanos dos **espazos en reserva** como oportunidade e como seguro ante o que dispoña o futuro. Contar cun espazo destas condicións e flexibilidade no centro dunha importante área metropolitana é unha grande oportunidade que é preciso “lexitimar”, incluso recoñecendo a funcionalidade dos terreos en reserva ou as

calidades urbanas dos *terrain vagues* ou *terceiras paisaxes*. Os espazos libres sen usos programados son os lugares que acollerán as necesidades que hoxe son imposibles de imaxinar.

## 2.2.- Introdución progresiva das actividades públicas nos terreos portuarios.

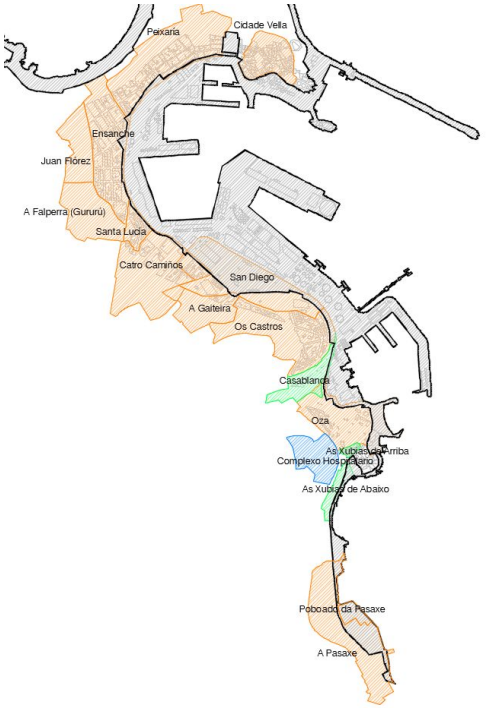
A partir da apertura de espazos de tránsito e uso público e da mestura de usos programada nas operacións de desenvolvemento e reordenación urbana, fomentarase a vida urbana do porto mediante diferentes **fórmulas de convivencia e contigüidade** entre usos cidadáns e os portuarios, non a substitución duns por outros.




Estas operacións basearanse na premisa de manter a potencia urbana das infraestruturas e instalacións portuarias, é dicir, o **aproveitamento urbano das formas singulares de orixe**

**infraestrutural**, unha procura que se pode explicar co caso do Dique de Abrigo: unha grande infraestrutura que grazas a súa extrema funcionalidade e á súa capacidade para convivir co uso cidadán xerou un espazo urbano moi singular e valorado pola veciñanza como lugar público.

Outro obxectivo relevante é o tecido do ámbito portuario coa cidade desde unha dobre perspectiva: **transversal (escala barrio)** e **lonxitudinal (escala metropolitana)**. A proposta formulada entende o bordo marítimo e os terreos portuarios como parte do distrito do común formulado polo Concello da Coruña a finais de 2016, pero tamén como parte de cada un dos barrios cos que se relaciona directamente. Esta visión terá consecuencias na formulación de estratexias que permitan mellorar cuestións como a mobilidade ou o tecido da rede da infraestrutura verde (o bordo costeiro como interconexión da rede de espazos libres rexionais), mentres tamén se intervén na vida cotiá dos barrios hoxe tanxentes ao porto (Cidade Vella, Peixaría/Pescaría, Ensanche, Santa Lucía, Catro Camiños, San Diego, A Gaiteira, Os Castros e Casabranca) mellorando os seus estándares dotacionais e a súa conexión co mar e co resto da cidade.




Ademais, a transformación do ámbito recoñecerá a relevancia da escala urbana (relacións funcionais e visuais cidade-porto) e arquitectónica-material (punto de contacto terra-auga). O que está claro é que, se ben na actualidade o porto preséntase como unha actividade pechada á cidade e como unha barreira entre esta e o mar, existe unha gran capacidade de mellora progresiva destas relacións.

## 2.3.- Temporización das accións formuladas en tres fases (curto, medio e longo prazo).

A transformación do porto é un proceso longo e incerto. O horizonte do porto en termos de desafectación é difuso, cheo de alternativas dependentes de decisións progresivas e mesmo contraditorias nun marco temporal exposto ás vontades de varias administracións, así como do ámbito político.

Esta condición reflectirase na asunción dunha **estratexia de curto, medio e longo prazo** que poida traballar cunha incerteza crecente. Un modelo de intervención que mestura as accións directas que poderían comezar mañá a primeira hora (transformacións básicas de tipo físico ou de xestión que permitan melloras instantáneas co dobre atractivo da emoción do inmediato e de servir de xerme e impulso do proceso xeral de cambio); cos proxectos de medio prazo baseados en problemas e desexos detectables na actualidade, así como en certas hipóteses de futuro máis continxentes, pero que forman parte do relato da realidade que se formula nas propostas iniciais; e unha visión de longo prazo que recoñece a multiplicidade de escenarios posibles, pero que sexa quen de fixar elementos ou procedementos comúns a todos eles.

A temporización das accións formuladas en tres fases (2020-30-50) é así un xeito de adaptación á condición procesual e continxente dunha operación de transformación urbana de grande escala. E o que é máis relevante, a dobre condición da proposta, fragmentaria (moitos proxectos independentes e de escalas asumibles) e unitaria (cambios progresivos e interdependentes), é tamén unha forma de priorización da **capacidade política e autonomía financeira do Pleno Municipal** para liderar o desenvolvemento das accións formuladas nun proceso de transformación rexional e interadministrativo.

Por último, a temporización da proposta abre a posibilidade de desenvolver un proceso de participación cidadá amplo e adaptado aos tempos de traballo da cidadanía. Unha das oportunidades que abre esta condición temporal do proceso é o aproveitamento deste período de cambios lentos para dar cabida a metodoloxías de **participación cidadá** reais que acollan os diferentes tempos e capacidades dos múltiples axentes interpelados (nun proceso ben organizado no que teñan cabida períodos de información, sensibilización, debate, toma de decisións, espazos de referencia físicos e dixitais, etc.).

## 2.4.- Entendemento do bordo litoral en termos de funcionalidade medioambiental.

O aspecto ambiental é básico en calquera operación de transformación do territorio desta escala. Na proposta enténdese desde catro perspectivas principais: o metabolismo urbano e o peche de ciclos, a infraestrutura verde, as enerxías renovables e mobilidade multimodal e sustentable.

- **Metabolismo urbano**: priorización da reutilización de edificios e infraestruturas e formulación dun sistema de peche de ciclos no proceso de transformación do porto e da cidade.

- **Infraestrutura verde**: mellora da calidade urbana e da biodiversidade da cidade, recuperación ambiental, naturezas costeiras e conectividade urbana e rexional a nivel terrestre e marítimo.

- **Enerxías renovables**: aposta clara e protocolarización da responsabilidade pública e privada no aproveitamento das mareas, os ventos e o sol.

- **Mobilidade multimodal e sustentable**: tecido da rede urbana, de proximidade e global. A capacidade de interconexión dos terreos portuarios é moi relevante a nivel da mobilidade urbana, polo que a proposta inclúe varias intervencións para mellorar a mobilidade peonil, ferroviaria, en bus e marítima.

## 2.5.- Aposta pola titularidade pública da totalidade dos actuais terreos portuarios.

Con independencia de que teñan cabida todo tipo de actividades e iniciativas privadas a través de diferentes fórmulas de acceso, uso e xestión, a premisa da proposta é que a totalidade da área a transformar deberá seguir sendo solo de titularidade pública.

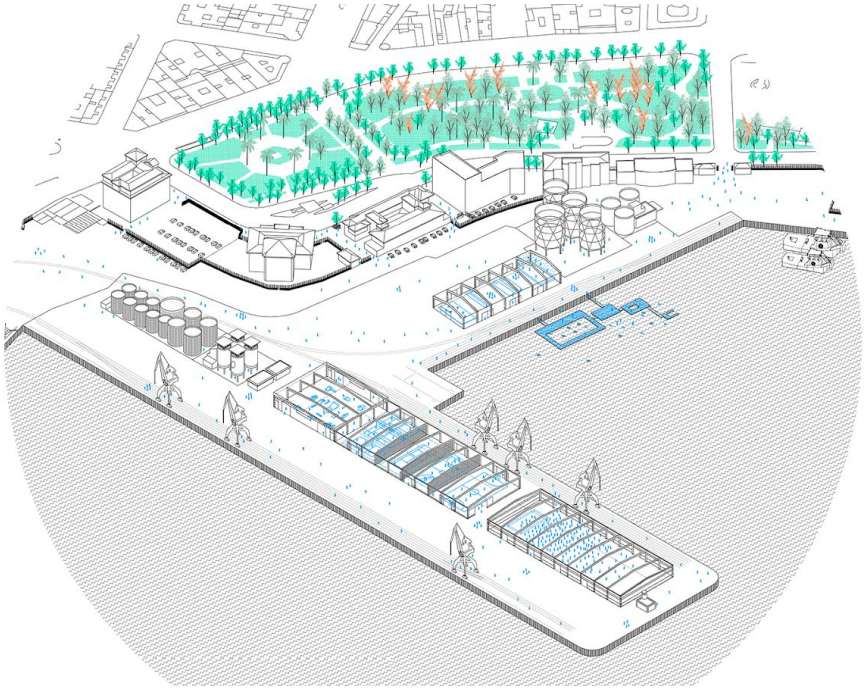
Esta condición implica a necesidade de experimentar coas formas alternativas de tenza e uso dos espazos funcionais (produtivos, terciarios e residenciais), introducindo as actividades que se consideren necesarias en cada momento a través de concesións, convenios, cesións de uso, alugueiros, etc.

O ámbito actual do porto quedará dividido polo tanto entre zonas que conserven a condición de dominio público portuario e outras que pasarán a ser de dominio público xeral. Dado que a lexislación permite que no dominio público portuario se sitúen espazos destinados a usos vinculados á interacción porto-cidade, será preciso estudar en profundidade en que casos e ata que punto se opta por este cambio e en cales poden convivir os novos usos públicos cunha condición legal que permita recuperar o uso portuario no futuro se é preciso. O único que si será irrenunciable é a condición demanial e non patrimonial de todos os solos do ámbito para que atendan aos principios de inalienabilidade, imprescriptibilidade e inembargabilidade: unha gran oportunidade para planificar o seu futuro desde os intereses públicos e un seguro para dificultar que nos próximos tempos se leven a cabo operacións de privatización como as imaxinadas en 2004.

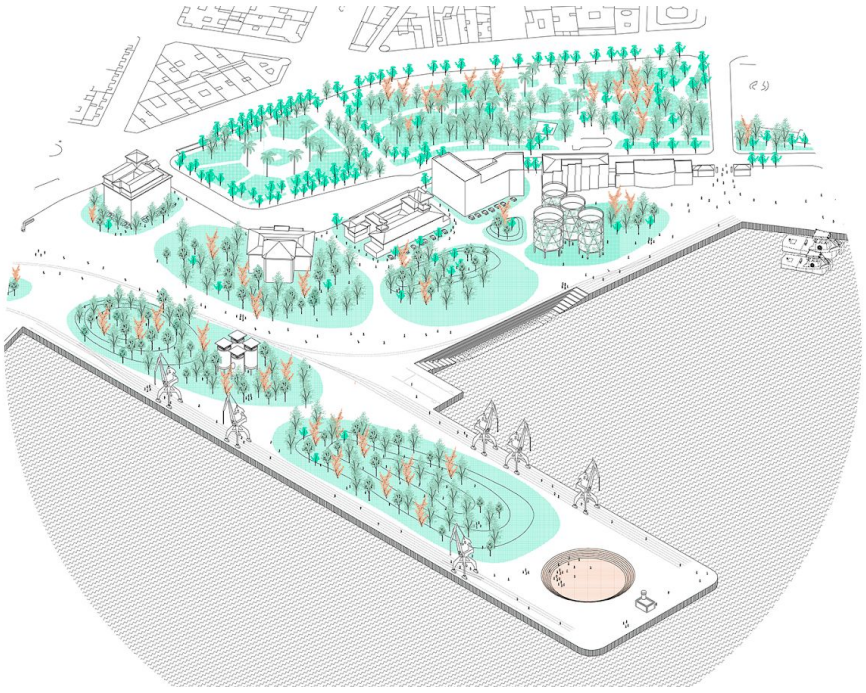
## 3.- Estrutura temporal.

A proposta estrutúrase en tres fases diferenciadas segundo o nivel de determinación e coñecemento da variable contexto do proxecto. A escala e a centralidade do ámbito de traballo fan indispensable formular unha estratexia de longo percorrido, pero na que é necesario introducir a posibilidade de que a transformación do porto poida comezar xa mesmo, interpelando a múltiples axentes, permitindo a continua avaliación dos cambios e facilitando a adaptación a ese contexto variable.

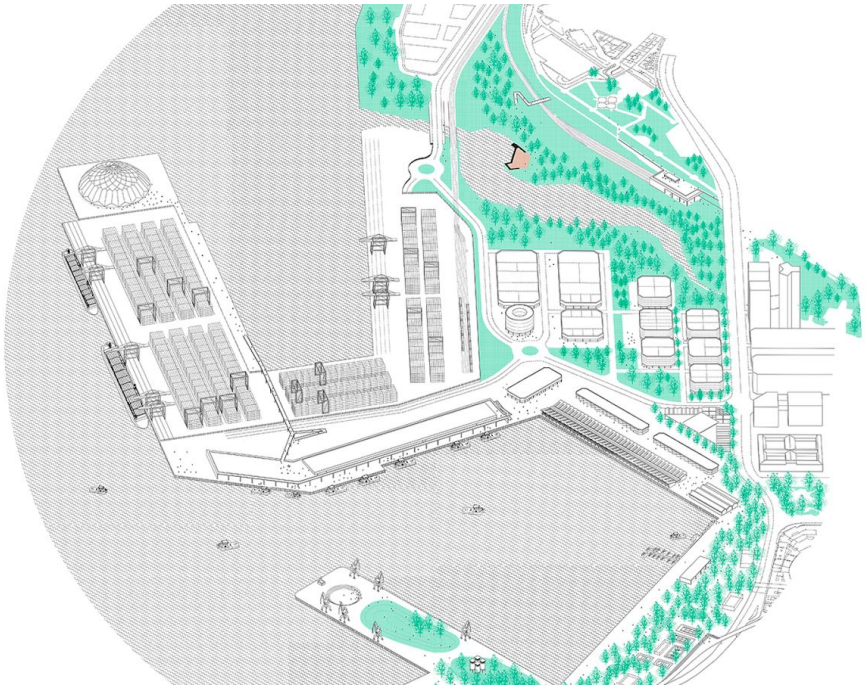
**- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.** Accións inmediatas para comezar o achegamento porto-cidade e auga-persoas. Posta en marcha dunha dinámica de uso do porto ao marxe da presión urbanística actual. Aperturas puntuais do límite portuario. Ocupación temporal de espazos en uso nos momentos sen actividade. Comezo do funcionamento do Foro Cidadán para o desenvolvemento participado da transformación urbanística do porto da Coruña.



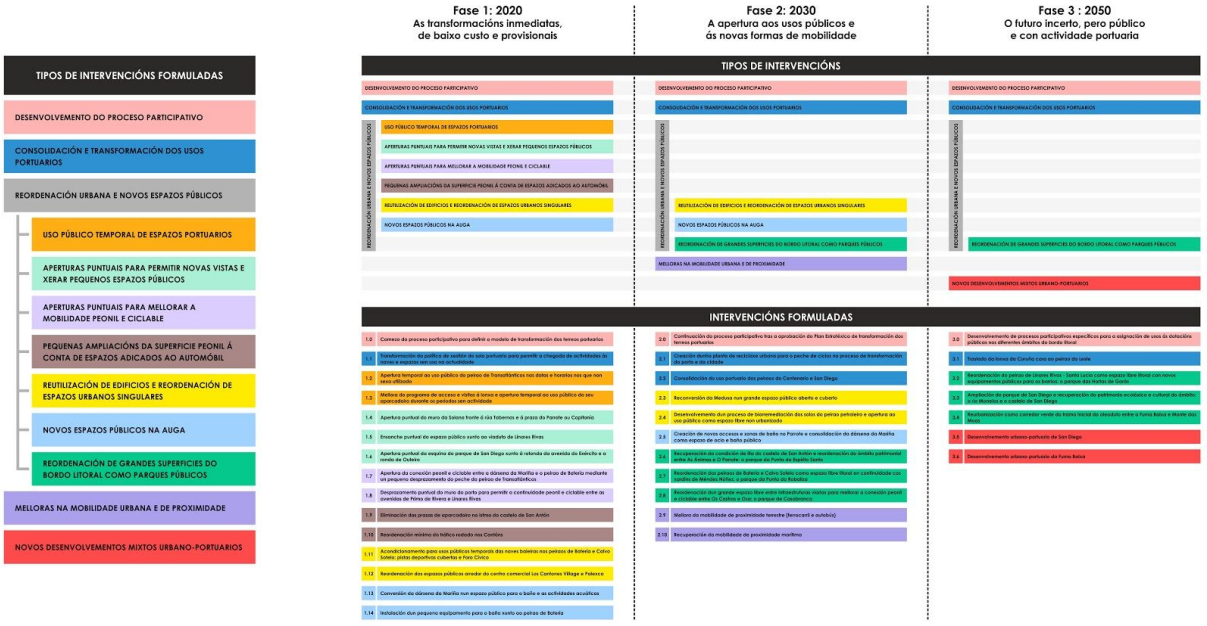
**- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.** Reordenación urbanística de ámbitos liberados para o uso cidadán. Posta en marcha da plataforma de peche de ciclos no proceso de transformación do porto. Evolución dos usos portuarios nos peiraos que queden sen actividade polo traslado de tráficos cara o porto exterior: ben cara á condición de espazo de reserva ou ben cara ás funcionalidades loxísticas e comerciais do transporte de mercadorías. Comezo do proceso de biorremediación dos terreos liberados do uso petroleiro, un tempo que será compatible coa súa apertura ao uso público como *terrain vague*.



**- Fase 3 : 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.**
Mellora e modernización dos espazos portuarios do sector pesqueiro. Consolidación das actividades loxísticas e comerciais nos peiraos con usos portuarios. Ampliación e interconexión da rede de espazos verdes e recuperación do leito do río Monelos. Novos desenvolvementos urbanísticos con usos mixtos.



# 4.- Tipos de intervencións.




INTERVENCIÓNS FORMULADAS NA PROPOSTA: TIPOS, FASES E ACCIÓNS CONCRETAS

As múltiples intervencións formuladas na proposta pódense agrupar nos seguintes tipos:

**A.- Desenvolvemento do proceso participativo.**

A participación cidadá é un dereito que será recoñecido en cada unha das fases da proposta, concretándose de xeitos diferentes segundo se trate do inicio do proceso, onde se trata dun traballo moi amplo sobre o modelo da transformación dos peiraos e onde participarán todos os axentes arredor do porto, ou do final do mesmo, onde se levarán a cabo procesos específicos para a toma de decisións relativas aos usos dos novos equipamentos públicos programados e doutras cuestións desa escala.

**B.- Consolidación e transformación dos usos portuarios.**

A aposta polo mantemento das actividades portuarias nunha grande parte do ámbito requerirá a posta en marcha de accións de diferentes tipos, desde cambios na gobernanza e nas políticas de xestión portuaria para atraer actividades unha vez desaparecida a presión inmobiliaria dos terreos, ata operacións urbanas como o traslado da lonxa ou a creación dunha planta de reciclaxe urbana.

**C.- Reordenación urbana e novos espazos públicos.**

Propostas de moi diversa escala, impacto e orzamento para ampliar a rede de espazos públicos litorais da cidade: desde as intervencións máis inmediatas para abrir vistas,

camiños ou pequenos ensanchamentos xunto ao porto, ata os procesos de reordenación urbanística de grandes superficies e longo percorrido.

**- Uso público temporal de espazos portuarios.**

Aperturas temporais e parciais de espazos portuarios en funcionamento que poidan acoller usos públicos nos períodos nos que non sexan utilizados, unha cuestión sinxela de xestionar pola alta organización previa das actividades portuarias. Intervencións de moi baixo custo que nesta proposta se formulan para o peirao de Transatlánticos e para a zona de aparcamento da lonxa.

**- Aperturas puntuais para permitir novas vistas e xerar pequenos espazos públicos.**

En todo o perímetro do muro do porto, quizais o principal problema non sexa só o muro, se non que non hai ningún punto no que exista algo máis que unha beirarrúa paralela do lado público: non existen os espazos estanciais xunto ao muro, e parece que poder estar sentado, aínda que fose do outro lado dunha barreira física, xeraría un achegamento moito máis sensible ao porto, un poder ver, escoitar e ulir a súa actividade.

Aínda que nun estudio máis detallado poderíanse suxerir outros puntos de intervención, nesta proposta concrétanse tres exemplos de aperturas puntuais do muro do porto para posibilitar novas vistas e crear pequenos espazos estanciais que vaian transformando a vivencia do portuario desde a cidade.

**- Aperturas puntuais para mellorar a mobilidade peonil e ciclable.**

Pequenas aperturas ou desprazamentos do muro do porto en lugares estratéxicos para abrir novas conexións peonís e ciclables que melloren a cidade cunha inversión mínima. Dous son os puntos nos que se formulan este tipo de intervencións: na contorna do viaduto de Linares Rivas para evitar a obligatoriedade do cruce no desembarco da avenida de Lavedra, e xunto ao centro comercial Los Cantones Village para conectar a dársena da Mariña co peirao de Batería.

**- Pequenas ampliacións da superficie peonil á conta de espazos adicados ao automóbil.**

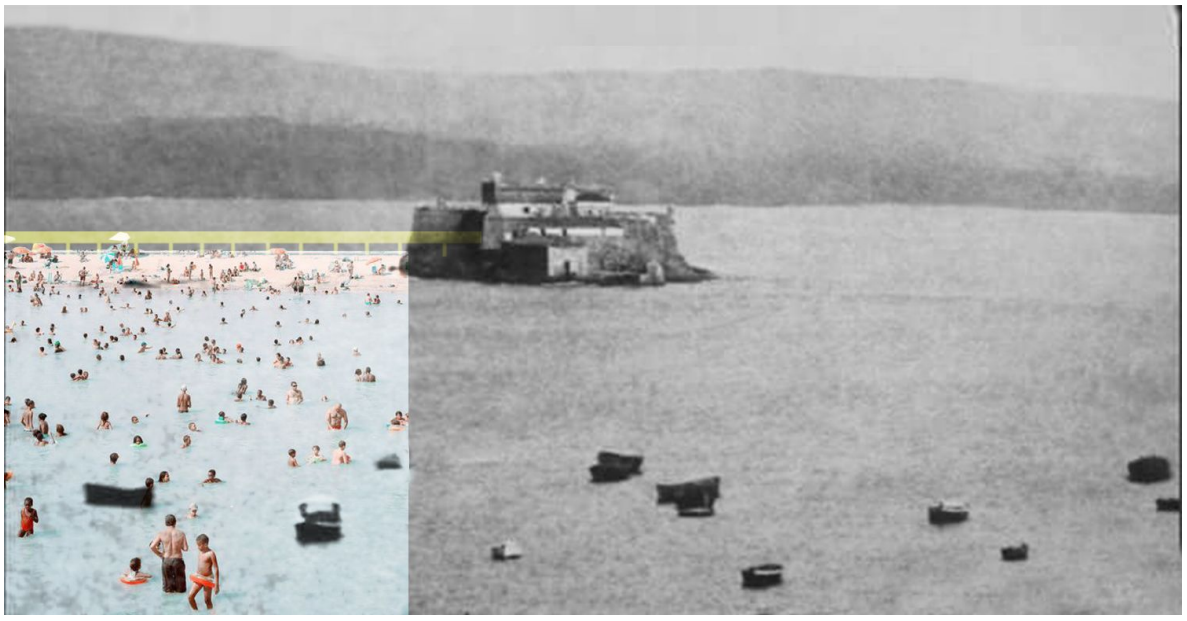
Intervencións en lugares nos que a superficie dedicada ao tráfico rodado quedou sobredimensionada tras unha reorganización viaria, como nos Cantóns, ou en espazos patrimoniais onde a ocupación de grandes superficies por aparcamentos é un problema de impacto visual e de desaproveitamento de espazos libres xunto a conxuntos históricos que poderían ser utilizados doutros xeitos, como no istmo do castelo de San Antón.

**- Reutilización de edificios e reordenación de espazos urbanos singulares.**

Intervencións de acondicionamento para reutilizar edificacións portuarias con novos usos provisionais, como as naves dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo; para reconverter en espazos de uso público as infraestruturas singulares do ámbito que deixarán de ter unha función portuaria nalgunha das fases do proceso, como a Medusa ou o pantalán de petroleiros; ou para reordenar espazos cun uso que non explota a súa potencialidade urbana, como o entorno do centro comercial Los Cantones Village e o Palexco.

**- Novos espazos públicos na auga.**

Intervencións no bordo litoral para crear novas zonas de baño e actividades acuáticas, xa sexa modificando a liña de contacto terra-auga, mediante a instalación de plataformas flotantes ou a través do recoñecemento de procesos de formación natural de praias xa en curso, como na zona do Parrote.



**- Reordenación de grandes superficies do bordo litoral como parques públicos.**

Operacións de reordenación urbanística integral na que grandes superficies dos peiraos se transforman en novos espazos libres públicos: os parques da Punta do Espírito Santo, da Punta da Robaliza, das Hortas de Garás, de San Diego e de Casabranca.

**D.- Melloras na mobilidade urbana e de proximidade.**

Accións de mellora da mobilidade peonil, ciclista e en transporte público a nivel urbano e introdución da mobilidade de proximidade marítima e ferroviaria.

**E.- Novos desenvolvementos mixtos urbano-portuarios.**

Xa no longo prazo, formúlase a delimitación de dúas áreas de posible edificación con usos mixtos residenciais, dotacionais, terciarios e de actividade portuaria.

Dous pequenos desenvolvementos urbano-portuarios con varias características comúns, como a súa situación nos puntos de contacto directo con barrios que poden reconectar a cidade co mar (San Diego e Os Castros), a utilización dunha malla ortogonal para colonizar os espazos difusos do ámbito, ou a progresividade no seu desenvolvemento fuxindo das operacións unitarias e pechadas no formal e no programático.

En ambos casos introdúcese o uso residencial, un dos grandes temas de debate público na actualidade, porque se considera a mellor ferramenta para garantir a desexable mestura de usos e a vitalidade urbana, evitando franxas do día sen actividade algunha nas rúas e permitindo a posibilidade de que estes novos desenvolvementos poidan ser imaxinados como barrios en pouco tempo.

A centralidade metropolitana destes terreos os convirte en óptimos para experimentar coas fórmulas alternativas de vivenda, polo que os edificios, que serán sempre construídos sobre chan público, terán modelos de xestión e tenza diferentes ao da propiedade privada convencional: vivenda pública en alugueiro social, cooperativas de vivenda en cesión de uso, residencias e albergues, proxectos experimentais, etc. Ademais, tamén será necesario reflexionar sobre como acoller unha certa diversidade social e de renda nestes novos barrios da cidade, unha cuestión na que a progresividade no seu desenvolvemento pode ter un papel fundamental.

Tamén en ambos os casos emprégase a cuadrícula para colonizar espazos que cambian radicalmente de uso e que requiren de formalizacións capaces de xerar urbanidades recoñecibles en contornas rodeadas por actividades alleas ao tecido común das cidades. Dentro desta malla, ambos desenvolvementos incluirán unha parcelación formulada para xerar diversidade e, ademais, as formas finais das arquitecturas edificadas terán unha sensible marxe para fomentar igualmente esta diversidade en termos de altura e forma edificatoria. Todo isto coa intención de que sexan desenvolvementos moi fragmentados en múltiples propiedades, tempos e actores involucrados, todo o contrario ás grandes operacións urbanísticas unitarias ás que estamos acostumados nas últimas décadas.

# 5.- Intervencións formuladas.

A continuación detállanse as condicións de partida e as diferentes intervencións formuladas en cada unha destas fases.

## 5.1.- Fase 1: 2020. As transformacións inmediatas, de baixo custo e provisionais.

**Palabras chave: Apertura / Límite / Namentres / Baixo custo / Urbanismo táctico**

**Condicións de partida:**

- Condicións actuais dos terreos portuarios a finais do ano 2018.

- Desaparición dos usos portuarios nos peiraos de Batería e Calvo Sotelo a finais de 2019, o que implicará a liberación dunha gran superficie de solo e de varias naves de gran tamaño no centro urbano.

**Intervencións:**

### P.1.0.- Comezo do proceso participativo para definir o modelo de transformación dos terreos portuarios.

Co establecemento dun novo convenio entre as administracións responsables iniciarase a conformación dos grupos de traballo (Grupo Motor e Foros Cidadán e Portuario) e do proceso participativo para a elaboración do Plan Estratéxico de transformación dos terreos portuarios, comezando tamén o funcionamento do Foro Cívico no peirao de Calvo Sotelo.

### P.1.1.- Transformación da política de xestión do solo portuario para permitir a chegada de actividades ás naves e espazos sen uso na actualidade.

A realidade actual é que, aínda que existe interese de empresas para instalarse nos terreos portuarios, desde hai anos se evita a súa chegada pola presión do suposto futuro inmobiliario do ámbito. Tanto desde a perspectiva da Autoridade Portuaria como das actividades interesadas, esta situación implica complicacións burocráticas e funcionais, ben por desinterese e medo ás indemnizacións pola necesidade de deixar libres os terreos, ben pola inseguridade respecto aos tempos do proceso de transformación do porto. Como primeira medida tras pactarse a anulación dos convenios urbanísticos de 2004, esta proposta asume como fundamental conseguir que no porto se note o cambio de perspectiva

co que enfronta o seu futuro unha vez á súa débeda deixa de ser o único argumento para formulalo.

### P.1.2.- Apertura temporal ao uso público do peirao de Transatlánticos nas datas e horarios nos que non sexa utilizado.

Abrir ao uso público temporal o peirao de Transatlánticos é unha medida posible xa que se trata de fluxos completamente regulados e programados con moita antelación, polo que non se comprometería en ningún caso o cumprimento do PBIP -Código Internacional para a Protección dos Buques e das Instalacións Portuarias-, a normativa internacional pola que se pecharon este tipo de espazos a comezos do século XXI tras os sucesos do 11-S e a deriva securitaria que puxo en marcha.

Os novos accesos abertos temporalmente serían o da dársena da Mariña e o da avenida do Porto, e non faría falta máis infraestrutura que dous pantallas informativas nas entradas para informar sobre a seguinte hora e data de peche, e a instalación de algúns elementos de mobiliario urbano, principalmente bancos de xeito que non interfiran no funcionamento normal do peirao.

### P.1.3.- Mellora do programa de acceso e visitas á lonxa e apertura temporal ao uso público do seu aparcadoiro durante os períodos sen actividade.

A compravenda de peixe é unha actividade dunha potencia e singularidade suficiente como para ter un maior peso na vida pública e nas ideas colectivas sobre a cidade. A configuración arquitectónica da lonxa actual non permite formular un cambio radical na súa apertura á cidade, polo que nesta primeira fase só se formula a implementación de períodos de acceso público e o fomento das visitas guiadas, comezando por unha análise a fondo do funcionamento do sistema de visitas actual.

Por outra banda, outra medida de uso dos espazos infrautilizados do porto será a apertura do gran aparcadoiro xunto á lonxa para o desenvolvemento de todo tipo de actividades públicas compatibles (tardes e fins de semana), unha posibilidade facilitada ademais polo feito de que xa non haberá tráfico de camións cara os peiraos de Batería e Calvo Sotelo unha vez queden sen uso portuario (unha situación prevista para 2019).

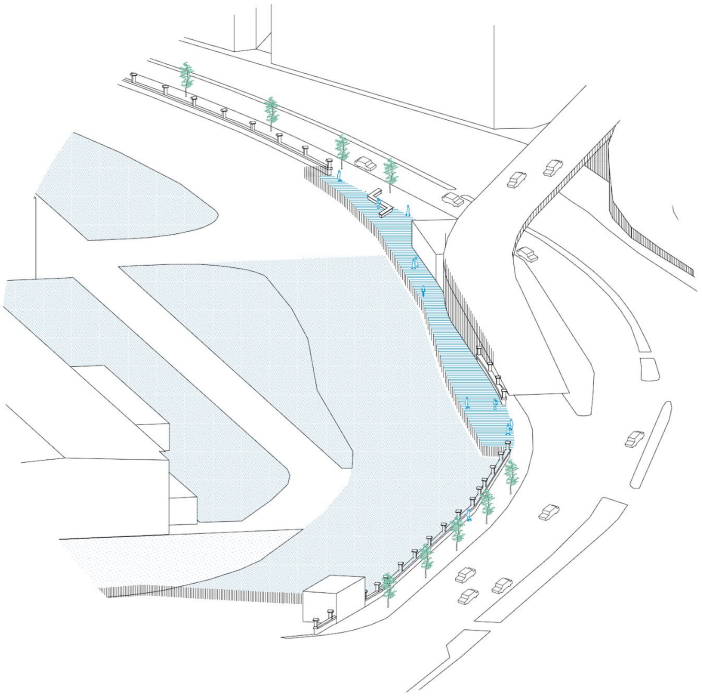
Este novo uso implicará a apertura temporal das actuais portas da praza de Ourense e A Palloza, así como da nova porta que se instalará xunto ao viaduto de Linares Rivas (ver proposta P.1.5).

### P.1.4.- Apertura puntual do muro da Solana fronte á rúa Tabernas e á praza do Parrote ou Capitanía.

A apertura visual do peche da Solana neste tramo da Cidade Vella é unha das reclamacións históricas da Comisión Aberta en Defensa do Común e implicaría unha maior relación paisaxística entre o barrio e o porto. A intervención consistiría simplemente na transformación ou substitución dun fragmento do actual muro das instalacións da Solana, para introducir unha solución de peche máis permeable e reordenar o pequeno espazo público estancial da parada de bus.

### P.1.5.- Ensanche puntual do espazo público xunto ao viaduto de Linares Rivas.

Xunto á apertura dun novo percorrido peonil e ciclable neste punto (proposta P.1.8), formúlase unha pequena reordenación do lugar para crear un pequeno espazo estancial neste punto tan singular da cidade.



### P.1.6.- Apertura puntual da esquina do parque de San Diego xunto á rotonda da avenida do Exército e a ronda de Outeiro.

Un punto difícil no que na actualidade existe unha parada de bus e comeza o parque de San Diego. O lugar acaba de ser lixeiramente transformado pola introdución do carril-bici e o pintado dun mural no peche do porto, mais é un espazo que pode mellorar moito máis cunha mínima inversión. Un pequeno ensanchamento do espazo público peonil daríalle moita vida ao entorno do viaduto e non implicaría cambiar case nada nos terreos de ADIF, xa que xusto

aí é unha esquina fóra do tránsito e o uso funcional. A instalación formulada é simplemente unha pequena praciña-mirador en voo sobre unha estrutura lixeira provisional.

### P.1.7.- Apertura da conexión peonil e ciclable entre a dársena da Mariña e o peirao de Batería mediante un pequeno desprazamento do peche do peirao de Transatlánticos.

Desprazamento do muro que na actualidade se sitúa xunto aos edificios do centro comercial e do Palexco para permitir a conexión continua entre a dársena da Mariña e o peirao de Calvo Sotelo, xa con usos públicos programados neste primeira fase.

Esta pequena intervención non implicaría perder superficie de amarre no peirao de Transatlánticos nin a limitación da súa operatividade, xa que a nova barreira contará con portalóns de acceso rodado e peonil como na actualidade.

### P.1.8.- Desprazamento puntual do muro do porto para permitir a continuidade peonil e ciclable entre as avenidas de Primo de Rivera e Linares Rivas.

O último desembarco no centro urbano da avenida de Lavedra, ou polo menos o máis simbólico ou perceptible, é a chegada a terra do viaduto de Linares Rivas. Trátase dun punto moi complicado a nivel urbanístico no que se refire aos fluxos peonís, xa que está moi comprimido e obriga a facer un cruce para manter a conectividade lonxitudinal xunto ao bordo dos terreos portuarios.

Aínda que en fases posteriores formúlase unha certa transformación do ámbito (proposta P.3.2), non se atoparon solucións radicais para a mellora deste punto no que se refire ao tráfico rodado, polo que se optou por complementar a beirarrúa existente cunha nova polo lateral do viaduto interior ao porto para dar así continuidade á beirarrúa dereita en dirección entrada.

### P.1.9.- Eliminación das prazas de aparcadoiro no istmo do castelo de San Antón.

Acción moi sinxela para gañar un pequeno espazo público a carón dunha das pezas patrimoniais máis relevantes da cidade e mellorar a súa imaxe urbana.

Formúlase un tratamento mínimo: eliminación das prazas de aparcamento de vehículos (40 na actualidade) e introdución de espazos para sentarse, coa posibilidade de que se trate dun lugar experimental transformado mínimamente con deseños producidos colectivamente e autoxestionados.

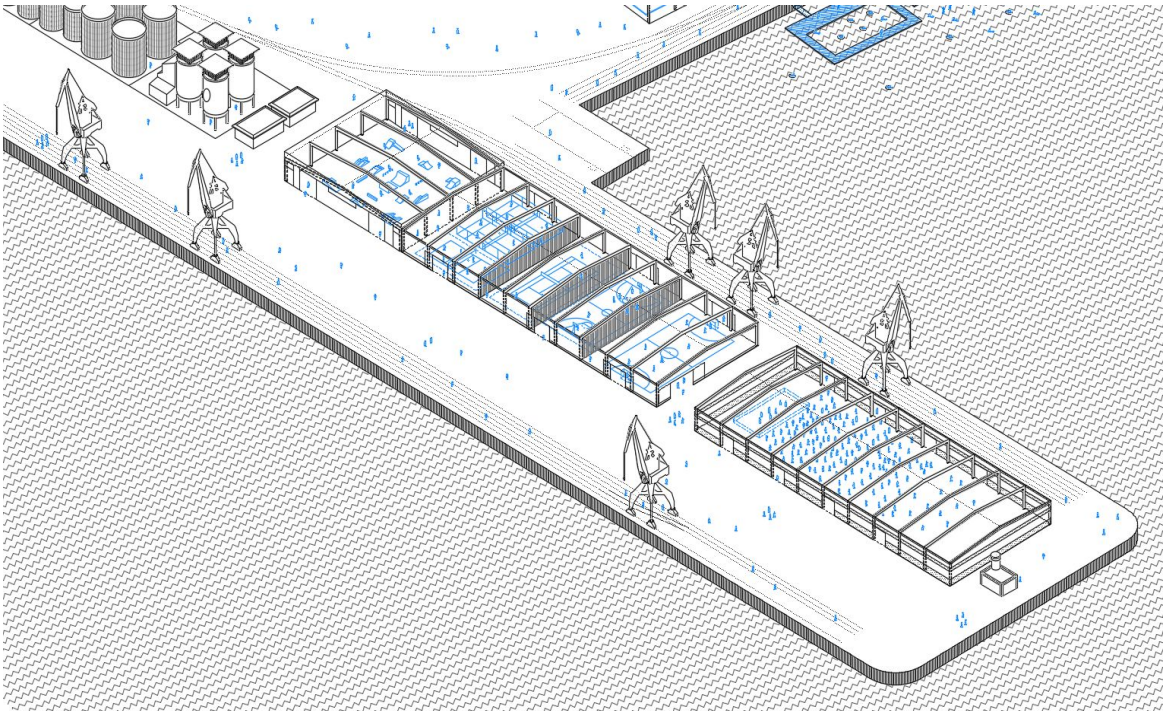
### P.1.10.- Reordenación mínima do tráfico rodado nos Cantóns.

Eliminación dun carril de circulación entre a praza de Ourense e o Obelisco, ampliación das beirarrúas e reserva dun carril exclusivo para taxi-bus por sentido.

### P.1.11.- Acondicionamento para usos públicos temporais das naves baleiras nos peiraos de Batería e Calvo Sotelo: pistas deportivas cubertas e Foro Cívico.

Mentres se deseña e desenvolve a urbanización dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo, as edificacións que vaian quedando sen uso acollerán novos usos públicos de xeito, en principio, provisional.

A nave situada na punta do peirao (actualmente Terminal de Froitas) será o **espazo de referencia para a xestión e a participación pública no deseño do futuro do porto**, así como un lugar aberto de creación e investigación sobre o seu proceso de transformación. Será, polo tanto, o espazo físico de referencia para o Grupo Motor, o Foro Cidadán e o Foro Portuario, así como lugar de celebración de todo tipo de eventos públicos e espazo de traballo para equipos e investigadores residentes sobre temas de interese para o futuro do porto (como as correntes, a contaminación, a memoria, etc.) ou do equipo de planificación da plataforma de reciclaxe do porto.



O resto de naves serán acondicionadas como **pistas deportivas cubertas**, un programa moi deficitario no centro urbano e que ten a capacidade de encher de actividade un espazo dunha escala difícil de hibridar coa vida urbana unha vez perde a súa función produtiva.

As portas que quedarían abertas para dar acceso continuo aos peiraos de Batería e Calvo Sotelo serían tres: a da avenida dos Xardíns de Méndez Núñez, a do espazo entre o Ministerio de Defensa e Aduanas e a da praza de Ourense. E unha das primeiras decisións colectivas dese Grupo Motor será decidir se serían necesarias as obras antes de abrir os espazos libres dos peiraos ou se se podería abrir ao día seguinte de que as empresas acabaran de retirar as súas cousas para que a cidadanía poida comezar a imaxinar e a practicar o futuro do ámbito.

Ademais das naves, outros dos elementos que serán preservados neste ámbito serán algúns dos silos, os guindastres e o mareógrafo da punto do peirao, xa que a reutilización do existente é unha das premisas da proposta en relación ao tema do metabolismo urbano.

### P.1.12.- Reordenación dos espazos públicos arredor do centro comercial Los Cantones Village e Palexco.

Nun primeiro momento, formúlase unha pequena reordenación do perímetro público dos edificios actuais para mellorar as súas condicións de confort e xerar unha zona máis urbana e con actividade en contacto coa rúa e o porto, prestando especial atención ao ámbito entre o centro comercial Los Cantones Village e o túnel do Parrote.

Nun segundo momento, máis a medio prazo, podería formularse a transformación-apertura da planta baixa do centro comercial: o despexo dunha boa parte da superficie pechada da súa planta baixa e a introdución doutros espazos de actividade nos bordos do edificio en contacto co espazo público, repensando un lugar singular, continuo e porticado, para que a súa condición de baleiro cuberto apropiable poida complementarse coa de bazar e rúa-corredor de escala humana.

Por último, outra cuestión a estudar máis en detalle sería a introdución do espazo de chegada e control do peirao de Transatlánticos no edificio do actual centro comercial. Aínda que está cuestión pode parecer abusiva ao compartir espazo cun centro comercial, nun futuro no que esta condición se desdebuxe en favor dunha urbanidade menos controlada e máis complexa, a situación será sempre máis atractiva que a realidade actual, un pequeno espazo no peirao cuxa fachada cara os barcos e os turistas que chegan resume a benvida local con catro letras: SHOP.

### P.1.13.- Conversión da dársena da Mariña nun espazo público para o baño e as actividades acuáticas.

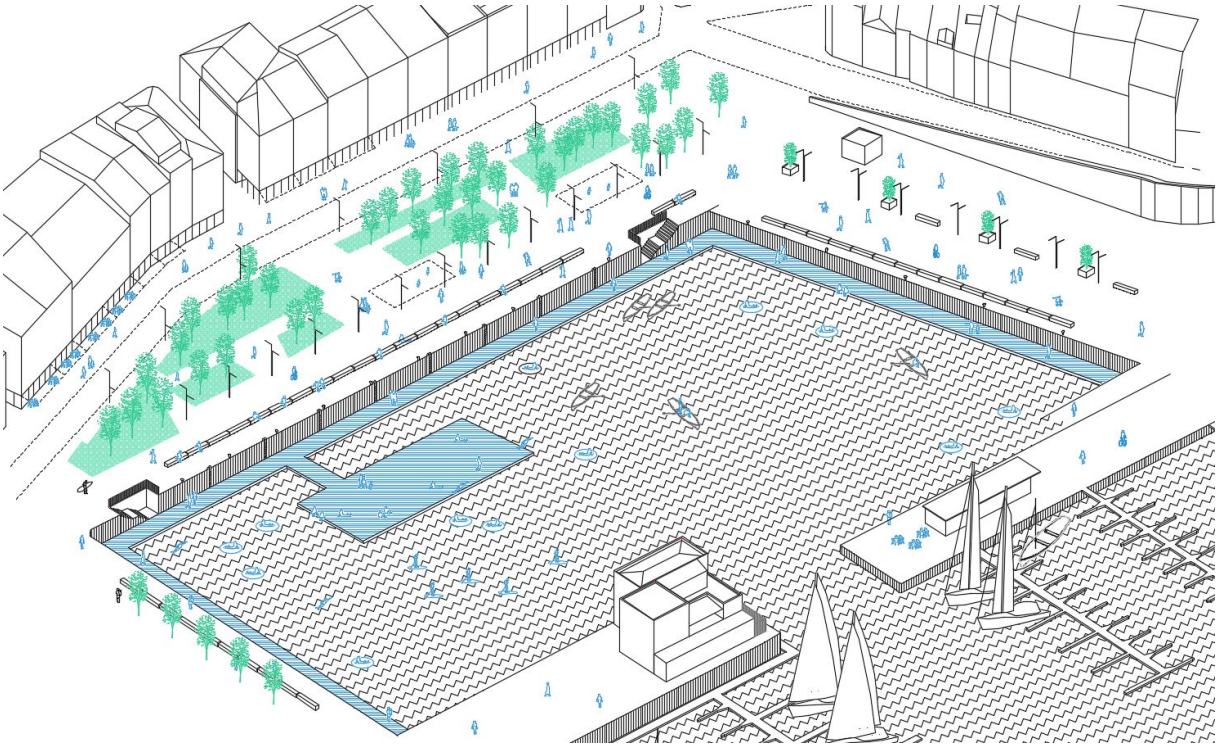
A dársena da Mariña é un espazo que se transformou moito nas últimas décadas. No referente á lámina de auga, a dársena pasou en pouco tempo de ser un lugar de traballo, reparación e amarre da frota pesqueira a converterse nun espazo de ocio ocupado por unha dársena deportiva.

A enorme centralidade deste espazo non parece concordar con esta función que, ao contrario que os usos pesqueiros, aseméllase máis a un aparcadoiro que a unha actividade produtiva. Ademais, as condicións de orientación e protección da lámina de auga a converten practicamente nunha piscina, polo que se propón a súa transformación nunha zona de baño e uso público.

O cambio afectará só á zona interior da dársena, deixando os pantaláns deportivos na zona xunto ao peirao de Transatlánticos. Nesta fase inicial, os mesmos pantaláns recolocados serán os que crearán os percorridos inferiores xunto á auga a modo “paseo flotante” perimetral, un novo espazo de baño no que tamén poderán instalarse pequenas actividades náuticas de acceso público (clases de natación e outros deportes acuáticos, lanchas en alugueiro, etc.).

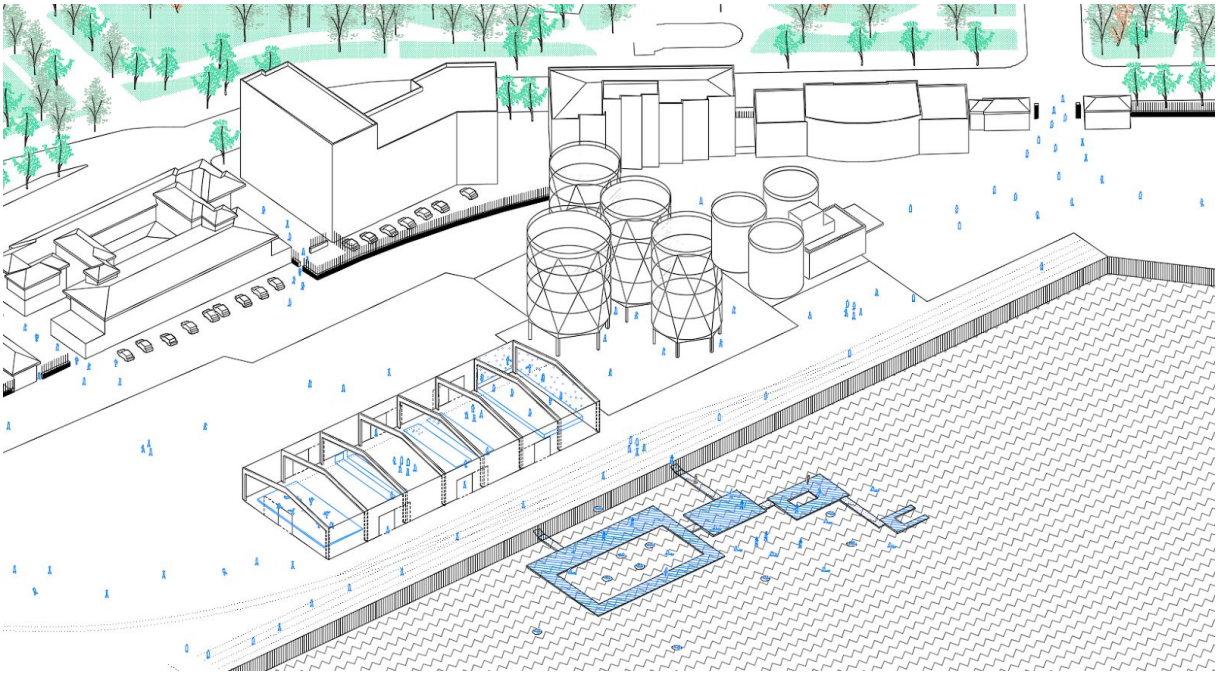
O proceso da conversión da dársena da Mariña en zona de baño e actividades acuáticas podería comezar dunha forma directa coa recolocación das pasarelas e pantaláns existentes nos bordos da dársena e coa primeira fase do proceso de limpeza do fondo mariño. Neste primeiro momento, a limpeza se restrinxirá ao retirado manual dos elementos máis voluminosos: o lixo xeral (plásticos, vidro e metais) e os restos dos elementos propios das

actividades portuarias (nasas, redes, cabos, etc.). En fases posteriores, completarase a limpeza do fondo cunha intensidade e orzamento final que dependerá da análise do seu estado actual tras décadas de uso portuario. Así mesmo, tamén posteriormente, estudarase a posibilidade de realizar algunha intervención para aumentar a taxa de renovación da auga no interior da dársena, en principio suficiente dada a intensidade dos cambios mareais na nosa xeografía.



### P.1.14.- Instalación dun pequeno equipamento para o baño xunto ao peirao de Batería.

Como primeiro paso no proceso de apropiación cidadá deste punto de contacto coa auga na cidade (que será desenvolvido máis en profundidade na proposta P.2.7), formúlase un pequeno espazo materializado cunhas plataformas flotantes con diferentes áreas de baño e instalacións recreativas e estanciais. Trátase dunha instalación xa moi común en moitas cidades europeas e mundiais e que sempre ten moito éxito entre a cidadanía cun custo moi reducido.



## 5.2.- Fase 2: 2030. A apertura aos usos públicos e ás novas formas de mobilidade.

**Palabras chave: Deseño do proceso / Primeiras transformacións / Mobilidade / Espazo público**

**Condicións de partida:**

- Os peiraos de Calvo Sotelo e Batería deberían estar xa desafectados e incorporados á rede espazos públicos da cidade.

- No 2027 remata a concesión da Solana, polo que poden formularse novas formas de xestión para esta dotación pública. Na actualidade é unha instalación de xestión privada moi utilizada por bastantes tipos de colectivos, sendo quizais só inaccesible para as rendas máis baixas. Aínda que é seguro que a titularidade do solo será pública, a nova titularidade do uso ou da xestión poderá ser pública ou privada sempre que implique eliminar esta inaccesibilidade.

- A mediados da década dos anos vinte debería estar rematada a conexión ferroviaria do porto exterior, unha cuestión fundamental para que comece o traslado das actividades portuarias relacionadas cos graneis sólidos nos peiraos do Centenario e San Diego.

- No 2027 comezará o proceso de liberación do peirao de petroleiros. Repsol deixará unha pegada de muros e cilindros de formigón (os primeiros de dous metros e os segundos dun metro de altura), cunha gran densidade de instalacións enterradas e cun chan empapado ao longo do tempo con derivados do cru.

**Intervencións:**

### P.2.0.- Continuación do proceso participativo tras a aprobación do Plan Estratéxico de transformación dos terreos portuarios.

Durante boa parte desta fase se desenvolverá o traballo do Grupo Motor e dos Foros Cidadán e Portuario. Un pouco antes de mediados da década, debería aprobarse o Plan Estratéxico de transformación dos terreos portuarios, o documento que guiará as accións a desenvolver e o modelo que seguirán os Plans de Desenvolvemento específicos para as distintas intervencións formuladas.

### P.2.1.- Creación dunha planta de reciclaxe urbana para o peche de ciclos no proceso de transformación do porto e da cidade.

A grande escala do porto permite formular a súa transformación como un proceso de ciclo pechado no que os seus solos e instalacións sen uso poidan ser reutilizadas, como primeira opción, e recuperadas e empregadas no seu propio proceso de reordenación urbana se o reuso non é viable ou desexable. A planta proposta será a encargada da desmontaxe e preparación para a reutilización dos elementos construídos do porto que progresivamente queden sen uso. Durante a súa vida útil (entre 15 e 25 anos), a plataforma funcionará ademais como un gran punto limpo de escala metropolitana para os elementos e residuos construtivos, útil tanto a nivel particular-cidadán, como institucional e empresarial.

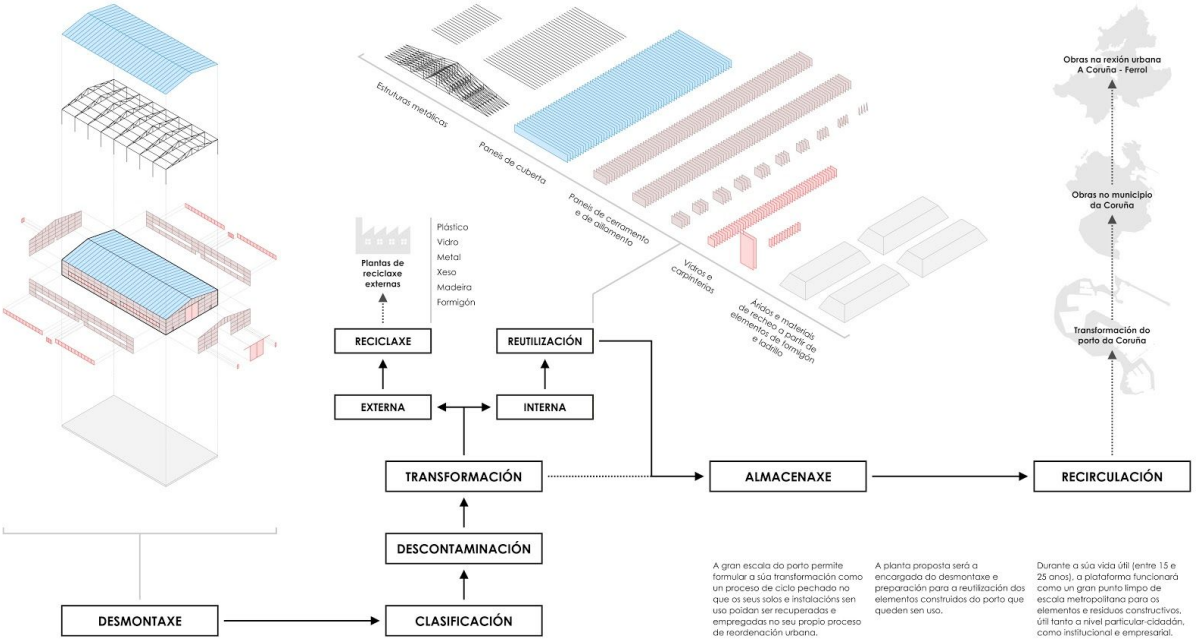
A plataforma, situada nos terreos da actual estación de mercadorías de San Diego, a partir do momento no que deixe de ter uso loxístico, terá un tamaño variable segundo as fases de transformación do porto e estará conformada por espazos de provisión de materiais e elementos reutilizables (cubricións, estruturas metálicas, carpinterías, etc.), de pequena transformación (áridos e materiais de recheo a partir de elementos de formigón e ladrillo), de clasificación e almacenamento temporal para transformación externa (metais, plásticos, etc.) e de descontaminación (de materiais e de chans).

Como no caso do resto de tráficos xerados polas actividades portuarias, se a plataforma ten éxito e comeza a dar servizo a un territorio máis amplo que o do ámbito portuario, o transporte de materiais cara a planta de reciclaxe será igualmente interior para non afectar a calidade ambiental das rúas próximas.

Respecto ao resto do espazo actualmente ocupado pola praia de vías de ADIF, desde o momento no que deixen de ter uso será aberto como espazo libre non urbanizado e comezará o seu proceso de revexetación natural e humano, xa que, tendo en conta a futura ampliación do parque de San Diego (proposta P.3.3), podería comezar a plantación dalgunhas das súas árbores para que dúas décadas despois, cando se execute o parque e a recuperación da marisma e o río Monelos, teñan xa un porte importante.

A proposta entende así a construción como un proceso circular no que é preciso reducir ao máximo as externalidades. Unha cuestión perfectamente imaxinable ademais nun territorio

xa equipado cun gran sistema de guindastres móbiles que fan máis ecosistémico e contextual o proceso. E sempre co obxectivo de que este experimento, facilitado pola escala do territorio a transformar, poida servir de base para un tratamento máis racional dos procesos construtivos na área urbana da Coruña. Imaxinemos que pasaría se esta plataforma existira xa e puidese dar unha resposta racional e sostible ao anuncio da demolición dos 62.000 $m^2$ do Centro Comercial Dolce Vita (un proceso que, de retrasarse, podería ser o primeiro traballo para esta plataforma de reciclaxe urbana da Coruña).




**PLANTA DE RECICLAXE URBANA PARA O PECHE DE CICLOS NO PROCESO DE TRANSFORMACIÓN DO PORTO E DA CIDADE**

## P.2.2.- Consolidación do uso portuario dos peiraos do Centenario e San Diego.

A partir do traslado das actividades relacionadas cos graneis sólidos nos peiraos do Centenario e de San Diego cara o porto exterior, todos os espazos e naves empregados seguirán cun uso portuario.

Son moitas as voces que teñen dado por certa a imposibilidade do porto exterior para acoller o tráfico de contedores, o gran tema da loxística global na actualidade, e un inxente negocio sobre o que non hai un gran consenso sobre as posibilidades do porto da Coruña para acollelo. As condicións técnicas de forma, calado e protección do peirao do Centenario son excepcionais a nivel europeo, polo que o único problema é a dispoñibilidade dunha superficie limitada para o almacenaxe e a realización das operacións loxísticas dos contedores.

A partir da desaparición dos usos actuais e partindo da incerteza sobre o desenvolvemento do mundo do transporte global de mercadorías, o único que esta proposta ten claro é que **o**

**uso do peiraos do Centenario e boa parte dos de San Diego seguirá sendo o portuario**, pois se entende que é a actividade que aproveita dun mellor xeito as condicións xeográficas e a configuración urbana da área metropolitana da Coruña.

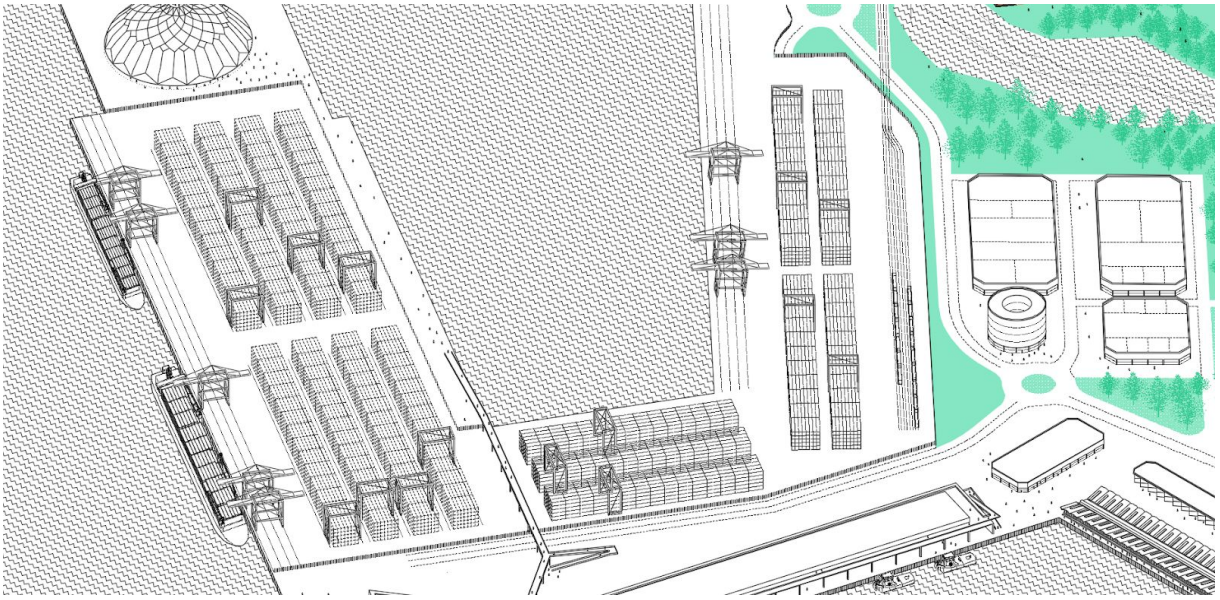
Se finalmente se aposta por captar o tráfico de contedores ou calquera outra actividade portuaria que non poida acoller o porto exterior, ese será o uso dos terreos. Se no momento no que desaparezan os usos actuais non hai interese dos axentes institucionais e empresariais para desenvolver proxectos deste tipo, os espazos de San Diego poderán acoller outros usos provisionais nas edificacións existentes e os do peirao do Centenario serán cualificados como área libre en reserva, por suposto sen desafectar, pero aberta ao uso e ao tránsito público.

A introdución de novas actividades portuarias nestes peiraos non estará condicionada en termos formais, mais si desde a perspectiva enerxética e de metabolismo urbano. Esta proposta asume a capacidade do porto para decidir a forma de urbanizar e dar forma edificatoria ás actividades portuarias. Ata o punto de que se estas actividades se desenvolven e consolidan nestes peiraos, a seguinte fase desta proposta debería reformularse para valorar a posibilidade da súa continuidade.

Fóra dos usos portuarios que poidan aparecer, non se poderán formular edificacións non provisionais neste espazo, pois debe ser o espazo de reserva no centro dunha grande área metropolitana para o que o futuro dispoña, é dicir, a idea é manter un grande espazo no centro metropolitano onde poida pasar todo o imaxinable en termos loxísticos e de mobilidade, desde algo tan tanxible como o tráfico de contedores, ata calquera produto da imaxinación como o atraque de novos modos de transporte aéreos do futuro.

Esta liña argumental de defender a reserva dunha zona como porto comercial complementario ao porto exterior (para os tráficos que este non poida asumir), a aposta xeral pola continuidade de todas as actividades produtivas vinculadas á pesca e á loxística, así como a introdución de novos usos terciarios, son propostas baseadas nun hipotético acordo ou protocolo para a xestión integrada dos portos interiores e exteriores da Coruña e Ferrol, ben baixo unha mesma autoridade portuaria ou ben establecendo mecanismos de coordinación que melloren a súa eficacia.

* Na cartografía da segunda fase da proposta represéntanse as edificacións actuais cunha liña discontinua porque a súa permanencia é unha das opcións posibles, aínda que os usos ou as formas destos peiraos tamén poderían variar moitísimo se aparecen novas actividades cando deixen de ter un uso relacionado cos graneis sólidos. Na cartografía da terceira fase represéntase igualmente unha das posibilidades que se valoraron como máis tanxibles, o tráfico de contedores, pero que non é a única posible nin moito menos.



### P.2.3.- Reconversión da Medusa nun grande espazo público aberto e cuberto.

Sexa cal sexa o uso e o proceso de transformación do peirao do Centenario, o único espazo que si será desafectado de usos portuarios será a cúpula da Medusa, unha grande instalación que será reconvertida en parte da **rede de espazos públicos da cidade** e que posibilitará a realización de todo tipo de eventos multitudinarios nun espazo espectacular desde a perspectiva arquitectónica, xeográfica e paisaxística.

Para conectar a Medusa co resto da cidade como calquera outro espazo público formúlase unha **rede peonil segregada** que permita a convivencia das actividades portuarias, da realidade funcional do porto, coa nova vida urbana que comeza a infiltrarse. Neste primeiro momento, este percorrido peonil e ciclable permitirá atravesar os peiraos entre o de San Diego e o Leste e chegar a unha grande pasarela elevada (no punto onde é necesario para non interferir nos tráficos internos) que nunha seguinte fase quedará conectada tamén coa cuberta transitable da nova lonxa. Unha vez no peirao do Centenario, elimínase a posibilidade de atraque no seu lado corto, o sur, para que os fluxos públicos poidan chegar sen problema ata a Medusa.

A intervencións arquitectónicas a realizar na Medusa serían as seguintes: eliminación de todas ou da gran maioría das edificacións da súa contorna, permeabilización do muro de formigón inferior (eliminación parcial ou total segundo o resultado do estudo estrutural), iluminación (sen datos da existente na actualidade), urbanización mínima (espazos de asento, aseos públicos, etc.).

A cuestión é poñer a disposición da cidadanía un novo espazo público cuberto situado ademais nun lugar moi singular: un espazo perfectamente imaxinable como o escenario de vivencias solitarias marcadas pola grande escala arquitectónica ou a paisaxe sublime, pero tamén como lugar apropiable para as actividades de diversos colectivos ou como infraestrutura para eventos públicos masivos.

### P.2.4.- Desenvolvemento dun proceso de biorremediación dos solos do peirao petroleiro e apertura ao uso público como espazo libre non urbanizado.

No momento no que Repsol abandone as súas instalacións no porto interior (a partir de 2027 segundo a planificación oficial), formúlase un proceso de descontaminación por biorremediación e fitorremediación dos solos do peirao de petroleiros (Furna Baixa).

O proceso durará entre dez e quince anos e se formulará para que sexa compatible coa súa condición de *terrain vague*[1] ou *terceira paisaxe*[2] accesible ás persoas: un gran descampado suspendido no tempo no que, mentres as naturezas van colonizando o espazo progresivamente e limpando os rastros de hidrocarburos non eliminables de xeito manual, as actividades humanas poidan colonizar un lugar non urbanizado de xeito convencional no que explorar outras formas de relacionarse co territorio do bordo costeiro e da cidade.

### P.2.5.- Creación de novos accesos e zonas de baño no Parrote e consolidación da dársena da Mariña como espazo de ocio e baño público.

Un dos obxectivos da proposta é ampliar ao máximo as posibilidades de relación directa terra-auga. Unha das zonas que xa na actualidade se emprega para o baño dunha forma non masiva, pero si significativa, é a franxa litoral entre o mirador do Parrote e o castelo de San Antón, un lugar no que se acaban de rematar as obras de mellora dunhas das escaleiras que dan acceso á auga.

Ademais de instalar novas escaleiras e áreas de chanzos con máis posibilidades estanciais, xusto neste punto entre o espigón e o castelo está a suceder un proceso que debe marcar calquera outra intervención no ámbito: estase a acumular area como parte dun proceso natural de sedimentación derivado das correntes mariñas actuais (xusto un pouco máis atrás estaba a antiga praia do Parrote destruída polo recheo da Solana). Nas fotografías antigas non parece que a area desta praia chegara ata aquí, polo que parece unha acumulación recente: o proceso de creación dunha praia natural neste ámbito está en marcha e só é cuestión de tempo. As intervencións formuladas nesta zona, a área de baño do Parrote e a recuperación da condición de illa do Castelo de San Antón (proposta P.2.6) terán está cuestión moi presente, facendo todo o posible por non entorpecer este proceso de formación do futuro areal do Parrote.

En canto á dársena da Mariña, xa reconvertida en zona de baño e actividades acuáticas na primeira fase (proposta P.1.13), proponse a súa consolidación mediante dous accións principais. Por unha parte, a partir do estudo do funcionamento da súa primeira materialización (a recolocación directa dos propios pantaláns no perímetro da dársena), repensarase o sistema de elementos e plataformas flotantes que sustentan os usos públicos

[1] Para profundizar no concepto de *terrain vague* pódese consultar o artigo: Solà-Morales, Ignasi de. **Terrain vague**. En: Solà-Morales, Ignasi de. Territorios. Gustavo Gili, Barcelona, 2002 (publicado orixinalmente en 1995).

[2] Para profundizar no concepto de *terceira paisaxe* pódese consultar o libro: Clément, Gilles. **Manifiesto del Tercer Paisaje**. Gustavo Gili, Barcelona, 2007 (publicado orixinalmente en 2004).

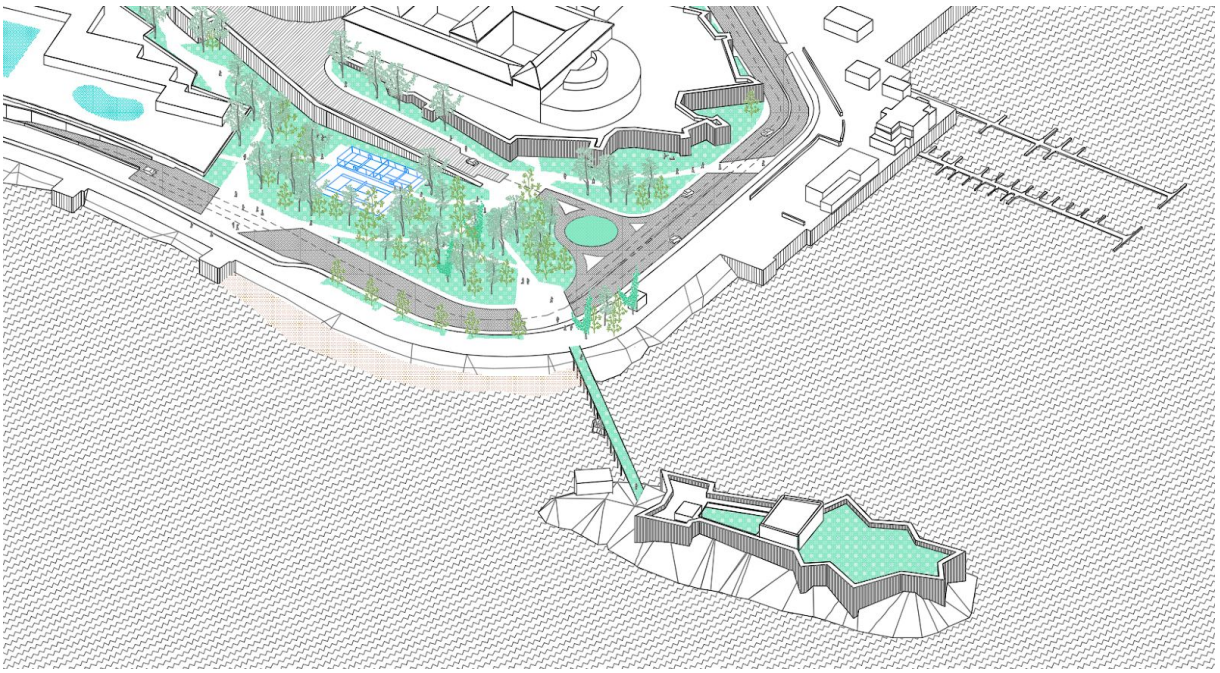
para mellorar a súa accesibilidade e polifuncionalidade. E por outra parte, de cara a mellorar o sistema natural de renovación da auga no interior da dársena, estudarase a posibilidade de realizar algunha pequena canalización en puntos estratéxicos dos peiraos para xerar novas correntes que melloren este parámetro.

### P.2.6.- Recuperación da condición de illa do castelo de San Antón e reordenación do ámbito patrimonial entre As Ánimas e O Parrote: o parque da Punta do Espírito Santo.

O obxectivo da reordenación formulada é a mellora funcional do espazo público e o tratamento adecuado das importantes pezas patrimoniais que conforman o ámbito.

A intervención consistirá na reordenación do tráfico xunto ao hospital Abente y Lago (xa que na actualidade duplícanse percorridos neste punto), a ampliación do espazo público ao seu carón e a transformación dunha parte do recinto da Solana, eliminando o aparcadoiro en superficie e recolocando varias das súas pistas deportivas no exterior da instalación. Deste xeito conformarase un pequeno parque litoral na punta do Espírito Santo que dará continuidade a todo o entorno histórico das antigas murallas da cidade e porá en valor os seus puntos singulares: o baluarte das Ánimas e as portas de San Miguel, do Cravo e da Cruz.

Por outra banda, a reordenación tamén inclúe a recuperación da condición de illa do castelo de San Antón, unha operación que implicará a única modificación importante do borde costeiro formulada nesta proposta e que se materializará coa aparición dunha pasarela peonil, como a que existe actualmente no castelo de Santa Cruz en Oleiros, para dar acceso á nova-vella illa.

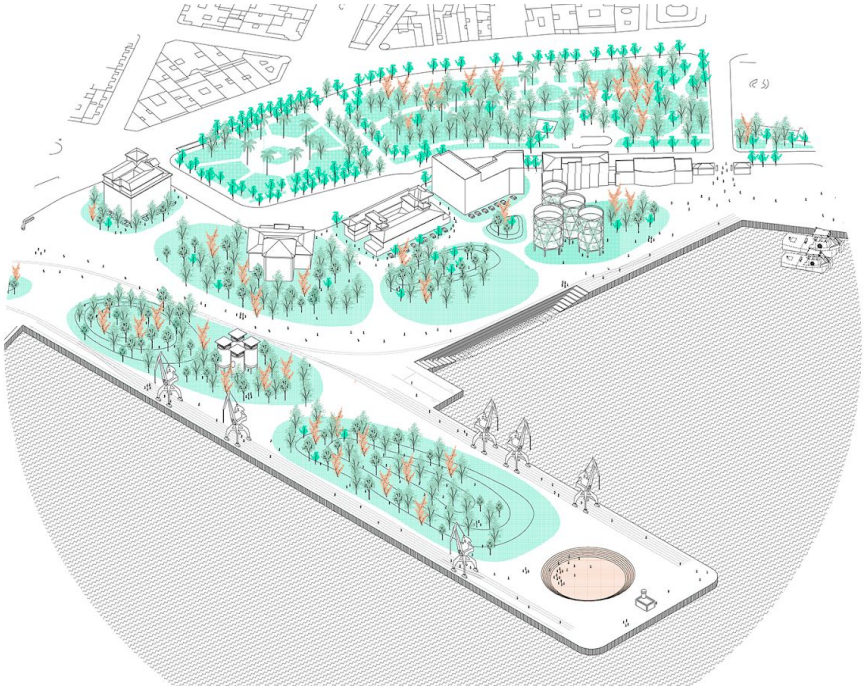


### P.2.7.- Reordenación dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo como espazo libre litoral en continuidade cos xardíns de Méndez Núñez: o parque da Punta da Robaliza.

Introdución de zonas verdes cunha escala que permita a súa utilización máis aló do visual, conformando diferentes espazos con suficiente superficie e formas topográficas que aumenten as súas posibilidades de uso, separen as áreas de aparcamento dos edificios da avenida do Porto, delimiten itinerarios peonís dunha escala recoñecible e protexan dos ventos.

Na punta do peirao, a intervención culminará cun lugar estancial de forma circular e resgardado do vento cun pequeno afundimento do chan no espazo que previamente ocupará o foro cidadán (2020-2025).

Varios dos elementos construídos destes peiraos serán conservados na nova ordenación: o mareógrafo situado na punta do peirao de Calvo Sotelo, algúns dos antigos silos do ámbito como os de Cementos del Cantábrico, os grandes guindastres (para os que se podería atopar un uso cidadán, quizais como espazos *TEU*), etc.



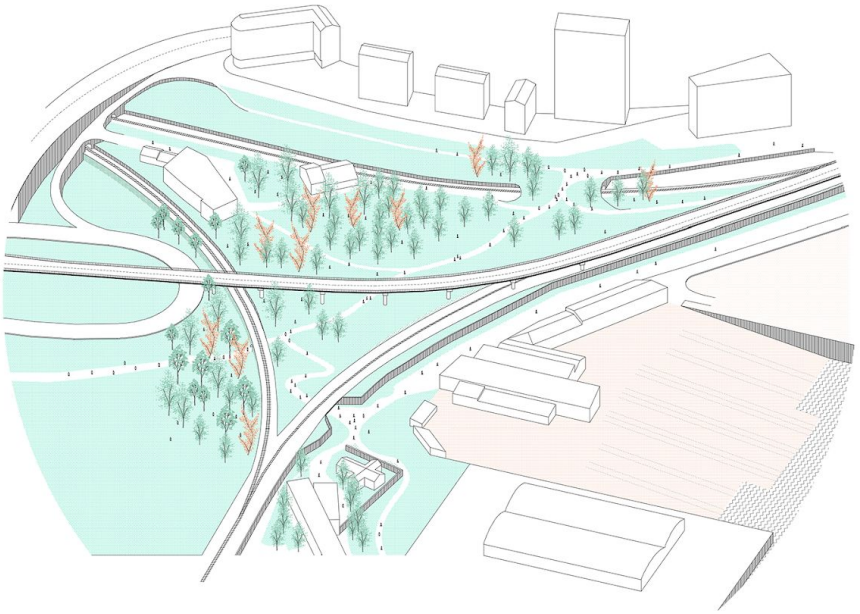
### P.2.8.- Reordenación dun grande espazo libre entre infraestruturas viarias para mellorar a conexión peonil e ciclable entre Os Castros e Oza: o parque de Casabranca.

O obxectivo desta intervención é mellorar a mobilidade do ámbito salvando as vías de ferrocarril que o fragmentan na actualidade e recuperar a posibilidade de entender Casabranca como un antigo núcleo e barrio actual da cidade.

A intervención implicaría realizar un falso túnel na parte superior en contacto cos Castros para cruzar por enriba da vía do tren, e un pequeno viaduto na zona inferior de Oza para atravesar o outro ramal por debaixo, xa que en ambos os casos as cotas do terreo permiten salvar esta infraestrutura dunha forma razoable desde a perspectiva enxeñeril e económica sen comprometer a accesibilidade dos percorridos peonís formulados.

Trátase dun grande espazo libre marcado polos límites infraestruturais, pero que cunha simple apertura e accesibilidade convértese nun lugar singular e protexido no que o antigo núcleo de Casabranca pode recuperar a súa lexitimidade como peza urbana de memoria e de presente.

A intervención formulada implicará o traballo coas naturezas xa existentes no ámbito, non a súa completa transformación como un parque convencional, así como o máximo respecto aos usos informais que acolle o lugar na actualidade (como os espazos de reunión xuvenil baixo o viaduto da estrada ao porto ou as hortas nos bordos ferroviarios), polo que se baseará nunha urbanización débil e nun proceso de análise previo no que se estuden os usos humanos e non humanos deste espazo periférico de manual.



### P.2.9.- Mellora da mobilidade de proximidade terrestre (ferrocarril e autobús).

No referinte á mobilidade ferroviaria, asúmese a análise da situación actual e boa parte da proposta para o ámbito portuario formulada pola Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas[3].

A proposta consiste na introdución dun tren de proximidade ata San Diego, onde estaría situada unha pequena estación final xunto á glorieta da ronda de Outeiro e a avenida do Exército, unha edificación vinculada e accesible desde o parque e que quedará integrada na súa posterior ampliación (proposta P.3.3).

Enténdese que esta proposta implica a participación da Xunta de Galicia e do Ministerio de Fomento, xa que serían necesarias obras de grande escala como a electrificación da vía e o desdobrado da mesma nalgúns tramos para que poida convivir un servizo de mobilidade de proximidade co transporte de mercadorías desde o porto. Trátase, non obstante, dun momento oportuno para captar recursos da Unión Europea para un proxecto deste tipo, xa que é o momento de debater como materializar o corredor atlántico ferroviario de escala europea, que finalmente incluirá Galicia no seu ámbito de incidencia.

Así mesmo, a proposta mantén a conexión ferroviaria de mercadorías ata o peirao de San Diego, unha infraestrutura fundamental para que ambos peiraos, o Centenario e San Diego, poidan acoller actividades portuarias loxísticas e comerciais.

Respecto ao tranvía polo bordo litoral ata o centro, outra cuestión moi debatida nos últimos anos na cidade para aproveitar o viario existente no porto, esta proposta non o contempla neste momento. As razóns para desbotar por agora esta opción son dúas:

- O impacto que tería no resto de formas de mobilidade nun ámbito lonxitudinal xa moi comprimido e definido polos fluxos multimodais.

- A posibilidade de que a mellora do sistema de autobuses sexa máis racional a nivel de custos e de impacto funcional e visual no espazo urbano para o caso da Coruña.

Neste sentido, a implantación dun sistema de carrís exclusivos para o transporte público (bus e taxi) nas vías principais da rede viaria municipal, e sobre todo no bordo definido polo porto, implicaría xa unha mellora transcendental na mobilidade urbana. Falamos de invertir recursos na implementación dun sistema de "bus rápido" con todas as melloras xa experimentadas noutras cidades do mundo: carrís exclusivos, acceso a nivel, sistema de prevenda, frecuencias adecuadas, posibilidade de modelos eléctricos, etc. Todo isto, complementado con outras medidas que impliquen alternativas de mobilidade e o calmado do trafico rodado na cidade (vías 30 km/h, transporte ferroviario e marítimo de proximidade, etc.).

[3] Cartografía dixital realizada pola Plataforma en Defensa do Tren A Coruña e As Mariñas: <http://umap.openstreetmap.fr/es/map/o-tren-na-comarca_181850?fbclid=IwAR1xgoTP_MWe4frXkM4IJkvGchNdHcTb10XiueL_woUIh6ccx20F1B7unqk#11/43.3903/-8.3201>

Aínda así, proponse o mantemento das vías existentes nos espazos portuarios desafectados, como memoria e como posible futuro, xa que esta análise depende dun contexto que pode cambiar en calquera momento polos avances tecnolóxicos ou polas continxencias asociadas as diferentes formas de enerxía empregadas no transporte.

### P.2.10.- Recuperación da mobilidade de proximidade marítima.

No referinte á mobilidade marítima, formúlase a introdución dun sistema de transporte público por barco entre A Coruña e Oleiros, tal como funcionou durante moitas décadas, ultimamente só a nivel turístico, e como funciona na actualidade noutros ámbitos galegos como as conexións Vigo-Cangas.

Na parte portuaria da Coruña establécense varios posibles puntos de atraque (As Ánimas-O Parrote, A Mariña, A Palloza, o Centenario e Os Castros). En Oleiros formúlase un único punto inicial en Santa Cristina, implicando a construción dun pequeno peirao no lugar no que xa existía cando funcionaba a liña regular (durante boa parte do século XX) e no que agora xa existen dous espigóns que poderían servir de base.

A elección deste punto baséase na súa situación xunto á avenida de Ernesto Che Guevara, unha vía estrutural no bordo este da ría, e xunto a varios espazos de gran superficie libre onde se poderían formular aparcadoiros para as persoas usuarias, de xeito que se poida alcanzar o obxectivo de ser funcionais para os desprazamentos cotiás. Un contexto nada improbable é que cada vez sexa máis complicado o acceso por estrada ao centro urbano, xa sexa porque as políticas públicas toman a decisión de priorizar os sistemas de transporte público a costa do espazo para o vehículo particular, ben sexa porque o tráfico aumenta nun lugar onde a xeografía impón uns límites á capacidade de escalar continuamente as infraestruturas.

Se funciona esta conexión, formularase a posibilidade de introducir novas rutas cara Santa Cruz e Mera (co obxectivo último de facer viable unha conexión útil e sostible con Ferrol), buscando a situación idónea que combine a proximidade ás áreas habitadas e a dispoñibilidade de solo para poder formular a intermodalidade automóbil-barco nos desprazamentos cotiás.

Por último, é necesario que esta forma de mobilidade sexa exemplar a nivel medioambiental, polo que sería interesante que os vehículos empregados combinen unhas prestacións en termos de velocidade/tempos de viaxe óptimas coa sustentabilidade do seu modelo enerxético. Neste sentido, cando tanto se fala de “economía azul” e de usos do solo vinculados ao I+D+i, a escala da transformación do porto debería permitir acoller e dar pulo a procesos experimentais galegos como o coñecido hai unhas semanas co caso de “Xouva Boats”, unha empresa de Vigo que está comezando a producir barcos eléctricos, por agora de pequeno tamaño e uso turístico. Por simplificar un pouco a relación desta proposta concreta co proceso de transformación do porto, o razoable sería que o equipo xestor do porto fixera todo o posible por captar e dar espazo a este tipo de empresas que están a

innovar desde o noso territorio e para as que un proceso desta escala podería ser unha grande oportunidade para consolidar actividades produtivas con futuro.

## 5.3.- Fase 3 : 2050. O futuro incerto, pero público e con actividade portuaria.

**Palabras chave: Longo prazo / Incerteza / Flexibilidade / Estratexia / Reserva**

**Condicións de partida:**

- Todas as variables están abertas, pero asúmese que as actividades petroleiras e dos graneis sólidos remataron o seu traslado ao porto exterior. Isto implicará que, se non se toman medidas en forma de acordos inter-administrativos previos (que esta proposta asume como a súa hipótese), unha boa parte do porto da Coruña será susceptible de desafección total, co que a presión urbanística sobre os solos liberados será moi sensible.

- Aínda que a idea é ofrecer unha proposta aberta aos diferentes escenarios posibles (unha variabilidade que pode materializarse nunha maior ou menor capacidade de investimento público, pero tamén no grao de presión urbanística ou na evolución do funcionamento do porto exterior), ademais das liñas estratéxicas básicas da proposta (mantemento das actividades portuarias, titularidade pública dos solos, dotacións para os barrios xunto ao ámbito, etc.) hai dous hipóteses que se aceptan tamén como premisas: a) a confianza nunha pacificación e redución do tráfico rodado a medio prazo, un proceso que culminará coa aceptación maioritaria do interese público de primar as formas de mobilidade colectivas e, sobre todo, a recuperación da cidade para o peón; e b) a consideración dos problemas medioambientais, do cambio climático ou do enfrontamento ao esgotamento dos recursos fósiles como unha cuestión prioritaria que irá gañando peso e recoñecemento social a medida que as investigacións científicas e os impactos tanxibles na sociedade sexan cada vez máis explícitos.

**Intervencións:**

### P.3.0.- Desenvolvemento de procesos participativos específicos para a asignación de usos ás dotacións públicas nos diferentes ámbitos do bordo litoral.

Xa nesta última fase, os procesos participativos serán de tipo máis concreto e localizado, principalmente para a asignación de usos nos novos equipamentos dos ámbitos onde se levarán a cabo as grandes transformacións e desenvolvementos urbano-portuarios:

- No Ensanche e Santa Lucía para as dotacións do parque das Hortas de Garás (actual peirao de Santa Lucía - Linares Rivas).

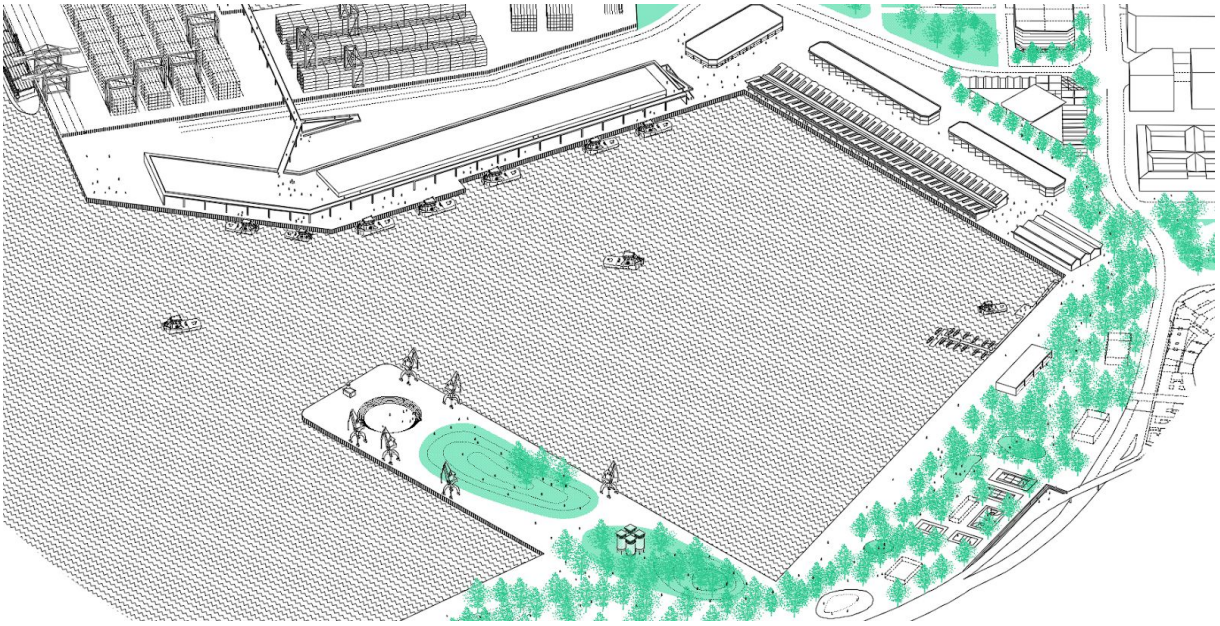
- Nos Castros para as do desenvolvemento urbano-portuario da Furna Baixa.
- En San Diego, Santa Lucía e Catro Camiños para as do desenvolvemento urbano-portuario de San Diego.

### P.3.1.- Traslado da lonxa da Coruña cara ao peirao do Leste.

Unha das decisións transcendentais da proposta formulada para o longo prazo é a liberación do peirao de Linares Rivas - Santa Lucía para o seu uso público.

Trátase dun lugar nodal en termos de mobilidade no que a densidade das infraestruturas e a actividade portuaria non permiten a infiltración da vida urbana dun xeito adecuado. Ademais, na situación actual e coa configuración arquitectónica do edificio existente é moi difícil formular intervencións que fomenten a súa condición de centro de actividade vinculado á cidade, é dicir, o seu enriquecemento con usos tanxentes que a dote de servizos complementarios e permita que as actividades de acceso público vinculadas á pesca e á gastronomía atopen lugar ao seu carón.

A nova situación no peirao do Leste permite manter a súa centralidade urbana e aumentar a visibilidade da súa actividade desde a cidade, mentres se formula o seu deseño para que poida acoller servizos auxiliares, un museo do mar e as actividades portuarias, así como espazos urbanos contiguos onde as actividades urbanas vinculadas ao marítimo poidan atopar lugar (pequenos locais de hostalería e comercio relacionado cos produtos e procesos do mar). O edificio formulado resolve igualmente en cuberta a circulación segregada de persoas ata o espazo público da Medusa.



Neste mesmo ámbito proponse a rehabilitación do edificio da lonxa do Gran Sol, un gran ben patrimonial que seguirá asumindo funcións do sector pesqueiro como ata agora (evitando a tendencia xeral a converter en museo aqueles edificios considerados patrimonio: se ten uso

portuario, manter ese uso é prioritario como forma de conservar a memoria fronte a facer un museo). Así mesmo, tamén se conserva e rehabilita o conxunto lineal de edificios xunto á lonxa, tamén dun enorme valor patrimonial pola súa singular configuración arquitectónica e urbana, e en uso na actualidade como espazos de oficinas, almacenaxe e outros traballos do sector pesqueiro, incluíndo nas súas dúas esquinas centrais dous dos tres bares-cafeterías-restaurantes existentes no interior do porto.

Contemplar unha poxa de peixe obriga a reflexionar sobre o propio concepto do mercado e fai recordar de repente as orixes antropolóxicas do intercambio entre humanos. Contemplar a chegada dos barcos e a descarga do peixe permite recordar que a economía e as actividades humanas tanxibles, do mundo material, son tamén o noso futuro.

Estes dous espectáculos están hoxe agochados para o resto da cidadanía que non participa deles directa ou indirectamente. Co porto completamente pechado ao acceso cidadán desde hai xa máis dunha década, a situación actual da lonxa só ofrece a visión traseira dos camións levándose o peixe fóra da cidade.

O obxectivo fundamental desta proposta é manter a centralidade do sector pesqueiro, a nivel de actividade portuaria, simbólico e urbano, e mellorar o seu espazo máis central e recoñecible, a lonxa, para que as súas achegas á cidade sexan as máximas posibles: cun novo edificio que acolla ás visitas e ás visións da actividade e das poxas sen interferir no proceso produtivo, que acolla tamén outros usos complementarios vinculados á pesca e á gastronomía (comer nun pequeno posto formal ou informal xunto á lonxa o peixe que acaba de chegar a porto é un luxo perfectamente posible en moitos núcleos e cidades costeiras), e cunha nova situación no peirao do Leste que permite a visión directa da actividade de descarga do peixe desde varios dos novos espazos públicos litorais da cidade, un espectáculo-non-simulacro que sen dúbida aportará valor á nosa memoria colectiva e marcará sensiblemente a urbanidade deste ámbito da metrópole.

### P.3.2.- Reordenación do peirao de Linares Rivas - Santa Lucía como espazo libre litoral con novos equipamentos públicos para os barrios: o parque das Hortas de Garás.

Unha vez trasladada a lonxa cara o peirao do Leste, a superficie que ocupa na actualidade transformarase nunha grande área libre pública con diferentes espazos e equipamentos.

As características básicas do parque das Hortas de Garás serán:

- A disposición dunha franxa de arborado xunto ao mar continua, densa e formalmente irregular que será a peza chave que caracterice o ambiente do novo parque.
- A introdución dalgunhas superficies verdes dunha escala que permita a súa utilización material, non só visual, e cunha volumetría que xere espazos diferenciados e protexidos. A terra coa que xerar estes montículos (na mesma liña

que os formulados no parque da Punta da Robaliza) provirá doutras zonas transformadas do mesmo ámbito portuario ou doutras obras da área metropolitana.
- A instalación dunha grande área con pistas deportivas, unha dotación moi deficitaria no centro urbano.
- A creación dunha nova escalinata-bancada-miradoiro para conectar coa cota superior do viaduto de Linares Rivas, unha operación que xunto á reordenación do resto dos espazos baixo a ponte e xunto a ela, conseguirá integrar esta grande infraestrutura na nova realidade urbana como unha peza útil.

Ademais dos espazos libres, formúlase a posibilidade de edificar dous ou tres equipamentos no ámbito, un de escala municipal-metropolitana e dous de escala barrio, cuxos usos concretos serán decididos no seu momento dunha forma participada.

### P.3.3.- Ampliación do parque de San Diego e recuperación do patrimonio ecolóxico e cultural do ámbito: o río Monelos e o castelo de San Diego.

Nunha boa parte do espazo ocupado actualmente polo peirao e a praia de vías da estación de mercadorías de San Diego formúlase a continuación do parque de San Diego, a recuperación do leito do río Monelos desde o parque Europa ata o mar e a visibilización das trazas murais que se atopen do castelo de San Diego.

O parque se entende como parte dunha rede de elementos interconectados que funcionan tanto a nivel ecolóxico como a nivel de mobilidade e vida urbana: desde os xardíns do Recheo ou Méndez Núñez, pasando polo novo parque das Hortas de Garás e A Palloza, ata este ampliado parque de San Diego para continuar cara Casabranca, Oza e As Xubias ata a ría do Burgo.

No referente á recuperación do río Monelos, formúlase unha solución que acolla os elementos xeomorfolóxicos da súa antiga desembocadura: unha marisma ou zona intermareal (única no concello xunto cos bordos da ría do Burgo).

Ademais dos beneficios sociais ou medioambientais (en termos, por exemplo, de estándares de espazo público ou de captura de $CO_2$), a restauración ou recreación dunha zona húmida terá un grande impacto na biodiversidade do territorio. Recuperar un río no entorno dunha grande zona verde, que forma parte á súa vez dunha rede de espazos libres urbanos e rexionais interconectada, terá importantes consecuencias para moitas especies de peixes, anfibios, réptiles, mamíferos, aves, insectos e outros invertebrados, acollendo desde os primeiros momentos varias especies animais consideradas en perigo ou en alta vulnerabilidade en todo o mundo, como a anguía europea, a folosa acuática ou a rula común.

Por outra parte, tamén se formula a recuperación dos restos que se atopen do castelo de San Diego, un dos elementos históricos destruídos nos anos sesenta do século pasado para ampliar a superficie portuaria. Aínda que non existen expectativas de atopar máis que restos dos alicerces, serán integrados no parque e na marisma como un espazo público accesible porque a visibilización da súa traza e a súa posición son suficientes para achegar información e memoria sobre a liña de costa orixinal e sobre o conxunto do sistema defensivo da cidade.

Por último, tamén como parte desta proposta se inclúe a posibilidade de eliminar o paso elevado da avenida do Exército no entronque coa ronda de Outeiro en San Diego, un lugar que adquirirá unha nova condición de nodalidade coa situación da estación de ferrocarril de proximidade nese punto. A cuestión é que debe mellorarse sensiblemente a conexión entre o novo parque e o parque Europa e A Gaiteira eliminando o efecto barreira que ten hoxe a infraestrutura, polo que o ámbito deberá reordenarse no seu momento a partir da análise do tráfico rodado unha vez se melloren as condicións do transporte público en autobús e se poñan en marcha os novos sistemas de mobilidade de proximidade.

### P.3.4.- Reurbanización como corredor verde do tramo inicial do oleoduto entre a Furna Baixa e Monte das Moas.

No momento no que xa non se realice ningunha actividade petroleira no porto interior, a superficie lineal ocupada polo oleoduto arredor dos Castros será liberada da súa función. A transformación desta franxa límite coa introdución de nova vexetación de gran porte conformará outro tramo de conexión da rede de infraestrutura verde a carón do bordo costeiro, neste caso para conectar o parque de San Diego co novo parque de Casabranca, que xa está xunto a Oza e permite imaxinar a súa continuidade cara ás Xubias e a ría do Burgo.

Ademais, xa fóra do ámbito de actuación, formúlase tamén unha pasarela para dar continuidade a esta nova senda peonil e ciclable cara O Castrillón e Eirís polo actual trazado do oleoduto, unha liña que rodea á cidade ata a Refinería e que, ademais deste corte pola avenida das Xubias, aínda tería varios puntos críticos para resolver a súa continuidade peonil completa (sobre todo nas avenidas de San Cristovo, Lavedra e Arteixo).

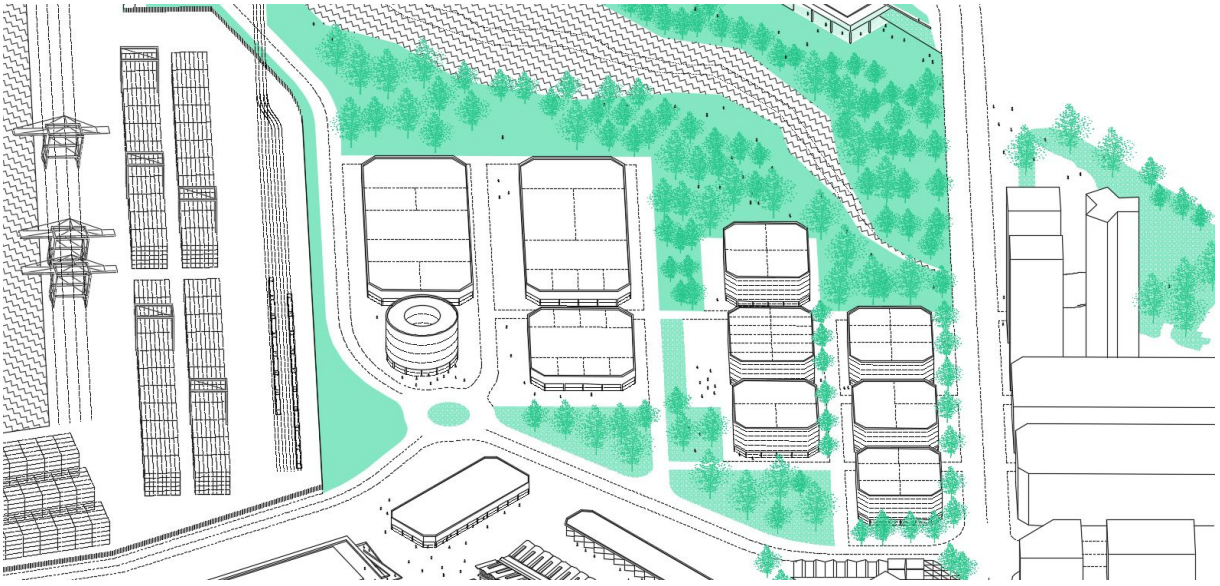
O tramo baixo o paseo de borde dos Castros é na actualidade un ámbito cuberto no que se sitúan os condutos do poliduto (nunha situación diferente ao resto do seu trazado, no que se encontran enterrados). Para xerar o corredor verde superior será necesario un bo substrato de terra, o que implicará o recheo de todo ou dunha parte deste espazo. Unha vez retirado o poliduto será necesario unha análise do seu tamaño e condicións materiais para decidir se se rechea todo o tramo ou se se deixan partes do espazo continuo e cuberto abertas ao uso.

Por último, é necesario remarcar que a creación do corredor verde estará baseada no aproveitamento directo dun espazo libre xa existente ao que se lle aplicará unha urbanización “débil”: árbores e apertura de camiños que aseguren a súa accesibilidade.

### P.3.5.- Desenvolvemento urbano-portuario de San Diego.

O primeiro dos ámbitos onde se formula un desenvolvemento urbano-portuario é o que ocupará durante dúas décadas a plataforma de reciclaxe urbana (desde o momento no que quede sen uso a estación de mercadorías de San Diego), así como unha parte dos espazos ocupados por naves de usos pesqueiros no peirao de San Diego (que serán recolocados na nova ordenación).

O ámbito de actuación, dunhas 85 ha de superficie, divídese en dúas áreas funcionais diferenciadas, unha zona con usos máis urbanos (principalmente terciarios, residenciais e dotacionais) situada xunto á avenida do Exército, e unha zona de usos portuarios, máis cara o interior do porto, onde se recolocarán as actividades auxiliares do sector pesqueiro desprazadas pola ampliación do parque e polo movemento da lonxa cara o peirao do Leste, e onde tamén se dará lugar aos usos terciarios orientados á cidade relacionados coa gastronomía do mar, abrindo así a posibilidade de pechar o ciclo do peixe sen saír do ambiente portuario.



Formalmente, a proposta defínese como unha continuación do ensanche de Catro Camiños que se adentra no porto, mantendo as súas trazas, pero tamén unha altura xenérica da edificación (B+4) acorde coas dimensións das rúas (15 metros) e non coa deformación urbanística que ten na actualidade ese ensanche, que empeorou considerablemente as condicións ambientais das súas rúas (un erro moi estendido na cidade, o de aumentar as alturas en tecidos urbanos formulados na súa orixe cun criterio diferente).

A parte destas trazas xerais, formularase unha reparcelación singular que dea lugar a parcelas (sempre de titularidade pública, pero de desenvolvemento, uso e xestión diversa) de moi diferentes tamaños e condicións para facilitar a emerxencia dunha certa diversidade urbana, unha cuestión que deberá complementarse con outras medidas para que a súa distribución e desenvolvemento implique a actuación de moitos axentes, é dicir, que sexa un proceso máis complexo e heteroxéneo que as operacións urbanísticas “por paquetes” convencionais.

Ademais, para permitir unha certa flexibilidade na edificación do ámbito, esa altura máxima xenérica de B+4 poderase aumentar sempre que non se supere a edificabilidade permitida e que o resultado implique o aumento da superficie pública libre e a mellora das condicións ambientais das rúas. É dicir, trátase dun lugar onde seguir experimentando coa idea dun "ensanche á galega" onde as referencias ás realidades materiais de Malpica ou Burela poidan atoparse cun urbanismo máis optimista que inmobiliario.

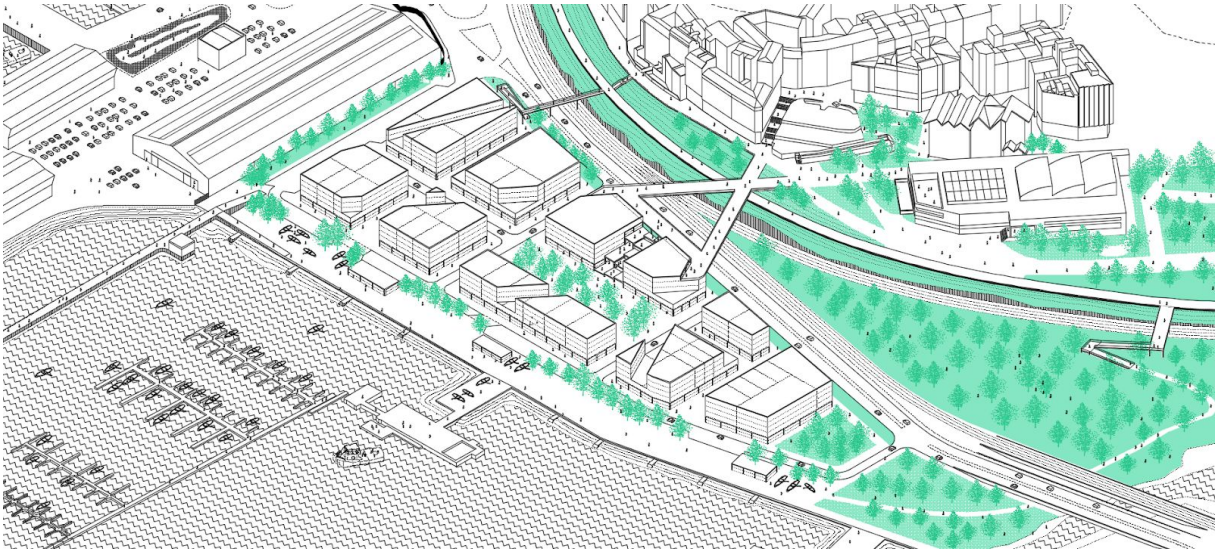
### P.3.6.- Desenvolvemento urbano-portuario da Furna Baixa.

A segunda das zonas onde se formula un desenvolvemento urbano-portuario é a que ocupa na actualidade o peirao petroleiro e as instalacións de Repsol, un ámbito dunhas 45 ha de superficie coñecido historicamente como a Furna Baixa.

Neste caso, o reto principal é que a nova ordenación incorpore a máxima reconexión posible entre Os Castros e o mar, xa que se trata dun barrio que sufriu durante décadas os efectos ambientais da actividade portuaria, así como un urbanismo que, ademais de permitir alturas incompatibles co tecido catastral e viario existente, primou a defensa fronte ás infraestruturas e as actividades produtivas e consolidou o efecto de separación entre o barrio e o bordo costeiro.

A nivel programático, neste desenvolvemento combinaranse os usos terciarios e cuaternarios (I+D+i) para dar cabida ás ideas sobre polos orientados ás economías verde e azul, co uso residencial para garantir a actividade e a mestura de usos, e o dotacional para incluír equipamentos públicos que tamén dean servizo aos Castros. Ademais, no bordo litoral situarase unha nova dársena deportiva e outras instalacións relacionadas coas actividades acuáticas.

Formalmente, establécese unha cuadrícula referenciada á liña de costa e aos límites infraestruturais e funcionais do ámbito, pero introducindo de forma superposta o recoñecemento dos eixos marcados polos camiños e espazos públicos de relación cos Castros e San Diego.



Neste sentido, un dos elementos centrais da proposta son as catro novas conexións peonís e ciclables sobre as infraestruturas viarias que separan aos Castros da Furna Baixa: tres en forma de pasarelas convencionais e unha grande infraestrutura peonil e ciclable que forma parte dunha edificación singular, pública e central no novo desenvolvemento:

- Unha pasarela peonil e ciclable salvará as vías do tren de proximidade xunto á nova estación final para conectar a parte xa existente na actualidade e a ampliación do parque de San Diego.

- Unha grande infraestrutura peonil e ciclable con dúas conexións nos Castros, desde a continuación das escaleiras da rúa Francisco Vales Villamarín e desde o parque de San Diego, salvará as vías do ferrocarril e a nova estrada de acceso ao porto para desembarcar na Furna Baixa, integrada nunha edificación pública que presidirá a praza central do novo barrio.

- Unha pasarela peonil e ciclable salvará igualmente as vías do ferrocarril e a estrada do porto á altura e como continuación da rúa Claudio San Martín, para o que será necesaria unha intervención urbana na planta baixa dun dos edificios da rúa Francisco Vales Villamarín (nº 61-63) para abrir unha nova conexión co paseo inferior e a pasarela. Esta intervención, aínda que fóra do ámbito de actuación estritamente, considerase importante pola escala da barreira urbana paralela á rúa Francisco Vales Villamarín e ao final da avenida de Oza, a relevancia urbanística da contorna da rúa Claudio San Martín no contexto dos Castros e a necesidade de dar máis accesibilidade peonil ao paseo de San Diego.

- Unha pasarela peonil xurdirá como continuación da actual que da acceso a Oza, salvando tamén as infraestruturas viarias do borde dos Castros e conectando o barrio coa entrada da dársena de Oza.

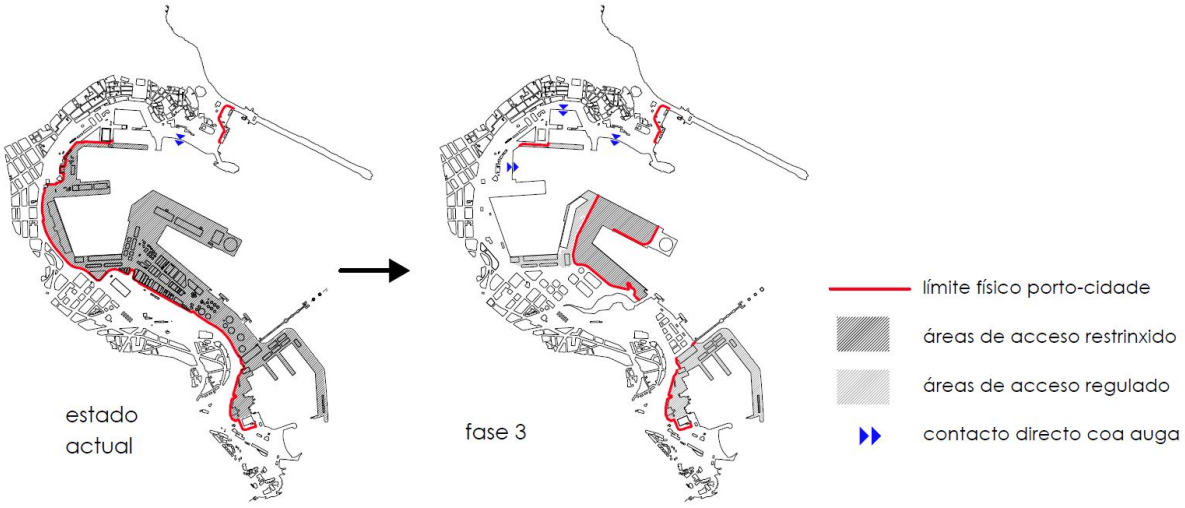
Ademais, outra das infraestruturas que se propón conservar como espazo público singular é o pantalán petroleiro, unha liña recta de 450 metros que se adentra no mar e que se convertirá nun paseo peonil para o novo barrio.

Por último, é preciso mencionar que os “resultados” en termos de vexetación e biodiversidade do periodo de biorremediación e *terrain vague* ou *terceira paisaxe* da Furna Baixa deberán ser tidos en conta á hora de concretar os aspectos ambientais do desenvolvemento. Un aspecto non menor, a memoria contida na propia natureza, nun lugar gañado ao mar cuxa historia é coñecida desde o minuto 0 e que non pode ser entendido senón como unha oportunidade marabillosa para pensar colectivamente que pode ser un barrio ao carón do mar no século XXI.

# 6.- Cuestións específicas solicitadas na convocatoria.

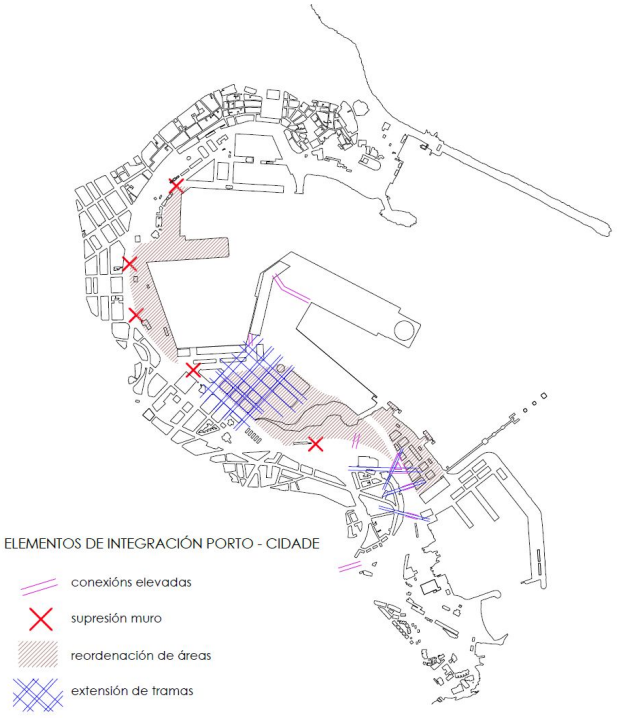
## 6.1.- Integración urbana entre porto e cidade.

A proposta formulada recoñece un dobre proceso de integración necesario: co porto e coa auga. Dúas cuestións que se diferencian para explicitar que a integración co porto non pode implicar a substitución total das actividades portuarias polos usos cidadáns, senón a integración entre ambas actividades de xeito que se retroalimenten no posible.




As estratexias empregadas para alcanzar esta integración son múltiples e impregnan cada unha das propostas específicas incluídas no proxecto, desde aquelas máis inmediatas que implican pequenas infiltracións do urbano no portuario a través de aperturas de todo tipo e condición, ata as grandes transformacións de reordenación urbanística onde se introducen usos mixtos en determinadas áreas do porto.

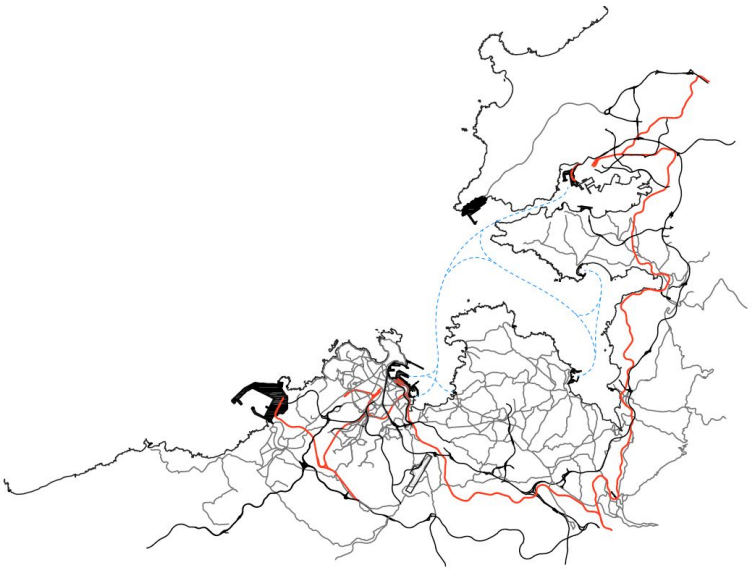
En termos materiais, a integración se produce de varios xeitos: a) eliminando as barreiras que na actualidade segregan toda a actividade portuaria nos espazos liberados para o uso público; b) mediante reordenacións que implican a colonización de parte dos peiraos polos usos públicos; c) co deseño dos novos desenvolvementos urbano-portuarios en base á continuidade das trazas urbanas existentes e contiguas; e d) coas novas conexións elevadas que salvan as grandes barreiras infraestruturais e os cambios de cota en lugares como Os Castros - Furna baixa.




## 6.2.- Mobilidade e accesibilidade.

En termos de mobilidade, a proposta incide na mellora dos modos de transporte colectivo. Tanto desde o punto de vista local que representa á escala peonil, ciclable e dos autobuses urbanos, ata a mobilidade metropolitana e rexional que representan á mobilidade ferroviaria e marítima de proximidade (explicadas en máis profundidade nas propostas P.2.9 e P.2.10).

Se ben as apostas polo ferrocarril e os barcos de proximidade dependerán da implicación de administracións supramunicipais e importantes inversións, todas as intervencións relacionadas coa mobilidade peonil, ciclable e en autobús poderían realizarse co impulso independente e a capacidade orzamentaria do Concello da Coruña.



## 6.3.- Sustentabilidade.

A proposta enfronta a cuestión ambiental e da sustentabilidade desde catro campos integrados: o metabolismo urbano e o peche de ciclos no proceso de transformación do porto, o tecido e implementación dunha grande infraestrutura verde, a introdución de varios tipos de enerxías renovables e a mellora do sistema de mobilidade urbana e metropolitana.

### 6.3.1.- Metabolismo urbano: reutilización e peche de ciclos no proceso de transformación do porto.

Unha das premisas da proposta é que os propios terreos do porto deben ser capaces de soportar do xeito máis autónomo posible o metabolismo do proceso de transformación que terá lugar ao longo de moitos anos.

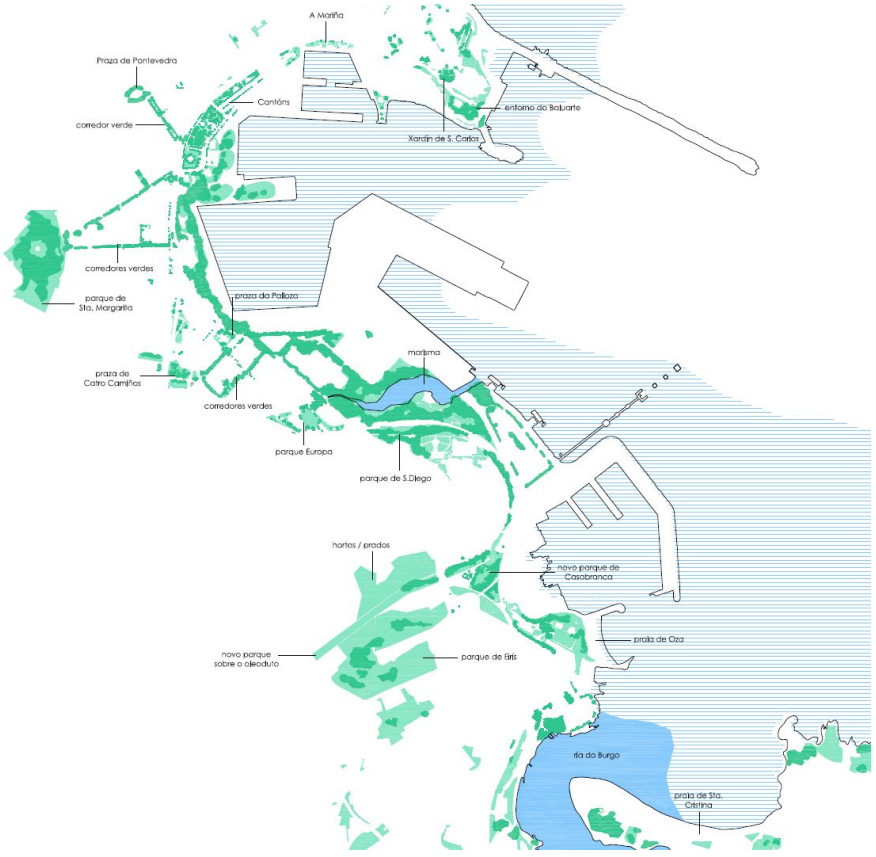
A xestión dos recursos (reciclaxe, transformación, reutilización, etc.) procedentes do desmontado de naves e obras a acometer será unha cuestión fundamental, apostando por un modelo que se aproxime ao peche de ciclos e á redución radical do consumo de recursos a partir da posta en marcha dunha grande infraestrutura de reciclaxe urbana, situada nos terreos da actual estación de mercadorías de San Diego (e explicada con máis detalle na proposta P.2.1).

En termos de metabolismo urbano, ademais da planta de reciclaxe, é moi relevante a aposta pola reutilización de edificios e infraestruturas, desde as naves dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo, algúns dos silos ou os guindastres, ata as edificacións máis recoñecidas formalmente como patrimonio, como o conxunto urbano da lonxa do Gran Sol e os edificios de oficinas e almacéns ao seu carón, ou as estruturas singulares como a Medusa ou o pantalán de petroleiros.

Neste sentido, tamén cobra relevancia a premisa de partida de non rechear nin un $cm^3$ máis da ensenada da Coruña e non formular case ningunha recuperación da liña de costa orixinal (só na illa do castelo de San Antón), operacións ambas inasumibles desde a perspectiva desta proposta, as primeiras incompatibles coa sustentabilidade do proceso, e a segunda cun modelo económico que prima a minimización dos recursos invertidos para asegurar a autonomía municipal no seu desenvolvemento.

### 6.3.2.- Infraestrutura verde: recuperación ambiental, naturezas costeiras e conectividade urbana e rexional.

A proposta formula unha grande ampliación da infraestrutura verde da cidade coa creación de novos espazos libres litorais cunha densidade importante de masas arbóreas e coa recuperación dun espazo de marisma na desembocadura do río Monelos. En termos formais, primarase a conectividade interna (corredores verdes) e externa (integración no sistema de espazos da ría) na procura de sinerxias e potenciación dos efectos: grande sumidoiro de $CO_2$, aumento da superficie permeable e da biodiversidade, etc.

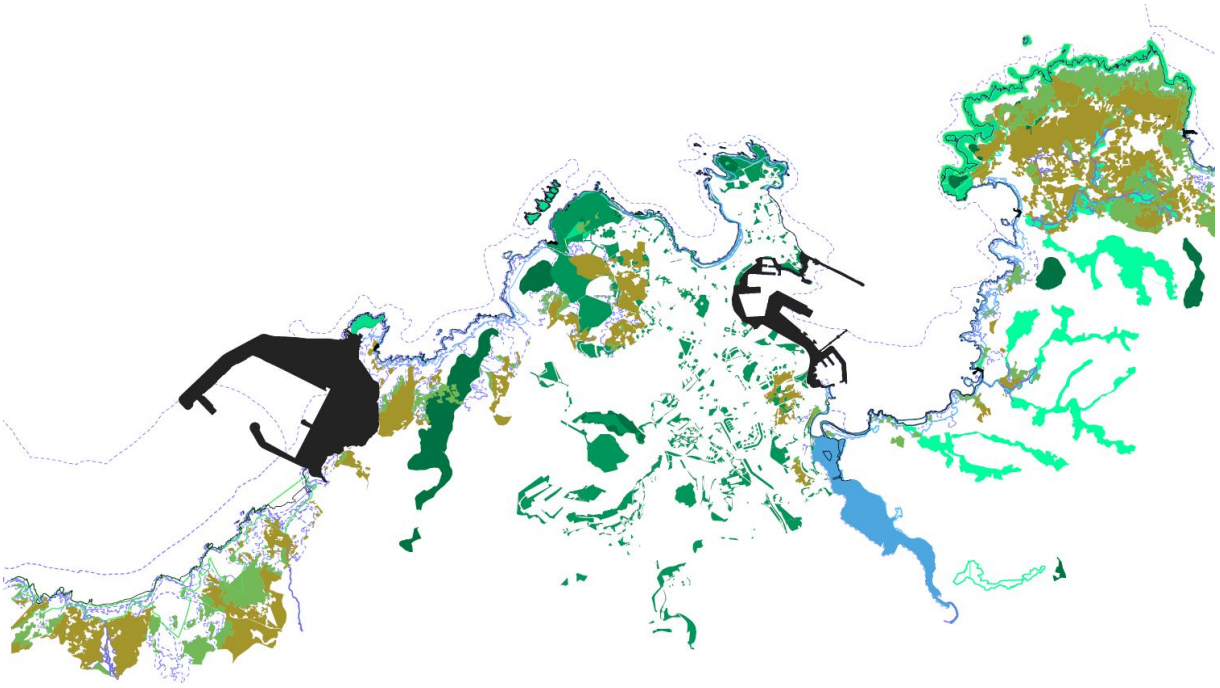



O grado mínimo de integración do ámbito portuario dentro da infraestrutura verde da Coruña sería desde a súa condición de unidade ambiental propia, xa que o normal é que as novas zonas verdes formuladas cobren relevancia ao longo do tempo e consoliden unha serie de achegas ou servizos ecosistémicos básicos como a regulación da contaminación ou a acollida dunha certa biodiversidade.

Non obstante, o impacto sensible na infraestrutura verde e o verdadeiramente importante sería lograr recompoñer unidades ambientais máis complexas, conectando o ámbito portuario cos elementos de interese natural da ría do Burgo e o río Mero a través das zonas verdes situadas entre Oza e Fonteculler ou da cunca do río Monelos a través da restauración parcial do seu curso baixo e medio.

Máis preto, tamén será necesario asegurar a conexión cos hábitats naturais xa existentes na contorna do ámbito portuario, desde os arredores da praia de Oza, con fondos mariños e parches de vexetación ruderal de interese, ata os hábitats orixinariamente artificiais como as arboredas con especies alóctonas nos Xardíns de Méndez Núñez ou na praza da Palloza, as masas arbóreas con especies alóctonas e sotobosque nativo na cabeceira da praia de Oza ou os parches de céspedes do parque Europa.

A conectividade co resto do bordo litoral, cos leitos fluviais e coa rede de espazos libres da cidade, especialmente coa ría do Burgo, é por tanto o factor fundamental para que os terreos portuarios se abran a algunha das posibles liñas de dispersión de fauna e flora próximas e incrementen así a súa biodiversidade.



Neste sentido, á hora de pensar o ámbito como parte da infraestrutura verde en termos de biodiversidade púxose unha atención especial na creación dunha estrutura complexa da vexetación que teña en conta a súa compoñente vertical e horizontal. No primeiro caso, garantindo a diversidade de alturas das plantas, introducindo sempre que sexa posible herbáceas, arbustos e árbores para contribuír a que as diversas especies poidan seleccionar aquelas alturas máis favorables en termos de garantía de supervivencia, substrato de aniñamento ou lugar de alimentación. E no segundo, garantindo a conectividade das diferentes manchas de vexetación a través de corredores verdes, vectores que deberían funcionar de xeito efectivo para o maior número posible de especies, facendo prevalecer en

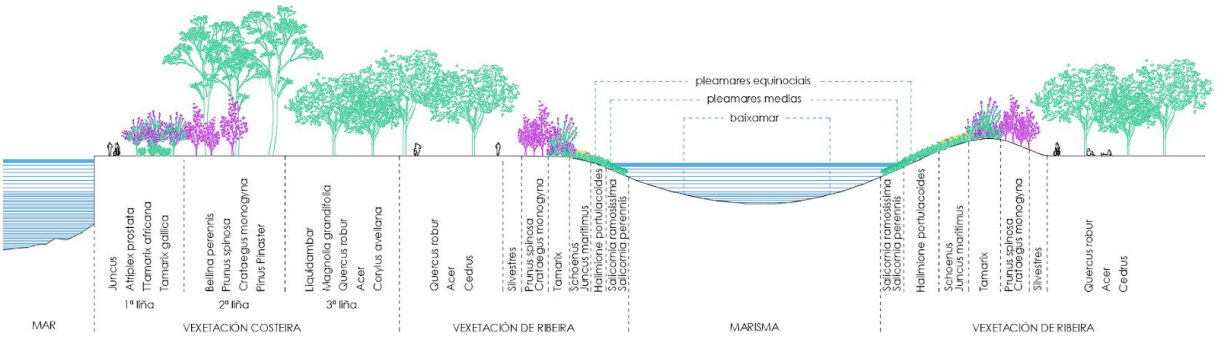
todo caso a compoñente arbórea no caso daqueles corredores máis estreitos, como as zonas rodeadas de viais ou con elevada presenza de predadores domésticos, coa finalidade de garantir a seguridade das especies que se moven entre os parches de vexetación.

En canto ás especies vexetais concretas, pártese de considerar as variables intrínsecas do ámbito portuario: a proximidade ao mar e ao spray salino (salseiro), a calidade e humidade dos solos e a profundidade do substrato do terreo axeitado para o desenvolvemento radicular. A partir destas características, as especies máis axeitadas para a plantación dentro das novas zonas verdes propostas son:

- En canto ás árbores: *Tamarix gallica* e *Tamarix africana* (resistentes ao spray salino, a primeira é nativa de Portugal e quizais do suroeste galego) na primeira liña xunto ao mar; *Pinus pinaster* (conífera, bastante resistente ao spray salino, nativa do suroeste galego) na segunda liña; e *Liquidambar stacyflua*, *Magnolia grandifolia*, *Ginkgo biloba* e *Quercus rubra* (alóctonas) e *Quercus robur*, *Castanea sativa*, *Acer pseudoplatanus* e *Corylus avellana* (nativas) na terceira liña xa máis alonxadas do bordo costeiro.

- Para os arbustos: *Atriplex prostrata* (resistente ao spray salino, nativa de Portugal) na primeira liña, *Prunus spinosa* e *Crataegus monogyna* (nativas) na segunda e *Tamus communis* e *Ruscus aculeatus* (nativas) na terceira.

- E para as herbáceas: *Juncus maritimus* (resistente ao spray salino, nativo) na primeira liña, *Poa annua* e *Bellina perennis* (nativas) na segunda e *Trifolium repens*, *Plantago lanceolata* e *Dactylis glomerata* (nativas) na terceira.




No caso particular da ampliación do parque de San Diego coa recuperación do último tramo do río Monelos, favorecerase a colonización natural na eventual marisma xerada establecendo pendentes suaves (<10%) nas súas marxes e tentando que se establezan especies como a *Salicornia ramosissima*, *Sarcocornia perennis*, *Halimione portulacoides*, *Spartina maritima* ou *Juncus maritimus*.

En todo caso, antes de concretar os detalles da infraestrutura verde será necesario un estudo en profundidade da flora e fauna presentes na actualidade no ámbito portuario, pois os peiraos xa son usados de xeito habitual como lugar de descanso e alimentación por

multitude de especies de aves e algúns mamíferos. Existe un catálogo de máis de cen especies de aves nesta contorna, entre as que destacan as gaivotas patiamarela, escura e chorona por formar nutridos durmidoiros na contorna do peirao do Centenario (especialmente en inverno). Tamén son frecuentes os corvos mariños grandes e, dentro das aves terrestres, os pombos, as pombas domésticas e os pardais. En número menores, hai presenza doutras especies, algunhas delas incluídas nos catálogos de especies ameazadas.

Por último, é preciso comentar que unha operación desta escala en termos de impacto na infraestrutura verde da cidade e desta singularidade por tratarse dun ámbito costeiro completamente urbanizado, pode ser unha grande oportunidade para experimentar con novas formas de xardinería que non se limiten ás lóxicas da industria dos servizos urbanos masivos e que introduzan as teorías e prácticas de investigadores como Gilles Clément: menos recursos invertidos en dominar a vida vexetal e máis en acompañamento humano das naturezas que vaian xurdindo.

### 6.3.2.- Enerxías renovables: aproveitamento das mareas, os ventos e o sol.

A demanda eléctrica das distintas áreas funcionais do porto é moi elevada. Por poñer algúns exemplos:

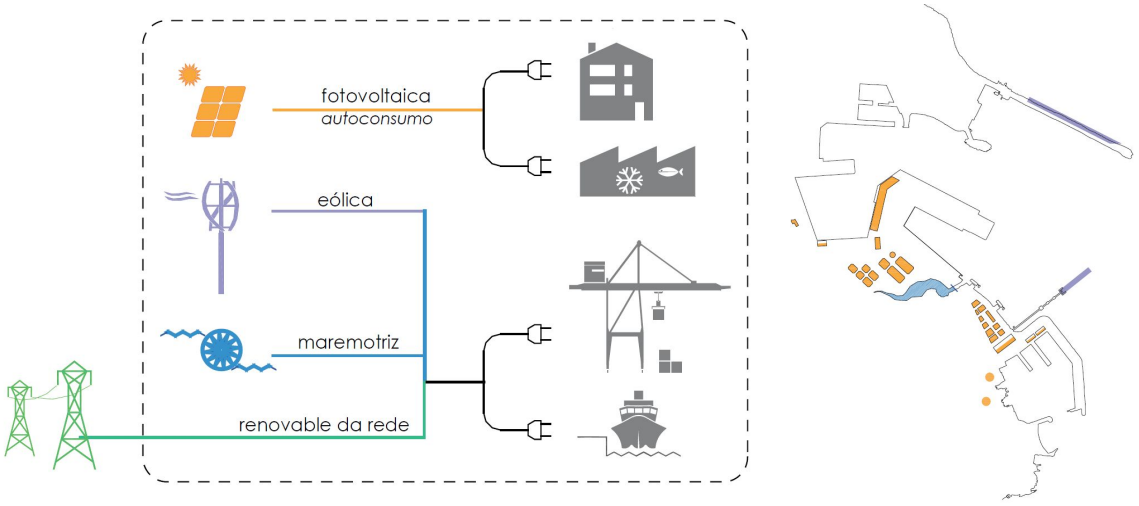
- Na zona de lonxa e ciclo do peixe, o funcionamento automatizado e os procesos de frío (cámaras frigoríficas, xeo, etc.) provocan unha alta demanda de enerxía eléctrica.

- Na procura da redución de emisións altamente contaminantes e ruído procedentes das grandes embarcacións con motores de fuel óleo, a Directiva da UE 2014/94/UE sobre desenvolvemento de infraestruturas para o abastecemento de combustibles alternativos esixe que os portos da UE estean preparados en 2025 para subministrar electricidade dende terra (*shore power systems*).

- Moitos dos grandes guindastres empregados na carga e descarga de contedores equípanse con motores eléctricos.

- Finalmente, o mesmo proceso de transformación do porto (demolición, reciclaxe, construción de edificacións e infraestruturas, etc.) implica unha forte carga en termos enerxéticos dende a fase inicial.

Tendo en conta a gravísima crise ambiental na que estamos inmersos (cambio climático), consecuencia das emisións de gases de efecto invernadoiro procedentes principalmente dos combustibles fósiles (derivados do petróleo), a proposta non pode se non apostar pola súa substitución, a curto e medio prazo, para satisfacer os distintos consumos. O obxecto non é que a área portuaria resulte totalmente autónoma, en canto que poida producir toda a enerxía que precisa (dada a elevada densidade da demanda), mais si que sexa capaz de explotar todas as oportunidades de produción que se dean na zona (vento, mareas, sol, etc.), favorecendo a tendencia cara un modelo enerxético de xeración distribuída no territorio (redución de perdas por transporte). O porto debe ser un grande laboratorio de I+D+i sobre a cuestión enerxética.




Así, cabe estudar a **produción maremotriz** aproveitando a configuración da marisma proposta como recuperación do esteiro do río Monelos. O enchido e baleirado da marisma a través dun estreito canal permite situar un sistema de comportas e turbinas que saque partido do movemento das mareas dous veces ao día.

Por outra banda, a existencia de infraestruturas altamente expostas ao vento como os diques, favorece a instalación de **xeradores eólicos** sen implicar a ocupación de chan

produtivo. Para minimizar o impacto sobre as aves (tendo en conta ademais que ás actuais se lle engadiran os novos fluxos previstos tras a conformación da marisma de San Diego), así como o visual e por ruídos, pénsase en equipos de eixo vertical, unha tecnoloxía en desenvolvemento con xeradores cada vez máis potentes.

Finalmente, o deseño de todas as novas edificacións incorporará sistemas de **captación fotovoltaica** en cubertas (15.000 $m^2$, por exemplo, só no caso da lonxa) e fachadas, o que nalgúns casos podería achegar enerxía suficiente para satisfacer os respectivos procesos internos. Igualmente, todo o sistema de alumeado público se desenvolverá con sistemas e farolas solares da máxima eficiencia.

### 6.3.4.- Mobilidade multimodal e sustentable: tecido da rede urbana, de proximidade e global.

A aposta pola mellora da mobilidade pública de proximidade, tanto desde a perspectiva do ferrocarril, como do autobús ou o transporte marítimo (propostas P.2.9 e P.2.10) terá un grande impacto medioambiental na cidade en termos de redución de emisións e contaminación acústica.

É tamén salientable que o modelo urbano proposto leva implícito una importante reflexión en termos medioambientais, xa que apostar polas actividades produtivas e portuarias no centro urbano é un claro posicionamento ante o proceso de dispersión urbana e dos movementos pendulares cotiás que están detrás de tantos problemas sociais, de fragmentación territorial e de contaminación ambiental.

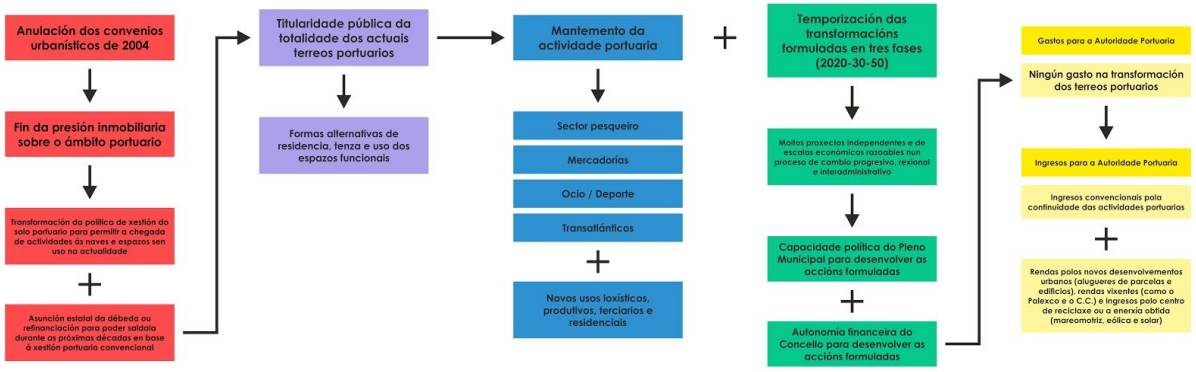
## 6.4.- Modelo económico.

A proposta formulada parte da hipótese de que se firma un **novo convenio** entre as administracións competentes na que a débeda da Autoridade Portuaria é asumida polo Estado ou refinanciada para poder saldala nas próximas décadas en base á xestión portuaria convencional. Sexan cales sexan as formas, o resultado debe ser o de que esta carga deixe de condicionar a urbanización dos terreos do porto interior, facendo desaparecer a súa axenda inmobiliaria en favor dun modelo que permita a convivencia dunha posición forte das actividades e axentes portuarios co interese público da súa hibridación coa cidade.

Nun primeiro momento, isto implicará a transformación da política de xestión do solo portuario para permitir a chegada de actividades ás naves e espazos sen uso na actualidade. Nunha segunda fase, consolidaranse as actividades portuarias e introduciranse novos usos loxísticos, produtivos, terciarios e residenciais nun solo que seguirá sendo público na súa totalidade, polo que se xestionarán en base a formas alternativas de tenza e uso.

A partir de aí, enténdese non obstante que as propostas contempladas deben garantir un uso racional dos recursos públicos e a sustentabilidade económica da Autoridade Portuaria

da Coruña. Neste sentido, a temporización das propostas e a fragmentación en múltiples proxectos independentes nun proceso de cambio progresivo, é unha forma de procurar a máxima autonomía política e financeira do Concello da Coruña para desenvolver as accións de transformación programadas.




MODELO ECONÓMICO

As actuacións propostas na primeira fase (2020) son de custo cero ou de baixo custo para que poidan ser executadas con cargo ao orzamento municipal, de forma que as primeiras aperturas e accións non supoñan por suposto un gasto para a Autoridade Portuaria e non dependan do apoio económico doutras administracións supramunicipais.

As actuacións formuladas na segunda fase (2030) diferéncianse en tres tipos: aquelas que poden ser igualmente executadas polo Concello co seu propio orzamento anual para obras, aquelas que dependen da participación das administracións autonómica e estatal (as relativas á mobilidade supramunicipal ferroviaria e marítima), e aquelas que serían xestionadas pola Autoridade Portuaria porque apelan ás súas funcionalidades.

Por último, as actuacións propostas na terceira fase (2050) son tamén de dous tipos fundamentais: aquelas que continúan o proceso de reconversión de terreos portuarios en espazos públicos, que serían xestionadas polo Concello, e aquelas que implican desenvolvementos urbanísticos e edificación, que aínda que alonxadas dos obxectivos inmobiliarios dos convenios actuais, si deberían repercutir nun grao a determinar na captación de fondos para a modernización das instalacións portuarias.

Os tempos e tipos de intervencións que formula o proxecto definen polo tanto un modelo de desenvolvemento autodependente no que o Concello pode ter un papel fundamental.

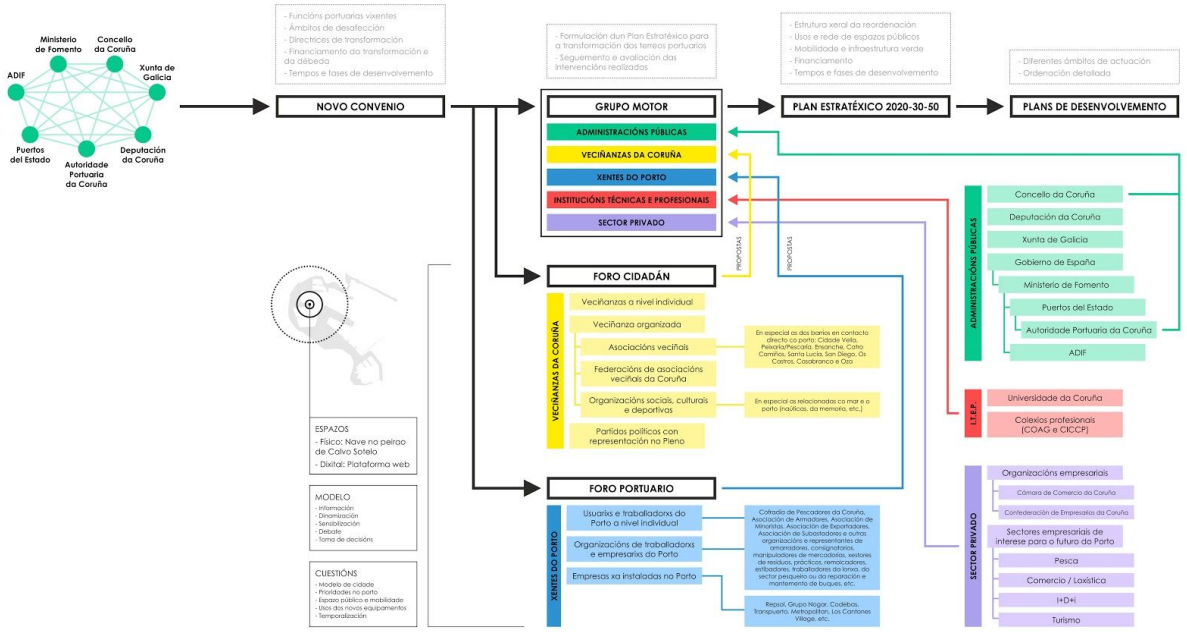
En termos económicos, a proposta entende que é necesario ampliar a concepción do porto como lugar ligado exclusivamente ao relativo ao mar e entender o seu valor dun xeito máis xenérico: como espazo do loxístico, do produtivo e da reserva ante o que poida vir. A carón da cidade, hibridándose con ela o máis posible, pero mantendo espazos de autonomía onde as regras da orde urbana e as lóxicas da rendibilidade económica do solo non teñan o mesmo peso que nas cidades. Nese sentido, a proposta do centro de reciclaxe urbano podería ser unha das actividades asumibles por este tipo de espazos, ampliando a concepción do loxístico máis aló do transporte para involucrarse no metabolismo urbano.

## 6.5.- Participación cidadá.

Como se comentou anteriormente, enténdese que un proceso de transformación urbana de tan longo percorrido é idóneo para formular una estratexia de participación cidadá de grande calado, é dicir, unha na que o poder de decisión sobre o futuro da cidade sexa compartido coa cidadanía.

Para que isto poida chegar a suceder, formúlase unha hipótese que comeza coa firma dun **novo convenio** entre as administracións competentes. Un documento que, ademais de deixar atrás a lóxica inmobiliaria dos convenios urbanísticos de 2004, defina a creación dun **Grupo Motor** para a xestión da transformación do porto, un equipo conformado polas administracións públicas, as veciñanzas da Coruña, as xentes do porto, as institucións técnicas e profesionais e o sector privado.

Ademais deste grupo, o convenio tamén implicaría a creación dun **Foro Cidadán** e un **Foro Portuario** aos que se adiquen os recursos necesarios para que as veciñanzas da cidade e as persoas usuarias, traballadoras e empresas vinculadas ao porto poidan formular propostas propias para o Grupo Motor.




MODELO, AXENTES E PROCESO PARTICIPATIVO PARA A TRANSFORMACIÓN DOS TERREOS PORTUARIOS

A partir do traballo durante varios anos destes grupos, formularíase o **Plan Estratéxico** para o porto que sería a base para que nos momentos oportunos se poidan levar a cabo os **Plans de Desenvolvemento** específicos para a reordenación das diferentes áreas do actual porto.

A participación cidadá é polo tanto un elemento presente en todas as fases do proceso de transformación dos terreos portuarios, desde os momentos iniciais de debate sobre o modelo urbano, ata as decisións finais sobre os usos das dotacións públicas que se formulen.

Por último, unha cuestión moi relevante tamén incluída na proposta é a creación dun **espazo físico de referencia** para os grupos de traballo definidos e para todas as actividades públicas relativas á participación cidadá no futuro do porto. Así, unha das intervencións formuladas no curto prazo é o acondicionamento da nave situada na punta do peirao de Calvo Sotelo (actual Terminal de Froitas) para que acolla este programa, un novo Foro Cívico para debater e traballar nun lugar central desde o que se entende perfectamente a escala do ámbito e a súa relación coa cidade.

## 7.- Cronograma do proxecto.

Categorías:

- Previo: selección de acontecementos relevantes no desenvolvemento do porto.

- Condicionantes: feitos ou acordos alleos á proposta, pero que determinan o inicio ou a fin de procesos importantes.

- Gobernanza: xestións e procesos participativos que inciden no proxecto.

- Transformacións: proxectos e intervencións incluídas na proposta.

| *ESTADO ACTUAL* | | |
|---|---|---|
| *Ano* | *Categoría* | *Contido* |
| 1868 | Previo | Inauguración dos xardíns de Méndez Núñez, primeiro grande recheo da cidade. |
| 1918 | Previo | Finalización da dársena da Mariña. |
| 1965 | Previo | Primeiro soterramento do río Monelos. |
| 1965 | Previo | Demolición do castelo de San Diego. |
| 1965 | Previo | Finalización do dique de Abrigo. |
| 1984 | Previo | Finalización do peirao do Centenario. |
| 1990 | Previo | Primeiro tramo do Paseo Marítimo. |
| 1991 | Previo | Finalización do peirao de Transatlánticos e inicio da actividade de cruceiros. |
| 1995 | Previo | Finalización da dársena de Oza e traslado dos barcos de pesca da Mariña. |
| 2004 | Previo | Peche do recinto portuario por aplicación do PBIP. |
| 2004 | Previo | Sinatura dos convenios urbanísticos para a reordenación dos terreos do porto interior (financiamento do porto exterior) entre Concello, Xunta e Estado. |
| 2010 | Condicionante | Recoñecemento da non idoneidade do porto exterior para o tráfico de contedores. |

| | | |
|---|---|---|
| 2012 | Condicionante | Inicio de actividade no porto exterior. |
| 2016 | Previo | Finalización da autovía de acceso ao porto exterior. |
| 2017 | Previo | Manifestación cidadá organizada pola Comisión Aberta en Defensa do Común en contra da especulación cos terreos do porto e a favor do seu uso público. |
| 2018 | Previo | Concurso de ideas para a transformación dos terreos portuarios. |

| *FASE 1: 2020* | | |
|---|---|---|
| *Ano* | *Categoría* | *Contido* |
| 2019 | Gobernanza | Acordo entre o Concello e a Autoridade Portuaria para acometer pequenas melloras no bordo entre o porto e a cidade e abrir o uso de certos espazos. |
| 2019 | Gobernanza | Anulación dos convenios urbanísticos de 2004. |
| 2019 | Condicionante | Fin de concesión das últimas actividades nos peiraos de Batería e Calvo Sotelo. |
| 2019 | Gobernanza | Transformación da política de xestión do solo portuario para permitir a chegada de actividades ás naves e espazos sen uso na actualidade. |
| 2019 | Transformación | Apertura temporal ao uso público do peirao de Transatlánticos nas datas e horarios nos que non sexa utilizado. |
| 2019 | Transformación | Mellora do programa de acceso e visitas á lonxa e apertura temporal ao uso público do seu aparcadoiro durante os períodos sen actividade. |
| 2019 | Transformación | Eliminación das prazas de aparcadoiro no istmo do castelo de San Antón. |
| 2019 | Transformación | Apertura visual no muro da Solana fronte á rúa Tabernas e á praza do Parrote. |
| 2019 | Gobernanza | Comezo do proceso participativo para definir o modelo de transformación dos terreos portuarios. |
| 2020 | Transformación | Desprazamento puntual do muro do porto para permitir a continuidade peonil e ciclable entre as avenidas de Primo de |

| | | |
|---|---|---|
| | | Rivera e Linares Rivas. |
| 2020 | Transformación | Acondicionamento para usos públicos temporais das naves baleiras nos peiraos de Batería e Calvo Sotelo: pistas deportivas cubertas e Foro Cívico. |
| 2020 | Transformación | Apertura da conexión peonil e ciclable entre a dársena da Mariña e o peirao de Batería mediante un pequeno desprazamento do peche do peirao de Transatlánticos. |
| 2020 | Transformación | Instalación dun pequeno equipamento para o baño xunto ao peirao de Batería. |
| 2020 | Transformación | Ensanche puntual do espazo público xunto ao viaduto de Linares Rivas. |
| 2020 | Transformación | Apertura puntual da esquina do parque de San Diego xunto á rotonda da avenida do Exército e a ronda de Outeiro. |
| 2020 | Transformación | Reordenación dos espazos públicos arredor do centro comercial Los Cantones Village e Palexco. |
| 2020 | Transformación | Reordenación mínima do tráfico rodado nos Cantóns. |
| 2020 | Transformación | Conversión da dársena da Mariña nun espazo público para o baño e as actividades acuáticas. |

| *FASE 2: 2030* | | |
|---|---|---|
| *Ano* | *Categoría* | *Contido* |
| 2022 | Gobernanza | Xestión conxunta ou coordinada dos Portos de Ferrol e A Coruña. |
| 2022 | Gobernanza | Consolidación do uso portuario dos peiraos do Centenario e San Diego. |
| 2022 | Transformación | Recuperación da mobilidade de proximidade marítima coa posta en servizo da conexión A Coruña-Santa Cristina. |
| 2023 | Transformación | Desdobramento da vía e construción da estación terminal de San Diego para a incorporación do tren de proximidade. |
| 2023 | Transformación | Reordenación dun grande espazo libre entre infraestruturas viarias para mellorar a conexión peonil e ciclable entre Os Castros e Oza: o parque de Casabranca. |

| | | |
|---|---|---|
| 2024 | Gobernanza | Aprobación do Plan Estratéxico de transformación do porto, froito do proceso participativo e a negociación entre as diferentes administracións implicadas. |
| 2025 | Transformación | Creación dunha planta de reciclaxe urbana para o peche de ciclos no proceso de transformación do porto e da cidade. |
| 2025 | Transformación | Recuperación da condición de illa do castelo de San Antón coa substitución do dique de acceso por unha pasarela peonil. |
| 2026 | Transformación | Desmantelamento (reciclaxe) e reordenación dos peiraos de Batería e Calvo Sotelo como espazo libre litoral en continuidade cos xardíns de Méndez Núñez: o parque da Punta da Robaliza. |
| 2026 | Condicionante | Finalización da conexión ferroviaria co porto exterior. |
| 2026 | Condicionante | Traslado das actividades cos graneis sólidos ao porto exterior, quedando sen uso o peirao do Centenario e a estación de mercadorías de San Diego. |
| 2027 | Transformación | Reconversión da Medusa nun grande espazo público aberto e cuberto. |
| 2027 | Condicionante | Finalización da concesión do Hotel Finisterre e da Solana, que pasará a xestión municipal. |
| 2027 | Condicionante | Finalización da concesión de Repsol no porto petroleiro. |
| 2028 | Transformación | Comezo do proceso de desmantelamento das instalacións do porto petroleiro. |
| 2028 | Transformación | Reconversión do peirao do Centenario para asumir o tráfico de contedores. |
| 2029 | Transformación | Comezo do proceso de biorremediación dos solos do peirao petroleiro e apertura ao uso público como espazo libre non urbanizado. |
| 2030 | Transformación | Reordenación do ámbito patrimonial entre As Ánimas e O Parrote: o parque da Punta do Espírito Santo. |
| 2030 | Transformación | Creación de novos accesos e zonas de baño no Parrote e consolidación da dársena da Mariña como espazo de ocio e baño público. |

| *FASE 3: 2050* | | |
|---|---|---|
| *Ano* | *Categoría* | *Contido* |
| 2031 | Gobernanza | Aprobación dos Plans Especiais para a reordenación dos peiraos de Linares Rivas - Santa Lucía, San Diego e petroleiro. |
| 2033 | Transformación | Inicio da escavación dos restos do castelo de San Diego. |
| 2034 | Transformación | Ampliación da superficie do centro de reciclaxe (momento de máxima actividade). |
| 2036 | Transformación | Traslado da lonxa da Coruña cara ao peirao do Leste. |
| 2036 | Gobernanza | Proceso participativo para a asignación de usos dos novos equipamentos do parque das Hortas de Garás (peirao de Linares Rivas - Santa Lucía). |
| 2037 | Transformación | Desmantelamento da vella lonxa (reciclaxe) e reordenación do peirao de Linares Rivas - Santa Lucía como espazo libre litoral con novos equipamentos públicos para os barrios: o parque das Hortas de Garás. |
| 2037 | Transformación | Reordenación do ámbito de naves auxiliares do ciclo do peixe. |
| 2038 | Transformación | Execución da nova estrada de acceso ao porto interior. |
| 2039 | Transformación | Inicio da recuperación do leito do tramo final do río Monelos de cara á ampliación do parque de San Diego. |
| 2040 | Transformación | Execución das pontes peonís e ciclables entre o parque de San Diego e o nivel inferior da súa ampliación. |
| 2040 | Transformación | Demolición do paso elevado da avenida do Exército no entronque coa ronda de Outeiro en San Diego. |
| 2041 | Transformación | Remate do proceso de descontaminación natural do solo do porto petroleiro. |
| 2041 | Gobernanza | Proceso participativo para a asignación de usos dos novos equipamentos do desenvolvemento da Furna Baixa. |
| 2045 | Transformación | Desenvolvemento urbano-portuario da Furna Baixa. |
| 2048 | Transformación | Fin da actividade da planta de reciclaxe. |
| 2048 | Gobernanza | Proceso participativo para a asignación de usos dos novos equipamentos do desenvolvemento de San Diego. |

| | | |
|---|---|---|
| 2048 | Transformación | Desenvolvemento urbano-portuario de San Diego. |
| 2050 | Transformación | Conclusión da faixa verde entre San Antón e Oza coa reurbanización como corredor verde do tramo inicial do oleoduto entre a Furna Baixa e Monte das Moas. |